

**JANAINA FERREIRA SILVA**

***“ESTAMOS TRANSPORTANDO VIDA!”:***  
**TRAJETÓRIAS E EXPERIÊNCIAS DE MOTORISTAS E**  
**COBRADORES DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE**  
**UBERLÂNDIA**

**UBERLÂNDIA-AGOSTO/2007**

**JANAINA FERREIRA SILVA**

***“ESTAMOS TRANSPORTANDO VIDA!”:*  
TRAJETÓRIAS E EXPERIÊNCIAS DE MOTORISTAS E  
COBRADORES DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE  
UBERLÂNDIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia, na linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais, sob a orientação da professora Dr.<sup>a</sup> Heloísa Helena Pacheco Cardoso, para obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: História Social

**UBERLÂNDIA-AGOSTO/2007**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

---

S586e Silva, Janaina Ferreira, 1981-  
“Estamos transportando vida!” : trajetórias e  
experiências do transporte coletivo urbano de Uberlândia  
/ Janaina Ferreira Silva. -Uberlândia, 2007.  
137 f. : il.

Orientadora : Heloisa Helena Pacheco Cardoso.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Uberlândia,  
Programa de Pós-Graduação em História.  
Inclui bibliografia.

1.História social - Teses. 2. Motoristas de ônibus –  
Uberlândia  
(MG) - Teses. 3. Transportes coletivos – Uberlândia (MG) –  
Teses.  
I. Cardoso, Heloisa Helena Pacheco. II. Universidade Federal de  
Uber-  
lândia. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

CDU: 930.2:316

---

**JANAINA FERREIRA SILVA**

***“ESTAMOS TRANSPORTANDO VIDA!”:***  
**TRAJETÓRIAS E EXPERIÊNCIAS DE MOTORISTAS E**  
**COBRADORES DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE**  
**UBERLÂNDIA**

Dissertação apresentada ao Programa  
de Pós-Graduação em História da  
Universidade Federal de Uberlândia,  
para obtenção do título de Mestre em  
História, na linha de pesquisa  
Trabalho e Movimentos Sociais.

Área de concentração: História  
Social

Banca Examinadora:

Uberlândia, Agosto de 2007.

---

PROF<sup>a</sup>.DR<sup>a</sup>. Heloísa Helena Pacheco Cardoso  
(orientadora)

---

PROF<sup>a</sup>.DR<sup>a</sup>. Regina Helena Alves da Silva - UFMG

---

PROF. DR. Paulo Roberto de Almeida - UFU

## **AGRADECIMENTOS**

*Acredito que qualquer trabalho de pesquisa não é resultado provindo de apenas uma pessoa, mas sim de várias que, de alguma forma, contribuíram para a sua construção e este torna-se um espaço importante para registrar os meus sinceros agradecimentos...*

*Aos meus pais, Edivandro e Divina, pelos longos anos de dedicação e amor despendidos a mim e a minha querida irmã Josienne.*

*Ao Fabrício, companheiro de todas as horas, que leu quase incansavelmente esse trabalho e ainda ouviu minhas aflições e dúvidas por várias horas ao longo desses dois anos.*

*À professora Heloísa que com segurança, responsabilidade e profissionalismo, orientou essa pesquisa e ainda encontrou disposição em meio a muito trabalho.*

*Ao professor Paulo Roberto de Almeida, com quem aprendi muito durante a minha vida acadêmica, por se mostrar uma pessoa sempre compromissada e preocupada com sua prática política enquanto educador e pesquisador.*

*Às professoras Dilma Andrade e Célia Rocha, que ministraram de forma competente disciplinas da linha Trabalho e Movimentos Sociais contribuindo com muitas reflexões durante a pesquisa.*

*Ao professor William Ferreira, do Instituto da Geografia, pelos apontamentos e colocações no exame de qualificação.*

*Às colegas Maria Gisele e Juliana que foram bastante enriquecedoras e que me auxiliaram muito ao dispor de tempo para a leitura desse trabalho.*

*Aos colegas da VI Turma de Mestrado em História Renata, Geovanna, Paulo e Gisélia por dividirem inúmeras angústias, receios e dúvidas nas conversas nos corredores.*

*Ao meu tio Osvaldo Conceição que acompanhou de perto essa pesquisa.*

*Aos motoristas e cobradores Paulo Donizete, Roberto de Faria, Maria Gersoni, Nivaldo e Emídio, que abriram as portas de suas casas e de suas vidas a uma pessoa desconhecida e que acreditaram nesse trabalho ao exporem suas histórias sobre a dura rotina no transporte coletivo desta cidade. E por fim, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a construção dessa pesquisa.*

## RESUMO

Esta dissertação aborda o trabalho e a vida de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de Uberlândia. Para o seu desenvolvimento foram realizadas pesquisas nos jornais *Correio de Uberlândia*, *Primeira Hora* e em algumas edições do informativo interno da empresa Transcol, chamado *Transcolito*. Foram gravadas entrevistas orais com trabalhadores do transporte, onde eles relatam as suas experiências de vida e de trabalho em Uberlândia, possibilitando interpretações sobre suas trajetórias como sujeitos sociais que vivem processos históricos onde se constituem como trabalhadores. O período pesquisado estendeu-se do ano de 1980 a 2004. O grupo de motoristas e cobradores entrevistados para essa pesquisa é composto por migrantes, que chegaram à Uberlândia nas décadas de 1980 e início de 1990 buscando melhores condições de vida e trabalho e que encontraram no setor de transporte possibilidades de manter a vida nesta cidade.

O cotidiano de trabalho no transporte mostrou-se cercado de conflitos. Ele é um meio de locomoção organizado pela Prefeitura Municipal de Uberlândia, oferecido por empresas privadas, garantido por motoristas e cobradores e utilizados por moradores de baixa renda da cidade. O transporte é realizado dentro de uma dinâmica complexa onde se configura o interesse de mostrá-lo como organizado, moderno e dinâmico. Por outro lado, a lucratividade torna-se o principal objetivo. Impõe-se aos trabalhadores do setor formas de trabalho exploratórias. A exploração materializa-se em longas jornadas e em diferentes formas de controle sobre seu trabalho, como é o caso das catracas eletrônicas, que afetam as relações familiares e de sociabilidades e alimentam expectativas de mudanças. Por fim, os passageiros surgem nessa conjuntura muitas vezes como sujeitos prejudicados na sua necessidade de circulação pelo espaço urbano, mas também, algumas vezes, como companheiros dos trabalhadores do transporte.

Palavras-Chaves: motoristas, cobradores, trabalho, transporte coletivo urbano, cidade de Uberlândia.

## ABSTRACT

This dissertation approaches how Uberlândia's bus drivers and conductors work and live. In order to discuss these subjects the newspapers *Correio de Uberlândia*, *Primeira Hora* and some issues of the Transcol's internal bulletin, called *Transcolito*, were analysed. Some interviews with transport workers were recorded. In these interviews, they talked about their work and life experiences. These interviews allow the construction of many interpretations about their own life as workers in the historical process (period 1980-2004).

The group of bus drivers and conductors interviewed is formed by immigrants that arrived in Uberlândia from 1980's to the beginning of 1990's looking for better life and work conditions.

The work reality in urban transport is troublesome. The bus transportation is organized by Uberlândia's city hall, but is performed by private enterprises and used by poor citizens. Then, the urban transport is involved in a complex social dynamic. On the otherhand, the profits are the central goal. Because of this the workers start to face exploiting work conditions. They work overtime and they are controlled by many different ways like the electronic ratchet. Finally the passengers are also damaged in their transportation need around the urban space. Despite they can be, some times, friends of the conductors and bus drivers.

Keywords: bus drivers, conductors, work, urban transport, Uberlândia City.

## **SUMÁRIO**

|                                                                          |            |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>CONSIDERAÇÕES INICIAIS</b>                                            | <b>8</b>   |
| <b>CAPÍTULO I</b>                                                        | <b>25</b>  |
| A CONSTITUIÇÃO DA VIDA E A LUTA PELO TRABALHO NA<br>CIDADE DE UBERLÂNDIA |            |
| <b>CAPITULO II</b>                                                       | <b>59</b>  |
| O TRABALHO NO TRANSPORTE COLETIVO DE UBERLÂNDIA                          |            |
| <b>CAPITULO III</b>                                                      | <b>100</b> |
| MOTORISTAS E COBRADORES NA CIDADE                                        |            |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>                                              | <b>128</b> |
| <b>FONTES</b>                                                            | <b>133</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA</b>                                                      | <b>135</b> |

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

*“Cada idade, ou cada praticante, pode fazer novas perguntas à evidência histórica, ou pode trazer à luz novos níveis de evidência. Nesse sentido, a ‘história’ (quando examinada como produto da investigação histórica) se modificará, e deve modificar-se, com as preocupações de cada geração ou, pode acontecer de cada sexo, cada nação, cada classe social.”<sup>1</sup>*

No campo de possibilidades de análise que a História oferece, propus-me a construir um trabalho que abordasse os modos de viver e as memórias dos trabalhadores do transporte urbano dentro das relações sociais estabelecidas na cidade de Uberlândia, no estado de Minas Gerais. A epígrafe acima não foi escolhida meramente para ilustrar essa apresentação; ela constrói, por meio de palavras, algo que muito me fascina na escrita da História: as modificações sofridas por ela de acordo com as preocupações de cada geração, expressões de um tempo histórico vivido por cada um.

Gostaria de me deter por algumas linhas sobre as minhas inquietações e motivações para, assim, expressar as razões desse trabalho historiográfico, explicitando, talvez, sua importância na realidade social que vivemos. A proposta surgiu da motivação de elaborar uma interpretação e um registro histórico de sujeitos que são pouco enunciados na História “oficial” da cidade, mas que, no entanto, participam da construção social desse espaço urbano e que realizam um trabalho importante ao promover a circulação de pessoas pelo espaço geográfico da cidade.

A realização dessa pesquisa tem relações também com a minha preocupação enquanto historiadora de registrar, de alguma maneira, as narrativas, memórias e interpretações desses trabalhadores para gerações futuras. A iniciativa não foi meramente descrever as funções no trabalho e muito menos denunciar condições de vida e trabalho de motoristas e cobradores; foi, sobretudo, compreender as mudanças nas relações históricas em que estão inseridos esses trabalhadores, pois “(...) para nós historiadores o nosso objeto é a transformação, a mudança, o movimento, o interesse

---

<sup>1</sup> THOMPSON, E.P. Intervalo: A Lógica Histórica. In: **A Miséria da Teoria: ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p 51.

*em saber como e por que as coisas aconteceram, principalmente para descobrir o significado e a direção da mudança.”*<sup>2</sup>

Fenélon, nesse trecho, expõe os aspectos que nós historiadores devemos atentar em nossas pesquisas, abordando ainda o papel importantíssimo que assumimos dentro da realidade social em que vivemos, por meio de apontamentos para a projeção de um futuro diferente do presente.

Nesse mesmo sentido, meu objetivo central foi historicizar as relações sociais daqueles moradores/trabalhadores com e na cidade, buscando entender como constroem seus modos de viver, trabalhar, de se relacionar (motoristas e cobradores) frente à dinâmica conflituosa que estabelecem com os interesses capitalistas, sejam das empresas privadas ou indiretamente de outros grupos de poder em Uberlândia.<sup>3</sup>

Busquei entender as razões que levaram esses trabalhadores a trocarem a vida no campo e em pequenas cidades por Uberlândia e como se tornaram motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano. Procurei pensar como se constituem as relações entre trabalhadores e empresariado do transporte na cidade e como cobradores sentem-se e lidam, por exemplo, com a implantação das catracas eletrônicas no interior dos ônibus. Tentei compreender ainda como esses trabalhadores constroem as suas relações com usuários em seu cotidiano na cidade, como são vistos por seus passageiros e, inversamente, como estes são observados e entendidos por motoristas e cobradores.

Ao escolher o trabalho e a vida de motoristas e cobradores como uma pesquisa histórica, construí um registro interpretativo de histórias que não têm visibilidade, que

---

<sup>2</sup> Ver: FENÉLON, Déa R. “O historiador e a cultura popular: história de classe ou história do povo?” In: **História & Perspectivas**, Uberlândia, nº6, p. 5-23, jan/jun 1992.

<sup>3</sup> Não encontrei pesquisas que abordassem diretamente o trabalho de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano, mas há duas dissertações de Mestrado que tratam de temáticas semelhantes e colaboram na construção de algumas reflexões. O primeiro é MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando Estradas e Construindo Caminhos**: experiências de motoristas do transporte rodoviário. 163f. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005. Maciel aborda experiências de vida e trabalho de motoristas e interpreta os significados que eles constroem sobre o cotidiano de trabalho transformado pela inserção de novas obrigações tais como fechar cortinas, controlar aparelhos de TV e ar-condicionando dos ônibus, impostas pela empresa com objetivos de se conquistar o ISO9002. A pesquisadora acredita na unidade e interligação das várias dimensões da vida, que são indicativas das complexas relações vividas no social, acreditando que há um campo de experiências dos quais todos os motoristas – sujeitos sociais- compartilham, onde cada qual atribui a eles significados próprios. Compartilhando dessas mesmas noções, há também a Dissertação de Mestrado de ROSA, Ivani. **Trilhando Caminhos e Perseguindo Sonhos**: Histórias e memórias de caminhoneiros. 208f. 2006. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006. Ivani Rosa pesquisou as experiências e histórias de caminhoneiros. Através de narrativas orais, ela entrou no mundo das agruras vividas nas estradas, intensificadas pela dor de estarem ausentes de seus lares, esse cotidiano é ainda dificultado pela má conservação das estradas, assaltos e precariedades sanitárias e alimentícias. A pesquisadora trata também da vida do caminhoneiro para além das estradas, que é conturbada pela vontade de retornar ao seio familiar e pela tristeza de saber que irá novamente voltar para a direção do seu instrumento de trabalho: o caminhão.

não são preservadas ou divulgadas e que nem mesmo são consideradas como parte da História. A pesquisa sobre esses trabalhadores teve o intuito de registrar e interpretar modos de viver e trabalhar de pessoas que, muitas vezes, não são entendidas como sujeitos históricos.

A partir do momento em que optei por investigar os viveres desses trabalhadores, percebi um outro campo de compreensão sobre a História que contradiz a realidade histórica constituída pelas versões de grupos dominantes, possibilitando a existência de outras histórias e memórias. Nesse sentido, esse trabalho historiográfico expressa uma posição política não só no meio acadêmico, como também na sociedade em que vivemos.

Ao escolher os trabalhadores do transporte coletivo urbano da cidade de Uberlândia, optei também por compreender a importância desta forma de transporte na vida das pessoas de uma maneira diferente - embora muitas vezes compartilhada - da publicada nos jornais locais ou divulgada pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte por meio de propagandas e noticiários televisivos. A essencialidade do transporte pode ser também construída pelos próprios significados elaborados para ele no cotidiano diário de labuta, através da importância que os trabalhadores atribuem ao seu trabalho e à utilização do transporte para a circulação na cidade.

