

AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL Nº 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail recursoscontinuos@dirbi.ufu.br.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA

**MOVIMENTOS SOCIAIS NO SETOR DE TRANSPORTES:
RETRATOS DE UMA SOCIEDADE ANTAGÔNICA – UBERLÂNDIA
(1948-1964)**

IVANI ROSA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA

MOVIMENTOS SOCIAIS NO SETOR DE TRANSPORTES: RETRATOS
DE UMA SOCIEDADE ANTAGÔNICA – UBERLÂNDIA (1948-1964)

Monografia apresentada ao Curso de
Graduação em História, do Instituto de
História da Universidade Federal de
Uberlândia, como exigência parcial para
obtenção do título de Bacharel em
História, sob a orientação da Prof^ª. Dra.
Heloísa Helena Pacheco Cardoso.

Uberlândia, Julho de 2003.

IVANI ROSA

MOVIMENTOS SOCIAIS NO SETOR DE TRANSPORTES: RETRATOS
DE UMA SOCIEDADE ANTAGÔNICA – UBERLÂNDIA (1948-1964)

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dr.^a Heloisa Helena Pacheco Cardoso (orientadora)

Prof^ª. Dr.^a Dilma Andrade de Paula (examinadora)

Prof^ª. Ms. Sheille Soares de Freitas Batista (examinadora)

AGRADECIMENTOS:

São várias as pessoas a quem devo agradecer por terem influenciado direta ou indiretamente na realização desse trabalho que marca o final de mais uma etapa vencida em minha vida escolar.

Primeiramente, a Deus, pai maior, por ter reservado a mim este espaço na academia e não permitir que eu desistisse após ter enfrentado tantas barreiras.

À meus pais, Geraldo (In memorian) e Maria, por terem me dado a vida e pelo esforço em proporcionar-me a educação básica.

Aos meus irmãos, que são também amigos, pela união fraterna tão necessária para nos fortalecer.

Às amigas: Ana, Daniela e Margarida, pelo coleguismo que marcou o início da nossa jornada universitária e foi se transformando em amizade.

À Elizete, Luciana, Rejane, Eliene e Círiam, não só por compartilhar das minhas angústias e aflições nos momentos difíceis, mas também das horas de descontração e lazer.

Ao Ronaldo, pelo carinho, companheirismo, apoio e paciência ao ouvir os meus reclames durante todos os momentos difíceis do processo acadêmico.

À Heloisa, minha orientadora, pela disposição e dedicação ao auxiliar-me na produção desse trabalho e durante todo o tempo que trabalhamos juntas.

Ao CNPq, pelo auxílio financeiro durante dois anos de pesquisa.

Ao João Batista, Gaspar, Flávio e Maria Helena, pela amizade desenvolvida a partir da convivência diária.

Aos funcionários do Arquivo Público Municipal de Uberlândia, pela presteza na disposição da documentação e pela amizade, tornando mais prazeroso o período da pesquisa.

À Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia, por haver permitido o meu acesso à seus arquivos.

Ao Prof. Newton D'Angelo e ao Velson (CDHIS), pelos favores prestados e por possibilitarem o meu acesso a uma documentação importante para a finalização desse trabalho.

Aos meus entrevistados, por disponibilizarem seu tempo para que eu pudesse vasculhar suas memórias.

À banca examinadora por aceitar o convite e pelas indicações que, com certeza irão contribuir para futuros estudos.

Enfim, aos professores e colegas do curso, pela troca de saberes, compartilhando conhecimentos e aprendizado.

SUMÁRIO:

Fontes..... 86

Resumo:

O estudo, que ora apresento, refere-se à análise das greves do setor de transportes rodoviário, ocorridas na cidade de Uberlândia e região, no período de 1948 a 1964, procurando perceber o significado dessas manifestações durante a implantação da política desenvolvimentista no país.

Para isso, procurei contextualizar a cidade neste período, percebendo nela os reflexos dessa política e suas conseqüências no cotidiano da população. Crise econômica, aumento da inflação, desvalorização da moeda, salários defasados, foram fatores marcantes durante a década de 50, que influenciaram na deterioração das condições de vida dos trabalhadores.

Analiso tais fatores como elementos desencadeadores de manifestações contrárias às políticas do governo, nos momentos extremos de tolerância dos indivíduos, submetidos a condições precárias de sobrevivência. Nesse sentido, as greves rodoviárias surgem com um caráter contestador em relação às condições de trabalho e de vida desses profissionais. Contestam as contradições presentes no discurso hegemônico, que por um lado, os exalta, ao mesmo tempo que os reprime.

Nesse contexto, os motoristas se impõem enquanto sujeitos históricos que deixam marcas, na História local, suas trajetórias de luta e resistência.

APRESENTAÇÃO:

As manifestações populares e as greves são para mim movimentos sociais intrigantes que me causam algumas inquietações. A ânsia de enfrentá-las é que me trouxe o interesse em aprofundar as discussões e despertar novas reflexões a respeito dessa temática.

Tais inquietações nasceram a partir da minha participação na disciplina de graduação: História do Brasil IV, a qual propunha analisar os movimentos sociais, urbanos e rurais dos anos de 1930 a 1950. Através deste estudo, tornou-se possível detectar as relações conflituosas que envolvem o mundo do trabalho, pautadas no antagonismo da sociedade capitalista. Daí a pretensão em dar continuidade a estudos sobre questões de relevância para se compreender essas relações no âmbito da sociedade brasileira.

Logo a seguir, surgiu a chance de estar participando como bolsista de iniciação científica pelo CNPq, do projeto intitulado : “Imagens do Desenvolvimentismo em Minas Gerais nos anos 50 e 60”, sob orientação da prof^a. Dr.^a. Heloisa Helena Pacheco Cardoso, momento em que me vi inserida no campo da pesquisa. Este trabalho é, na realidade, um prolongamento desse projeto que procurou perceber os efeitos da política desenvolvimentista nos diversos segmentos sociais e trabalhar as representações do período, resgatando a postura de aceitação ou recusa por parte da população (inclusive a classe trabalhadora), da região do Triângulo Mineiro, frente aos efeitos dessa política.

O Brasil dos anos 50 e 60 passava por um período em que os governos, primeiramente Getúlio Vargas, seguido por Juscelino Kubitschek, formularam e colocaram em prática uma política de industrialização que acenava com o progresso e desenvolvimento do país, o que possibilitou que ambos ficassem marcados através da memória oficial como os melhores presidentes do país. Getúlio Vargas, utilizando-se eficientemente do discurso ideológico, criou expectativas de melhoria nas condições de trabalho e consequentemente na vida do trabalhador brasileiro, tornando-se o “Pai dos pobres”. Juscelino Kubitschek foi glorificado pela memória, por proporcionar elevado crescimento produtivo ao país e “presentear” a população brasileira com uma nova Capital Federal, construída bem no centro do país: Brasília.

Diante disso, percebemos a eficiência dessa memória no Estado de Minas Gerais, sobretudo em torno da figura de JK, por ser mineiro e possuir toda uma trajetória política dentro do Estado, principalmente por tê-lo governado no período de 1951 a 1955, o que proporcionou uma grande esperança aos mineiros quando se tornou Presidente da República em 1956.

O discurso ideológico foi uma ferramenta eficaz na construção da imagem de Getúlio Vargas como um líder carismático e “Pai dos pobres”¹. O ideal da construção de uma nação desenvolvida e moderna incluía o trabalhador no cenário político nacional, como colaborador e cúmplice das propostas do governo. A expectativa de melhoria nas condições de trabalho e de vida do trabalhador, bem como maior acesso à justiça social, eram a recompensa pelo apoio ao Estado.

Assim, no governo Vargas, o dia do trabalho passou a ter uma nova representação: era o dia do encontro entre o presidente e os trabalhadores. Getúlio Vargas então aproveitava as festividades para apresentar suas recompensas: criação da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho); a Lei Orgânica da Previdência Social; e o salário adicional para a indústria.

Juscelino Kubitschek, glorificado ainda hoje pela memória, principalmente por ser o responsável pela construção da nova capital – Brasília - , além de propor um plano de industrialização rápida do país que deveria se efetivar durante os seus 5(cinco) anos de governo, foi, por isso, o responsável pelo envolvimento da população brasileira na política desenvolvimentista.

A proposta de seu governo foi baseada no “Plano de Metas”², que continha itens envolvendo produção industrial, construção de estradas, capacitação de energia, enfim, diversas propostas voltadas para o desenvolvimento interno do país e que exigia recursos altíssimos para sua efetivação.

¹ Expressão utilizada por Joel Wolfe para indicar a posição paternalista como defensor do povo, encarnada por Getúlio Vargas durante seu primeiro governo (1930-1946). In: “Pai dos pobres” ou “Mãe dos ricos”?: Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930/1954. In: **Revista Brasileira de História**, 14(27), São Paulo: ANPUH/Marco Zero, 1994, p.27 A 59.

² O Plano de Metas continha 30 metas, além da “meta-especial” que era a operação Nordeste e a “meta-síntese”, a construção da nova capital – Brasília. O plano objetivava o desenvolvimento em todos os setores de atividade nacional.

O Brasil de ontem, assim como hoje, era um país classificado como “em desenvolvimento”. Dessa maneira, era praticamente impossível ele se auto-sustentar diante da realização das propostas de industrialização, exigindo do governo a busca do capital externo. Tal atitude envolveu o país em uma política de endividamento, pois suas consequências agravaram o quadro econômico e abalaram sua frágil estrutura social, fazendo do Brasil um eterno dependente desse capital estrangeiro.

A estabilidade econômica do país se tornou inviável diante da prática de importações elevadas e empréstimos com acréscimos de juros, o que gerou uma dívida externa crescente e conseqüentemente uma inflação interna verticalizada.

O preço do progresso atingiu a população brasileira de forma cruel, fazendo dos anos finais da década de 50 e início dos anos 60, um período negro, coroado por uma crise interna praticamente insustentável, principalmente para a população de baixa renda.

Esse amplo retrato da situação brasileira pode ser percebido em qualquer pedaço da multiplicidade de cacos que se espatifara com a explosão da crise. A cidade de Uberlândia era um desses fragmentos e grande parte de sua população se sacrificava para juntar os cacos e sobreviver ao caos a que foram submetidos. Diante disso, a classe trabalhadora não se portou pacificamente, ela procurou maneiras de explicitar seu descontentamento, e um dos meios encontrados para isso foram as greves.

O foco central das reflexões, neste trabalho, é a reação dos trabalhadores uberlandenses, dentro da qual privilegiamos o setor de transportes, por este estar inserido nas propostas locais de desenvolvimento e progresso, canalizando para outras cidades e estados, a produção local e contribuindo assim para a elevação das arrecadações do município.

O setor rodoviário foi, durante o governo de Juscelino Kubitschek no Estado de Minas Gerais, considerado precário, e portanto necessitava da implementação de medidas para desenvolvê-lo, já que fazia parte das propostas de seu governo desenvolver todo o Estado. Nesse sentido é que se inicia a implantação do binômio “Energia e Transportes”. Para os transportes, o binômio previa expandir o setor rodoviário, abrindo novas rotas de ligação com os demais estados brasileiros e melhorar as condições das rodovias já existentes.

Novamente, durante a presidência (1956-1961), Juscelino Kubitschek volta a incluir esse setor no seu Plano de Metas, como um dos prioritários para o desenvolvimento do país. Percebemos, assim, o quanto a questão rodoviária estava presente nas propostas desse governo. Estas discussões encontravam apoio dos dirigentes do município de Uberlândia, pois estavam ligadas às perspectivas de industrialização da cidade e sua possível expansão aos demais estados.

A julgar pela grande movimentação dos motoristas uberlandenses, nos questionamos a respeito da implantação dessas propostas em Uberlândia e região, pois as más condições das estradas foi e continua sendo motivo de reivindicações.

Considerando ser o período delimitado para a pesquisa uma fase compreendida entre 2(duas) ditaduras, que se inicia sob os auspícios de um discurso em torno da democracia, é possível entender a grande manifestação popular nestes anos, em movimentos variados, que vão da greve formal aos quebra-quebras que pipocaram em diversas regiões do país. Nosso objetivo, com essa pesquisa, foi detectar os movimentos do setor rodoviário, ocorridos na cidade de Uberlândia e região desde os anos finais da década de 40, passando pela década de 50 e início dos anos 60. Mais do que identificar estes movimentos na região do Triângulo Mineiro, esse trabalho voltou-se para a compreensão das representações que os trabalhadores do setor de transporte fizeram das propostas vindas dos governos federal, estadual e municipal, suas reivindicações e seus compromissos com o desenvolvimentismo. Para isso, procuramos trilhar o cotidiano desses trabalhadores, observando suas vivências e percebendo até que ponto essa política afetou suas vidas, no momento em que o Brasil se encontrava em uma arena de luta de classes. Em Uberlândia essa reação vem contrariar o discurso de progresso veiculado pelos grupos dominantes, mostrando uma realidade contraditória.

Os movimentos sociais, segundo Weffort, assim como outros tantos problemas sociais urbanos, até bem pouco tempo, apresentavam *“uma espécie de invisibilidade”*, tanto por parte das autoridades, como pelos intelectuais e, estes, *“em diferentes épocas e sob diferentes capas ideológicas, sempre encontraram maneiras de ‘limpar’ a história dos traços deixados pelos movimentos populares”*³. Porém a historiografia, nos últimos anos,

³ WEFFORT, Francisco C. Tópico: Apresentação. In.: **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, V.1, 3ª edição, p. 10.

tem se mostrado interessada em evidenciá-los. Este é um dos objetivos dessa pesquisa, pois ao resgatarmos os movimentos sociais uberlandenses, pretendemos deixar nossa contribuição para que não caiam no esquecimento.

Não são poucas as obras que tratam dessa temática, justamente por se tratar de uma questão que vem causando inquietações, devido a percepção de uma movimentação da classe trabalhadora face às mudanças implantadas no país desde a Revolução de 30, e que, por isso, têm merecido especial atenção dos historiadores e cientistas sociais.

No contexto nacional, destacamos a obra de José Álvaro Moisés, “A greve dos 300 mil: uma conjuntura de crise e de lutas”⁴. Ao analisar essa greve ocorrida em São Paulo, o autor dá indícios de ser, o ano de 1953 (data em que ela aconteceu), o auge de uma crise político-econômica e social que assolava todo o país. Porém, as massas trabalhadoras já vinham se movimentando desde 1947, através de greves setoriais e protestos contra a política econômica, congelamento dos salários e elevações do custo de vida.

A classe operária, nesse período, encontrou campo propício para reivindicações devido a atividade liberalizante do presidente Vargas, visando ganhar o apoio das massas e fortalecer o Estado paternalista. Essa atitude significou a perda do apoio dos grupos conservadores do setor agrário-exportador e da burguesia industrial a Vargas, acusando-o de negar benefícios a esses setores e estimular as greves.

Moisés analisa o contexto político do país no momento em que ocorreu a greve dos 300 mil, indicando com isso a ligação entre crise econômica e a ocorrência das greves:

*“Quanto às massas populares, o processo inflacionário e as elevações no custo de vida são suficientes para se ter uma idéia do tipo de reação que emergiu nos grandes centros urbanos”.*⁵

Percebemos, a partir daí, que o recurso à greve não objetivava simplesmente “aumento de salários”, as reivindicações englobavam outras questões que visavam a melhoria das condições sociais da classe trabalhadora.

⁴ MOISÉS, José Álvaro. “A greve dos 300 mil: uma conjuntura de crise e de lutas”. In.: Greve de Massa e Crise Política. São Paulo: Polis, 1978.

⁵ Idem, p. 74.

A conjuntura política, no período da greve, marcava o retorno de Vargas ao poder em 1951, já que este se proclamou o “porta-voz das massas”, depois de enfrentarem dura repressão durante o governo Dutra. A burguesia industrial, em ascensão, tencionava participar do poder e se encontrava insatisfeita com a ausência de atitude de Vargas em relação à política de controle das transferências cambiais, enquanto, o presidente prometia aumentos no salário mínimo. Isso prenunciava um clima tenso no cenário político, agravado ainda mais pela oposição declarada da UDN, após discurso do líder do governo no Congresso (Negrão de Lima), que denunciava a “bancarrota das elites do país”. Com isso, a UDN passou a acusar o governo de estar usando as massas para garantir seu “continuismo” no poder.

Nesse clima de tensões políticas, aliadas à crise econômica, ocorre a greve dos 300 mil. Esta, sendo marcada por ser a primeira entre as grandes greves no país, e que permitiu a classe operária provar *“uma experiência profunda de ação em defesa de seus interesses (...)”*.⁶

Uma outra abordagem sobre os movimentos sociais é feita por Paulo Fontes no seu artigo intitulado: “Centenas de estopins acessos ao mesmo tempo – A greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957)”⁷. Essa greve ocorreu durante o governo de Juscelino Kubitschek, cujo discurso, parceiro da política desenvolvimentista tratou de encobrir importantes lutas sociais desenvolvidas naqueles anos.

A greve dos 400 mil mostrou uma grande participação da classe trabalhadora movida pela ação sindical. Os sindicatos das principais categorias de São Paulo (têxteis, metalúrgicos, gráficos, dos mestres e contramestres da indústria de fiação e tecelagem e a Federação dos Trabalhadores Têxteis do Estado de São Paulo), se reuniram e formaram a Aliança Intersindical por Aumentos de Salários e Contra a Carestia. Era um meio de ação por parte dos dirigentes sindicais para remediar a situação de injustiça: altos lucros dos patrões e a vida miserável do trabalhador. Essa ação por parte dos sindicatos, na tentativa de negociar com uma intransigente classe patronal, causa da deflagração do movimento, foi

⁶ Idem, p. 33.

⁷ FONTES, Paulo. “Centenas de estopins acesos ao mesmo tempo – A greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957)”. In.: FORTES, Alexandre [et. al.]. Na luta por direitos – Estudos Recentes em História Social do Trabalho. Campinas, SP.: Editora da Unicamp, 1999, p.145-180.

eficaz na conquista da confiança dos operários. Por isso, já no primeiro dia, o movimento contou com a adesão de aproximadamente 80% dos trabalhadores das categorias envolvidas, e, no segundo dia, 100%. A população em geral (incluía a classe média/baixa) se solidarizou com o movimento, conscientes de que a carestia e a elevação do custo de vida eram questões que atingiam a todos.

O presidente Juscelino Kubitschek pressionou os empresários para a resolução do impasse, visto que o movimento já atingia dimensões preocupantes e continuava a crescer a cada dia.

Assim, a greve chega ao final no décimo dia de paralisação, com a vitória do movimento sindical e da classe trabalhadora, que obteve 20% de aumento imediato e sem teto a todas as categorias que participaram do movimento, além da garantia da não punição dos grevistas.

Fontes nos chama a atenção para um detalhe interessante dessa greve: o fato de que as lideranças políticas do Estado “*apoiavam ou, pelo menos, não se colocavam abertamente contra o movimento reivindicatório*”. Os que apoiaram foi no intuito de tirar vantagens eleitorais, mas os trabalhadores também não deixaram de tirar vantagens dessa situação, usando-os na frente dos piquetes e manifestações.⁸

É relevante a grande participação do trabalhador brasileiro no cenário político no pós-guerra, e a classe operária, ciente de seu papel, procurou meios de garantir seus direitos através das lutas.

Na bibliografia local, privilegiamos o trabalho de Rodrigues⁹, que, ao analisar as greves enquanto espaço de resistência dos trabalhadores, destaca os setores de transporte e o bancário como os que desencadearam movimentos de maior relevância em termos de mobilização e força política. Isso foi possível porque através desses setores, segundo a autora, “*ocorreu o processo de acumulação e da dinamização da vida cidadina. Conseguiram êxito porque afluíram no interior vital da economia do município.*”¹⁰

As greves do setor rodoviário, porém, foram as mais frequentes, constatado a partir do levantamento de dados pela autora, o que a fez perceber que, de 1920 a 1964, em

⁸ Idem, p.160.

⁹ RODRIGUES, Jane de Fátima Silva. “**Trabalho, ordem e Progresso: uma discussão sobre a trajetória da classe trabalhadora uberlandense – o setor de serviços – 1924-1964**”. P.37 (Dissertação de mestrado).

¹⁰ Idem, p. 148.

Uberlândia, das vinte manifestações desencadeadas, onze foram do setor de transportes. Sendo a década de 50, caracterizada pelo *“aprofundamento da desigualdade social, provocada pela deterioração do nível salarial face ao aumento crescente do custo de vida”*,¹¹ há uma concentração de movimentos nesse período, não só dos transportes, mas de diversas outras categorias.

A maior parte da bibliografia está de acordo quanto ao fato de ter sido, os anos 50, o período de maior movimentação da classe trabalhadora, também aqui foi privilegiada essa década. Em concordância com o trabalho de Fontes, que descaracteriza a fase desenvolvimentista como uma época que reinava a “paz social”, seguiremos pelo mesmo viés, analisando a cidade de Uberlândia e percebendo que as greves fizeram do cenário uberlandense um espaço conturbado, apesar do esforço das idéias dominantes em afirmar que nessa cidade reinava a ordem e a tranquilidade.

Este trabalho está estruturado em dois capítulos que englobam os resultados dessa pesquisa. No primeiro capítulo, trabalhei na perspectiva de contextualizar a cidade no período de ocorrência das greves. Para isso procurei perceber a propagação do discurso de progresso em Uberlândia, existente desde a sua fundação, e que se enfatiza a partir da década de 30 com as propostas de desenvolvimento do país.

Na década de 50, o discurso progressista se pautava com base no comércio – principal atividade desenvolvida na cidade – para justificar a importância desta enquanto centro produtor e ponto de convergência comercial. Destacava também sua característica de canalizadora de riquezas para os cofres do Estado de Minas Gerais.

Procurei também mostrar o antagonismo social de uma cidade que, ao mesmo momento que acenava para o progresso, mostrava uma outra realidade vivida pela grande maioria da população, o que caracterizava a diversidade de suas relações sociais. Problemas sociais como: mendicância, falta de energia e água, saneamento básico precário, serviço de limpeza urbana deficiente, falta de segurança, etc, eram algumas das patologias diagnosticadas na cidade. A população, afetada por esses problemas, clamava por providências por parte do poder público, no sentido de saná-las.

A junção desses problemas com a carestia de vida, principalmente no final dos anos 50, como consequência da realização das metas do governo Kubitschek, gerou a elevação

¹¹ Idem, p. 175.

do grau de insatisfação da população, incentivando-a a manifestar-se contra a política em prática, por meio das greves e quebra-quebras.

Um outro ponto abordado nesse capítulo, diz respeito a uma breve caminhada pelo cotidiano dos trabalhadores dos transportes (sujeitos privilegiados nesse trabalho), o que nos possibilitou perceber que se tratavam de pessoas, em sua grande maioria, de origem humilde, que ingressaram na profissão cheios de expectativas, porém, a realidade lhes mostrou uma atividade penosa, dada pelas péssimas condições de trabalho, que lhes legou uma tradição de luta. Suas vidas particulares eram marcadas pela escassez de tempo com a família e para o lazer, recebiam salários baixos e residiam em moradias simples. Dessa forma, as manifestações eram em prol, além da melhoria dos salários, também das condições de vida.

Na confecção desse capítulo foram utilizados os artigos dos jornais “Correio de Uberlândia” e “O Repórter”, disponíveis no Arquivo Público Municipal de Uberlândia (a maior parte dos artigos foram coletados durante as pesquisas do projeto de iniciação científica). Também entrevistas por mim realizadas durante o processo da pesquisa.

Os jornais, apesar da inexistência de alguns exemplares e da deterioração da maioria deles, devido a ação do tempo e uso contínuo por pesquisadores, além da falta de profissionais especializados para a restauração dos mesmos, ainda é possível a consulta, considerando também a facilidade de acesso ao acervo.

A documentação da imprensa foi de grande utilidade na confecção desse trabalho, apesar de que ela pouco divulgou sobre as greves dos motoristas, mas em relação à propagação do discurso dominante, ela foi parceira fiel, veiculando matérias diárias relativas ao progresso e desenvolvimento do município.

Sabendo que o jornal não se porta com imparcialidade, procuramos tomar alguns cuidados na sua utilização:

“É importante compreender que os jornais não reproduzem a realidade de maneira integral e imparcial. Ou seja, a produção do texto jornalístico constitui-se como uma interpretação do real, formulada em um determinado momento. O qual é influenciado por concepções específicas.”¹²

¹² MIRANDA, Luciana Lilian de. **A Política de Crédito Rural nos anos 70: Modernização e Mudanças nos Agros-Nacional, Regional e Local na Abordagem dos jornais de Uberlândia-MG**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 1999, p. 41 (monografia).

Os editoriais da imprensa transmitem uma opinião oficial sobre os fatos, de acordo com o posicionamento político e ideológico, seja por parte de grupos que se interessam em formar opiniões ou da própria empresa jornalística.

Em relação às fontes orais, a busca de depoentes significou uma árdua tarefa. Isso porque, durante o desenvolvimento do projeto de iniciação científica, realizamos algumas entrevistas, estas, porém, não foram utilizadas neste trabalho, devido a ausência de depoimentos sobre as greves dos motoristas, pois dentre os entrevistados não havia nenhum que exercera essa profissão e, portanto, desconheciam os movimentos. Diante disso, trabalhamos no sentido de buscar maiores informações através de pessoas ligadas à profissão, que pudessem nos acrescentar algo mais, não apenas sobre as manifestações, mas também dados sobre as condições nas estradas, as políticas direcionadas ao setor rodoviário na fase desenvolvimentista, seus salários, também relatos sobre suas vivências cotidianas.

O critério de seleção dos entrevistados foi por pessoas que haviam exercido a profissão de motorista no setor rodoviário de transportes e que tivessem trabalhado nas décadas de 40, 50 ou 60.

Procurei inicialmente encontrá-los através da Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia (APCVRU), fazendo uma relação de alguns associados por indicação da secretária dessa entidade. Ao contactá-los, nenhum deles se dispôs a dar entrevista. Apesar da minha insistência, alegaram que ou estavam muito velhos, ou não dispunham de tempo, ou simplesmente não se interessavam em contribuir. Após esgotadas todas as tentativas, procurei através de indicações de amigos, e foi assim que cheguei até meus entrevistados.

Realizei nesse processo, quatro entrevistas, sendo que, em uma delas, coletei o depoimento simultâneo do motorista e sua esposa, procurando através do relato da mulher, perceber o significado de ser esposa de um motorista. Três dos depoentes eram autônomos e um deles desempenhava o trabalho formal, ligado à empresa Supergasbrás.

O segundo capítulo foi trabalhado no sentido de perceber as greves enquanto espaço de resistência e luta dos motoristas, na busca de melhores condições de trabalho e vida. O levantamento documental nos revelou a ocorrência de 08 (oito) greves no período

delimitado, porém, privilegiamos apenas três para análise, apesar de que as outras são também citadas ao longo do capítulo.

A greve de 1948 possui relevância para esse estudo por ter sido o primeiro movimento de grandes proporções na cidade e por conseguir enorme adesão de grevistas e solidários, caracterizando a união da categoria. A greve ocorreu em um momento de considerável crescimento econômico do município com base no comércio, e o transporte, sendo o responsável pela realização das transações, ao paralisar, atingiu em cheio sua economia.

A greve de 1952 foi ressaltada devido a um fato ocorrido durante o movimento. A imprensa local ocultou a ocorrência de um conflito, veiculado pelo jornal “Diário de Minas” de Belo Horizonte, que o classificou como quebra-quebra. Segundo esse jornal, os manifestantes resolveram depredar as coletorias estadual e federal, mostrando sua discordância com a implantação de postos fiscais nas principais saídas da cidade, que cobravam altas taxas rodoviárias. O fato ocorreu tanto em Uberlândia, quanto em Uberaba. A atitude da imprensa ao ocultar tal fato foi no sentido de conservar intacto o discurso de ordem e disciplina da população uberlandense.

A greve de 1958 foi privilegiada pelo fato de que suas reivindicações refletiam as consequências da inflação e do alto custo de vida sentido pelos brasileiros no final dos anos 50.

Utilizei nesse capítulo, também os artigos dos jornais e as atas da APCVRU. As atas se encontram na sede da própria associação, porém o acesso a elas foi restrito, devido à alegação de desaparecimento da maior parte dos livros. Apesar de que a percepção desse desaparecimento só se deu no momento da minha solicitação do material para consulta.

Após uma procura superficial efetuada por mim (devido à limitação de acesso aos arquivos imposta pela entidade), e pela secretária (alegando indisponibilidade de tempo e com promessas de realizar uma busca mais minuciosa em outro momento), nos foi disponibilizado apenas as atas dos meses de agosto a dezembro de 1949; de janeiro a maio de 1950; de março a dezembro de 1951; janeiro de 1952 e março de 1953. Enfim, nossa pesquisa nessa documentação se limitou a apenas essas atas, pois algum tempo depois, a secretária veio a confirmar que os livros haviam realmente desaparecido.

Ainda nesse capítulo, procurei perceber, a partir dos depoimentos, os significados das greves e o quê ficou armazenado em suas memórias. As fotografias também foram utilizadas com o intuito de procurar extrair delas novos elementos para o enriquecimento de nossas análises no sentido de buscar um significado para os movimentos grevistas.

As fotografias pertencem ao acervo do CDHIS da Universidade Federal de Uberlândia, e são parte do Arquivo João Quituba. O acervo, no momento da minha pesquisa, não estava disponível para consulta, isso porque o prédio que aloja o centro de documentação estava fechado para reforma. Apesar de anteriormente já haver efetuado uma verificação superficial ao arquivo, no momento não estava segura das minhas abordagens em relação às greves. Porém, ao procurá-las recentemente, tive que enfrentar essa barreira.

O acesso só foi possível após permissão do diretor do Instituto de História, que no momento estava responsável pelo prédio e disponibilidade de um funcionário do CDHIS em acompanhar-me até o local e me fornecer as fotografias. Apesar dessa vitória, tive que aceitar a limitação de acesso ao acervo, devido à desordem causada pelas reformas. Dessa forma, tive acesso a aproximadamente dez fotografias, dentro das quais selecionei quatro.

O entrecruzar dessas duas fontes (fotografia e oralidade) não nos revelou a verdade sobre as greves, mesmo porque não a procurávamos, mas trouxe à tona o surgimento de vários elementos, revelando as diversidades interpretativas em relação aos movimentos.

CAP. 1 – A CIDADE DE UBERLÂNDIA NOS ANOS 50: ORDEM, PROGRESSO E RESISTÊNCIA.