Em síntese, a relevância do transporte coletivo é também construída pelos próprios trabalhadores. Esse transporte, ao mesmo tempo em que possibilita a sobrevivência e a permanência de vários trabalhadores na cidade e indica a locomoção pelo espaço urbano de milhares de moradores/trabalhadores, é também um meio lucrativo para empresas da cidade e elemento estruturador do espaço geográfico.

O sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Uberlândia é, então, constituído por uma rede complexa de interesses que projetam diferentes significados para sua existência no espaço social da cidade.

A cidade de Uberlândia está situada no estado de Minas Gerais, na região conhecida como Triângulo Mineiro, com população estimada, em julho de 2006, em 600.368 mil habitantes<sup>4</sup> e é considerada como uma cidade de porte médio. Há uma economia baseada na agricultura, na pecuária e no comércio varejista e atacadista, que,

---

<sup>4</sup> Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)> acesso em 03/03/2007.

ao longo dos anos, incentivou a vinda de moradores das cidades vizinhas em busca de melhores condições de vida.<sup>5</sup>

O número considerável de habitantes, junto à especulação imobiliária sobre regiões próximas ao centro comercial principal, indica um espaço urbano de grandes extensões, tornando o transporte coletivo essencial para a vida nesta cidade, não só para moradores que o utilizam cotidianamente como também para aqueles que trabalham nas funções de motoristas e cobradores.<sup>6</sup>

A necessidade de percorrer grandes distâncias no espaço de Uberlândia é algo que vem crescendo a partir do final das décadas de 70 e 80 do século XX, momento em que foram construídos os primeiros Conjuntos Habitacionais em Uberlândia: Luizote de Freitas, Santa Luzia, Alvorada e Segismundo Pereira.<sup>7</sup> Porém, os ônibus urbanos na cidade já circulavam desde o final da década de 1950, quando surge a Transcol, empresa que até hoje atua no transporte coletivo da cidade.

Somente a partir da década de 1980 do século XX, segundo pesquisa realizada nos jornais *Primeira Hora* e *Correio de Uberlândia*, é que há atuação efetiva do Poder Público Municipal na organização e regulamentação do transporte na cidade. A administração municipal passou a definir o número de ônibus que deveriam circular, os bairros a serem percorridos e horários a serem cumpridos, sendo que até então tais decisões eram deixadas à livre iniciativa da empresa.

Ao final da década de 1980 houve a implantação do PROBUS - Programa de Transporte Público por Ônibus - que tinha o objetivo de racionalizar o transporte com medidas que equacionassem os longos percursos, redistribuíssem as paradas dos ônibus

---

<sup>5</sup> Sobre esse assunto existem dois trabalhos importantes por focarem da cidade e os seus moradores. O primeiro é PETUBA, Rosângela. **Pelo Direito à cidade**: experiência e luta dos ocupantes de terra do bairro Dom Almir – Uberlândia (1990-2000). 116f. 2001. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2001. Petuba aborda as experiências de vividas em uma ocupação na região periférica da cidade, denominada Dom Almir e investiga o processo histórico que levou pessoas a ocuparem esse local na periferia de Uberlândia, as condições de vida e as lutas travadas pelos ocupantes com o poder público pela legalização do bairro. A segunda dissertação é BATISTA, Sheille S. **Buscando a cidade e Construindo viveres**: relações entre campo e cidade. 130f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003. A pesquisadora aborda também as experiências de famílias que migraram do meio rural para Uberlândia, na busca de uma vida melhor, mais digna em relação àquela que viviam no campo. Elas foram expulsas devido às inovações tecnológicas que foram estabelecidas no campo a partir dos anos de 1970. Diante desta experiência de expulsão, a pesquisadora preocupou-se em refletir como e em quais condições esses ex-trabalhadores do campo vivem na cidade de Uberlândia.

<sup>6</sup> Lembrando que existem outros trabalhadores que trabalham nas garagens como: mecânicos, recepcionistas e auxiliares administrativos e contábeis, mas que nesta pesquisa não são abordados por não estarem diretamente ligados à operação direta dos serviços, ou seja, ao transporte de pessoas.

<sup>7</sup> Ver sobre o assunto, a dissertação de Mestrado: REIS, M. V. **Entre Viver e Morar**: Experiências dos Moradores dos Conjuntos Habitacionais (Uberlândia 1990-2000). 128f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História. Universidade Federal Uberlândia, Uberlândia, 2003.

e diminuíssem a superlotação.<sup>8</sup> No ano de 1986, a Transcol passou a dividir as linhas da cidade com a empresa de transporte rodoviário Nacional Expresso (1986 a 1990). Na década de 90, esta empresa deixa de atuar, abrindo espaço para a Transbittar (1990 a 1993) e a Auto Viação Triângulo (atuante na cidade desde 1990).

No momento presente, 2007, o transporte coletivo urbano de Uberlândia funciona através do sistema de integração físico-tarifária - Sistema Integrado de Transporte - que foi inaugurado em julho de 1997. O Sistema Integrado de Transporte (SIT) é composto por cinco terminais instalados em diferentes bairros da cidade, havendo um terminal principal localizado no centro comercial de Uberlândia.

As linhas do SIT operam dentro do esquema Tronco-Alimentador: as linhas alimentadoras correspondem aos trajetos dos bairros próximos aos terminais. Os ônibus que fazem esses trajetos têm a função de alimentar o sistema de transporte, ou seja, eles transportam os usuários, mediante pagamento, até o terminal mais próximo.

O usuário, estando no interior do terminal de bairro, terá como uma das opções, se seu destino for o centro da cidade, as linhas troncais, que correspondem às linhas de avenidas de tráfego mais rápido e que ligam os terminais de bairro ao terminal central.

Dentro desse sistema existem ao todo quatro terminais de bairro e um terminal central, localizado na região central da cidade, que atende todos os ônibus de linhas troncais e alguns de linhas alimentadoras. Existem ainda as linhas denominadas interbairros, que ligam os terminais de bairros a outros terminais de bairros, não necessitando fazer um transbordo (entrar em um outro ônibus para chegar ao seu destino) no Terminal Central.

---

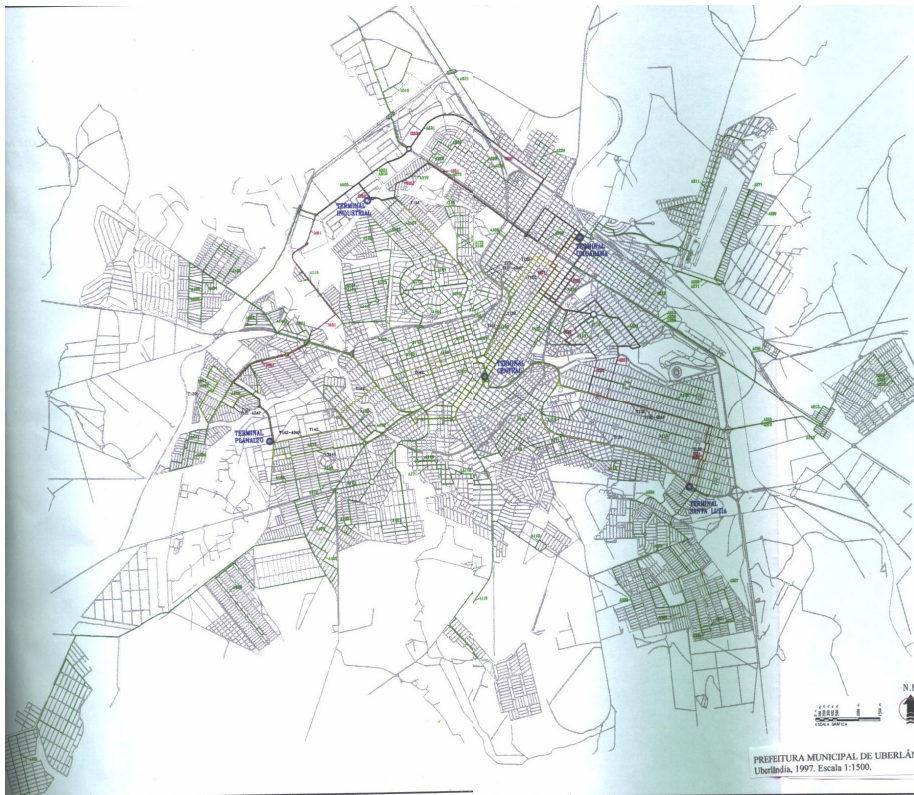
<sup>8</sup> PROBUS: INICIADO TRABALHO DE PESQUISA. **Primeira Hora**, Uberlândia, 09 de outubro de 1987,p.3.

# UBERLÂNDIA 1997

## ITINERÁRIOS SIT

### LEGENDA

- Linhas Troncais
- Linhas Alimentadoras
- Linhas Interbairros
- Terminais



PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA  
Uberlândia, 1997. Escala 1:15000.

Mapa de Itinerários do SIT.

Os terminais de ônibus que compõem o SIT foram distribuídos estrategicamente por alguns bairros da cidade de Uberlândia, sendo nomeados e numerados: o Terminal Central foi nomeado Paulo Ferolla da Silva, ex-prefeito da cidade, e numerado por “Um”. Ele se localiza na Praça Sérgio Pacheco –região central- com uma estrutura física maior frente aos outros terminais, contando com três pavimentos (plataformas de embarque e desembarque, setor de lojas comerciais, o *Pratic Center*, e um estacionamento privativo). O terminal de bairro, número “Dois”, foi nomeado José Rodrigues da Cunha, o 1º proprietário da Transcol (anos 50) e está localizado no bairro Umarama. O terceiro fica no bairro Santa Luzia, denominado Genésio de Melo Pereira. O terminal de número “Quatro”, com a denominação de Brás Cardoso, está localizado no bairro Planalto e, por fim, o terminal de número “Cinco” foi denominado Fábio Pereira, tendo a sua localização no bairro Industrial. Todos esses terminais de bairro possuem plataformas de embarque, desembarque e lojas comerciais, porém são de menor estrutura em relação ao Terminal Central.<sup>9</sup>

Essa forma de operacionalização se dá através do pagamento de uma tarifa única pelo usuário, por meio do qual poderá circular pelos cinco terminais que compõem o sistema de transporte. O transporte da cidade de Uberlândia funciona com duas empresas privadas –Transcol e Auto Viação Triângulo- proprietárias dos veículos, tendo a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte como órgão gerenciador e responsável por fixar paradas de ônibus, ruas em que eles devem transitar -os chamados itinerários- a quantidade de veículos e horários, enfim, toda a operação e planejamento.

A disposição do mapa na página anterior traz a cidade de Uberlândia enquanto estrutura física: ordenamentos de ruas, bairros, Avenidas e bairros, destacando o funcionamento do Sistema Integrado de Transporte, com a localização dos cinco terminais, dos itinerários a serem percorridos - especificados com as cores verde, vermelha e amarela - e das numerações das linhas e dos respectivos bairros percorridos por elas.

A visualização e a leitura do mapa mostram que o Sistema Integrado de Transporte caracteriza-se com uma organização extremamente racionalizada, ou seja, planejada com o objetivo, segundo a divulgação da imprensa e de materiais publicitários da SETTRAN, de aumentar a qualidade do serviço prestado e a eficiência da oferta do

---

<sup>9</sup> BERNARDINO, A. R. **O Transporte Informal em Uberlândia:** Formas de atuação das Peruas e Vans. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000. Esse trabalho de pesquisa traz uma série de informações sobre a forma de operacionalização do Sistema Integrado de Transporte, na cidade de Uberlândia.

transporte, reduzir os custos operacionais e resolver os interesses dos usuários, empresas e do órgão gerenciador.<sup>10</sup> A proposta desta pesquisa, no entanto, não teve como objetivo verificar ou estudar o alcance das metas propostas pela Secretaria de Trânsito e Transportes e instituições privadas, mas sim de compreender a realidade para além de uma cidade e de um sistema de transportes projetados em uma folha de papel, com supostas formas de organização, como aparecem no mapa.

As narrativas das pessoas que operam o sistema de transporte trouxeram outras dimensões sobre as realidades em que funciona a circulação de moradores/passageiros do transporte coletivo urbano. As formas e maneiras de se transportar pessoas não estão pautadas em ordenamentos e esquemas racionalizados, fundados em viagens cronometradas, pontos e itinerários fixados.

As relações sociais construídas com a cidade e seus moradores/passageiros definem o esquema de funcionamento real do transporte nesse espaço urbano. As relações de amizade, ou até de hostilidade, são, por exemplo, definidoras de embarque e desembarque fora dos pontos estabelecidos. Nesse sentido, a organização e o funcionamento do sistema de transporte não estão definidos segundo os parâmetros impostos pelo órgão público responsável, a SETTRAN, e pelas empresas de transporte, mas que, por outro lado, não deixam de imprimir, nas formas em que se dá o transporte, ações e medidas que resguardam seus interesses ligados à lucratividade e à construção de uma imagem de cidade “progressista”, “ordeira” e “organizada”, conforme expresso nos meios de comunicação.

O Sistema Integrado de Transporte, com essas características técnicas aparentemente eficazes, foi discutido e problematizado na monografia “*SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE: ‘Conforto, Segurança e Rapidez’ na vivência dos usuários?*”<sup>11</sup>, de minha autoria, apresentada como exigência parcial para obtenção do título de bacharel em História, na Universidade Federal de Uberlândia.

Nesse trabalho monográfico procurei discutir que significados os passageiros atribuem ao transporte, nesse momento de implantação do Sistema Integrado de Transporte, cruzando visões e versões dos passageiros com reportagens jornalísticas da imprensa local – *Jornal Correio*. Realizei ainda um paralelo entre as reclamações de

---

<sup>10</sup> PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relatório Comparativo**. Uberlândia, [s/d].

<sup>11</sup> SILVA, J. F. **Sistema Integrado de Transporte: “Conforto, Segurança e Rapidez” na vivência dos usuários?** 2004. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

passageiros publicadas no mesmo periódico e as reações do poder público, também noticiadas no *Jornal Correio*.

As análises construídas sobre as relações entre transporte, passageiros, empresas do setor e Prefeitura Municipal abriram outros caminhos de investigação como, por exemplo, a forte atuação do transporte alternativo – transporte informal por carros-vans - que mostra, através de dados estatísticos publicado pelo *Jornal Correio*, que os passageiros do SIT estariam procurando outras formas de circular pela cidade.