1.1 - A idealização de uma cidade

“Cidade Jardim”, “Metrópole do Triângulo”, “Cidade-Progresso”, são algumas denominações que identificam Uberlândia, uma cidade situada a oeste do Estado de Minas Gerais, na região denominada Triângulo Mineiro. Sua localização geográfica tornou-se ponto estratégico de ligação entre as regiões do país, condição oportuna para que os grupos dominantes¹³ envolvessem a cidade em um discurso que a idealizava como a cidade que mais se desenvolvia dentro do Estado e, por isso, se destacava entre todas as outras em Minas Gerais.

A idealização de uma “Cidade-Progresso”, nos anos 50, era veiculada pela imprensa – grande parceira da elite na comunhão de idéias – que procurava destacar o dinamismo do uberlandense, cujos esforços caminhavam na direção da modernidade e do desenvolvimento.

A imprensa representava, na época, o canal mais importante na propagação de idéias e imagens sobre a cidade e por isso utilizada por diversos grupos que compactuavam objetivos políticos comuns, centrados na construção imaginária de uma cidade-metrópole.

A utilização dos jornais, pelo historiador, pode se tornar uma fonte rica, se este deixar de considerá-los apenas como um veículo de informações e passar a explorar sua historicidade a partir de uma visão crítica e perceber seu caráter subjetivo, como afirma Vieira e outros, ao analisar a importância da imprensa como fonte histórica:

“Se durante muito tempo, a imprensa foi desprezada pelos historiadores de formação positivista que consideravam ‘pouco confiável’ devido à carga de

¹³ Refiro-me às elites administrativa e econômicas (empresariado urbano e rural), que carregavam em comum o projeto de construção de uma cidade progressista.

*subjetividade que carrega, hoje a utilizamos, sobretudo, devido a essa subjetividade, mais ainda, pelo seu caráter de formadora de opinião”.*¹⁴

Foi tentando realizar uma pesquisa crítica, e procurando captar o teor subjetivo dos artigos, que nos debruçamos sobre a imprensa local, na perspectiva de perceber como se deu a construção desse imaginário social em Uberlândia.

A imprensa local, representada pelos dois principais jornais da época: Correio de Uberlândia e O Repórter¹⁵, já na primeira metade do séc. XX propagava, em suas páginas, o discurso da elite, que pretendia levar o nome da cidade para além de suas fronteiras, destacando sua liderança no Brasil Central. Esse discurso se solidificou na década de 50, que, principalmente para os grupos dominantes, foram anos revestidos de uma significação toda especial, devido à afirmação da fase desenvolvimentista.

A propagação do discurso sobre o desenvolvimentismo no interior da cidade pode ser percebido tanto pelos jornais, como também através das atas de reuniões da Câmara Municipal, Sindicatos de Trabalhadores, Associação Comercial e Industrial de Uberlândia, e outros; nos discursos de políticos e empresários, nas escolas, no rádio, enfim, em diversas formas de comunicação.

Já conhecida como a principal cidade do Triângulo Mineiro, Uberlândia era trabalhada no sentido não apenas de manter essa posição, mas também de ampliá-la, conquistando reconhecimento a nível nacional. Aproveitando-se de seu posicionamento geográfico, foi decisiva a inserção do município na economia como propiciador de um centro de abastecimento de mercadorias e escoamento das mesmas para as demais regiões de Minas e Estados vizinhos. Nesse sentido, a ligação com o Estado de São Paulo foi realizada através da extensão dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que se estabeleceu na cidade em 1895, e foi a grande responsável pela comercialização de

¹⁴ VIERIA, M. Do Pilar de A. e outros. “A imprensa como fonte de pesquisa histórica”. In.: Projeto História. Revista do programa de Estudos pós-graduados em História e do Departamento de História. São Paulo: PUC, nº 3, 1984, pp. 48/49.

¹⁵ O Correio de Uberlândia, fundado nos anos 30, pertencia a um grupo de pessoas da cidade, na sua quase totalidade filiados à UDN (partido de oposição ao governo), e dirigido por pessoas de tendências também udenistas. Porém, em matéria veiculada pelo próprio jornal em 1954, este declara-se desobrigado de “fazer política do partido e mantém como sempre manteve, uma linha de conduta independente, criticando aquilo que reputa errado, mesmo quando parte desse partido, a que não deve obediência”. O jornal O Repórter, apresentava-se como imparcial e veiculava grande número de matérias sobre questões sociais, apesar disso,

gêneros alimentícios entre esses dois Estados, como também interligou Uberlândia ao Brasil Central, ao litoral e até mesmo a outros países.¹⁶

Em um primeiro momento, a Cia Mogiana favoreceu os interesses da elite, oferecendo “*condições ideais para que a riqueza, a caminho de ida ou vinda da Capital Federal e de todo o litoral, circulasse pela cidade*”, viabilizando transações comerciais de empresas de grande porte como o Moinho de Trigo Sete Irmãos, que, através dela, conseguia “*colocar suas mercadorias no Porto de Santos, como também de lá receber o trigo e todo o maquinário procedente da Europa*”. Através de seus trilhos, Uberlândia recebeu o primeiro asfalto vindo da Venezuela e foi efetivado o abastecimento da cidade e região com combustível, gado, dentre outros produtos.¹⁷

Porém, na década de 50, “*os dormentes da Mogiana, que outrora delinearam o caminho do progresso, convertem-se em seu entrave*”. A cidade crescia e sua economia também. Estes dois aspectos, de acordo com o diagnóstico dos grupos dominantes, estavam sendo prejudicados pelos trilhos de ferro, que impediam o crescimento da cidade para cima, ou seja, das regiões da cidade que se localizavam acima dos trilhos. Com a inserção do município no intercâmbio comercial e financeiro com diversos estados e cidades da região, a ferrovia deixava de ser o alvo de interesses políticos e econômicos, passando seu legado à rodovia. Nessa perspectiva, os trilhos barravam o livre trânsito dos caminhões.

Lopes, ao analisar, no espaço urbano o caminho percorrido pelos caminhões que circulavam no traçado Rio/São Paulo, em direção ao Brasil Central, percebe que os motoristas não possuíam outra alternativa a não ser “*atravessar todo o perímetro urbano até conseguir, no outro extremo da cidade, alcançar novamente a rodovia*”, pois os trilhos cortavam-na. Desta forma, a ferrovia entravava a circulação das mercadorias tanto fora do perímetro urbano, com a fragmentação das rodovias, quanto dentro, interrompendo as avenidas com os trilhos e porteiras fechadas para a passagem do trem.¹⁸

A expansão comercial levou o município a trafegar por diversas rotas que a estrada de ferro não alcançava. Para que Uberlândia permanecesse como centro polarizador das

percebe-se em ambos os jornais, uma tendência a compactuar com interesses de determinados grupos da elite local.

¹⁶ LOPES, Valéria Maria Q. Cavalcante. **Caminhos e Trilhas: Transformações e Apropriações da Cidade de Uberlândia (1950-1980)**. Uberlândia: UFU, 2002. Dissertação (mestrado), p. 140.

¹⁷ Idem, p. 140.

¹⁸ Idem, p. 112.

atividades comerciais, a construção de rodovias era indispensável. Assim, a ferrovia começa a ser desvalorizada em função da rodovia. Ao analisar as ferrovias nos anos 50 e 60, Lopes afirma que:

*“Se a ferrovia foi, nos fins do século XIX, o grande motor responsável pelas transformações econômicas e pelo novo mapa urbano, ela chegou aos anos 50 arrastando sobre seus dormentes a crítica de significar um entrave, tanto para os novos projetos políticos/econômicos locais, como para as novas concepções da urbanística moderna”.*¹⁹

Essa desvalorização do setor ferroviário não foi um fato isolado em Uberlândia. Dilma Andrade de Paula²⁰, em estudo realizado acerca da extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, afirma que em maio de 1926 considera-se o início no Brasil da “Era Rodoviária”, embora desde 1913, já se propagava um discurso de ineficiência das ferrovias e se “esboçava (...) argumentos de exaltação às rodovias”. A ferrovia, que havia em décadas anteriores desempenhado “um importante papel, transportando mercadorias e passageiros”, passava agora por um processo de desvalorização.

Novas políticas de transportes passaram a ser implementadas, sobretudo a partir do final da década de 30 e início da de 40, onde as propostas de industrialização do país passaram a ser prioridade do Estado. A implantação da indústria automobilística representaria o chamamento à extensão da malha rodoviária. Dessa forma, fazia-se necessário a “modificação no padrão de transportes em favor das rodovias”.

De acordo com a autora, “o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário”, privilegiando as “ferrovias estratégicas para o setor militar ou aquelas que atendessem a zonas comerciais e ou industriais voltadas à exportação, relegando-se as demais ao completo abandono ou à extinção”.²¹

Em 1953, no seu segundo governo, o presidente Vargas reconhecia que as ferrovias, além do menor custo, eram realmente a melhor solução para o transporte de grande volume

¹⁹ Idem, p. 132.

²⁰ PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955 – 1974**. Universidade Federal Fluminense – Niterói, 2000. Tese de doutorado.

²¹ Idem, p. 72.

de cargas ou de passageiros, porém a força desencadeada pela indústria automobilística, revelava a preferência do país pela rodovia em detrimento da ferrovia.

A autora considera que *“embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, (...) só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor(...)”*, pois, após a criação em 1950 (surgida de uma proposta do governo brasileiro aos Estados Unidos) e instalação em 1951 da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico (CMBEU), iniciou-se um *“estudo sistemático recomendando a extinção de ramais ferroviários”*. Desta feita, promove-se a partir de então, um processo que levaria ao fim a era ferroviária no Brasil.

O governo Kubitschek vai concretizar esse processo, com uma política de industrialização acelerada, que foi sintetizada no *slogan* “50 anos em 5”. No seu Plano de Metas, que objetivava, entre outros, completar a infra-estrutura energética e de transportes do país, o Estado cuidou de oferecer incentivos que atraíssem os investimentos estrangeiros, o que possibilitou a instalação das empresas montadoras. O que estava inicialmente previsto no programa de governo em termos de pavimentação e construção de rodovias foi ultrapassado, demonstrando a opção da política econômica naquele momento.

A construção de uma malha rodoviária²² propiciou o escoamento da produção do município de Uberlândia para os Estados de Goiás e Mato Grosso, tornando-se um importante ponto de convergência e elo de ligação entre as regiões mais produtivas do Triângulo Mineiro e esses Estados. A atividade comercial propiciada pelas rodovias foi responsável pela ampliação da riqueza do município durante toda a década de 50, o que fez com que a cidade fosse denominada, pelo jornal “O Repórter”, a “Capital Comercial do Triângulo Mineiro”.²³

Orgulhava-se a elite de suas conquistas, mas havia necessidade de conservação dos títulos recebidos. A propaganda e a difusão da idéia do “pioneirismo de sua gente” continuavam sendo as melhores formas para se atingir a população:

²² Os jornais pesquisados fazem menção à construção de diversas estradas nas décadas de 50 e 60, cortando a região onde se situa a cidade de Uberlândia. Dentre elas temos: Rodovia Uberlândia/Canal de São Simão; Rodovia Uberlândia/Brasília; Rodovia Uberlândia/Uberaba; Rodovia Uberlândia/Monte Carmelo; Rodovia Belo Horizonte/Frutal e a Estrada Rio/Brasília.

²³ “Pelo progresso da cidade”. **O Repórter**, Uberlândia, 08/02/1958, p.4.

“(...) Uberlândia, à mercê da sua posição econômica e do espírito pioneiro da gente que em passado ainda não muito distante, ajudou a fazer a cidade, veio a se tornar um centro de produção, distribuição e circulação de riquezas. Assim como ponto excepcional de convergência comercial, passou a se destacar, também, como entroncamento rodoviário de primeira grandeza. Disso decorrem diversos índices econômicos e financeiros que classificam esta cidade em terceiro lugar em Minas Gerais”.²⁴

O que o discurso dominante transmitia era que, desde a remota “São Pedro de Uberabinha”, a cidade era dotada de pessoas com vistas para o futuro. Nesse sentido, o “dinamismo do povo uberlandense” justificava o desenvolvimento comercial da cidade. Percebia-se nesses discursos a intencionalidade em homogeneizar o desejo pelo progresso, como se toda a população perseguisse o mesmo ideal, mas a realidade apontava para diversas contradições que distanciavam os desejos dos grupos dominantes dos da população comum, acarretando um intenso desequilíbrio social. Essa questão abalava o discurso de harmonia e ordem, paralelos ao discurso de progresso, pois os conflitos emergentes, nesse contexto, farão o seu papel e mostrarão que havia controvérsias nesse suposto ordenamento social e, ao mesmo instante, esclarecendo que Uberlândia não se encontrava fora do contexto nacional, onde a crise econômica ocorrida no final dos anos 50²⁵ atingia todo o país e deixava a classe trabalhadora à mercê das consequências causadas por ela.

Uma outra preocupação dos grupos dominantes locais era com a estruturação do espaço urbano, para que esse retratasse uma verdadeira cidade desenvolvida. Nesse sentido, além da arquitetura, que representava o sintoma mais aparente da modernidade, pretendia-se também acentuar sua denominação de “Cidade-jardim”, que caracterizava o visual das avenidas amplas, limpas e arborizadas, além das praças cujos jardins, sempre floridos, serviam de cartão postal da cidade.

²⁴ “A palavra do presidente da Associação Comercial”. **O Repórter**, Uberlândia, 29/10/58, p.4.

²⁵ Após 1956, com a subida de Juscelino Kubitschek à presidência, surge a proposta de tirar o Brasil do subdesenvolvimento através da execução do Plano de Metas. Este teve sucesso em alguns setores como transportes e energia elétrica, siderurgia, indústria automobilística, entre outros. Mas também apresentou fracassos como nos setores agrícola e pecuário. O governo de Juscelino Kubitschek deixou muitas marcas, a principal delas foi a nova Capital Federal – Brasília, mas empreendimentos caros como este fizeram com que a inflação se elevasse e a dívida externa se expandisse consideravelmente. Com a inflação em alta, o trabalhador brasileiro viu seu salário sendo defasado a cada dia, impossibilitando-o de acompanhar a subida dos preços. Nesse período há o maior índice do custo de vida verificado até então.

A idealização de uma cidade moderna caminhou no sentido de “*adequá-la aos novos anseios sociais, políticos e culturais*”²⁶, e vinha de um modelo implantado no Brasil no início do séc. XX, seguindo-se o padrão francês de modernização, em que Paris foi a primeira cidade a ser remodelada. No Brasil, a cidade do Rio de Janeiro, até então capital do país, fora a primeira a experimentar a modernização, seguida por outras cidades.²⁷

Em Uberlândia, a remodelação pautou-se na noção de contrapor o novo ao velho e destruir tudo aquilo que não condizia com a modernidade. Para essa empreitada, não havia lugar para o que era considerado feio e que lembrava o passado, devendo ser substituído pelo moderno:

“Finalmente está sendo demolido o velho prédio existente na esquina da Avenida Floriano Peixoto com a Rua Santos Dumont, que há muito tempo contrastava com a edificação de uma das mais belas artérias urbanas. É um prédio que deve ter sido dos melhores da cidade no seu tempo, há meio século passado. Forrado, assoalhado de taboas, material usado nesta época, com vidraças de orelha, que eram as conhecidas, por certo embelezou um trecho de rua quando Uberabinha começou o seu moroso crescimento acima da Praça Antônio Carlos, antigamente com o nome de Praça da Liberdade(...).

*(...) Mas, Uberlândia progride, e o progresso tem exigências que atentam contra as tradições. A avenida Floriano Peixoto, a segunda via pública comercialmente falando, não podia permanecer com aquele edifício antiquado ocupando um terreno que se presta para uma construção predial de três andares, com o que está fronteiro”.*²⁸

Todos os olhares se voltaram para o centro da cidade. Nele é que deveriam ser erguidos os novos edifícios, promover o alargamento das avenidas, calçamento dos passeios e conservação da limpeza. Normas e regras foram instituídas no sentido de excluir toda a sujeira da parte central: proibiu-se a criação de suínos nos quintais, acúmulo de entulho nos passeios, a movimentação de animais de tração e qualquer ocorrência que colocasse em risco a conservação do local. Os infratores estavam sujeitos a multa, pois o centro era reservado à habitação das pessoas de maior poder aquisitivo, além de ser destinado à concentração do comércio e bancos, grandes provedores da acumulação de capital, também dos bares, lanchonetes, restaurantes e cinemas. Nessa preocupação em

²⁶ DANTAS, Sandra Mara. **Veredas do Progresso em Tons Altissonantes – Uberlândia (1900-1950)**. UFU, 2001. Dissertação de mestrado, p. 24.

²⁷ Idem, ibidem.

²⁸ “Uma demolição”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 15/01/53, p. 1.

remodelar o centro da cidade é que se insere o movimento pela desativação da Estação da Mogiana, que só se concretiza nos anos 70.

A reorganização da área central da cidade significava, sobretudo, a inserção desta no almejado ideal positivista de “Ordem e Progresso”. Essa remodelação acentuou a contraposição do centro com a periferia, que crescia desordenada e totalmente isenta de uma infra-estrutura. A ausência de uma política social, que resolvesse os problemas básicos de sobrevivência, deixava a população de baixa renda à mercê de sua própria luta por melhores condições de vida.

O mapa da década de 50 destaca a área urbana que abrangia o centro e a Vila Martins. Os demais bairros são apontados como “zona suburbana”, apesar de aparecerem no mapa como se fossem totalmente estruturados, onde os traçados internos insinuavam as ruas já ordenadas. Porém, a documentação demonstra que bairros como a Vila Brasil, Vila Saraiva e Tibery eram desligados da área central, pois, não haviam construções e, em certos trechos, nem mesmo ruas abertas interligando-os ao centro. Um outro indício da documentação é que, apesar de constar no mapa, diversos bairros ainda não existiam, apenas algumas construções distantes umas das outras, e, naquele momento, eles eram apenas projetos. De acordo com Lopes, o presente mapa não era a real planta da cidade na década de 50, tratava-se de um traçado urbanístico planejado para o futuro, que só se concretizou nas décadas de 70 e 80.²⁹

Enquanto o centro era vislumbrado pelo retrato vivo do progresso, e por isso deveria ser visto por todos através de fotos nos jornais e revistas, além da imagem falada pelo discurso e posta à admiração de todos, a periferia era a própria noção de subúrbio, com bairros crescendo de forma desordenada, ausência de infra-estrutura, saneamento básico e um visível descuido da parte administrativa com relação à limpeza e higienização dos mesmos, e por isso deveria ser ocultada. Mas, essa tentativa de “ocultar” escapava através da própria imprensa, a mesma que estampava em suas páginas o lado bonito da cidade. Inúmeros artigos nos revelam o cotidiano vivido pela maior parte da população uberlandense, fazendo-nos perceber a existência de outros aspectos dessa Uberlândia, que se mostrava um espaço diversificado, onde as tensões compunham o viver de seus habitantes.

²⁹ LOPES, Valéria Maria Q. Cavalcante, Op. cit., p. 87.

1.2 – Uma cidade, muitos problemas.

Atraídos pelo discurso do progresso, a cidade de Uberlândia começou a inchar a partir da segunda metade da década de 50. Diariamente, desembarcavam, no terminal rodoviário, uma enorme quantidade de pessoas vindas dos mais diversos estados brasileiros, na expectativa de aqui encontrarem melhores chances de trabalho e proporcionar às suas famílias uma vivência mais digna do que a que deixaram para trás.

A população urbana, que em 1940 era de 22.123 habitantes, teve um aumento, para 1950, de 65,1%, indo para 35.799. O crescimento populacional para 1960 alcançou um índice de aproximadamente 81,2%, aumentando-se extraordinariamente nessa década para 71.717 habitantes.³⁰

Grande parte desses “forasteiros”³¹ viram suas expectativas frustradas, ao amontoarem-se pelas calçadas na parte central da cidade ou ao perambularem pelas ruas, numa sôfrega tentativa de garantir uma alimentação mínima para a sobrevivência própria e dos seus. A mendicância expandiu-se pela cidade, acentuando o nível de pobreza, o que causou um problema grave a ser solucionado.

Machado³², ao analisar as imagens da pobreza construída a partir dos anos 40, assevera que, na cidade de Uberlândia, ela ocupa um lugar de destaque, tanto na imprensa como no discurso oficial, como uma ameaça ao “*paradigma da ordem e do progresso*”, e, por isso, tornou-se alvo de estratégias disciplinares.

A pobreza referida pela autora é aquela que “*não participa da sociedade do trabalho e sobrevivem da caridade*”. Os pobres são tachados de preguiçosos, ociosos, vagabundos e responsabilizados pelo aumento da criminalidade na cidade. São, na maioria das vezes, idosos, doentes físicos ou mentais, mulheres abandonadas com seus filhos, todos

³⁰ Fonte: Censo Demográfico de Minas Gerais – 1940-1950-1960-1970-1980. Anuário Estatístico de MG – 1982. In.: SOARES, Beatriz Ribeiro. **Habitação e Produção do Espaço em Uberlândia**. São Paulo: USP, 1988, p. 40. Dissertação de mestrado.

³¹ Denominação utilizada para indicar as pessoas que vinham de fora e se estabeleciam em Uberlândia. Também chamados de uberlandinos.

³² MACHADO, Maria Clara Tomaz. “Uberlândia – Há serpentes no paraíso”. In.: SOLLER, Maria Angélica e Matos, Maria Izilda S. (orgs). **A cidade em debate**. São Paulo. Editora Olhos d’água, 1999, pp. 189-190.

retratados pela imprensa como a própria imagem da imundície e miserabilidade. Nessa perspectiva, as matérias dos jornais desqualificavam o mendigo, tanto físico quanto moralmente, mostrando-o como um indigente que possuía o firme propósito de “*explorar a sociedade burguesa*” e que optava pela malandragem recusando o mundo do trabalho.

Esta seria uma imagem às avessas da Cidade-Progresso. O que se almejava era que novas empresas, tanto industriais quanto comerciais e de serviços, fossem atraídas a investirem seus capitais no município, contribuindo para a elevação das arrecadações. Não que isso não tenha ocorrido, porém, o número dos “indesejáveis” foi infinitamente maior que o dos “desejados”.

Na tentativa de deter a onda de migrantes, a Secretaria de Ação Social oferecia passagens para o retorno desses à suas cidades de origem. Também foi veiculado pela imprensa campanhas instruindo os moradores a não incentivarem o aumento da pobreza na cidade, não dando esmolas aos indigentes. O conteúdo dessa campanha transmitia uma mensagem que, nas entrelinhas da placa de “Bem vindos à Uberlândia”, lia-se: bem vindos àqueles que desejam partilhar e cooperar com o progresso e crescimento dessa cidade, aos que não se encaixarem nesses pré-requisitos, contentem-se em admirá-la de longe:

*“Não seria desaconselhável que as autoridades competentes, se pudessem, providenciassem no sentido de ser afastada das ruas urbanas a mendicância que tanto depõe contra os nossos foros de cidade civilizada. (...) muitos deles têm pontos de permanência, sobretudo nas proximidades dos estabelecimentos bancários, onde por certo fazem boa fêria com clientes dessas casas. Mas é desagradável ver esses mendigos quase sempre sentados ou deitados nos passeios, modorrando, horas e horas, seguidas, expondo alguns as suas chagas e as suas roupas imundas às vistas piedosas ou indiferentes dos trauseantes (...)”*³³

Muitas notas transmitiam também a crítica ao poder público pela morosidade na solução do problema e parte da população, indignada, utilizava os meios de comunicação para mostrar esse incômodo.

Uma outra preocupação que atingia as mesmas proporções da mendicância, era a questão do menor de rua, que estava também ligada à mendicância pelo fato de que muitos deles, espontaneamente ou induzidos pelos pais, praticavam essa ação. Diversas crianças sujas e maltrapilhas perambulavam pelas ruas implorando por esmolas e alimentação, o que

³³ “A mendicância”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 12/11/52, p. 1.

transmitia ao poder público a mensagem de que a situação necessitava de urgentes providências.

O Patronato de Menores da cidade justificava a falta de recursos financeiros para manter a instituição e estudava uma campanha para angariar fundos. Segundo seus administradores, essa questão era de responsabilidade do poder local, e já que esse não destinava verbas para tal, apelava à população.

Em março de 1952, fora aprovado um projeto para a fundação de um abrigo para crianças desamparadas, com a construção de um pavilhão na Fazenda Rio das Pedras, doada em 1951 pelo Governo Federal ao Conselho Superior de Assistência aos Menores, integrada ao patrimônio da Fundação Brasil Central, com capacidade de abrigar 300 menores, com o intuito de recuperar a infância transviada. Porém, o problema maior era atrair e reter esses menores no local, visto que diversos deles insistiam em transitar pelas ruas esmolando ou até mesmo praticando furtos e se drogando.

Nessa questão, as matérias dos jornais demonstraram preocupação no sentido de amparar esses menores e encontrar uma solução eficaz para a reabilitação dos mesmos:

*“(...) Estas crianças precisam encontrar amparo para que não descambem o caminho do vício, da delinquência e prostituição! A nossa sociedade por certo não permitirá que nossos pequenos semelhantes despenhem no abismo que se lhes aproxima aumentando todos os modos de proteção e amparo. Amanhã, Uberlândia se distinguirá de maneira elogiável pela estrutura exemplar de sua sociedade”.*³⁴

Problemas como estes percorreram todas essas décadas, mostrando uma cidade caracterizada pela diversidade do viver de seus habitantes. Diversidade que se manifesta nos conflitos cotidianos enfrentados por diversos segmentos na sua luta pelo direito à cidade.

Alguns outros problemas atormentavam a vida do uberlandense. Este se viu, inúmeras vezes, privado dos benefícios da energia elétrica e da água. Ambos os serviços se apresentavam bastante precários.

³⁴ “Menores mendigos”. **O Repórter**, Uberlândia, 28/03/53, p.2.

A energia era distribuída através da Companhia Prada de Eletricidade desde 1929. Empresa alvo de inúmeras críticas devido a sua ineficiência em efetuar o serviço, pois, à revelia das altas taxas de luz, a energia elétrica era, nos anos 50, constantemente racionada, provocando grandes transtornos à população em geral, além de prejudicar a produção das indústrias, afetando a economia do município:

“Ainda continua bem firme na memória de todo uberlandense o efeito martirizante do racionamento de energia elétrica durante os anos passados, e muito especialmente no de 1955. Lembramos das trevas em que ficou mergulhada a cidade, não olvidamos a angustiada crise que sufocou nossa indústria, não esquecemos do aspecto triste que enlutou nosso povo com um racionamento que passou a história econômica da região. (...) Quatro meses nos separam do racionamento, e dentro de quatro meses estaremos novamente em outro racionamento.

*O que podemos informar aos leitores é que nenhuma providência foi tomada pela Cia Prada. Continua de braços cruzados esperando que alguém produza energia elétrica e lhe entregue para que faça apenas a distribuição, pois é concessionária do serviço público”.*³⁵

O racionamento às vezes ocorria na forma de apagão, duas horas no período da tarde e após a meia noite, até o amanhecer, deixando bairros inteiros às escuras por toda a noite; e, às vezes, na prática de acenderem-se as luzes das ruas bem após o anoitecer e apagá-las bem antes do amanhecer (o normal era das 20:00 às 4:00 hs. da manhã). A população temia que pudesse ocorrer o que aconteceu no ano de 1955, onde dentro das 24:00 horas, só havia energia por duas horas diárias.

Era constante a veiculação de avisos por parte da Companhia Prada fazendo apelo à população para economizar o máximo possível a utilização da força e luz, no sentido de evitar consequências mais sérias. Alegavam que a falta de chuvas fizera secar as represas e por isso a energia gerada era insuficiente para prover a cidade de maneira satisfatória. Se a própria empresa assumia distribuir pouca energia aos consumidores, como explicar o valor alto nas contas de energia? Era uma indagação que a empresa foi incapaz de responder à população. Mas, quanto à escassez, a empresa sentiu-se acuada e foi obrigada a confessar que esta ocorria devido à deficiência de seu maquinário, não somente pela falta de chuvas.

³⁵ “O racionamento de energia elétrica será bem maior este ano”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 21/01/56, p.1.

Isso porque não teve como escapar em outra desculpa, pois nos anos de 1956/57, as chuvas caíram abundantes, a ponto de transbordarem os rios.

Uma outra reclamação da população era relativa à demora na resolução de problemas do tipo: troca de lâmpadas queimadas, postes depredados, troca de transformadores danificados, o que comprometia a iluminação por até semanas seguidas, além de provocar a queima de aparelhos domésticos.

A energia elétrica era precária em toda a cidade, até mesmo no centro. Na década de 50, Uberlândia possuía pouco mais de dez bairros e, ainda assim, a energia fornecida pela Cia Prada era insuficiente para abastecê-los. Frequentemente, a redação dos jornais locais era procurada por grupos de moradores dos diversos bairros, para que veiculassem suas reclamações contra a precariedade dos serviços de iluminação e suas exigências por soluções urgentes, por parte da Prada:

*“Moradores de diversas regiões da cidade demonstram descontentamento pela escuridão em que se encontram algumas partes da cidade. As flâmulas “queimadas” ou quebradas lá ficam em seus lugares por vários dias, causando uma escuridão tremenda aos moradores das distantes vilas que, por natureza, já são muito mal iluminadas (...)”*³⁶

Havia também algumas partes de determinados bairros que realmente não possuíam instalações elétricas, apesar dos constantes protestos. Na busca de resolver o problema, já cansados de esperar pela solução que nunca chegava por parte da empresa, diversos moradores realizavam ligações clandestinas. Essa atitude pode ser vista como uma forma de protesto, pois, já que não eram beneficiados com a energia, utilizariam-na sem pagar as taxas.

Foram realizadas algumas tentativas no sentido de solucionar o problema. Em 1954, discutiu-se um projeto, o “Plano Nacional de Eletrificação”, que previa abastecer a zona do município de Uberlândia com a energia elétrica produzida em Cachoeira Dourada, instalando inicialmente 80.000 KW de potência, prevendo, para o final, se chegar a 300.000 KW. Tudo leva a crer, que tal projeto não saiu do papel.

Em 1956, o problema da energia elétrica foi levado ao Palácio do Catete, onde uma comissão, formada por elementos de diversos partidos políticos, se reuniu com o presidente

³⁶ “Uberlândia no escuro: povo reclama na Prada”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 02/10/62, p. 01.

Juscelino Kubitschek. Ao exporem o “flagelo uberlandense”, “*em tom enérgico, retrucou o Sr. Presidente que isto era com ele mesmo, pois hoje era o chefe da nação*”.³⁷

E continuou dizendo:

“Sou uberlandense, e o problema é mais meu do que dos Srs. Prometo aos srs. resolver o assunto o mais breve possível, embora isto demande alguma demora na importação do material (...) entrarei imediatamente em entendimento com o Ministério da Agricultura e com o Consórcio Prada, afim de que seja encontrada uma solução justa e rápida”.³⁸

Após a conversa com o Presidente da República, ficou decidido que seria feito um financiamento através do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para a compra de três conjuntos termo elétricos importados a serem instalados imediatamente na cidade e solucionar assim o problema. Porém, denúncias indicaram que o empréstimo não fora efetivado por negligência da Cia Prada em não fornecer a documentação exigida pelo Banco.