A partir dessa análise, construí um projeto de pesquisa para o Programa de Pós-Graduação em História que tinha o intuito de investigar as novas formas de transporte que eram procuradas pelos moradores de Uberlândia. Porém, esse projeto passou por profundas reformulações através de orientações e discussões realizadas nas disciplinas (Trabalho, Tecnologia e Relações Sociais; Trabalho e Representações; Seminário de Pesquisa) oferecidas pela linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais.

Essas reformulações foram necessárias para o norteamento da pesquisa sob trabalhadores específicos da cidade, que, de alguma forma, trazem elementos concretos e indicativos da existência da exploração e da luta de classes. Nesse sentido, (re)estruturamos o projeto para investigar os processos históricos nos quais estão inseridos os trabalhadores –motoristas e cobradores- do transporte coletivo de Uberlândia. A problemática foi, então, reconstruída com maior consistência e alicerçada sobre uma concepção de História que compartilhamos, professores e alunos, na linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais.

A compreensão de História na qual fundamentamos nossos trabalhos é marcada tanto pela luta de classes, ou seja, por conflitos e embates entre os sujeitos sociais, como também por aproximações e compartilhamentos, que vão delineando modos de ser e de viver nesta sociedade.

Entender que motoristas e cobradores pertencem às classes trabalhadoras é mais do que simplesmente descrever os seus modos de viver definidos pela dinâmica econômica da realidade em que vivem, ou mesmo defini-los como uma classe somente a partir do momento em que iniciam o trabalho no sistema de transporte dessa cidade. É compreendê-los como sujeitos sociais que vivem processos históricos, onde se constituem como trabalhadores.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> THOMPSON, E. P. Prefácio. In: **A Formação da Classe Operária**. Vol 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

Dentro desses propósitos, as narrativas dos cobradores e motoristas, obtidas por meio de entrevistas realizadas por mim, tornam-se essenciais para a realização desta pesquisa, pois é através delas que esses trabalhadores expressam os significados das suas experiências de vida e trabalho.

As realizações destas entrevistas foram para mim um grande obstáculo, por questões emocionais que envolvem insegurança e timidez, mas mesmo assim consegui realizá-las. Dessa forma, ao iniciar esta difícil parte da pesquisa, procurei pessoas próximas a mim e que exercem a função de cobrador, meus tios Osvaldo Conceição e Nivaldo José de Souza.

As entrevistas destes cobradores foram muito importantes para o desenvolvimento da pesquisa, porque através do Sr. Osvaldo pude ter contato com o informativo interno da Transcol, o *Transcolito*. A maioria das entrevistas realizadas foram por intermédio dos cobradores Osvaldo Conceição e Nivaldo José de Souza, indicando e anunciando-me antecipadamente aos entrevistados.

Abordei anteriormente alguns motoristas e cobradores em terminais da cidade, mas nenhum destes quis participar, mesmo com esclarecimentos e explicações sobre a pesquisa. Diante desta situação, a indicação (por intermédio de pessoas conhecidas) continuou sendo a melhor maneira de se conseguir entrevistas com trabalhadores do transporte.

Todas as entrevistas aconteceram nas residências dos trabalhadores. Nas casas que visitei fui sempre bem recebida – olhares inicialmente desconfiados e curiosos que foram aos poucos abrindo espaço para a espontaneidade e a vontade de falar sobre suas vidas e o trabalho que realizam; cada um dos entrevistados possuindo um jeito muito particular de ser. Para a produção das entrevistas busquei pessoas que guardavam diferenças entre si como: faixa etária, empresa em que trabalha e bairro onde mora. Meu objetivo foi dialogar com um grupo heterogêneo de trabalhadores, trazendo assim uma representatividade múltipla da realidade.

As fontes orais muito contribuem nas explicações da formação histórica desses trabalhadores. São pessoas de condições de vida modestas, que deixaram pequenas cidades, ou mesmo o campo, na expectativa de terem uma vida melhor em Uberlândia. Essas pessoas, no entanto, não planejaram chegar aqui e serem motoristas ou cobradores; foram as lutas travadas na cidade por algum espaço de trabalho que os tornaram empregados do transporte coletivo urbano.

Na análise geral das narrativas, percebo que as pessoas não tinham como sonho profissional serem motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano. Por meio da fala, esses trabalhadores relatam que iniciaram no ramo do transporte porque não havia outra opção diante da situação de desemprego ou da instabilidade em pequenos afazeres. Acredito que através do trabalho no transporte esses sujeitos reformularam a sua dignidade, afirmando os seus espaços de permanência na cidade. Assim, a partir das situações vividas nos processos históricos esses trabalhadores, formam-se e são formados como classe.<sup>13</sup>

Os trabalhadores do transporte coletivo de Uberlândia elaboram as suas trajetórias vividas no passado de acordo com o momento presente. Essa relação entre presente e passado mescla-se na fala dos narradores, colaborando no entendimento do processo de sua constituição como sujeitos históricos ao longo do tempo. Dessa forma, remeter-se ao passado não é buscar em um compartimento da memória as lembranças guardadas, mas é narrar uma memória social,<sup>14</sup> pois a memória surge com as relações sociais experimentadas pelos sujeitos históricos.

Lidar com memórias é entender práticas sociais que são elaboradas dentro da dinâmica das relações sociais, pois “(...) *ao narrar, as pessoas interpretam a realidade vivida, construindo enredos sobre a realidade a partir de seu próprio ponto de vista.*”<sup>15</sup> Essas narrativas, no entanto, não são estáticas, mas sim *históricas*, uma vez que o narrador é um ser histórico que está em constantes reformulações de acordo com os processos sociais vividos.

Tendo em mente tais considerações, realizei seis entrevistas com motoristas e cobradores/moradores da cidade de Uberlândia. Nelas, eles interpretam e analisam suas vidas, relacionadas ao trabalho no transporte coletivo urbano. A pequena quantidade de entrevistas, em um primeiro momento de desenvolvimento da pesquisa, me incomodou. Acreditava que o maior número possível de entrevistas seria o ideal para compreender a vida e o trabalho de motoristas e cobradores na cidade de Uberlândia.

Antes de imaginar o enorme trabalho em termos de transcrição e digitação em curto tempo de pesquisa, apenas trinta meses, as leituras sobre pesquisas com a História

---

<sup>13</sup> THOMPSON, E.P. “Exploração”. In: **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1987. Vol II. P.18.

<sup>14</sup> PORTELLI, Alessandro. Entrevista com Portelli. In: **História & Perspectivas**. Uberlândia, 25/26, p. 27-54. Jul/Dez 2001 Jan/Jul 2002.

<sup>15</sup> KOUHRY, Yara. Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história. In: KHOURY, Y. A.; FENELON, D. R.; ALMEIDA, P. R.; MACIEL, L. A. **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho d’água, 2004. p. 125.

Oral e discussões nas disciplinas oferecidas pela Linha de Pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais<sup>16</sup>, levaram-me a entender que a quantidade não era algo importante dentro das formas de leitura que desenvolvemos.

O objetivo em realizar entrevistas não esteve ligado ao acúmulo de números estatísticos e percentuais sobre o trabalho e a vida de motoristas e cobradores. As seis entrevistas realizadas são acima de tudo fontes documentais que se tornam ainda mais melindrosas e complexas por serem orais, constituídas por sujeitos que, no momento da entrevista, elaboram suas falas e narram suas experiências pessoais delineadas por processos históricos vividos no social.

Elas são também textos elaborados por sujeitos/pessoas, que dentro de sua complexidade, narram suas impressões, projeções, desejos e ações em sociedade. Realizei seis entrevistas porque os narradores, em seu pequeno universo de diversidade, que inclui faixa etária, tempo de trabalho no transporte e bairro onde moram, permitiram-me compreender um pouco das dimensões que envolvem a história e as suas histórias.

Osvaldo Conceição de Souza foi o primeiro entrevistado. Gravei a entrevista em outubro de 2005, quando ele já tinha completado quatorze anos como cobrador da Transcol. Osvaldo tem uma relação de parentesco comigo (tio) e é natural de Santa-Vitória-MG. Reside em Uberlândia há 21 anos e atualmente mantém a sua residência no bairro São Jorge.

Paulo Donizete da Silva, 50 anos, foi o segundo entrevistado. É motorista há quatro anos na Auto Viação Triângulo e natural de Dolores do Indaiá-MG. Há dez anos escolheu Uberlândia para viver e há sete anos reside no bairro São Jorge. Já trabalhou anteriormente como motorista de caminhão.

O terceiro entrevistado foi Nivaldo José de Souza, também meu tio, 52 anos, cobrador a dez anos da Auto Viação Triângulo e também natural de Santa-Vitória-MG. Habita o bairro São Jorge há dez anos. Anteriormente trabalhava como vendedor de uma loja de materiais de construção.

---

<sup>16</sup> As discussões aconteceram a partir das leituras de artigos como do pesquisador italiano Alessandro Portelli; PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo, n.º 14, p. 25-39, fev. 1997. PORTELLI, A. A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significados nas memórias e nas fontes orais. In: **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, vol. 1, n.º2, p. 59-72, 1996. PORTELLI, A. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na história oral. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudo Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo, n.º. 15, p. 13-33, 1997.

Emídio dos Santos, indicado pelo Sr. Nivaldo, foi o quarto a ser entrevistado, no mês de novembro do ano de 2005. Sr. Emídio, 35 anos, é motorista da Transcol há 5 anos, mas já trabalhava na empresa há nove anos como cobrador. É natural de Porteirinha-MG, reside em Uberlândia há quatorze anos e atualmente tem sua residência no bairro Shopping Park.

O quinto entrevistado foi José Roberto de Faria, 40 anos, é motorista há quatro anos da Transcol. É natural de Guimarães-MG, mas reside em Uberlândia há trinta e dois anos, no bairro Presidente Roosevelt. Trabalhou como motorista autônomo em um caminhão de sua propriedade até optar por ser motorista de ônibus coletivo urbano.

Por último, Maria Gersoni, 44 anos, cobradora da Auto Viação Triângulo há quatro anos, natural de Goiatuba-GO e reside há dez anos no bairro Granada. Trabalhava anteriormente na própria empresa no setor de serviços gerais.

Eder Sader, no livro “*Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo, 70/80*”<sup>17</sup>, uma publicação do final da década de 80, chama nossa atenção para a construção de novas análises sobre os trabalhadores em geral e de como construíram trajetórias de lutas nas relações estabelecidas.

Em termos de conteúdo propriamente dito, Eder Sader enfoca a constituição enquanto classe dos trabalhadores da grande São Paulo, que não estariam necessariamente ligados a uma filiação partidária ou sindical. Ele aborda os movimentos sociais que surgiram em espaços alternativos, como os Clubes de Mães, proporcionando aos sujeitos sociais novas posições políticas na cena histórica.

O livro de Sader traz uma concepção sujeito/trabalhador que está mais relacionada aos pressupostos que optei para o desenvolvimento dessa pesquisa. Motoristas e cobradores ocupam um lugar importante na constituição das relações sociais na cidade e é sobre os embates enfrentados diariamente que eles nos falam, mas não só. As construções dos espaços de solidariedade no ambiente de trabalho e fora dele, relatadas por eles, nos dão também a dimensão do seu próprio reconhecimento como moradores desta cidade.

Na construção dos caminhos de análise, já especificados, elegi como fontes de pesquisa, além das narrativas orais, reportagens do jornal *Primeira Hora* que, circulou somente no período de 1982 a 1988, e do *Jornal Correio*, de 1980 a 2005, com edições

---

<sup>17</sup> SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo 70/80**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 329p.

completas e algumas mais antigas que estão bem conservadas.<sup>18</sup> Esses jornais foram pesquisados no Arquivo Público Municipal de Uberlândia, que demonstra ter um compromisso de preservação não só com essa documentação, mas com muitas outras.

As interpretações sobre qualquer processo histórico são construídas por meio de fontes históricas e cabe ao historiador optar por procedimentos de análise. As evidências históricas, no entanto, são constituídas por uma “estética ideológica”<sup>19</sup>, como aponta Beatriz Sarlo, entendendo que as evidências são elaboradas com razões propositais, relacionadas aos interesses e projetos políticos de grupos específicos.

Por “estética ideológica” entende-se que há uma criação/representação dos modos de entender e observar os fatos históricos, (re)construindo versões e, ao mesmo tempo, ofuscando outras versões de interpretações sobre o social. As considerações de Beatriz Sarlo são importantes por chamar a atenção sobre uma forma de entender/proceder frente a essas evidências que é a operação do olhar político.

As análises de nossas fontes devem ser criteriosas através do olhar político, o que significa problematizar os processos históricos das fontes, estampadas de estéticas ideológicas, e entender as disputas que ocorrem sobre os acontecimentos históricos e a própria História.

A pesquisa de Marta Emília Jacinto Barbosa sobre “*Os Famintos do Ceará*”<sup>20</sup> suscita algumas questões sobre a utilização da imprensa como fonte. Ao contrário do que pode sugerir o título, Barbosa não desenvolveu um trabalho de rastreamento das causas e consequências da seca do Ceará no final do século XIX. A pesquisadora, através de fotografias de vítimas da fome, investiga como foi sendo construído, por variados meios de comunicação (jornais e revistas), memórias sobre as condições de vida no Ceará. A autora, através desses registros, pesquisa como ocorreu a junção de fotografias e textos jornalísticos.

---

<sup>18</sup> O jornal *Correio de Uberlândia* mantém a sua circulação ininterrupta na cidade desde o ano de 1938, e é hoje, em 2007, o jornal de maior circulação em Uberlândia. Essa empresa jornalística pertence atualmente ao grupo Algar, que além desse meio de comunicação atua em outro meio rendoso da comunicação: a telefonia. Praticamente todas as edições desse jornal podem ser encontradas no Arquivo Público Municipal. Esse mesmo jornal, ao longo de sua existência, já teve outras denominações: *Correio de Uberlândia*, *Correio do Triângulo*, *Jornal Correio* e no princípio de 2007 voltou a ser chamado de *Correio de Uberlândia*. O jornal *Primeira Hora*, ao contrário do *Correio*, teve um rápido momento de existência. Ele inicia com uma proposta diferenciada, com jornalistas vindos de grandes centros, no ano de 1982, e finaliza a sua circulação no ano de 1988. Esse período de atuação coincidiu com o mandato do então prefeito Zaire Rezende do PMDB, que fazia parte da diretoria do jornal. Esse jornal também se encontra no Arquivo Público Municipal.

<sup>19</sup> Ver: SARLO, Beatriz. Um olhar político. In: **Paisagens imaginárias**. São Paulo: EDUSP, 1997.

<sup>20</sup> Ver: BARBOSA, Marta Emília Jacinto. “Os Famintos do Ceará”. In: In: KHOURY, Y. A.; FENELON, D. R.; ALMEIDA, P. R.; MACIEL, L. A. **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho d’água, 2004. p. 94-115.