A preocupação da concessão era com a infra-estrutura energética capaz de corresponder aos anseios do desenvolvimento econômico da região. Para os moradores dos bairros continuaria sendo um campo de disputa na busca da eletricidade, capaz de alterar seus modos de viver na cidade.

O problema da energia elétrica na cidade de Uberlândia só foi resolvido tecnicamente na década de 70, com a construção da Usina de São Simão (no vizinho Estado de Goiás), e incorporação da Cia Prada à Cemig.³⁹

Assim como a energia, a falta de água era um outro problema que atingia iguais proporções. Quando a possuía, a população corria sérios riscos à saúde devido à sua má qualidade. A água era impura e barrenta vista a olho nu. Por não receber tratamento, nas análises realizadas em laboratório, acusou-se a presença de germes e parasitas como a

³⁷ “Uberlândia no Catete”. **O Repórter**, Uberlândia, 19/03/56, p.1.

³⁸ Idem, ibidem.

³⁹ A Cemig foi criada em 1952, durante o governo de Juscelino Kubitschek no Estado de Minas Gerais, com o objetivo de capacitar o Estado com uma empresa energética que possuísse potencial hidrelétrico suficiente para dar suporte na implantação de um parque industrial em Minas Gerais. A Cemig conseguiu construir um moderno sistema de transmissão que interligou toda a energia gerada e a distribuiu para grande parte do Estado. Dessa forma, ela teve condições de estender seus serviços às principais cidades mineiras. Uberlândia foi uma das cidades beneficiadas pelo serviço a partir de 1964 quando houve a interligação desta empresa com a Cia Prada de Eletricidade. Assim, Uberlândia passou a receber energia da Cemig e a Cia Prada passou a ser mera distribuidora. Conf. ARAÚJO, Harley de. **Cemig – a questão da segurança e prevenção dos acidentes de trabalho**. UFU, 2000. Monografia.

ameba e a giárdia. Assim, a água que corria escassa pelas torneiras era imprópria para o consumo, além de levar consigo risco de epidemias à população:

*“Infelizmente, na mesma página em que noticiamos o racionamento de energia elétrica, somos forçados a noticiar também o racionamento, ou melhor, a falta absoluta de água em toda cidade. Uberlândia está sem água e sem luz (...)”*⁴⁰

Detectava-se a falta de água em alguns bairros por vários dias seguidos, impossibilitando as donas de casa de manterem a higiene de seus lares e aos moradores, em geral, a higiene pessoal.

Era sabido a precariedade das instalações da rede distribuidora, que já eram muito velhas, cujos canos e manilhas apresentavam o desgaste proporcionado pelo tempo, além de diversos trechos onde o encanamento era inexistente. Isso nos bairros mais antigos (como Tibery, Vila Martins, Vila Brasil, Cazeca e Vila Saraiva), pois, nos bairros mais novos, ainda em formação (como o Presidente Roosevelt, Daniel Fonseca, D. Zulmira, Custódio Pereira, etc.), o “benefício” ainda não havia chegado. Nesse caso, a reclamação dos moradores era relativa a dificuldade de se abastecerem com a água, que tinha que ser feita através das cisternas ou das nascentes mais próximas de suas residências, por isso, exigiam o encanamento. Já os que possuíam as instalações, reclamavam tanto da escassez quanto da má qualidade da água.

O uberlandense, além de pagar as taxas de água à Prefeitura, cujo benefício não aproveitava em se tratando de sua qualidade e abundância, via-se obrigado a comprar o líquido procedente de poços artesianos ora vendido nas ruas, ou trocá-la por alguma gorjeta ou gasolina, de acordo com a exigência da Prefeitura, que colocava um caminhão distribuindo a água nas principais avenidas da cidade.

Por diversas vezes, eram veiculadas pela Prefeitura notícias de que o problema da água seria solucionado, pois havia conseguido empréstimos para a compra de equipamentos, construção de reservatórios, compra de motores novos, plano de sondagens e perfurações de poços artesianos. Enfim, a Prefeitura dava mostras de que o problema da água era uma de suas maiores preocupações e, portanto, ocupava lugar prioritário nas metas das administrações. Porém, a prática efetiva desmentia o discurso do poder executivo, pois

⁴⁰ “Torneiras secas na cidade inteira”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 30/09/56, p.1 e 10.

os serviços de melhoria ficavam inacabados quando do final das administrações e as rivalidades políticas impediam o prosseguimento das obras, alegando insuficiência de recursos.

A “Cidade-Jardim” mostrava uma realidade múltipla, também de precárias condições higiênicas, que influíam diretamente na sua imagem. Dessa forma, as autoridades administrativas eram conclamadas pelos jornais a preservarem a imagem da cidade. Uma cidade, que se vangloriava de sua posição de terceira maior do Estado de Minas e que, por esse fato, atraía visitantes de diversas partes do Brasil, deveria fazer juz a seu título e oferecer um mínimo de higiene à sua população e a seus visitantes.

A precariedade do saneamento básico do município era percebida também pelo mau cheiro que exalava dos bueiros, revelando as instalações mal feitas dos esgotos subterrâneos. Em diversos pontos da cidade, incluindo-se o centro, havia ocorrências de esgotos arreventados e manilhas espatifadas, fazendo jorrar verdadeiras cascatas de imundícies pelas ruas da cidade, conseqüentemente, exalava um odor insuportável. O que tornava mais agravante o martírio era a demora por parte da Prefeitura em dirigir-se ao local para os devidos reparos, comprometendo a saúde da população. Moradores da Vila Brasil, um dos bairros mais antigos, habitado, na sua maior parte por trabalhadores, acusavam o descaso com aquele setor da cidade por parte dos órgãos públicos:

“(...) diversos moradores da avenida Brasil, pedindo-nos fizessemos um apelo a quem de direito, no sentido de serem corrigidos na dita avenida os esgotos, que, ou estão arreventados ou então entupidos. (...) É insuportável o mau cheiro naquele lugar. Alguns moradores tomaram suas providências, para amenizar o mau cheiro, entupindo as tampas dos esgotos com areia, mas isto não basta, porque com a chuva de hoje certamente a enxurrada tirou a areia e o mau cheiro será pior ainda que o de antes. (...) Ficaremos na expectativa de que o Sr. Prefeito ou qualquer outra autoridade a quem o caso esteja afeto, tome as necessárias providências”.⁴¹

Os riscos à saúde não paravam por aí, também a proliferação de moscas e pragas provenientes do acúmulo de lixo nas ruas e em terrenos baldios eram causa de preocupação. A região referida no artigo abaixo – Cesário Alvim com Benjamim Constant – era uma

⁴¹ “Esgotos estrondados”. **O Repórter**, Uberlândia, 18/11/52, p. 4.

região pouco valorizada e pouco habitada, não só pelas imediações dos trilhos da estrada de ferro, mas também pela zona de prostituição:

*“Aos olhos de quem admira Uberlândia, como cidade modelo, surgem por vezes, coisas que apresentam aspectos verdadeiramente deprimentes. Assim é o que de tristonho e decepcionante, nos oferece o trecho de bifurcação, entre a avenida Cesário Alvim e a Rua Benjamin Constant, numa extensa área de terrenos baldios, nas circunvizinhanças da linha férrea. A citada área, abandonada, de certo, pelos proprietários que, provavelmente, querem por ela preço fabuloso, além de dominada por pragas vegetais de toda a espécie, vai servindo para despejo de lixo, num grave atentado contra o estado sanitário da cidade. Destarte, verificamos, ali, colchões empestados, resíduos de comida, trapos velhos, imundície generalizada, enfim. Daí, os focos tremendos de pernilongos os quais, diuturnamente, incomodam àqueles que habitam as imediações do lugar infecto e nauseativo...”*⁴²

Algumas medidas foram discutidas na Câmara Municipal no sentido de sanar esse problema, como um projeto de lei que elevava a taxa (já existente, porém não exigida), que incidia sobre terrenos vagos na área urbana. Discutiram os vereadores que, elevando a taxa, forçaria o proprietário a construir, para fugir do pagamento. Dessa forma, acabaria com o problema do acúmulo do lixo nos terrenos baldios, além de concentrar a população, pois, segundo eles, a cidade vinha crescendo muito e a ampliação dos bairros, de certa forma contribuía para a rarefação, o que justificava a ineficiência “em alguns bairros” dos serviços de água, luz, esgoto e limpeza urbana. Se se concentrasse a população, através da construção de residências nos bairros já existentes, julgavam ser melhor eficiência desses serviços.⁴³

Os serviços de limpeza em geral das ruas era deficitário. A falta do recolhimento de lixo pelo serviço especializado, bem como a pouca frequência dos varredores de rua, deixava-as cheias de papéis e folhas secas espalhadas, inclusive na área central após o final de semana, onde a aglomeração de jovens nos locais de diversão (cinemas, lanchonetes e bares), deixava suas marcas através do lixo acumulado por até dias seguidos.

Se no centro da cidade, exaltada através de artigos elogiosos e fotos ilustrando as vias largas, movimentadas e, sobretudo limpas, o serviço de limpeza apresentava falhas, o

⁴² “Coisas da cidade, com aspecto deprimente”. **O Repórter**, Uberlândia, 09/03/55, p.1.

⁴³ “Terrenos vagos”, **O Repórter**, Uberlândia, 13/03/51, p.2.

que se dirá dos bairros, que só recebiam a visita dos varredores vez por outra e somente nas ruas calçadas ou que tivessem o meio-fio.

A responsabilidade pela limpeza, na verdade, era retirada do poder público e repassada à população. Percebemos isso através de várias propagandas dos jornais nesse sentido, como a veiculação de uma campanha encabeçada pelo jornal “Correio de

Uberlândia”, com publicação diária por diversos meses seguidos, durante todo o segundo semestre de 1960. O conteúdo da campanha enumerava dez ações que o “amigo da Cidade-Jardim” deveria desempenhar para que a cidade continuasse “sempre tendo aquela tão elogiada e apreciada cidade limpa de que você sempre se orgulhou”. Entre elas, continha:

*“ (...) 9 – Lembre-se que a “cidade é sua” e cabe a você conservá-la limpa.
10 – Coopere para fazer da cidade mais bela do Triângulo Mineiro a cidade mais limpa também ”.⁴⁴*

Ao jogar a responsabilidade pelos problemas vividos no indivíduo, não só o poder público amenizava a sua responsabilidade, como as relações sociais desiguais deixam de ser questionadas.

A fisionomia urbana da cidade era também comprometida pela quantidade de buracos nas ruas, com pedras soltas no calçamento, formando pequenas lagoas ou poços de lama no período das chuvas. Também percebia-se passeios e meios-fios quebrados, bem como bancos e calçamentos das praças, ora motivo de orgulho dos uberlandenses e causa do título de “Cidade-Jardim”.

À medida que a cidade crescia, aumentavam os problemas de ordem social. A partir de 1953, o cidadão uberlandense se viu ameaçado por uma onda de roubos e assaltos, pegando de surpresa uma polícia deficiente no número de soldados e mal aparelhada, acostumada a poucas ocorrências.⁴⁵

⁴⁴ “A cidade é sua: conserve-a limpa”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 27/09/1960, p. 01. (Grifo nosso).

⁴⁵ No decorrer das décadas de 50 e 60, os jornais “Correio de Uberlândia” e “O Repórter”, trouxeram em suas edições, diversos artigos que tratavam do assunto, dentre eles: “Onda de roubos na cidade”. **O Repórter**, Uberlândia, 25/07/53, p.1; “Uberlândia entregue à sanha avassaladora da ladroagem”. **O Repórter**, Uberlândia, 08/05/56, p.1; “O novo delegado de polícia declara-se impressionado com o volume de roubos em Uberlândia”. **O repórter**, Uberlândia, 11/06/56, p. 1; “Marginais agem (quase) livremente em Uberlândia”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 06/01/59, p.01; “A cidade está despolicada”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 03/01/61, p. 06.

O número de ocorrências multiplicava-se dia-a-dia, e os jornais clamavam pelo retorno à tranquilidade, exigindo melhor vigilância noturna e melhor destacamento policial, já que havia reclamações de embriaguês de soldados, além da suspeita de que esses estavam coligados com os bandidos.

O aparelho policial recebeu inúmeras críticas pela morosidade na solução dos casos e ineficiência em deter as quadrilhas de assaltantes, apesar de possuírem a fama de agirem com excessivo rigor com seus prisioneiros, espancando até mesmo mulheres.

A ação da polícia se deu no combate à malandragem, colocando adiante uma campanha de perseguição aos falsos mendigos e a elementos suspeitos, que, de acordo com suas insinuações, eram os causadores do desassossego da população. Acusavam os “forasteiros”, pois o uberlandense era “pacato, ordeiro e progressista”, por isso, incapaz de atos dessa natureza.

Todos os problemas sociais contrastavam com as transformações urbanas ocorridas ao mesmo tempo: alargamento de ruas, criação de novos bairros, inauguração de novas indústrias e casas comerciais, construção de edifícios, enfim, tudo o que indicasse uma Uberlândia como *locus* privilegiado do progresso.

Contrapor esses aspectos nos dá a impressão inicialmente de estarmos observando duas cidades diferentes e, portanto opostas: uma, habitada por homens de espírito progressista, com visão ampla e vontade de vencer, e outra formada na pobreza e na carência de seus habitantes. Uma cidade harmônica, limpa e florida, que possuía grande vocação para a industrialização, portanto nela só havia lugar para aqueles que compartilhavam da idéia do desenvolvimento; a outra, abrigava uma grande população, distribuída em vários bairros, cuja infra-estrutura, precária, dificultava o cotidiano dos moradores. Estes lutavam por melhores condições de vida e sobrevivência de suas famílias. Gostariam muito de vencer, porém as barreiras impostas pelas desigualdades de oportunidade, que dividiam as classes sociais, eram-lhes lembradas a cada vez que sonhavam um pouco mais alto. Estas “duas cidades” no entanto compõem uma mesma realidade, marcada por relações sociais que se caracterizam pela diversidade e pelo confronto.

1.3 – Vivências cotidianas dos trabalhadores na cidade

A fase desenvolvimentista dos anos 50 insinuava uma atmosfera democrática, e em determinado momento trouxe esperanças de melhores dias aos trabalhadores brasileiros. Porém, alguns anos após iniciada essa década, o contraste entre aqueles que se beneficiaram com a busca da modernidade e os que sobreviviam à base de salários reduzidos, tornou-se evidente.

A veiculação de diversos artigos dos jornais pesquisados nos faz perceber o quanto a população uberlandense sentia no bolso a crise econômica que o país atravessava. Os artigos anunciavam aumentos frequentes nos preços de gêneros alimentícios, outros tratavam do alto custo de vida, além de denúncias da existência de “exploradores do povo”.⁴⁶

A situação insustentável fez com que um grupo de trabalhadores, pertencentes ao Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção e do Mobiliário de Uberlândia, enviasse em nome da entidade de sua categoria profissional um ofício ao Presidente da República, João Goulart, contendo um apelo para deter o alto custo de vida e culpando o governo pela situação:

*“Reportando ao nosso ofício de 22 de setembro, pp. do que ainda não tivemos resposta, e não havido até agora tomada nenhuma providência em atenção ao mesmo, ao contrário, a situação vai se agravando de dia para dia, tornando-se insuportável para a nossa classe operária (...) Responsabilizamos o governo por essa situação, pois é quem tem em mãos poderes para conter o custo de vida e não e faz (...) Não nos julguem como comunistas, somos trabalhadores de mãos calejadas que temos concorrido com nossos esforços para o engrandecimento da pátria que clamamos para que nos seja garantido o pão para nossos filhos(...)”*⁴⁷

Diante desse contexto de crise nacional, por diversas vezes percebemos a movimentação de determinada categoria, reivindicando algum direito, principalmente reajustes de salários, já que, de acordo com a imprensa, Uberlândia era diagnosticada como

⁴⁶ Eram frequentes enunciados do tipo: “Leite: 6 cruzeiros o litro, lenha 160 cruzeiros”. Correio de Uberlândia, 03/07/55, p.01; “Aumentara o preço do açúcar”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 10/07/55, p. 05; “Quem vive de salário não se alimenta”. **O Repórter**, Uberlândia, 19/09/61, p.3.

⁴⁷ “Governo: único responsável aumento custo de vida”. **O Repórter**, Uberlândia, 11/11/61, p. 1.

uma das cidades que possuía maior custo de vida dentro do Estado de Minas. Isso justificava as manifestações por parte dos trabalhadores.

Uma das categorias que mais se movimentou nesse sentido foi a dos motoristas, principalmente os do setor rodoviário, visto que a década de 50 significou para Uberlândia, um desenvolvimento considerável nos setores de produção e movimentação de mercadorias. Para a expansão desse setor, era de crucial importância o desempenho das atividades dos caminhoneiros na realização do intercâmbio comercial do município com outras cidades do Estado de Minas e seus vizinhos.

A classe dos motoristas era formada, em sua maioria, por pessoas de origem humilde, que compartilhavam um grande senso de colaboração. Percebe-se, pelos artigos analisados, que o companheirismo, não só nas estradas como também no cotidiano, era uma prática privilegiada por eles.

Diversos motoristas eram filiados à Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia (APCVRU)⁴⁸, uma sociedade criada com o fim de estabelecer o bem-estar da classe, a solidariedade dos sócios e solucionar pacificamente as questões entre os mesmos. Porém, a Associação não era solidária apenas com seus associados, mas também com outras associações e sindicatos da cidade e região, compartilhando problemas e se posicionando ao lado desses na busca de soluções.

A partir das atas da APCVRU, percebe-se o sentimento solidário que pairava no seu interior. Diversas reuniões possuíam pautas relacionadas ao auxílio de algum motorista associado ou não, bem como a trabalhadores de outras categorias profissionais, que estivessem necessitando de alguma ajuda naquele momento:

⁴⁸ A Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia é uma sociedade civil, fundada em 27 de julho de 1924, modificada em 31 de agosto de 1930 e reorganizada em assembléia geral extraordinária realizada de 17 a 20 de novembro de 1955. Possui sede e foro na cidade de Uberlândia à Av. João Pinheiro, n.º 244, centro. Destina-se a pugnar pela elevação moral e promover a defesa dos interesses dos associados nos casos de acidentes de trabalho, como também nos casos de desastres oriundos do exercício da profissão. Zela também pelo entendimento entre os sócios e o comércio, além de outras instâncias, no sentido de obter preços e tabelas preferenciais para o abastecimento desses. Conf. Estatutos da Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia, Ata da Assembleia geral em 17/11/1955, p. 75 v e 76.

“(...) é apresentada uma lista, onde uma comissão de motoristas de praça (...) estão angariando numerários para cobrir os gastos com reparos no carro do colega José Rosa dos Santos(...)”⁴⁹

“(...) chegou em nossa sede uma comissão de senhoras, representantes da “União Feminina de Uberlândia” que vieram informar se haviam recebido apoio da APCVRU em seu projeto para diminuir o preço do custo de vida em nossa cidade(...)”⁵⁰

A Associação recebia como associados diversas categorias de motoristas: autônomos, choferes de praça, funcionários de empresas (tanto transportadoras como de outros ramos de atividade mas que realizavam seu próprio transporte), porém, todos se identificavam, comunavam valores, direitos e deveres em prol da profissão, o que proporcionou o fortalecimento dos laços de amizade e solidariedade no interior desta e fez com que surgisse daí um grupo unido e organizado.

No dia 25 de julho, data em que se comemora o dia do motorista, nos jornais, os artigos retratam-no como o homem que levava o progresso de Uberlândia para além de suas fronteiras e como o herói das estradas:

*“Pelas Estradas
Caminha o Progresso
através de possantes caminhões
- Que a todo momento trafegam, indo aos mais distantes recantos de nossa pátria
- O motorista -
É uma figura heróica de pioneiro
E bandeirante dos tempos modernos
A ele, nossa sincera Homenagem”⁵¹*

A associação entre as noções de progresso (estradas) e de bandeirante (motorista) retrata a imagem construída para esse trabalhador (o pioneiro) que se insere na opção modernizante que privilegia o setor rodoviário como um dos esteios da infra-estrutura de transportes que o país necessitava.

Muitos homens eram atraídos pela profissão, pela perspectiva de se aventurar pelas estradas, de desvendar o desconhecido e conhecer capitais famosas e cidades litorâneas do Brasil, e ao mesmo tempo trabalhar garantindo seu sustento.

⁴⁹ Ata da Reunião Ordinária da APCVRU, 26/03/51, p. 3.

⁵⁰ Idem, 15/09/52, p.

⁵¹ “Homenagem ao dia dos motoristas”. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, 24 e 25/07/60, p. 05.

As falas dos depoentes nos revelaram, que, apesar de declararem que levavam uma “vida sofrida”, gostavam da profissão e sabiam que esta era almejada por diversos homens que não tinham a oportunidade de exercê-la. Alguns demonstraram também orgulho do que conseguiram adquirir durante os anos de trabalho, inclusive, na sua maioria, declararam-se satisfeitos por terem dado estudo para os filhos, já que, naquele período, o ensino era privilégio de poucos. Como iniciaram na profissão muito cedo, muitos deixaram de lado os estudos, como nos relata o Sr. Odilon Fernandes.⁵²

*“Ah! Meu estudo é tudo é prática. Aprendi a fazer conta, por exemplo, comecei a viajá no Pneus Ok, mas como eu num sabia dar 30% de desconto pro borracheiro, levei minha mulher nunhas três viaje comigo, me ensinô fazer as conta toda”.*⁵³

O Sr. Odilon revela que a falta de estudo não lhe atrapalhou em nada, pois apesar de analfabeto, casou-se com uma mulher formada, além de ter conseguido tirar sua carteira de habilitação através de uma indicação do governador de Goiás, Pedro Ludovico, quando teve o privilégio de levá-lo a uma viagem para São Paulo. Conta orgulhoso que ao revelar que não tinha carteira, o governador deu aval ao inspetor de trânsito para que expedisse o documento para que ele pudesse realizar a viagem. Ao ser questionado pelos colegas, respondeu: *“Uai! Quer exame melhor do que levá o governador em São Paulo?”*.

Na década de 50, as estradas eram precárias e desertas, fazendo com que as viagens se tornassem bastante longas, mas nem por isso o motorista se sentia sozinho. Ao serem questionados a respeito da solidão, declararam que não a sentia, pois contavam com a amizade e união dos companheiros, que viajavam sempre juntos, dando e recebendo apoio em qualquer situação. Assim, as horas vagas eram preenchidas com bate-papos, jogos de cartas, contação de casos, etc. Amizades verdadeiras e duradouras, que percorreram todas essas décadas e se conservam até hoje. O Sr. Atílio Pimenta⁵⁴ enumera seus amigos e

⁵² Odilon Fernandes da Silva, 81 anos, motorista há 58 anos, natural de Uberlândia, trabalhou como mecânico na Ford, como motorista na Pneus Ok, na Prefeitura de Goiânia, como chofer de praça em Uberlândia e como motorista autônomo, profissão que exerce até hoje. Entrevista realizada em 07/10/02.

⁵³ Odilon Fernandes da Silva, entrevista realizada em 07/10/02.

⁵⁴ Atílio Pimenta, 85 anos, motorista há 45 anos, residente em Uberlândia desde 1946. Trabalhou como pedreiro, em seguida como motorista autônomo, profissão que exerce até hoje. Entrevista realizada em 07/10/02.

declara que se não fosse a morte de “uns quarenta”, seu círculo de amizades seria muito maior.

Suas famílias, porém, principalmente as esposas, é que se sentiam sozinhas. Em um período em que os meios de comunicação à distância eram basicamente o telefone, o telégrafo (estes reduzidos a uma pequena parcela da sociedade) e o correio (o mais utilizado pela maioria da população) tornava-se difícil conseguir notícias dos seus esposos, ficando as famílias dos motoristas, às vezes, até meses sem essas notícias.

O período que passavam em casa era tão reduzido que eram como visitantes de seu próprio lar. A proporção era de 20 a 30 dias fora para 2 dias em casa, o que causava muita angústia à esposa, já que os filhos, acostumados desde muito pequenos à ausência do pai, não sentiam tanto a sua falta, enquanto a esposa, dada a grande carga de responsabilidade em cuidar da casa, educar os filhos, saldar as dívidas e, às vezes, ainda trabalhar fora, sentia a necessidade de ter o marido por perto para auxiliá-la.

No período de gestação da mulher era quando a ausência pesava mais. A solidão parecia maior, a carência e o medo aumentavam a cada dia. Deprimida, a esposa procurava auxílio e contava com a solidariedade de parentes, amigos e vizinhos. A experiência de Maria da Glória revela-nos os sentimentos passados em uma dessas ocasiões, sentimentos carregados de questionamentos e tensões:

*“Eu me lembro que quando eu tive o 7º filho, eu fiquei a gravidez quase toda sem ele porque ele viajava pro Belém, e ele fez 18 viagens, percurso mais longo. Quando foi véspera de nascer, eu pensei: ele deve vir assim uns dois meses antes né. Num veio também, veio bem na véspera mesmo. Aí, trouxe uma pasta cheia de dinheiro. Eu tava tão revoltada que eu tive vontade de pegar o dinheiro e por fogo porque isso aí num resolve, porque a vida da gente num resolve só com dinheiro, a vida da gente resolve com assistência, colaboração, com amor, com assistência aos filhos(...)”.*⁵⁵

O relato de D. Maria da Glória significa um desabafo por tantos anos sofridos de solidão e angústias não partilhadas e que talvez, na época não foram ditas por falta de tempo, pois quando o marido chegava, tinha que, rapidamente, lavar-lhe as roupas sujas que trazia e fazer-lhe novamente a mala, pois nova carga já o esperava. O motorista por sua

⁵⁵ Maria da Glória, professora aposentada, 73 anos, residente em Uberlândia desde 1967, esposa do Sr. José Resende de Miranda. Entrevista realizada em 20/06/2002.

vez, absorvido no seu trabalho, talvez não parasse para refletir sobre essas questões e depositava toda confiança na esposa, imaginando que tudo estava em ordem durante sua ausência.

Apesar de declarar que ser mulher de caminhoneiro é muito difícil, D. Maria da

Glória se contradiz dizendo: “(...) *era uma dificuldade porque eu lecionava dois horário, (...) e aquela pixotada toda tudo, os nove, todo mundo estudano, uns mamando, era aquela coisa mais esquisita, agente inda achava bão, essa época que era boa*”.⁵⁶ Sua fala demonstra saudosismo daquele período, onde os filhos eram pequenos, passava-se todas as dificuldades para criá-los e educá-los, mas estavam todos juntos, e ela se sentia uma vitoriosa, pois conseguira vencer todos os obstáculos que lhe foram colocados. Talvez a expressão “essa época que era boa” revele mais um descontentamento com o presente do que uma alegria com o passado.

As residências eram simples, algumas vezes de chão batido, sem forro, com rede de energia elétrica e água, quando existentes, em precárias condições e raramente possuíam rede de esgoto. Essas eram, como vimos, questões levantadas pela imprensa e que foram vividas pelas mulheres desses trabalhadores. As dificuldades do dia-a-dia, no entanto, são reelaboradas considerando as facilidades trazidas pelos eletrodomésticos usados hoje: “(...) *Então era assim, nessa época num tinha máquina de lavar roupa, num tinha tanquim, num tinha ferro elétrico, num tinha fogão a gás, era tudo na lei da brasa mesmo sabe. Num é fácil não*”.⁵⁷

As memórias revelam uma cidade ainda pequena, com infra-estrutura precária, onde o trabalhador praticamente não tinha acesso aos benefícios sociais. Situação contrária à noção de uma cidade desenvolvida, onde o progresso, a partir de 50, chegara para todos, mas percebida nos jornais quando os mesmos enfocavam os problemas urbanos, como tratado no item 2 deste capítulo.

O Sr. José Resende⁵⁸, que chegou em Uberlândia em 1967, apesar de passar sempre pela cidade em suas viagens, conta que Uberlândia “*era uma currutelazinha. Daqui por*

⁵⁶ Idem, (grifo nosso).

⁵⁷ Idem.

⁵⁸ José Resende de Miranda, 73 anos, motorista aposentado, residente em Uberlândia desde 1967, trabalhou como motorista desde os 10 anos de idade. Entrevista em 20/06/2002.

exemplo até a Praça Tubal Vilela, era, metade era campo (...) cerrado". Morou no Bairro Martins, um dos mais antigos da cidade, por 22 (vinte e dois) anos, e conta que o bairro *"tinha muito mato em volta"*, além de chácaras com plantações de alimentos e criação de animais.

A escolha pela profissão, entre os depoentes, teve motivos variados. O Sr. Atílio, por exemplo, trabalhou anteriormente como pedreiro e mudou para a profissão de caminhoneiro, almejando obter melhores lucros. Também porque essa era a profissão de seu pai, o qual lhe ensinou um pouco das manobras do veículo. Declara também que deixou de ser pedreiro porque era *"muita sujeira. Trabalha muito sujo, e o caminhoneiro já andava mais limpo, mais organizado (...) "*. Hoje, porém, no alto dos seus 85 anos de idade, apesar de continuar trabalhando, fazendo fretes dentro da cidade e em cidades vizinhas, diz que *"caminhão mais é ilusão"*, pois *"caminhão num dá lucro não"*.

O Sr. Atílio Pimenta deixa transparecer decepção ao fazer tais declarações, pois na época em que iniciou como motorista (1957), possuía muitas perspectivas boas, no entanto, após 45 (quarenta e cinco) anos de profissão, percebe que conseguiu sustentar a família, criar os filhos e comprar sua casa própria, mas à custa de *"umas viajinha mais longa um pouquinho"*. Do mais, por seu tempo de serviço, recebe *"uma aposentadoriazinha de R\$ 200,00 (duzentos reais) deste tamanzim assim (...) "*, o que o obriga a continuar trabalhando na velhice.

Já o Sr. Odilon, que também continua trabalhando, iniciou como mecânico na Ford, mas logo tornou-se motorista, a partir de 1944 e declara ter sido muito feliz. Portanto, gosta muito da profissão. Trabalhou também como chofer de praça, mas, ser caminhoneiro era melhor porque, segundo ele, *"taxi num é vantagem não, tem que trabalhá demais, dia e noite, é um pinga, pinga que num faiz nada (...) "* e caminhão era mais vantajoso, já que durante o exercício da profissão conseguiu adquirir alguns bens:

"(...) eu num tinha nada na vida num é. Eu comprei a minha casa aqui, fiz esse predim da esquina, eu tenho uma chácara ali próximo ao quartel, tudo tirado do caminhãozim. Tenho minha conduçãozinha deu passeá. Então eu, num pode quexá".⁵⁹

⁵⁹ Odilon Fernandes da Silva, entrevista em 07/10/02.