A fotografia inserida ao texto surge como uma forma de dar total veracidade aos acontecimentos, que são transformados em notícia por jornais e revistas, formando narrativas que constroem imagens e memórias dominantes. A pesquisa de Barbosa é de grande relevância na orientação de nossas análises sobre artigos jornalísticos que passam a compor o texto, que provocam uma espécie de “encanto visual”, atribuindo à reportagem maior intensidade e força de persuasão aos olhos dos leitores.

Dessa forma, os jornais são fontes que requerem uma análise minuciosa, além do fato de grupos dominantes terem encontrado neles formas de veicular suas versões sobre a realidade. Dessa maneira, entendo o jornal *Correio de Uberlândia* e o *Primeira Hora* como fontes de pesquisa articuladas por grupos da cidade, que também compõem a realidade complexa e conflituosa que vivemos.

Completando a relação das fontes pesquisadas, há também publicações do jornal interno da empresa de transporte denominado *Transcolito*, havendo disponíveis para essa pesquisa sete edições, datadas de junho/julho de 2001 a novembro/dezembro de 2003. Nessa publicação, imagem e texto interagem buscando transmitir ao leitor/trabalhador a importância do conteúdo relatado. A publicação era bimestral, mas consegui somente sete exemplares com um dos entrevistados, trabalhador da Transcol. Esse periódico não é mais confeccionado, devido ao fato da empresa, no ano de 2004, ter sido vendida, instalando-se outra diretoria, segundo o entrevistado que me cedeu gentilmente esses exemplares.

O periódico denominado *Transcolito* possui textos que não são extensos, sendo, portanto, de rápida leitura; conta ainda com várias fotografias e pequenas reportagens sobre confraternizações promovidas pela empresa para os funcionários e sobre cursos, concursos de melhores empregados e quadro de dicas para o desenvolvimento do trabalho na empresa.

A partir dessas fontes selecionadas e organizadas dentro da problemática proposta, elaborei essa dissertação em três capítulos:

O primeiro capítulo – **A constituição da vida e a luta pelo trabalho na cidade de Uberlândia** - aborda os processos históricos que levaram os entrevistados a Uberlândia e ao trabalho no transporte coletivo urbano. Partindo de lugares diferentes, os trabalhadores buscam melhores condições de vida, enfrentando adversidades e elaborando significados para as experiências vividas. Neste capítulo busco ainda entender a influência dos meios de comunicação – especificamente a imprensa local – na construção de diferentes imagens sobre a cidade de Uberlândia.

O segundo capítulo – **O trabalho no transporte coletivo urbano** – aborda os significados atribuídos por motoristas e cobradores ao trabalho de transportar pessoas que realizam na cidade. Pensando como são construídas as relações de trabalho para as empresas operadoras – Auto Viação Triângulo e Transcol – e para os próprios trabalhadores, e como é “ser” motorista e cobrador nesta cidade. Ao tratar o cotidiano de trabalho dessas pessoas, foi possível perceber que o transporte se dá de forma conflituosa, e não harmoniosa como na imagem que a empresa Transcol tentou construir através do seu informativo interno, chamado *Transcolito*. Lidando com a imprensa e com as narrativas, busquei compreender como é o trabalho no transporte coletivo de Uberlândia.

O terceiro capítulo – **Motoristas e Cobradores na cidade** – teve como objetivo geral entender as relações construídas no cotidiano do transporte entre os passageiros e trabalhadores, motoristas e cobradores. Em um primeiro momento, discuto a importância que o transporte coletivo urbano tem para as pessoas moradoras da cidade, através das reclamações que são enviadas ao jornal *Correio de Uberlândia* e publicadas na coluna “Boca no Trombone”. Por meio das reclamações desta mesma coluna, tentei abordar as imagens que os usuários constroem sobre motoristas e cobradores, procurando entender as razões das reclamações. Procurei ainda abordar os projetos futuros e as perspectivas para si próprios e para seus familiares que compõem o universo de expectativas de trabalhadores do transporte coletivo urbano em Uberlândia.

## CAPÍTULO I

### A CONSTITUIÇÃO DA VIDA E A LUTA PELO TRABALHO NA CIDADE DE UBERLÂNDIA

*“Quando eu cheguei foi  
difícil... Então devargazinho  
a gente foi se adaptando...”<sup>21</sup>*

Os viveres e as memórias de motoristas e cobradores do transporte coletivo da cidade de Uberlândia têm várias nuances dentro das relações sociais estabelecidas no espaço urbano. O objetivo maior que norteia essa temática é historicizar os processos de constituição dessas relações, buscando entender como elas se efetivam no trabalho e fora dele.

Essa proposta, portanto, não se restringe às relações construídas no ambiente de trabalho (empresa, colegas de serviço e usuários), mas engloba um campo de abrangência maior, formador da cidade, como no seio familiar e nas relações com a vizinhança constituídas nos bairros. Há relações entre esses campos que levam a entender os modos de vida desses trabalhadores.

Esse primeiro capítulo busca as trajetórias de vida desses trabalhadores dentro de um campo social compartilhado<sup>22</sup>, termo este utilizado por Alessandro Portelli, especificamente no texto “A Filosofia e os Fatos”<sup>23</sup>, onde o autor realiza uma discussão importante sobre a relação entre a subjetividade de um indivíduo e a conjuntura social. Portelli analisa como uma narrativa pode nos dizer sobre um momento histórico vivido. Ele afirma que uma entrevista oral traz elementos que nos permitem construir interpretações sobre uma realidade social, desde que o texto narrado seja entendido como uma possibilidade dentro do campo social constituído por outros milhares de sujeitos históricos.

As entrevistas gravadas para essa dissertação mostram que muitos cobradores e motoristas, assim como tantos outros trabalhadores, dirigiram-se à cidade de Uberlândia com expectativas de conseguirem sobreviver ou de viver com dignidade. Através de suas

---

<sup>21</sup> Paulo Donizete, Motorista da Auto Viação Triângulo. Entrevista realizada no dia 20/10/2005.

<sup>22</sup> PORTELLI, Alessandro. A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, vol. 1, nº 02, p.50-72, 1996.

<sup>23</sup> Ibid., p.50-72.

narrativas, busco interpretar os significados que motoristas e cobradores atribuem às suas experiências e viveres nas suas cidades de origem ou no campo, e também como foram construindo as suas relações nessa nova cidade.

O grupo de trabalhadores entrevistados não nasceu nesta cidade. Isso significa dizer que os pontos em comum destes trabalhadores vão além do trabalho no transporte: quase todos migram de cidades vizinhas, ou mais distantes, escolhendo Uberlândia como local de trabalho e moradia.

O fato de motoristas e cobradores não serem naturais desta cidade levou-me a refletir sobre as razões e motivações para a escolha de Uberlândia para morar e trabalhar e a pensar suas trajetórias nesta cidade. Com esse intuito, de compreender os motivos que os fizeram sair de seus locais de origem, dialogo com as narrativas dos seguintes trabalhadores: do motorista da Transcol Emídio dos Santos; do cobrador da Transcol Osvaldo Conceição; da cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni e do motorista da Auto Viação Triângulo Paulo Donizete. Considero essas narrativas representativas, porque expressam significados do que foi reconstruir a vida em outra cidade e experiências que não são só deles, mas de muitos outros trabalhadores que se mudaram para Uberlândia.

Emídio dos Santos com apenas 34 anos, é motorista da Transcol há oito anos. Anteriormente foi cobrador, nesta mesma empresa, por seis anos: “(...) *entrei na Transcol de cobrador, aí depois fui chamado pra lá. De cobrador depois que eu passei pra motorista.*”<sup>24</sup> O motorista recebeu-me em sua casa em um sábado pela manhã – seu dia de folga- com certa expectativa, notada em meio a sua fala tímida e constrangida, com uma preocupação em responder ‘tudo certo’. A apreensão foi comum em todos os rostos dos entrevistados, mesclada a uma surpresa, que poderia talvez traduzir-se nos pensamentos de cada um deles através de uma única pergunta: por que me entrevistar? Um motorista? Um cobrador?

Emídio dos Santos esperava-me em sua residência, que se localiza no Shopping Park, em uma modesta casa habitada por mais dois irmãos, também solteiros. O jovem motorista narrou-me que escolheu Uberlândia para morar a exatos quatorze anos: logo que chegou, passou-se apenas 17 dias para que a empresa o convocasse para trabalhar como cobrador de ônibus. Ele fez uma inscrição como candidato a uma vaga na empresa de transportes, a Transcol. Como relata o motorista: “(...) *Tinha feito a inscrição na*

---

<sup>24</sup> Entrevista com motorista da Transcol Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

*Transcol, com 17 dias aí me chamou. E naquela época era bem mais fácil, porque lá mesmo na guaritinha tinha: ‘procuramos motorista e cobrador’”.*<sup>25</sup>

Emídio dos Santos veio de Porteirinha, cidade no norte de Minas Gerais<sup>26</sup>, precisamente da zona rural - como diz o motorista, uma *‘fazendinha’*. Seus pais ainda vivem neste local, retirando o sustento do trabalho na lavoura e da criação de gado. O motorista, quando questionado sobre em que trabalhava, diz da seguinte forma: *“Bom, lá era só mais na fazenda. Meu pai tem uma fazenda lá, uma fazendinha, aí eu trabalhei o tempo todo lá”.*<sup>27</sup> Ele auxiliava seus pais com o gado e na lavoura, em uma produção a nível familiar.

A busca por outra cidade e outra forma de trabalho sacrificou a vida familiar. Havia a expectativa de uma vida *“melhor”*, como diz o próprio motorista: *“ah, isso é a procura de melhora, porque lá a gente luta demais e acaba não... vê muito resultado, e aqui às vezes não tem muito resultado, mas pelo menos a gente vive melhor!”*<sup>28</sup> O Sr. Emídio acredita que deixar a vida do campo para morar e trabalhar na cidade proporcionou um novo rumo à sua vida, possibilitando acesso a outros modos de viver e trabalhar, que acabam sendo considerados superiores.

O motorista afirma ter em Uberlândia um maior resultado financeiro em comparação com o trabalho na sua região de origem. Quando Emídio dos Santos utiliza a expressão *“(...) lá a gente luta demais (...)”* está se referindo ao trabalho na pequena fazenda, que apesar de ser intenso e de exigir um grande esforço e dedicação dos trabalhadores, na maioria das vezes, não lhes traz o conforto ou mesmo as condições básicas de sobrevivência.

O trabalho desvalorizado e excessivo da *“fazendinha”* foi trocado pela vida na cidade grande quando Emídio dos Santos quando era um jovem de 21 anos que almejava uma vida diferente em relação àquela que seus pais ainda vivem na *“fazendinha”*, próxima à cidade de Porteirinha. A vida na cidade grande surge para Emídio dos Santos como a possibilidade de uma vida diferente e melhor em comparação com aquela que compartilhou com seus pais, marcada pelo sofrimento e muito trabalho.

---

<sup>25</sup> Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2006.

<sup>26</sup> Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)> acesso em 03/10/2006. O site informa que a cidade de Porteirinha tem, no censo realizado no ano de 2000, 38.460 habitantes.

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> Ibid.

A busca por Uberlândia também está presente na trajetória do cobrador Osvaldo Conceição. Há 21 anos deixou a pequena Santa-Vitória, no Estado de Minas Gerais<sup>29</sup>, onde seus pais optaram por morar após deixarem o campo. Com um olhar longínquo embalado por uma satisfação em narrar o passado e o presente, Osvaldo Conceição contou-me que a vida nunca fora fácil: quando ainda muito jovem teve que deixar os estudos para trabalhar.

O trabalho na cidade de Santa-Vitória iniciou-se aos quinze anos, quando se mudou para esta pequena cidade, com a venda de picolé pelas ruas: *“Vendia picolé na rua, trabalhei uns três anos vendendo picolé, depois fui trabalhá em um armazém, trabalhei pouco tempo. Depois fui trabalhar na cerâmica, na fabricação de telha.”*<sup>30</sup>

O cobrador narra com detalhes como era o trabalho na cerâmica:

*Pega o barro punha no tanque. O tanque era lugar de curtir aquele barro. Trocava a água pra ele fica mais envelhecido. Depois tinha as máquinas (...) pegava aquele barro nas correias, aí ia moer aquela argila, aí saía a telha, o tijolo, aí punha aquilo pra secar. Punha seca na sombra dentro do barracão com ar e secava por causa do vento, aí levava pro forno, aí tinha o forno da telha e o forno do tijolo.*<sup>31</sup>

Com esses detalhes, Osvaldo Conceição relata que o trabalho na cerâmica *“(...) era bom, mas era muito arriscado (...)”*<sup>32</sup> pelas altas temperaturas dos fornos, onde os trabalhadores tinham *“(...) que entrá lá dentro pra por fogo e pegar o material (...)”*<sup>33</sup>.

O trabalho duro e arriscado na cerâmica durou muito tempo, segundo Osvaldo Conceição (ele não aponta a quantidade exata de anos), até conseguir montar em sociedade um açougue que durou apenas um ano e alguns meses. Logo após, veio para Uberlândia. O objetivo na nova cidade não era trabalhar como empregado, mas era ampliar os negócios e instalar aqui o comércio varejista que tinha em Santa-Vitória:

*Ah, eu vim muito tempo por conta própria aqui ainda, eu mais o meu sócio. Primeiramente a gente comprou uma panificadora durou só uns dois meses, depois ficô daqui pra ali, até que nos alugou um cômodo e colocou mercearia e açougue e nisso aí nós ficamos uns cinco ou seis parece, aí depois disso eu comecei a trabalhar como cobrador..., e já tem quatorze anos só de cobrador.*<sup>34</sup>

---

<sup>29</sup> Disponível em < [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) > acesso em 03/10/2006. O site informa que a cidade de Santa-Vitória há 16.335 habitantes, com base no censo do ano 2000.

<sup>30</sup> Entrevista realizada com o cobrador da Transcol Osvaldo Conceição, no dia 09/10/2005.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Ibid.