Conta satisfeito que outrora gostou muito da profissão. Hoje não é mais como antigamente, porém não quer parar de trabalhar, pois apesar de já ter se aposentado há muito tempo, brinca: “*se eu pará, eu fico velho*”.

Mas nem todos os motoristas eram satisfeitos como o Sr. Odilon, a maioria deles comunava com as decepções do Sr. Atílio, principalmente em relação ao salário, que eram à base de fretes.

O baixo valor dos fretes estava sempre em pauta nas reuniões da APCVRU, e o aumento deles era constantemente pleiteado pelos associados:

*“Foi levantado pelo associado e membro do conselho fiscal Sr. Wilson Cordeiro a questão sobre os preços de fretes pagos pelas empresas de transportes aos motoristas (...) pedindo-lhe para aumentarem um pouco nos fretes, acrescendo este aumento para os seus fregueses, pois que o que atualmente pagam é insuficiente e nem mesmo compensam como ordenado para os motoristas”.*⁶⁰

O valor desses fretes pagos aos motoristas deveria cobrir os gastos com reparos no caminhão, combustível, refeições, hospedagem e ainda cobrir despesas do sustento da casa e com a família. Nesse sentido, dada as condições de crise que o país atravessava, o que levou ao aumento do custo de vida, os valores recebidos tornavam-se insuficientes para cobrir tantas despesas.

No decorrer das décadas de 50 e 60, essas reivindicações foram incansavelmente exigidas e muitas vezes desencadeando-se em greves por parte dos motoristas, pelo não cumprimento das exigências.

O motorista era mal remunerado, trabalhava em excesso, sem recebimento de horas extras e descanso semanal remunerado, além de passar a maior parte de seu tempo longe de casa e da família. Dessa forma, motivos não faltaram para justificar toda a movimentação da classe em busca de melhores condições de trabalho, o que proporcionaria a melhoria de suas condições de vida.

⁶⁰ Ata da reunião ordinária da APCVRU, 22/02/50, p. 42(frente/verso).

CAP. 2 – GREVES E MANIFESTAÇÕES: UM ESPAÇO DE LUTAS

2.1 – Crise econômica e revolta popular

A inflação, iniciada no segundo governo de Vargas, teve sua fase crescente durante toda a década de 50, sendo que, nos últimos anos, atingiu índices exorbitantes. No início da década de 50, a taxa da inflação era de 9,2%, *“no final desta, ela foi bastante alta em comparação com os anos anteriores, batendo na casa dos dois dígitos e atingindo 52% no ano de 1959”*.⁶¹ Os reflexos dessa elevação inflacionária produziram um grande aumento do custo de vida e consequentemente diminuiu o poder de compra dos salários dos trabalhadores.

Essa fase de desenvolvimento econômico e social, apesar da ocorrência de importantes avanços em algumas áreas propostas, como energia, transportes e modernização industrial, segundo Sônia Draibe, não atingiu os resultados esperados. Suas realizações foram incompletas e fragmentadas se comparadas ao plano original do governo.⁶² Na política social, as greves operárias no período da crise cambial no setor da indústria, mostraram que, apesar da implementação de alguns benefícios na área da Previdência e Assistência Social e aumentos no salário mínimo, estes foram insuficientes para atender aos anseios populares.⁶³

As manifestações populares, neste período, ocorreram em todo o Brasil, com paralisação das atividades nas fábricas por melhorias de salário e condições de vida. Na cidade de Uberlândia a preocupação com a quebra da ordem não foi diferente:

“É necessário uma reação enérgica por parte dos uberlandenses. Já não digo que tal reação seja feita a semelhança de B. Horizonte, com depredações, lutas e até mortes,

⁶¹ CARDODO, Heloisa Helena Pacheco. **Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50**. São Paulo: USP, 1998. Tese (doutorado), p. 74.

⁶² DRAIBE, Sônia. O Segundo governo de Vargas: Avanços e Resistências. In.: **Rumos e Metamorfoses: Estado e Industrialização no Brasil: 1930/1960**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985, p. 234.

⁶³ Idem, ibidem., p. 236.

todavia se for preciso isto o uberlandense não recuará diante de nada. O que todos querem é viver e não vegetar.

*Melhore-se a situação da vida e a cidade de Uberlândia dará um grande exemplo de evolução e progresso. O Brasil é rico e tal situação definitivamente não pode prosseguir da forma que está caminhando. Uberlândia é riquíssima e, no entanto qual é o espetáculo que estamos contemplando? ...Miséria, fome, sofrimento. E estes três itens podem trazer um outro de piores consequências, do qual Belo Horizonte não se esquecerá tão cedo: a rebelião - ”.*⁶⁴

A carestia de vida atingiu sem piedade a mesa do consumidor na segunda metade dos anos 50, mas o maior prejudicado foi o trabalhador, cujos salários, apesar dos aumentos no mínimo, não comparava em nada com a subida quase diária dos preços de todas as utilidades, inclusive os gêneros alimentícios, deixando sempre um déficit no orçamento doméstico. A revolta do trabalhador era justificada pela elevação dos preços de alimentos básicos como o arroz, o feijão, a banha, o pão, o leite, legumes e verduras, pois, produtos como a carne, tornaram-se artigo de luxo, portanto consumida por poucos, apesar de ser a região uma grande produtora.

Aproveitando-se da exorbitância dos preços, diversos comerciantes viam na situação uma chance de aumentar seus ganhos através da exploração dos consumidores. Como não havia uma fiscalização rigorosa, desprezavam a prática do tabelamento e vendiam produtos até três vezes mais caro. Havia denúncias de que essa atitude era percebida inclusive no Mercado Municipal, órgão subordinado à Prefeitura, que aglomerava variadas lojas de gêneros alimentícios de diversas espécies e que justamente por ser um órgão municipal, deveria demonstrar solidariedade à população. Pleiteava-se a criação de uma comissão de tabelamento dos preços e uma fiscalização rigorosa que exigisse o controle dos mesmos.

Em Uberlândia, que se fazia mostrar como a primeira cidade em crescimento, em produção e escoamento de mercadorias do Estado, a falta de gêneros alimentícios de primeira necessidade era uma realidade. Vários produtos simplesmente desapareciam das prateleiras, só sendo possível comprá-los no câmbio negro. Dessa forma, somente consumiam esses produtos aqueles que pudessem pagar o ágio cobrado sobre eles.

A crise interna, a que o país fora submetido em fins da década de 50, deixou a população em um estado de verdadeira calamidade. O uberlandense que já vinha há anos

⁶⁴ “Uberlândia e a carestia da vida”. **O Repórter**, Uberlândia, 12/02/52, p.1.

reclamando da carestia, se viu incapacitado de continuar garantindo a sobrevivência de suas famílias, diante de índices cada vez mais elevados do custo de vida.

O grau de insatisfação geral dos trabalhadores chegou ao extremo, limitando a tolerância dos indivíduos. As manifestações contrárias ao governo começaram a crescer em todo o país, demonstradas através de greves, reivindicando melhorias nas condições de vida, quebra-quebras, mostrando o descontentamento da população com algum aspecto do cotidiano, ou mesmo manifestações isoladas em forma de protestos contra o aumento nos preços da carne, leite, pão e diversos gêneros alimentícios que compõem a cesta básica.

Os movimentos sociais no Brasil possuem uma trajetória sinuosa a partir de meados da década de 30. Ora bruscamente reprimidos, ora contidos por manipulações ideológicas e, outras vezes, até mesmo moldados pelas políticas do Estado. Mas, é notável que, à revelia das tentativas de manipulação e repressão, o trabalhador brasileiro foi, ao longo das décadas, desenvolvendo um espírito de luta na busca pela justiça social, o qual perdura até os nossos dias.

Em Uberlândia, o projeto de ordem social começa a ser questionado a partir do momento em que a classe trabalhadora percebe as contradições entre o progresso alcançado, e suas reais condições de vida. Essa percepção se efetiva através da incapacidade de se obter os bens de consumo necessários para garantir a sua sobrevivência, devido a incompatibilidade dos valores de seu salário com os preços dos produtos básicos. O que se reverteu na ocorrência de uma série de manifestações e movimentos grevistas, com maior ênfase depois de 1945.

Rodrigues,⁶⁵ ao analisar as políticas utilizadas pela classe trabalhadora uberlandense e suas formas de luta no sentido de procurar melhoria nas suas condições de trabalho e de vida, percebe que esses trabalhadores encontraram na greve um dos meios para atingir seus objetivos.

Sendo a greve *“um momento de explicitação do conflito capital-trabalho”* e um *“instrumento capaz de alterar ou mesmo garantir uma determinada correlação de forças”*, a autora descaracteriza os movimentos grevistas apenas como meramente econômicos eles

⁶⁵ RODRIGUES, Jane de Fátima Silva. Op. cit.

extrapolam também para a luta *“contra a impossibilidade de se ter acesso aos valores e mercadorias produzidas pela sociedade burguesa”*.

O considerável número de greves desse período demonstra que houve resistência da classe trabalhadora uberlandense em apoiar o discurso, criando, com as greves, climas de grande tensão na cidade e, ao mesmo tempo, explicitando seus conflitos sociais.

2.2 – O setor dos transportes na luta por direitos

Vários movimentos grevistas foram registrados no município de Uberlândia, partindo das diversas categorias de trabalhadores: açougueiros, bancários, ferroviários, professores, transportadores de gasolina e motoristas em geral do setor rodoviário. Especialmente esses últimos, foram os responsáveis por um grande número de manifestações, isso porque o setor de transportes foi chamado a compartilhar dos esforços rumo ao progresso da cidade, tornando-se o responsável pela circulação de mercadorias, que era a base da economia do município. Sendo assim, os motoristas, cientes de sua importância para a elevação das arrecadações do município, o que o mantinha na liderança e conservava sua fama de centro produtor do Triângulo Mineiro, se sentiam seguros o suficiente para reivindicarem seus direitos, pois, paralisando-se o transporte das mercadorias, isto significaria um refluxo na circulação do capital. A movimentação desse setor em Uberlândia, nesse período (1948-1964), aflorou de forma intensa, despertando-nos o interesse em explorá-la.

A qualificação estampada na imprensa, de que os motoristas faziam parte de uma classe “ordeira e pacífica”, não eliminou as possibilidades de reação dessa categoria na busca do reconhecimento pelo trabalho executado pelos profissionais do volante. Exigiam maior dignidade no trabalho, melhores salários e garantia de melhores condições de vida.

O desempenho organizacional dessa categoria proporcionou aos seus trabalhadores o hábito de contestar por qualquer tentativa de transgressão a seus direitos ou costumes adquiridos ao longo do desempenho da profissão. Como podemos perceber a partir do quadro a seguir:

Greves de motoristas – 1948/1964

Mês/ano:	Categoria:	Reivindicação:	Duração:
Maio/1948	transportadores de gasolina	- Restabelecimento da venda da gasolina, uma vez que a mesma estava sendo comercializada no Câmbio negro” - livre condução de passageiros nos caminhões.	3 dias
Abril/1952	Motoristas	- eliminação do Posto do Vau - suspensão dos impostos	(+/-)3 dias
Maio/1955	Transportadores de gasolina	- aumento de 25% no frete	3 semanas
Maio/1956	Motoristas(interestadual)	- revogação da lei 679 - devolução das importâncias já arrecadadas	
Abril/1957	Motoristas(Interestadual)	- melhoria das condições das estradas - contra a elevação de taxas e impostos - greve contra o governo de Goiás	
Setembro/1958	Motoristas(Interestadual)	- crescente alta do preço de peças e assistência aos veículos - aumento do preço dos fretes	
Fevereiro/1962	Transportadores de gasolina	- aumento do preço do frete	

Fevereiro/1963	Transportadores de gasolina	- cumprimento do aumento autorizado pelo CNP em 34% contra os 19% propostos pelas Companhias Shell e Esso.	01 semana
----------------	-----------------------------	--	-----------

Fonte: RODRIGUES, Jane de Fátima Silva. **Trabalho, ordem e progresso: uma discussão sobre a trajetória da classe trabalhadora uberlandense – o setor de serviços – 1924-1964**, pp. 154-159.

Em 1948, a proibição, por parte do poder executivo local, que impedia os caminhões de conduzir passageiros alegando que estes serviam pura e exclusivamente ao transporte de mercadorias e que estariam comprometendo a segurança desses passageiros, fez com que se desencadeasse uma greve.

O movimento teve duração de três dias e foi de grande repercussão na cidade. Os motoristas tomaram as pontes do Váu e do Praia Clube, que eram as principais saídas para às cidades da região, sudoeste goiano e sul do Mato Grosso, cujas localidades eram provedoras do intercâmbio comercial com o município de Uberlândia. Foi interrompido o tráfego, impossibilitando o trânsito de qualquer veículo que se destinasse a chegar ou a sair da cidade e paralisando totalmente a circulação das mercadorias.

Dentro da cidade, o que se presenciou, naqueles três dias de junho de 48, foi a sensação de feriado, tamanha a falta da movimentação costumeira nas ruas:

“Os choferes de praça aderiram à greve e recolheram às garagens os carros, o mesmo sucedendo com os charreteiros. Apenas trafegam poucos automóveis particulares e um ou outro caminhão em serviço dos próprios grevistas. (...) O comércio e a indústria mostram-se solidários com a classe do volante, tendo ontem cerrado as suas portas e assim continuando até a hora em que escrevemos estas linhas.

*Da mesma forma os cinemas não funcionaram ontem e talvez não funcionem hoje ”.*⁶⁶

⁶⁶ “Sem solução a greve dos motoristas”. **O Repórter**, Uberlândia, 02/06/48, p.1.

O apoio recebido pelo movimento foi surpreendente, pois, não se previa que comerciantes e motoristas de praça se submetessem a computar prejuízos por solidariedade aos caminhoneiros. A imprensa também demonstrou apoiar a greve, visto que esta não comprometia a ordem. Dessa forma, enfatizavam o teor pacífico do movimento: sem depredações ou qualquer incidente registrado. Apesar da ocorrência de disparos de metralhadoras efetuados pela polícia, o que para a imprensa foi uma ação normal, declarando que *“certamente não disparou com alvo nos grevistas, senão para o ar, com o intuito talvez de amedrontar, tanto que não houve nenhuma consequência”*.⁶⁷

O jornal “Correio de Uberlândia” desmentia tal fato, mas reafirmava a prudência da polícia, segundo ele:

“(...) a afirmativa de que a polícia fizera descarga de metralhadoras junto à ponte do Váu, não é verídica, porquanto a confusão vem de ter se disparado, ao ser montada, uma das armas automáticas. O certo é que houve muita prudência por parte da polícia (...)”.⁶⁸

E continuava o artigo louvando a atitude das autoridades, “sempre serenas e calmas” durante a greve. A preocupação do jornal em esclarecer que os disparos ocorreram acidentalmente, reforça a idéia do ordenamento urbano e a pretensão de ocultar registros que pudessem manchar a memória de Uberlândia.