Os longos anos como cobrador da Transcol na cidade de Uberlândia significam a estabilidade que não conseguiu ter como comerciante em Santa-Vitória e quando aqui se estabeleceu como morador. A narrativa de Osvaldo Conceição demonstra que o trabalho como cobrador surgiu de uma forma rápida, sem um planejamento profissional:

*Lá foi muito rápido! Indicação não! Eu só liguei lá, numa sexta-feira à tarde, lá do centro mesmo eu liguei na empresa, liguei lá. Perguntei se tava recebendo inscrição, aí falou que tava, aí eu tava com os documentos na mão, de lá mesmo eu subi até a pé pra empresa, pra garagem da Transcol. (...) Aí cheguei lá já fiz a inscrição... aí já me convocou pra fazê os testes na segunda-feira e na segunda já me chamou. Já fui fiz os testes, depois fiz os exames, depois de oito dias que fiz a inscrição já tava fichado na empresa. Na época era bem diferente de hoje. Hoje é bem difícil, hoje faz currículo manda pra lá e pode esquecer. Hoje é muito mais difícil entra lá (...) <sup>35</sup>*

O trabalho como cobrador ou motorista não foram escolhas sonhadas e planejadas na cidade de Uberlândia. Ele surge como oportunidade e como uma forma de permanecer nesta cidade. Muitas vezes, a vida na cidade grande é lamentada em comparação com o ritmo da cidade pequena:

*A vida lá era tranqüila, sossegada, vida pacata, cidade pequena...não tem tanto movimento, tanta correria, igual é aqui. Na cidade pequena é bem melhor pra viver, mas a gente veio pra cá em busca da melhora. <sup>36</sup>*

Essas palavras de lamento do cobrador Osvaldo Conceição representam um lado da vida na cidade grande que não era esperado quando partiu e deixou a pequena Santa-Vitória. Houve assim a necessidade de reconstruir viveres nesta busca por “melhora”, palavra que representa, na fala do cobrador, um trabalho estável e consequentemente condições de vida satisfatórias.

Quando pergunto se pensa em algum dia voltar para a pacata Santa-Vitória, ele diz: “É não penso, não! Mas quem sabe? Se um dia precisar a gente volta. Arrumá emprego lá fica difícil, mudar pra trabalhar? Não adianta volta pra lá não!” <sup>37</sup>

O motorista Emídio dos Santos, assim como o cobrador Osvaldo Conceição, lembra com saudade da pequena Porteirinha e repele ao mesmo tempo a vida em Uberlândia, apontando vários aspectos que não esperava viver nesta cidade quando se mudou:

---

<sup>35</sup> Entrevista com Osvaldo Conceição de Souza, realizada no dia 09/10/2005.

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> Ibid.

*A gente não vive! Ah, igual uma cidade boa igual essa..., igual eu tava te falando, é só do trabalho pra dentro de casa. Fim de semana na Igreja e depois vem pra cá (...) diversão pra mim aqui não tem... porque lá na cidade (Porteirinha) lá todo mundo é amigo, não tem esse risco que a gente corre aqui não. Igual quando eu estou de férias eu vou pra lá, aí vai numa festa assim pode até 100 mil pessoas na festa todo mundo que chega é amigo, sem preocupação de deixar um carro lá. Lá não rouba, não faz nada. Aqui é ao contrário, você em um barzinho aí, aí pra liga o som do carro, aí já fica marcado e lá não, você chega pode ficar à vontade.*<sup>38</sup>

Com essas palavras, Emídio dos Santos demonstra a insatisfação em morar em Uberlândia, por não “viver” com plenitude. Percebe-se que o motorista não esperava encontrar essas condições restritas de convivência, as quais ele ainda usufrui no período de férias na sua cidade de origem, onde “(...) *todo mundo é amigo* (...)”. Emídio dos Santos, no entanto, ainda continua nesta cidade, vivendo quase somente para o trabalho, como motorista na Transcol, sendo isso mais importante que a vida na pequena Porteirinha.

O motorista traz em sua fala a insatisfação e indignação sobre a violência existente em Uberlândia, que exige mudanças nos modos de viver (não podendo simplesmente usufruir de momentos de lazer, como frequentar “*barzinhos*”). O Sr. Emídio, ao remeter-se a este problema urbano, parte do presente vivido no ano de 2005. Logo, a análise que ele realiza não diz respeito aos primeiros anos quando se fez morador nesta cidade, no início da década de 90, quando talvez a violência não fosse tão explícita e não provocava mudanças no cotidiano de grande parte da população.

Mesmo encontrando na cidade de Uberlândia modos de vida que não o satisfazem, o motorista Emídio dos Santos continua morando nesta cidade, porque tem um trabalho que lhe proporciona melhores condições de vida como, por exemplo, a possibilidade de ter um carro ou até mesmo de ir a um “*barzinho*”, como ele colocou na citação acima. A vida em Porteirinha era sossegada, com laços fortes de amizade, mas não possibilitava a aquisição de bens e a prática de atividades ligadas ao lazer.

Entre os motoristas e cobradores, entrevistei uma cobradora da Auto Viação Triângulo, também mãe e esposa. Maria Gersoni tem 40 anos e é natural de Goiatuba-GO<sup>39</sup>. Mudou-se ainda criança para a cidade de Colinas, no atual estado do Tocantins, mas, devido ao divórcio de seus pais, foi para Santa-Vitória, como o cobrador Osvaldo Conceição.

---

<sup>38</sup> Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

<sup>39</sup> Disponível em < [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) > acesso em 03/10/2006. O site informa que o município de Goiatuba no estado de Goiás tem 31.924 habitantes, de acordo com o censo do ano 2000.

Maria Gersoni, com uma grande simpatia e paciência, narrou-me detalhadamente sua trajetória, até tornar-se cobradora de ônibus, marcada por várias dificuldades enquanto mãe e esposa. No primeiro momento, quando cheguei em sua casa, percebi um grande receio, mas depois de explicar os meus propósitos o receio transformou-se em disposição em narrar – me sobre o seu cotidiano como mãe de dois filhos e cobradora de ônibus. Mostrou-se uma mulher determinada a realizar seus sonhos profissionais de conseguir um bom emprego nesta cidade e se manter “*no mercado de trabalho*”.

Depois de longos anos atrás de um bom emprego, Maria Gersoni entende a sua profissão como cobradora como o seu retorno a um emprego digno, por possibilitar o seu acesso aos direitos trabalhistas. A cobradora desde muito jovem precisou trabalhar. Na cidade de Santa-Vitória trabalhou como empregada doméstica até o momento do seu casamento e de sua mudança para Uberlândia. Maria Gersoni já conhecia esta cidade antes de nela estabelecer-se definitivamente. Ela não soube datar precisamente o ano em que aqui esteve, mas relaciona esse momento ao seu estado civil de solteira: “*(...) eu vim duas vezes pra Uberlândia: uma solteira e outra depois de casada, então a minha vida sempre foi Uberlândia.*”<sup>40</sup>

Quando era doméstica, Maria Gersoni esteve em Uberlândia acompanhando as duas filhas de sua ex-patroa, enquanto finalizavam nesta cidade os seus estudos. Terminado os estudos das filhas de sua patroa, Maria Gersoni voltou para Santa-Vitória e trabalhou como empregada doméstica por mais sete anos.

A cobradora casou-se e, junto com seu esposo, resolveu mudar para Uberlândia: “*(...) veio eu e meu marido. Aí, a gente veio pra cá, mais uma vez tentar a sorte de melhor trabalho. Então a vinda foi em busca de trabalho mesmo. Santa-Vitória não dá muita opção de vida pra você não! Lá em relação a Uberlândia é muito escasso mesmo.*”<sup>41</sup> A cobradora, ao explicar a razão de sua vinda para Uberlândia, dá a mesma justificativa que o Sr. Emídio e o Sr. Osvaldo: a busca por uma vida melhor, que seria o fruto de um “bom trabalho” em uma cidade grande, que é sinônimo de muitas oportunidades.

A narrativa de Maria Gersoni sugere que a busca por Uberlândia não aconteceu por uma escassez extrema de trabalho na pequena Santa-Vitória, porque ela estava empregada. A escassez que ela menciona está relacionada à falta de oportunidades de

---

<sup>40</sup> Entrevista com a cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

<sup>41</sup> Ibid.

mudanças profissionais. Dessa forma, a cidade de Uberlândia apareceu para Maria Gersoni com um local repleto de oportunidades e de possíveis mudanças.

Quando chegou a Uberlândia, Maria Gersoni fez um curso de auxiliar de contabilidade e, segundo ela, este curso ‘abriu portas’ para o seu primeiro emprego:

*(...) Depois que você termina um curso ali e você vai para o seu 1º emprego, aí começa as dificuldades. Porque você vai ! Tá precisando de auxiliar de escritório, aí você vai, aí tem aquele negócio de experiência de mínimo 6 meses na carteira. Quer dizer, você terminou o curso, você tem experiência? Então essa exigência de experiência...é a primeira de que a gente tem no 1º emprego. E aí até um dia eu falei para o Sr. Pedro, lá do Pedrão dos Tecidos: ‘Se vocês não der a chance pra gente ter o 1º emprego então a gente nunca vai ter a experiência que o mercado de trabalho exige da gente! Aí ele falou: ‘menina, você tá empregada!’ Só que eu não quis, porque eu consegui um outro emprego que ganhava mais. E outro na época não assinava carteira, tanto é que trabalhei cinco anos. No meu 1º emprego eu não tinha a carteira assinada, mesmo porque era parente do meu marido. Quer dizer, foi a chance que eu tive de ter a minha experiência. Aí eu troquei a experiência por uma carteira assinada. Aí tem aquele negócio de você esquentá a carteira, referência. ‘Ah! Pelo menos referência eu vou ter!’<sup>42</sup>*

Dessa forma, a constituição da vida de Maria Gersoni foi se consolidando através de um emprego melhor, que, em primeiro lugar, significava um salário maior, embora não cumprisse os rigores das leis trabalhistas. Nota-se que a própria Maria Gersoni desvaloriza a sua trajetória de trabalhadora doméstica, não o considerando como um emprego, por enfatizar em suas fala a dificuldade em conseguir o “1º emprego” na nova cidade. Ela, então, relata como foi o seu primeiro emprego:

*Cheguei (em Uberlândia) fiz o curso no SENAC. Fiz o curso lá e fiquei toda feliz da vida quando sai com o diploma na mão. Aí tá, fui arrumar o meu 1º emprego só que vem aquele negócio de experiência que não tinha, aí comecei assim a desanimar, mas eu não desanimei! Aí tem o primo do meu marido que é contador. Aí conversando com ele, ele falou: ‘só não vou poder assinar a carteira dela! Mas pra ela ter uma experiência, uma referência, ela pode vir trabalhar comigo.’ Aí eu fiquei feliz da vida, porque tudo que eu gosto é papel e caneta...então, sabe eu gosto muito disso, aí ta lá, eu fiquei cinco anos.<sup>43</sup>*

O emprego melhor, na narrativa de Maria Gersoni, aparece, em um primeiro momento, como algo mais valorizado do que o acesso aos direitos trabalhistas oferecidos através do registro da carteira de trabalho. Ao lembrar a conquista do emprego que lhe proporcionou um bom salário e uma certa respeitabilidade profissional, ela expressa entonações de saudade em sua fala, pois sua vida profissional foi

---

<sup>42</sup> Entrevista com Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

<sup>43</sup> Ibid.

interrompida por duas gestações. Ela relata que, passado quatro anos em seu primeiro emprego, a gravidez aconteceu, nascendo sua primeira filha. Após um ano do nascimento de sua filha, Maria Gersoni resolveu voltar a trabalhar e conseguiu um segundo emprego em um outro escritório de contabilidade. Neste emprego ela ficou até conseguir a sua casa própria, que era muito distante do trabalho e por este motivo resolveu se demitir.

Maria Gersoni, no entanto, conseguiu um terceiro emprego em um escritório de um detetive particular, onde trabalhou até engravidar pela segunda vez: *“Mais uma vez eu parei! E não consegui acompanhar o mercado de trabalho. Parei de trabalhar! E fui trabalhar de faxineira, de diarista. Trabalhar de segunda à sexta em casas.”*<sup>44</sup>

Ela lamenta ter deixado sua vida profissional, pois significou a perda de sua posição no “mercado de trabalho”, sendo necessário voltar a um cargo de trabalho duro, que não utilizava como instrumentos “o papel e a caneta” de que tanto gostava. Ela, no entanto, buscou outras condições no seu trabalho como faxineira: *“(...) aí, mesmo trabalhando de diarista, não tava bão! Eu queria trabalhar em uma empresa, mesmo que fosse de serviços gerais. Aí eu mandei um currículo pra Auto Viação Triângulo. Uma semana que tinha mandado o currículo eu fui chamada (...)*”<sup>45</sup>

Como relata Maria Gersoni, a contratação da empresa de transportes Auto-Viação Triângulo aconteceu, e ela iniciou o seu trabalho na limpeza interna dos ônibus, no período noturno. Sob sua responsabilidade havia dezoito ônibus a serem higienizados todas as noites. Em um momento da entrevista eu pergunto se ela limpava todos os ônibus sem qualquer ajuda de outras pessoas, ela me responde: *“todos! Porque eles olhavam todos no outro dia! Então eu limpava os dezoito sozinha e Deus. Mas não era difícil não! Porque eu já tava acostumada ali com os serviços de faxineira! Então eu tirei de letra!”*<sup>46</sup>

A terceirização no setor da limpeza aconteceu na Auto Viação Triângulo. Maria Gersoni diz que as opções eram poucas para os trabalhadores da limpeza: ou eram demitidos ou contratados pela empresa terceirizada, ou ainda continuavam na Auto Viação Triângulo como cobradores. Ela e mais outras sete pessoas foram contratadas para a função de cobrador em um total de vinte quatro funcionários que faziam a limpeza dos ônibus. Tornar-se cobradora de ônibus foi uma boa opção, pois as outras

---

<sup>44</sup> Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> Ibid.

opções seriam estar desempregada ou então realizar a mesma limpeza dos ônibus em um quadro bastante reduzido de funcionários, agora pela empresa terceirizada. Nesse sentido, tornar-se cobradora de ônibus significou para Maria Gersoni a volta ao mercado de trabalho, a consolidação de sua vida como trabalhadora.

Assim como Maria Gersoni, Osvaldo Conceição de Souza e Emídio dos Santos, muitas outras famílias vieram para Uberlândia, principalmente, nas décadas de 80 e 90, depositando todas as esperanças de conseguir nesta cidade condições melhores de vida e trabalho. Pode-se afirmar que a cidade naqueles anos significava um lugar de possibilidades, ou seja, haviam novos postos de trabalho, como no próprio setor de transporte urbano como destaca o jornal *Correio de Uberlândia*:

*A partir de hoje Uberlândia conta com mais sete ônibus no sistema de transporte coletivo. O início de operação destes veículos pela empresa uberlandense Nacional Expresso –uma das concessionárias do serviço- faz parte do cronograma estabelecido com a Prefeitura que prevê ainda a colocação de mais 10 ônibus em outubro e o restante de 21 veículos em primeiro de novembro (...) Segundo informações do Secretário de Serviços Urbanos, José Antônio, o ingresso de mais uma empresa no sistema contribuiu para a melhoria dos serviços prestados. Isto acontecerá, acredita ele, em função do reforço que cada uma das concessionárias buscará prestar um bom serviço à população de Uberlândia, cumprindo os horários, aumentando os horários, aumentando o número de veículos e introduzindo outros aperfeiçoamentos. (...) <sup>47</sup>*

O aumento da quantidade de ônibus significava um acréscimo de trabalhadores no quadro de funcionários. Podemos afirmar, dessa forma, que havia na cidade oportunidades de trabalho, nos anos 80, que estavam relacionadas, como no caso do transporte urbano, ao surgimento de novos bairros.

Uberlândia, no entanto, não tinha apenas novos postos de trabalho, mas tinha também favelas, onde estariam vivendo os habitantes que aqui não encontraram tanto sucesso, ou seja, que não usufruíram do “eldorado uberlandense”:

*A Secretaria Municipal de Trabalho e Ação abriu ontem as inscrições para aquisição de casas populares para habitantes de baixa renda. O fato vem despertando grande interesse com vultoso número de pessoas que procuram aquela repartição. Marcos Bucalho Pinto, engenheiro, informa que a Divisão de habitação popular criada a partir de maio de 1984, teve como prioridade nos anos de 84 e 85, fazer o atendimento nas favelas do Uberabinha, a da Avenida Rondon Pacheco e a favela do jardim Brasília que, somadas as outras veio consumir o atendimento de emergência que por sua vez localizou 1.000 famílias. (...) Agora estamos atendendo os moradores da favela da*

---

<sup>47</sup> AUMENTA O N°. DE TRANSPORTES COLETIVOS EM UBERLÂNDIA. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia 01 de julho de 1987, p. 1.

*Fepasa e, ainda este ano, os moradores da Rua São João e os da favela do Camaru. (...)*  
48

A cidade de Uberlândia, na década de 80, tinha uma certa geração de empregos, mas a procura parecia maior, o que fazia com que surgissem favelas e crescesse a pobreza pelo espaço urbano. Boa parte dos habitantes de Uberlândia é formada por pessoas que vêm de outras regiões. Alguns estudos sobre a cidade em diferentes áreas trazem reflexões importantes sobre os processos de reconstrução de viveres de homens e mulheres que vieram morar e trabalhar em Uberlândia neste período.

No campo de estudo da geografia, a tese de Beatriz Ribeiro Soares, intitulada *“Uberlândia: Da ‘Cidade Jardim’ ao ‘Portal do Cerrado’- Imagens e Representações no Triângulo Mineiro”*<sup>49</sup>, discute os processos de transformações econômicas, políticas e sociais de Uberlândia, buscando as origens do ufanismo construído sobre a cidade. Ela discute vários momentos da história de Uberlândia, dando maior destaque às décadas 70, 80 e 90, do século XX, quando a cidade vive um grande surto de mudanças no cenário urbano, proporcionadas por vários aspectos como: a criação da Universidade Federal de Uberlândia e a implantação do Distrito Industrial.

Neste momento, há uma grande intensificação de projetos de desenvolvimento econômico para a região, provocando a modernização da cidade e do campo. As conseqüências foram inevitáveis: o êxodo rural e a pobreza nas cidades, vivida principalmente pelos migrantes. A geógrafa Beatriz Soares aborda um logo período da história de Uberlândia, mas pouco se preocupa em entender como os moradores viram e entenderam esses momentos de transformação no espaço urbano, mesmo porque seu objetivo é pesquisar as transformações na estrutura das cidades, suas implicações e significados.

As narrativas orais, como fontes de pesquisa, nos levam a compreender os modos de vida destes moradores de Uberlândia. Estas formas de viver são marcadas por processos de disputas na cidade, envolvendo questões como moradia e trabalho. As análises proporcionam uma historicidade aos viveres destes moradores de Uberlândia, criando assim registros históricos, dando outros caminhos, visões e versões para se pensar a cidade.

---

<sup>48</sup> PROCURA DA CASA PRÓPRIA É GRANDE NA SECRETÁRIA. **Primeira Hora**, Uberlândia 28 de fevereiro de 1986, p. 4.

<sup>49</sup> SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia: Da “Cidade Jardim” ao “Portal do Cerrado”** - Imagens e Representações no Triângulo. 290f. 1995. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

A grande onda de migração do campo e de pequenas cidades para as cidades de grande e médio porte, como Uberlândia, têm suas razões ligadas a uma conjuntura histórica vivida por toda a sociedade brasileira. O Brasil, um país com uma economia pautada em grande parte na agricultura e na vida no campo, viveu grandes transformações nesse setor nas décadas de 1960 e 1970, do século XX, principalmente com a implementação de inovações tecnológicas (como tratores e colheitadeiras) por grandes produtores capitalistas, proporcionando um considerável aumento na produtividade agrícola. A dispensa de milhares de trabalhadores do campo (posseiros, assalariados temporários ou permanentes) foi inevitável.<sup>50</sup>

A região onde está situada a cidade de Uberlândia viveu também essa realidade, que foi pesquisada por Luciana Lílian de Miranda<sup>51</sup>, que busca a configuração do processo de modernização do campo a partir do final da década de 60.

Miranda utiliza-se de propagandas e reportagens, principalmente do *Correio de Uberlândia*, que apontam diretrizes de como deveriam se estabelecer as formas de plantio e manejo do gado. Essas novas diretrizes, incentivadas pelo Governo Federal, precisavam mudar formas de trabalho que foram consideradas “atrasadas” e estipuladas como impróprias para o cultivo de qualquer produção agrícola. A pesquisadora explica que essas mudanças provinham do próprio Estado que visava:

*(...) introduzir novas tecnologias no campo. Esse ‘esforço’ deve ser entendido a partir da correlação das forças sociais dominantes constituídas no pós-64, integradas ao grande capital monopolistas. Os interesses desses setores sociais, que exerciam uma poderosa influência junto aos governos do período, favoreciam o desenvolvimento de um complexo agroindustrial no país. Para isso seria necessário estimular e acelerar as mudanças nas relações de produção na agricultura, potencializando a sua capacidade de consumir e prover (matérias-primas) o setor industrial.*<sup>52</sup>

A realidade tratada por Luciana Miranda seria o gerador da pobreza no campo e nas cidades. A instalação de maquinários agrícolas expulsou milhares de trabalhadores do campo, restando às cidades ser o local de busca da sobrevivência e da estabilidade.

---

<sup>50</sup> Sobre o tema ver, entre outros: MELLO, J. M. C; NOVAIS, F. A. Capitalismo Tardio e sociabilidade moderna. In: SCHWARCZ, Lilia M.(org.) **História da vida privada: contrastes da intimidade contemporânea**. Vol. 4, São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 560-688. Os autores fazem uma classificação desses trabalhadores e os apontam como pessoas excluídas do campo deixadas inerte a pobreza e miséria nas cidades.

<sup>51</sup> MIRANDA, Luciana Lílian. **Adeus Ao “Jeca-Tatu”**: Proprietários Rurais de Uberlândia – MG, Vivenciando a Política Agrícola Modernizadora, 1960-1985. 147f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

<sup>52</sup> Ibid., p. 68.

Esse processo migratório foi inevitável, sendo uma consequência da política modernizadora que estabelecia grandes concentrações de terra como propriedade de poucas pessoas. Alguns dos trabalhadores voltavam ao campo como volantes ou “bóias-frias”, com remunerações irrisórias e contratados por fazendeiros somente em certas circunstâncias, ou seja, quando as máquinas não realizam determinados estágios da produção.

As cidades, nessa conjuntura, surgem como o novo lugar para quem teve as possibilidades perdidas, na vida no campo e nas pequenas cidades, sendo o local da “*melhora*”, como relatou o motorista Emídio, a cobradora Maria Gersoni e o cobrador Osvaldo.

O motorista Emídio dos Santos, de 34 anos, decidiu partir da “*fazendinha*” onde trabalhava com os pais ainda jovem, com 21 anos. Quando perguntado sobre o trabalho na pequena propriedade, ele diz: “*Bom, lá era só mais na fazenda. Meu pai tem uma fazenda lá. Uma fazendinha, aí eu trabalhei o tempo todo lá!*”<sup>53</sup> A desistência do trabalho na agricultura familiar em busca da “*melhora*” na cidade demonstra várias mudanças nos valores e costumes desses trabalhadores, como a importância dos estudos e de outras formas e postos de trabalho: a vida urbana aparece como uma forma de existência superior, estando no espaço urbano a qualidade de vida tão almejada.<sup>54</sup>

A vida melhor que o motorista Emídio, a cobradora Maria Gersoni e o cobrador Osvaldo buscam, como tantos outros trabalhadores, identifica-se com o trabalho na cidade, com a aquisição da moradia própria, a escola para os filhos, o acesso aos bens de consumo e aos direitos trabalhistas.

O emprego com a carteira de trabalho assinada significa, para muitos dos entrevistados, a estabilidade sonhada, como expressa o motorista Paulo Donizete na sua fala desenvolta, caracterizada por uma grande facilidade em expor, somada a uma admirável disposição para elaborar suas experiências enquanto trabalhador.

Para compreender o valor proporcionado pelo motorista de ônibus Paulo Donizete à carteira registrada, é necessário acompanhar suas próprias comparações das vivências na cidade de Belo Horizonte, onde morou por 20 anos, com suas novas

---

<sup>53</sup> Entrevista com o motorista Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

<sup>54</sup> MELLO, J. M. C; NOVAIS, F. A. Op. cit. O texto de Mello e Novais trata estas questões ao longo de uma extensa discussão sobre os novos modos de vida que se constituem no Brasil a partir da década 50, 60 e 70. Os autores discutem o momento em que o Brasil passou por uma série de mudanças no campo e nas cidades com o objetivo de ‘modernizar o Brasil’. Isto produziu uma variedade de produtos, principalmente industrializados, que difundidos na sociedade brasileira, juntamente com novos hábitos e costumes, que vão desde os de higienização ao alimentar, com as comidas rápidas e semi-prontas.

experiências em Uberlândia. Ele é natural de Dolores do Indaiá, no interior de Minas Gerais, onde viveu dezoito anos, até o momento em que se mudou para a “capital mineira” - sendo esta a maneira que ele se refere à cidade de Belo Horizonte - o que proporciona a este local um certo status em relação às outras regiões do estado, mesmo depois mudar-se desta cidade. Quando perguntado sobre sua vida em Dolores do Indaiá e na metrópole Belo Horizonte, ele narra emocionado:

*Difícil, difícil...em Dolores era assim...eu saí de lá tava com dezoito anos, era adolescente, vivia mais na fazenda, porque a cidade era pequena. Trabalhava mais na roça. Quando fui pra Belo Horizonte fui trabalhá em firma, já fui com emprego arrumado, lá trabalhei em várias empresas, tirei a carteira de motorista lá...(...) aprendi tudo foi em Belo Horizonte. Aí só mudei pra cá, porque lá ficô difícil,..., o emprego. Lá o custo de vida é muito alto. Eu tinha que...tinha que..., ter um emprego que ganhasse mais, então lá tem muito emprego, mais tem muita oferta também, tem muito mais gente empregado, também ficava mais difícil você conseguir um emprego. Às vezes tinha empresa que pedia 10 motorista, você chegava lá tinha 50, 100. Lá tá mais disputado. Aqui também é difícil, hoje em dia num tá fácil, não. Mas o custo de vida aqui é mais baixo, principalmente moradia, Belo Horizonte moradia é muito caro.<sup>55</sup>*

A realidade vivida na cidade de Belo Horizonte, até meados da década de 90, foi atribuída como difícil pelo Sr. Paulo Donizete por ser ainda um jovem quando se mudou para a “capital mineira”, “um adolescente”, que havia vivido toda sua vida na “roça”. A dificuldade elaborada pelo motorista no momento da entrevista traz um sentido de frustração, que surgiu com a quantidade de pessoas que também procuravam um trabalho em uma “firma”, para usufruir e participar da vida na capital.

O motorista Paulo Donizete, no entanto, relata que as dificuldades foram maiores que a sua vontade de trabalhar e viver na cidade de Belo Horizonte, havendo a necessidade de buscar uma outra cidade para garantir ao menos a sua sobrevivência e de sua esposa Sr.<sup>a</sup> Irene e seus filhos Sheila e Francisco. “Eu falei com a Irene... ‘Quero mudá de Belo Horizonte, quero ir para Uberlândia’”<sup>56</sup>. Nessa nova cidade, Paulo Donizete diz ter começado a trabalhar em uma empresa, conseguindo finalmente a casa própria “coisa que em vinte anos não fiz em Belo Horizonte, não consegui fazê... mais difícil...”<sup>57</sup>

O motorista coloca que a vida em Belo Horizonte foi se tornando difícil. Quando chegou à capital, ainda um jovem solteiro, a vida era mais fácil, pois até tinha um emprego antes que deixasse a pequena cidade de Dolores do Indaiá. Com o tempo e a

---

<sup>55</sup> Entrevista com o motorista da Auto Viação Triângulo Paulo Donizete 20/10/2005.

<sup>56</sup> Ibid.

<sup>57</sup> Ibid.

formação da família, a vida em Belo Horizonte tornou-se insegura, não só por não ter uma casa própria, mas também pela falta de trabalho.

As trajetórias de vida dos motoristas Emídio, Paulo e do cobrador Osvaldo mantêm suas diferenciações, mas também se aproximam dentro dos processos conjunturais vividos ao longo dos anos de suas existências, deixando todas as “*roças*” e as “*fazendinhas*” para buscar a cidade.

Mello e Novais, ao analisarem as mudanças no Brasil e as transformações ocorridas nas últimas décadas do século XX, afirmam que “*a vida da cidade atrai e fixa, por que oferece melhores oportunidades e acena um futuro do progresso individual, mas também por que é considerada uma forma superior de existência. A vida do campo, ao contrário repele e expulsa.*”<sup>58</sup>

No texto “*Capitalismo Tardio e sociabilidade moderna*”, o foco de análise dos autores está centrado no desenvolvimento industrial e urbano brasileiro ocorrido nas últimas décadas do século passado. As contribuições deste texto ultrapassam o conteúdo informativo, suscitando reflexões, por meio de um desencadeamento de fatos e acontecimentos históricos que se configuram importantes para a compreensão do vivido por milhares de pessoas, registrando as origens das mazelas urbanas, no século passado, no Brasil, produzidas pelas relações capitalistas.

Diante de vários apontamentos trazidos pelos autores neste texto, existem alguns que, de alguma forma, aproximam-se da abordagem desta pesquisa. Mello e Novais, antes de adentrarem nas cidades e identificarem os seus problemas e costumes, buscam as razões que ocasionaram a expulsão do campo de muitos trabalhadores, registrando as suas projeções de vida no espaço urbano, como também as mudanças nos seus costumes e modos de viver, elaborados com a nova vida na cidade.

Os postos de trabalho ocupados pelos ex-trabalhadores do campo eram de baixa qualificação, como na construção civil e nos serviços domésticos. Nas suas conclusões, no entanto, os autores constroem uma interpretação que ressalta o processo de mudança, colocando nele as pessoas como sujeitos indefinidos, rotulados na expressão “migrante”:

*A entrada do migrante rural no mercado de trabalho se dá, em geral, para os homens, na construção civil, e, para as mulheres, nos serviços domésticos. São os únicos canais abertos para os que têm de “aceitar qualquer serviço”, pois “não têm desembaraço”, “são acanhados”, “afobam-se”, “nunca têm a esperteza de quem já está na capital”, “não entendem a linguagem da cidade”, “não sabem mexer com máquinas”. Na*

---

<sup>58</sup> MELLO, J. M. C.; NOVAIS, F. A. Op.cit. p. 574

*construção civil, as tarefas são as mais pesadas e as de mais baixa remuneração, por exemplo, a de servente de pedreiro.*<sup>59</sup>

Nesse sentido, Mello e Novais fazem uma espécie de rastreamento das condições gerais de vida e trabalho que muitos trabalhadores viveram e vivem nos últimos anos no Brasil, pensando dentro da dinâmica da expulsão do campo e atração da cidade experimentadas por inúmeros trabalhadores. Só que nesta análise, o social - enquanto lugar das diferenças e das tensões - desaparece, dando lugar a uma homogeneização que esconde os significados do que foi, para os trabalhadores, reconstruir suas vidas em outros espaços.

A pesquisa de Sheille Batista aborda esta dinâmica através das narrativas de pessoas que, de trabalhadores expulsos do campo, tornaram-se moradores de um bairro periférico de Uberlândia. Contrariando todas as expectativas que construíram, no momento em que o campo não proporcionava mais uma vida digna, a insegurança e a instabilidade vivida ali tornam-se justificativas para a força atrativa da cidade. A pesquisadora, no trecho abaixo, analisa e cita um de seus entrevistados, Sr. Osvaldo:

*Ao repensar a saída do campo, os sujeitos indicam várias razões, se assim podemos dizer, por optar pela cidade e, em particular, por Uberlândia: tentar a vida, buscar conforto para a família ou atendimento médico e escolas para os filhos. Analisar o porquê desse movimento das pessoas do meio rural e como ele ocorreu faz remexer num passado contraditório, de desencanto e saudades, “o bom que é difícil” (Sr. Zico), ultrapassando a seqüência de fatos e percebendo os sentimentos envolvidos nas narrativas dos entrevistados “(na roça) parece que a gente plantá lavora é muito difícil. Aquilo ali ocê tá, ocê planta, mais num sabe se ocê vai coiê, é arriscado”*<sup>60</sup>

A estabilidade e a segurança projetada para a cidade relacionam-se a vários fatores que dizem respeito a uma compensação financeira, casa própria, estudos para os filhos e assistência médica necessária. A pesquisa de Rosângela Petuba<sup>61</sup> também aborda essas questões, relacionadas à atração que a cidade tem sobre pessoas provenientes do campo e de pequenas cidades vizinhas. Através de entrevistas orais com ocupantes de terra do bairro Dom Almir, Petuba aponta quais seriam as razões da vinda desses trabalhadores para Uberlândia: primeiramente o trabalho na lavoura, que não teve

---

<sup>59</sup> MELLO, J.M.C; NOVAIS, F. A. Op. cit. p. 598.

<sup>60</sup> SOARES, S. F. **Buscando a Cidade e Construindo viveres:** relações entre campo e cidade. 130f. 2003.Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003. p. 30. A autora cita as narrativas do Sr. Zico e do Sr. Osvaldo.

<sup>61</sup> PETUBA, Rosângela. Uma cidade, muitas memórias: Trajetórias de vida dos trabalhadores ocupantes de terra do bairro Dom Almir, Uberlândia (1990-2000). **História & Perspectivas**, Uberlândia, (27 e 28): 357-378, Jul/Dez. 2002/Jan/jun.2003.

grandes resultados, e o emprego no comércio que, por fim, também não trouxe retornos materiais. Diante destas experiências sem muito sucesso, a cidade grande parece esboçar uma vida diferente, uma vida melhor, que se concretiza no acesso à saúde e à educação. Petuba chega a esta conclusão analisando as próprias condições dos ocupantes entrevistados do bairro Dom Almir:

*Quase todos os entrevistados não alcançaram a quinta série, mas todos mantêm ou fizeram muito esforço para manter os filhos na escola, sendo muito significativo o fato de, nos depoimentos colhidos acerca das conquistas para o bairro Dom Almir, o Ensino de Primeiro Grau configurar-se como uma das maiores vitórias. Nesse mesmo sentido, aparece a questão do acesso à saúde, pois a tristeza pelos filhos mortos no parto, as longas caminhadas com os doentes até 'a beira da Br', a lembrança dolorosa dos pais e dos maridos que morreram por falta de atendimento e acompanhamento médico em tempo hábil, contrapõe-se ao orgulho expresso nas falas sobre a conquista do postinho de saúde para o bairro e delinea o complexo universo de valores no qual a cidade toma forma e visibilidade para esses trabalhadores.<sup>62</sup>*

Muitas são as razões destacadas pelas pessoas que justificam a vinda para Uberlândia, acreditando ser essa cidade o lugar certo para se viver. Essas razões compõem o universo de muitos trabalhadores pobres, que, nos últimos anos do século XX, deixam o campo ou a cidade pequena em busca de uma vida melhor, independente das funções que venham a exercer na cidade grande. As narrativas dos motoristas e cobradores entrevistados permitem-me construir outras análises, diferenciadas nas trajetórias de cada um, mas também portadoras de significados comuns do que foi a luta pela reconstrução da vida em Uberlândia.

Os entrevistados falam das expectativas que tinham, muitas realizadas, outras não. O imaginário sobre a cidade como o lugar das oportunidades foi também sendo construído nas notícias ou relatos que chegavam até eles. A mídia teve - e tem - um papel importante na construção da imagem da cidade de Uberlândia. O principal jornal diário impresso (de maior circulação e tempo de existência) é denominado atualmente *Correio de Uberlândia* e é, como outros, um veículo de formação de opinião.

O jornal teve ao longo de sua existência várias denominações que acredito estarem relacionadas aos diversos interesses do jornal enquanto uma empresa dos meios de comunicação da cidade de Uberlândia, que, ao longo de sua história, teve como proprietários pessoas que compartilharam de concepções políticas de grupos dominantes conservadores desta cidade.

---

<sup>62</sup> PETUBA, Rosângela. Op.cit. p. 373.

A principal empresa jornalística de Uberlândia circula na cidade desde o ano 1938. Dentro deste longo período de existência, o atual *Correio de Uberlândia* sofreu mudanças em sua diretoria e na sua própria nomeação. O fundador do jornal foi Osório José Junqueira que, sem dados exatos acerca do ano, transferiu a diretoria para um grupo de pessoas ligadas a União Democrática Nacional (UDN). No ano de 1986, mais uma vez uma nova diretoria assume o jornal: o grupo Algar, um influente grupo empresarial da cidade. As denominações do jornal foram: até o ano de 1991, *Correio de Uberlândia*; de 1991 até 1995, *Correio do Triângulo* e de 1995 até o princípio dos anos 2000 *Jornal Correio*.<sup>63</sup>

Das várias nomeações que teve o jornal Correio, a que mais chamou minha atenção foi: *Correio do Triângulo*. Esta denominação foi atribuída ao jornal no ano de 1991, iniciando sua circulação pelas cidades circunvizinhas, que compõem a região do Triângulo Mineiro. O próprio jornal ressalta sua abrangência regional e a mudança de nome consolidaria uma posição que foi construída nos anos anteriores:

*O Correio completa hoje 53 anos. Poucos jornais do Brasil, principalmente, do interior conseguiram expressiva marca de 15.262 edições sucessivas. Durante cinco décadas o jornal circulou com o nome tradicional de 'Correio de Uberlândia', mas em função da reformulação administrativa e editorial passou a 'Correio do Triângulo' com uma abrangência regional as suas informações. Neste período o Correio passou por inúmeras mudanças. A começar pela aquisição do parque gráfico. O jornal que começou a ser impresso nas oficinas de Pedro Vendeth, antigo gráfico araquarino, ganhou equipamento próprio na década de 40, um avanço que representou enorme aquecimento à empresa que o editava, a esta altura comandada por Agenor Garcia que em 1 de setembro de 1986 passou o controle acionário da empresa à ABC SABE. Mas o grande salto qualitativo do jornal estava reservado para 1988 quando dirigido por Arly Trindade, o Correio passou a ser impresso em "off-set", para o que foi empregado grande investimento na aquisição de equipamentos apropriados ao novo sistema (...) O projeto de regionalização atingirá, numa 1ª etapa, 31 cidades da região, número que será ampliado numa fase posterior devendo alcançar indiretamente todos os municípios do Triângulo e Alto Paranaíba, consolidando o Correio como o jornal de maior circulação na região. Hoje quando os números da atualidade editorial e administrativa do jornal falam por si só, pode parecer até arcaico relembrar os termos do editorial da edição de 04 de janeiro de 1939 que apresentava o Correio como um diário independente e de mentalidade desprovida de todo e qualquer egoísmo individual. Mas este princípio de Uberlândia e a liberdade que inspiraram a criação do periódico ainda norteiam cada edição deste veículo.*<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> ROSA, Ivani. **Trilhando Caminhos e Perseguindo Sonhos:** histórias e memórias de caminhoneiros. 208f. 2006. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006. Rosa realiza uma pequena trajetória do jornal na cidade, trazendo importantes informações que foram citadas acima.

<sup>64</sup> CORREIO COMEMORA 53 ANOS DE EXISTÊNCIA. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, 7 de fevereiro de 1991, p. A-7.

A mudança de *Correio de Uberlândia* para *Correio do Triângulo* (nomeação que permanece até meados da década de 90) representa mais que um efeito da aquisição de inovações tecnológicas pela empresa, mas sim a criação de um canal de propaganda e divulgação sobre Uberlândia, alimentando ainda mais a imagem de cidade grande e ostentosa, a ponto de alguns de seus fatos cotidianos serem notícias nas pequenas cidades, desprovidas da agitação e correria de cidades maiores. Dessa forma, incita os moradores das pequenas cidades vizinhas à valorização da vida na cidade grande.

As matérias publicadas em *Correio do Triângulo* são portadoras de imagens que influenciam não só os habitantes de Uberlândia que são leitores do jornal, mas também aqueles que não possuem condições de adquiri-lo e que nem ao menos conhecem a leitura. A projeção de melhores condições de vida surge, muitas vezes, por meio de conversas, comentários entre as pessoas nas ruas, nas praças e estabelecimentos comerciais. Nessas circunstâncias não há no jornal uma relação direta com um leitor, mas o impresso teve o seu papel na construção, mesmo que indireta, de uma imagem ou mesmo de um discurso sobre Uberlândia. Nos anos de 1980, as matérias ressaltam a posição privilegiada de Uberlândia dentro do estado de Minas Gerais, analisada a partir de seu crescimento populacional, desenvolvimento do setor financeiro e de infraestrutura de serviços urbanos:

*Todo esforço de nossa coletividade foi amplamente reconhecido através de dados insofismáveis que colocaram Uberlândia em primeiro lugar no estado de Minas Gerais e em décima posição entre os municípios mais desenvolvidos no Brasil, durante o ano de 1979. A revelação é da revista DIRIGENTE MUNICIPAL, uma publicação nacional da editora do GRUPO VISÃO QUE FAZ UM LEVANTAMENTO ANUAL sobre o crescimento dos municípios em vários setores. No setor econômico financeiro, Uberlândia que em pesquisa anterior estava situada em 36º lugar, este ano alcançou 10º posição na classificação geral. Com a população de 161.436 sendo que 144.295 estimada na cidade, apresentamos um índice de crescimento populacional de 3,28 no período de 1970 a 1975. Temos 23 agências bancárias e no setor de arrecadação municipal tendo como base CR\$ 1. 000.000, 00. Dos municípios mineiros conquistamos o 1º lugar, vindo a seguir de Poços de Caldas que alcançou a 78º posição entre os 500 municípios classificados. Nossa posição foi privilegiada também na infra-estrutura de serviços urbanos através de ligações elétricas, de água, esgotos e telefones e na área social onde se classifica leitos hospitalares. A pesquisa indica que dentro do seu próprio universo, Uberlândia alcançou um desenvolvimento portentoso no estado de Minas Gerais, confirmada em 1979, quando foi realizada computação dos pontos na pesquisa do Grupo Visão.*<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> UBERLÂNDIA AGORA OCUPA O DÉCIMO LUGAR ENTRE OS MUNICÍPIOS EM DESENVOLVIMENTO. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, 27 de fevereiro de 1980, p. 1.

Nessa reportagem, do início da década de 1980, é produzida, em torno de Uberlândia, a imagem de cidade estruturalmente organizada, portadora de todas as instalações necessárias para a vida cotidiana (água, esgoto e energia elétrica), elementos que possivelmente somente eram encontrados em cidades com um determinado porte. Nesse período, as cidades menores, com menor número de habitantes, provavelmente careciam de condições sanitárias satisfatórias.

A reportagem destaca a existência destas condições em Uberlândia, elevando-a na escala de desenvolvimento a nível estadual. Nota-se que o jornal *Correio de Uberlândia* utiliza-se de uma segunda instituição (Grupo Visão) para afirmar e confirmar o desenvolvimento da cidade, para proporcionar à notícia certa veracidade fundada na cientificidade e neutralidade de uma pesquisa, contribuindo assim para o fortalecimento do poder de atração para a cidade.

O jornal *Primeira Hora* diferencia-se do jornal *Correio* em algumas abordagens sobre a imagem da cidade de Uberlândia. A provável ligação do jornal *Primeira Hora* com o grupo do PMDB que ocupava o executivo municipal, representado na gestão Zaire Rezende (1982-1988), pode ser o principal motivador destas diferenças entre os jornais. O *Primeira Hora*, em muitas de suas reportagens, aponta a cidade de Uberlândia com vários problemas urbanos estruturais e sociais, mas estes problemas são destacados para ressaltar as providências tomadas pelas autoridades municipais, ou seja, a cidade têm problemas porém eles são resolvidos.

Essa relação pode ser percebida na reportagem abaixo:

*A Secretaria Municipal do Trabalho e Ação Social pretende, num curto espaço de tempo, transferir as últimas famílias de favelados da beira do rio Uberabinha para um lugar seguro, disse ontem o coordenador da área de habitação da pasta (...) Os favelados, de acordo com a secretaria, terão habitação garantida, assegurada conforme entendimentos entre eles e a pasta do projeto de remoção. Com essa medida, acredita o coordenador da área está praticamente resolvido o problema uma vez que das 221 famílias antes residentes à beira do rio restam agora uma média de duas dezenas (...)*<sup>66</sup>

Nessa disputa pelo Poder Municipal entre grupos políticos (o PMDB de Zaire Rezende e o PDS de Virgílio Galassi, prefeito da cidade na gestão anterior) que parece contrapor visões sobre a cidade nas matérias publicadas nos jornais *Primeira Hora* e *Correio do Triângulo*, emergem os problemas vividos pelas pessoas que se deslocam de

---

<sup>66</sup> SECRETARIA JÁ PROVIDENCIA REMOÇÃO DE ÚLTIMAS FAVELAS. *Primeira Hora*, Uberlândia, 12 de Junho de 1985, p.5.

outras regiões para Uberlândia. A falta de moradia e de condições para adquiri-la, ou para alugar uma casa, demonstra as dificuldades das famílias para encontrar “o desenvolvimento portentoso no estado de Minas Gerais”, expresso na “nova posição privilegiada também na infra-estrutura de serviços urbanos”, como nos diz a reportagem do jornal *Correio de Uberlândia*, citada anteriormente. Se as favelas são resultados negativos desse crescimento populacional, indicam também a sedução que a cidade exerce no imaginário das pessoas que se transferem para ela em busca de uma vida melhor.

Nesse sentido, o motorista Emídio dos Santos, de Porteirinha-MG, quando indagado sobre a razão da escolha de Uberlândia, contou-me que foi devido a conversas corriqueiras com um amigo: “(...) isso foi através de um amigo que veio pra cá primeiro e depois aí chamou eu e meu irmão pra vim pra cá também aí..”<sup>67</sup> Em seguida, perguntei o que esse amigo havia dito sobre Uberlândia. Emídio dos Santos disse-me: “È porque nasceu aqui, morava aqui, aí ele falava que a cidade era boa demais,...a gente sempre ouvia esse comentário, que Uberlândia aqui era cidade muito boa..”<sup>68</sup> Dessa forma, Emídio dos Santos decidiu deixar a pequena cidade de Porteirinha, em Minas Gerais, depositando todas suas esperanças nas palavras ditas por um amigo. Para alguns, essas esperanças se concretizam; para outros resultam na precariedade da vida.

Nos anos de 1990, embora uma visão positiva da cidade continuasse no imaginário social da população, os jornais locais começam a se preocupar com os problemas que a cidade apresenta em decorrência da vinda de pessoas de outras localidades em busca de emprego. A reportagem, que provavelmente circulou por toda a região do Triângulo Mineiro, destaca as contradições presentes na imagem da cidade como ideal:

*“Uberlândia, terra gentil que seduz...” Se é gentil, algumas pessoas questionam, agora, que seduz, seduz. Ou pelo menos tenta através de matérias jornalísticas como aquela publicada pela revista Veja, em novembro de 1987, que mostrava Uberlândia sem favelas, mendigos, desempregos, mas com moças virgens que não usavam fio dental.(...) Em contrapartida, a oferta de empregos só atende de 10 a 15% do mercado local. Ao mesmo tempo, ressaltou apreciando os relatórios dos SINES de MG que Uberlândia ainda é a cidade que melhor oferece empregos. Dayse, diretora do SINES, não acredita que este tipo de divulgação seja bom para Uberlândia ‘porque se cria uma imagem que não é real. Os poderes econômicos de Uberlândia têm uma necessidade de divulgar que Uberlândia é muito bom. Isto facilita, segundo ela, a vinda de*

---

<sup>67</sup> Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

<sup>68</sup> Ibid.

*empresas para cidade, mas atinge muito mais pessoas que estão desempregadas (...).*<sup>69</sup>

A reportagem acima aponta que a cidade de Uberlândia, dentro de uma realidade nacional com poucas ofertas de emprego, continua ainda se destacando como local de grandes oportunidades de trabalho. Mas ao mesmo tempo, a reportagem discute as consequências dessa divulgação ostensiva sobre a cidade. Esta reportagem do início da década de 90 mostra, portanto, algumas mudanças que o jornal vai inserindo ao longo dos anos sobre a imagem de Uberlândia.

Podemos afirmar que a veiculação das reportagens que exaltam a cidade de Uberlândia, a partir da década de 90, são menos freqüentes nas folhas do jornal *Correio do Triângulo*<sup>70</sup>, pois vários problemas começam a ser apontados, como mostra esta reportagem sobre déficit habitacional:

*Nos últimos 15 dias Uberlândia volta a experimentar um lado amargo do seu crescimento desordenado com rigor de estilo: cerca de 200 famílias ocupam terrenos da PMU, no bairro Vila Rica, ou Parque São Jorge IV, antes destinados, segundo informou Wladir Bonnas assessor de imprensa à construção de 1.600 casas populares a ser iniciada em meados de agosto, início de setembro. Esse filme não é novo: o déficit habitacional ingenuamente ignorado em termos numéricos, nos últimos anos, vem se confrontando com a realidade das ocupações mantidas em segredo a sete chaves (...) Ao todo cerca de 2.000 famílias vivendo em condições subumanas de existência em barracos de plásticos e papelão, sem luz, rede de esgoto e água em alguns casos. Há quem se lembre do único esforço realmente sério das autoridades no sentido de contemplar essa população carente nos últimos quatorze anos: foi a construção, em regime de mutirão do bairro Esperança. Executando essa iniciativa, todo o conglomerado de conjuntos habitacionais construídos na cidade está inacessível a quem ganha menos de 3 salários mínimos e este é precisamente o perfil dos moradores dos locais apontados (...)*<sup>71</sup>

As reportagens que focavam o “progressismo” da cidade de Uberlândia são substituídas pelas que tratam, por exemplo, da falta de moradia e consequentemente das dificuldades em que viviam alguns moradores da cidade. O *Correio* cede lugar, em seu quadro de notícias, a uma matéria que destaca um problema social que existe em Uberlândia, podendo este ter várias razões, e talvez uma delas fosse a necessidade de

---

<sup>69</sup> PAMPLONA, G. O Mito da cidade sem crise resiste. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, 13 de janeiro de 1993, p. 15. Grifo meu.

<sup>70</sup> Há um certo cuidado do jornal em escrever de forma explícita sobre a cidade de Uberlândia, o que podemos observar na reportagem citada na página 19, intitulada O MITO DA CIDADE SEM CRISE RESISTE, onde o jornal destaca como matérias jornalísticas que enaltecem a cidade atraem pessoas de outras localidades.

<sup>71</sup> MARTINS, Tânia. Déficit habitacional: Drama se agrava com a invasão no São Jorge. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 5 de agosto de 1990, p. A-5.

diminuir o número de migrantes que buscavam a cidade. Em um outro momento, no ano de 2004, já observamos uma outra posição do jornal:

*A imagem de Uberlândia como uma cidade próspera e muitas vezes imune às crises econômicas – fato incontestável até o fim da década de 90 - perdeu força nos últimos anos. O abalo foi ainda mais expressivo com a divulgação do censo econômico social em 2001. O estudo da UFU revelou, entre outras informações, que o município possuía mais de 70 mil pessoas vivendo abaixo da linha de pobreza. O conceito do município rico havia sido construído com base, sobretudo, em investimentos vultosos feitos desde os anos 50, mas com maior ênfase no fim da década de 80 e início dos anos 90. Hoje com 542 mil habitantes, a cidade ainda é uma referência nacional inquestionável, embora alguns indicadores usados para traduzir o desempenho econômico confirmem uma mudança expressiva nessa imagem. Só não foram suficientes para tirar Uberlândia do grupo daqueles que acreditam que o local ainda seja o eldorado brasileiro, como chegou a ser chamada em meados dos anos 80.*<sup>72</sup>

O jornal *Correio*, nessa reportagem, não deixa de ostentar a cidade de Uberlândia como ainda um local de riquezas provindas do desenvolvimento econômico, denominando-a “eldorado brasileiro”. Dessa forma, não se pode afirmar que ao longo dos anos o conteúdo das reportagens negou a imagem progressista da cidade. Porém, é possível dizer que houve uma redução nas reportagens com dizeres que tratam da cidade de Uberlândia como um local de progresso e desenvolvimento. As mudanças, visíveis no cenário urbano a partir dos anos 90, não podiam ser ignoradas.

A imagem da cidade é indiretamente abordada nas matérias do jornal, a partir de outros elementos que compõem o cenário urbano, como o transporte coletivo de Uberlândia. Nesse período, quando da instalação do Sistema Integrado de Transporte, a administração municipal se esforçou para mostrar a visibilidade do novo sistema para a resolução dos problemas urbanos, e o jornal foi um aliado importante nessa divulgação:

*O Sistema Integrado de Transporte foi classificado em primeiro lugar entre os participantes do Programa de Difusão de Boas Práticas em Desenvolvimento Urbano do Ministério do Planejamento através da Secretaria de Políticas Urbanas. Como premiação, o trabalho vai integrar em edição especial, em conjunto com os outros trabalhos selecionados e vai servir de modelo como iniciativas que deram certo entre as encontradas por administrações municipais (...) Segundo o Secretário de Trânsito e Transporte Sérgio Attiê a premiação é um reconhecimento do trabalho desenvolvido durante um ano e meio de implantação do serviço. O prêmio também irá abrir portas para o funcionamento de novas obras para melhorarmos cada vez mais o sistema, afirmou.*<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> TIAGO, Dione. Uberlândia perde o status de Eldorado. **Correio**, Uberlândia, 18 de maio de 2004, p. A-8.

<sup>73</sup> SIT RECEBE PRÊMIO DO GOVERNO FEDERAL. **Correio**, Uberlândia. 5 de janeiro de 1999. Cidades, p. 10.

A cidade de Uberlândia através de seu sistema de transporte aparece como modelo a ser seguido por outras regiões e cidades brasileiras. A imagem do transporte coletivo é a de promotor do desenvolvimento urbano, contribuindo indiretamente para a construção da imagem da cidade. A nova forma de operação do transporte coletivo de Uberlândia passou a contar com terminais instalados em bairros periféricos que contribuíram para a diminuição do número de ônibus no centro comercial, havendo assim a necessidade dos passageiros realizarem transbordos, mas sem o pagamento de outra tarifa.

A nova organização denominada Sistema Integrado de Transporte constituiu uma padronização sobre os ônibus através de um sistema visual de cores e numeração que informa a origem, o percurso e o terminal de destino do veículo. Dessa forma, existem as linhas alimentadoras, com ônibus de cor verde, que trafegam no interior dos bairros, transportando os passageiros até um terminal periférico mais próximo. Nesse local, o usuário que necessita ir ao centro da cidade deverá embarcar em veículos de cor amarela que têm como destino o Terminal Central, que é o maior dos terminais e está localizado na Praça Sérgio Pacheco.

Na avaliação do poder público, divulgada pelo jornal, o SIT é ressaltado na sua positividade, recuperando, nessas avaliações, a imagem da cidade como progressista e do transporte coletivo como um espaço onde as inovações exigidas, neste fim do século XX, se concretizam. Uberlândia se projetava nacionalmente, com a proposta do Sistema Integrado de Transportes, e se transformava em modelo de desenvolvimento.

O *Correio de Uberlândia*, assim como vários outros jornais em diferentes regiões do país, atua na cidade de Uberlândia como um noticiador e construtor da “realidade” vivida nesta cidade. Essa atuação atribuiu ao jornal uma posição poderosa na complexidade das relações sociais existentes, por elaborar versões correspondentes a determinados interesses e ter ainda uma circulação considerável. Laura Maciel, ao analisar questões sobre as relações da imprensa com o historiador, o seu papel na sociedade e a utilização deste meio como fonte para a interpretação da história, ressalta o papel da imprensa na nossa sociedade:

*Afinal, aquilo que o jornal noticia –acontecimentos e sujeitos que enuncia- ‘o que deu no jornal’ é geralmente aceito como o parâmetro seguro do que de fato ocorreu e de sua importância para o conjunto da sociedade, Testemunha da história, registro do*

*cotidiano, porta-voz ou simples depositária dos 'fatos' de nosso tempo, a imprensa seria o lugar privilegiado para a realização de uma 'história imediata'. (...) como uma prática social constituinte da realidade social, que modela formas de pensar e agir, define papéis sociais, generaliza posições e interpretações que se pretendem compartilhadas e universais. Como expressão de relações sociais, a imprensa assimila interesses e projetos de diferentes forças sociais que se opõem em uma dada sociedade e conjuntura, mas os articula segundo a ótica e a lógica dos interesses de seus proprietários, financiadores, leitores e grupos sociais que representa..*<sup>74</sup>

Dessa forma, em circunstância alguma, o jornal caracteriza-se pela objetividade e neutralidade na publicação de suas notícias. Compreendê-lo como um agente com prática social exige de nós historiadores ultrapassar obstáculos na construção de uma leitura crítica e uma reflexão sobre os interesses políticos que defendem.

Os vários anos de existência do jornal não o excluem das características apontadas acima. O Correio aparece como fonte em várias dissertações e teses que abordam diferentes temáticas sobre a cidade de Uberlândia e, em praticamente todas, existe o exercício de questionamento sobre sua neutralidade disfarçada.<sup>75</sup>

Os discursos e as imagens que a imprensa divulga com suas palavras de alguma forma parecem colaborar com a construção do sonho de melhores condições de vida para aquelas pessoas que escolheram Uberlândia para viver e trabalhar, porque “o capitalismo cria a ilusão de que as oportunidades são iguais para todos, a ilusão que triunfam os melhores, os mais trabalhadores, os mais diligentes, os mais econômicos.”<sup>76</sup>

Essa ilusão apontada por Mello e Novais, parece estar no universo do motorista Paulo Donizete que deixou a “*Capital Mineira*” onde não conseguiu trabalhar como motorista com carteira assinada, emprego que tanto sonhava: “(...)ó, pra você vê eu

---

<sup>74</sup> MACIEL, Laura. Produzindo notícias e histórias: algumas questões em torno da relação Telegráfo e Imprensa -1880/1920. FENELON, Déa et al. (orgs.). **Muitas Memórias, outras Histórias**. São Paulo: Olho d'água, 2004. p. 14-40. p. 14 e 15.

<sup>75</sup> Ver entre outros: MEDEIROS, E. A. **Trabalhadores e Viveres Urbanos: Trajetórias e Disputas na Conformação da cidade – Uberlândia- 1970-2000**. 2002.186f. Dissertação ( Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.; MORAIS, S. P. **Trabalho e Cidade: Trajetórias e Vivências de Carroceiros na Cidade de Uberlândia -1970- 2000**. 163f. 2002. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002; DAMASCENO, F. S. **Condições de Vida e Participação Política de Trabalhadores em Uberlândia nos anos de 1950/1960**. 143f. 2003. Dissertação ( Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003 ; REIS, M. V. **Entre Viver e Morar: Experiências dos Moradores de Conjuntos Habitacionais ( Uberlândia -1980/1990)**. 128f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003; SANTANA, E. Dias de Oliveira. **Cultura Urbana e Protesto Social: o Quebra-Quebra de 1959 em Uberlândia-MG**. 147f. 2005. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

<sup>76</sup> MELLO, J. M. C.; NOVAIS, F. A. Op. cit. p. 581.