O transporte de passageiros em caminhões era uma prática comum a muitos motoristas. Baseados na teoria da “livre concorrência” nos serviços de transportes, não o concebiam como ato ilícito. Durante a greve, os motoristas se defendiam alegando a escassez de ônibus disponíveis para a realização do transporte, além da má conservação dos veículos que da mesma forma que foram acusados, não davam conforto nem segurança aos passageiros. Sendo assim, o poder público deveria, também, exigir das empresas de ônibus a substituição dos carros em nome da segurança dos usuários.

Além da concessão do transporte de passageiros, reivindicavam também a redução no preço dos combustíveis, exigindo o cumprimento da tabela do CNP (Conselho Nacional

⁶⁷ Idem, ibidem.

⁶⁸ “Terminada a greve dos transportadores”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 03/06/48, p. 1.

do Petróleo): gasolina a Cr\$ 2,46 o litro e o óleo crus a Cr\$1,20 o litro, que só vigorava no papel.⁶⁹ As autoridades públicas eram cientes das transgressões à tabela e ainda assim não exigiam seu cumprimento. Dessa forma, estavam permitindo a venda da gasolina no câmbio negro.

O movimento foi vitorioso com a concessão das reivindicações pelo poder municipal, com apoio do governo estadual. No acordo celebrado para o fim da greve, entre o poder público municipal e os motoristas, a prefeitura se comprometia a fazer cumprir os preços fixados para os combustíveis, além de conceder liberdade aos motoristas para transportarem passageiros. A taxa que era cobrada dos passageiros que tomavam o ônibus na rodoviária, acrescida nas passagens também, fora abolida, passando a cobrá-la do Expresso Triângulo (empresa que detinha o privilégio do transporte intermunicipal de passageiros).

Esse movimento contribuiu para fortalecer ainda mais a organização da classe. Percebe-se a grande adesão de motoristas logo no primeiro dia de greve, cerca de quatrocentos caminhões parados somente na ponte do Váu. As negociações foram tranquilas, porém os motoristas mantiveram-se firmes em seus propósitos, o que lhes proporcionou a vitória. Terminada a greve, foi realizado um desfile comemorativo pelas ruas principais da cidade, com uma frota de mais de quinhentos caminhões.

As comemorações pelo fim da greve possuíam significados divergentes: enquanto para os motoristas significava o resgate de direitos que beneficiaria todos os indivíduos envolvidos, a elite econômica por sua vez não estava preocupada com o bem-estar do indivíduo, e sim em recobrar seus lucros através da normalização do transporte, apesar de camuflar esse interesse através de um discurso que descrevia o motorista como um elemento de estima e propulsor das atividades do mercado. Nesse discurso, o indivíduo se mescla à atividade desempenhada por ele, que é o transporte, e adquire, nesse esquema, um valor econômico.

Apesar de reconhecer que eram justas as reivindicações, a imprensa não deixou de explicitar o saldo negativo provocado pela greve: *“incalculáveis prejuízos não só a essa laboriosa classe como a toda vasta região do Brasil Central (...)”*.⁷⁰

⁶⁹ “Sem solução a greve dos motoristas”. **O Repórter**, Uberlândia, 02/06/48, p. 1.

⁷⁰ “Terminada a greve dos motoristas”. **O Repórter**, Uberlândia, 04/06/48, p.1.

A paralisação dos transportes atingia um alvo vital da economia do município. Paralisando o trânsito de mercadorias, a acumulação do capital entrava em refluxo, o que justificava a atitude das autoridades locais em agilizar as negociações com os grevistas.

Um outro problema a ser enfrentado pelo poder público era em “como reprimir” movimentos grevistas de uma categoria que em sua maioria era composta por profissionais autônomos? Em outros casos, a classe patronal adotava estratégias de repressão individualizadas no interior da empresa, ou cativando os trabalhadores, ou ameaçando-os de demissão. Porém, no caso específico dos motoristas, tornava-se difícil pelo fato de não terem um patrão e não estarem ligados às relações formais do trabalho. A punição prevista seria não contratá-los para serviços de transportes em suas empresas, mas conhecida a solidariedade da categoria, tal atitude tornava-se inviável, visto que a adesão aos movimentos era unânime, sendo assim, tal atitude se converteria em prejuízos para o próprio empresário, pois não teria quem efetuasse o transporte.

A atuação da APCVRU durante o movimento foi de apoio incondicional aos grevistas e negava qualquer acusação relativa a participação comunista no interior do movimento, comunicando através da rádio emissora local que o mesmo não possuía nenhum caráter político. Era comum naquele momento culpar o Partido Comunista pelas manifestações, visto que, justamente naquele ano de 1948, o PCB se assumiu contrário ao governo e iniciou uma fase de radicalização e confrontação. Por parte do governo, começam as perseguições aos focos do comunismo em todo o Brasil.

Passados apenas três dias do término da greve dos motoristas, o comércio de Uberlândia sentiu novamente o quanto era dependente do setor dos transportes. Desta vez, porém, a greve foi desencadeada pelo setor ferroviário de transportes, paralisando toda a extensão da estrada de ferro, seguindo para Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, até Araguari, que era o final da linha.

A paralisação da ferrovia, da mesma forma, entrou a circulação das mercadorias para a região, visto que nesse período (1948), as ferrovias ainda desempenhavam um papel importante no transporte de cargas e passageiros. Dessa forma, as cargas que deveriam chegar para abastecer a cidade e região, com a paralisação, ficaram presas nos armazéns ou nos próprios vagões das estações, ao longo de toda a extensão da estrada de ferro: “(...) O

comércio da cidade sente falta de alguns gêneros e outros necessariamente sobem de valor ou por escassez ou porque o câmbio negro entra em ação (...).⁷¹

Com a greve, os caminhões que transportavam as cargas que chegavam através do trem para as localidades onde as estradas de ferro não atingiam, ficaram também parados por falta delas. Já as mercadorias, que saíam da cidade de Uberlândia de trem para o Estado de São Paulo, tiveram que ser transportadas através dos caminhões, porém, como os trens eram destinados a cargas em grande quantidade, o número de caminhões era insuficiente para o volume das aquisições do mercado paulista. Assim, por maior que fosse o número de caminhões destinados a esse fim, eles não conseguiram transportar toda a carga, somente as mais necessárias foram levadas.

Da mesma forma que iam, voltavam também carregados com mercadorias de São Paulo para a região, o que rendeu bons fretes aos motoristas naqueles dias de greve, mas também levou-os à exaustão, devido ao número excessivo de viagens consecutivas.

Os ferroviários entraram em greve reivindicando aumento nos salários. A paralisação era um protesto pelo descaso da diretoria da empresa em não atender à solicitação feita há tempos pelos trabalhadores, sem que obtivessem respostas por parte desta. A greve durou cerca de 13 (treze) dias e os funcionários retornaram ao trabalho sob ameaça de demissão. Em Uberlândia, 04 (quatro) chefes foram afastados de suas funções por determinação da Superintendência da empresa, sujeitando-os a um processo administrativo.

Essas greves ocorreram durante o governo Dutra(1946-50), o qual havia adotado uma postura de oposição à classe trabalhadora. Alegando estratégia para deter a inflação, o governo conteve o aumento do salário mínimo, o que desencadeou um período de grandes movimentações da classe trabalhadora. Para conter a efervescência do momento, Dutra inicia uma política de cassação a esses movimentos e assina o decreto-lei 9070, que regulamentava o direito de greve.

As greves até então não eram fatores de preocupação para a cidade de Uberlândia, pois, apesar de se perceber desde a década de 20 a ocorrência de alguns movimentos de confronto com o poder público, esses não chegavam a ameaçar a ordem social.

⁷¹ “A greve da Mogiana”. **O Repórter**, Uberlândia, 15/06/48, p. 1.

Hobsbawn assevera que a história dos movimentos populares só passam a ter relevância “a partir do momento em que as pessoas comuns se tornam um fator constante na concretização de tais decisões e acontecimentos”.⁷²

A história das pessoas comuns, designada por ele como “história de baixo pra cima”, emergiu graças a Revolução Francesa, cujos estudos revelaram, ao público, a participação de “enormes quantidades de gente do tipo que anteriormente atraía pouca atenção fora de seu círculo familiar e de vizinhança”.⁷³ Se a grande maioria da sociedade é formada por pessoas comuns, como podem ter ficado tanto tempo excluídas da História? Esta não se faz apenas dos grandes nomes, mas também dos anônimos, e não só das principais decisões e acontecimentos políticos conforme quer a História tradicional, mas também do cotidiano e do mundo do trabalho. Isso justifica o fim do anonimato das pessoas comuns na História e eleição desses como sujeitos do processo histórico.

Nessa perspectiva, os sujeitos da classe trabalhadora do setor dos transportes de Uberlândia procuraram mostrar sua relevância no processo de acumulação de riquezas do município, e suas presenças foram marcantes, através das greves e outras formas de mobilização, em prol dos seus direitos.

Nesse sentido é que se deflagrou a greve de 52, pela eliminação dos Postos de Fiscalização do “Váú” e da “Ponte do Marquinho” (as principais saídas da cidade) e pela redução da taxa rodoviária.

A oposição da classe em relação à instalação dos postos de fiscalização na cidade foi sentida desde o final do ano anterior, quando o Posto do Váú foi instalado. Na APCVRU, o assunto foi pauta de diversas reuniões, onde os presentes resolveram:

*“que se organizasse uma sindicância dos motoristas a fim de inspecionarem como estavam decorrendo as fiscalizações do “Posto Fiscal” do Váú. (...) A Associação enviaria um ofício ao encarregado dos “postos de fiscalização” em nossa cidade solicitando do mesmo qual o motivo da interrupção do trânsito nos postos de fiscalização (...)”.*⁷⁴

⁷² HOBBSAWN, Eric. “A História de baixo para cima”. In.: **Sobre História**, São Paulo: Companhia das Letras, p.218.

⁷³ Idem, p.219/220.

⁷⁴ Ata da Reunião Ordinária da APCVRU, 12/11/51, P. 40/41.

Após feita as inspeções, perceberam que a cobrança de impostos estava significando um prejuízo e se revertendo em consequências à economia da cidade e aos motoristas, já que, se a mercadoria fosse consignada ao próprio motorista, como sempre ocorria, este teria que pagar o imposto no ato da compra e ao passar pelo posto de fiscalização, na entrada da cidade, pagava-se novamente, mesmo apresentando a guia ao fiscal. Diante disso, muitos motoristas, para desviarem dos impostos, preferiam não entrar com as mercadorias na cidade, rumando para outras localidades. Esses fatos levaram os motoristas a enviar, à Câmara Municipal e à ACIUB, um ofício expondo suas opiniões contrárias à instalação dos postos.⁷⁵

A taxa rodoviária, cobrada aos motoristas por trafegarem nas estradas rodoviárias, também era motivo de discordância, diante de um aumento considerável instituído através da Lei n.º 760, que elevou o valor de Cr\$ 530,00 (quinhentos e trinta cruzeiros) no ano de 1951, para Cr\$ 2.200,00 (dois mil e duzentos cruzeiros) no ano de 1952, de acordo com a tonelagem do veículo. Os motoristas indignados reivindicavam sua redução imediata, visto que as estradas constituíam um verdadeiro flagelo, devido à falta de conservação, revertendo os danos em despesas para os motoristas, com reparos nos caminhões.⁷⁶

Foi realizada, logo no primeiro dia, uma paralisação dos veículos, próximo aos postos fiscais e ali permaneceram por três dias, enquanto ocorriam as negociações. A greve cessou com um acordo de pacificação, onde ficou resolvido que se enviaria à Belo Horizonte uma comissão de membros da APCVRU para pleitear suas reivindicações diretamente com o governador do Estado. Enquanto ocorressem as conversações, cessar-se-ia as atividades dos postos fiscais, suspenderiam a cobrança das taxas rodoviárias e devolveriam as multas cobradas mediante apresentação do comprovante à Coletoria Estadual da cidade.⁷⁷

De acordo com a imprensa local, o movimento ocorreu de forma tranquila. A impressão que se tem, através dos artigos dos jornais, é que o movimento foi pacífico como os outros já deflagrados na cidade. Porém, fora das fronteiras do município, o movimento foi visto de forma muito diferente.

⁷⁵ Ata da Reunião da Assembléia Geral da APCVRU, realizada em 26/11/51, p. 46/47.

⁷⁶ “Greve dos motoristas”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 23/04/52, p.1.

⁷⁷ “Terminada a greve”. **O repórter**, Uberlândia, 23/04/52, p.4.

O “Diário de Minas”, jornal da capital do Estado, noticia: “Motoristas provocam graves distúrbios em Uberlândia – auxiliados por populares, tentaram depredar os postos de fiscalização”. De acordo com a matéria, o movimento fora deflagrado pelos motoristas de praça com o apoio da população, e sua origem foi devido a um artigo publicado no Correio de Uberlândia:

“Segundo a reportagem conseguiu apurar junto a DOP, deu origem ao movimento um artigo publicado no principal jornal da cidade “O Correio de Uberlândia” que concitava os motoristas de praça e o povo em geral a depredarem os postos de fiscalização da cidade, sob a alegação de estarem os referidos postos de fiscalização cobrando dos motoristas uma taxa de pedágio considerada pelo articulista indevida e arbitrária.

*Ao tomar conhecimento do referido artigo, um grupo de motoristas passou a percorrer as ruas da cidade, convidando os demais componentes da classe a praticar o criminoso atentado”.*⁷⁸

O movimento foi descrito como “violento”, cujos atos praticados pelos manifestantes levaram à depredação das repartições públicas. O teor do movimento refletiu na vizinha cidade de Uberaba, que teve acontecimentos semelhantes:

*“(...) os acontecimentos que estão tumultuando a vida de Uberaba, parecem ter estreita ligação com o movimento idêntico irrompido em Uberlândia, onde os motoristas de caminhão auxiliados por populares, vem praticando atos de violência contra as repartições públicas estaduais. (...) Várias depredações foram já registradas, atingindo as coletorias estadual e federal, as instituições autárquicas e o Departamento Fiscal. A 1ª e a 2ª Coletoria Estaduais que funcionam no mesmo prédio, foram apedrejados e varejados pela multidão que danificou móveis, arquivos e instalações da repartição(...)”.*⁷⁹

Diante dos acontecimentos descritos, o governo de Minas, após tomar conhecimento do “estado de guerra” em que se encontravam ambas as cidades triangulinas, propõe resolver a situação “pela força”, caso não cessassem as depredações.

Essa greve ocorreu justamente no momento em que as elites políticas e econômicas do município procuravam construir uma imagem da cidade que justificava seu progresso

⁷⁸ “Motoristas provocam graves distúrbios em Uberlândia – auxiliados por populares, tentaram depredar os postos de fiscalização”. **Diário de Minas**, Belo Horizonte, 23/04/52, p.11.

⁷⁹ “Movimento popular de “quebra-quebra” perturba a ordem em Uberaba – atribui-se à cobrança da taxa rodoviária a origem dos acontecimentos que ameaçaram assumir aspectos graves”. **Diário de Minas**, Belo Horizonte, 24/04/52, p. 6.

construído à base do “trabalho empreendedor do povo uberlandense”. Uma cidade onde a ordem de sua população, justificava o progresso que vinha conseguindo. A atitude da imprensa em ocultar tais fatos vinha ao encontro dessa idéia dominante e demonstrava a preocupação em conservar intacto esse discurso. Se essa intenção teve sucesso aqui, o mesmo não ocorreu fora de suas fronteiras, onde a dominação local não poderia interferir, pois os fragmentos desse passado mantiveram-se registrados para a posteridade.

Movimentos grevistas partidos dessa categoria tornaram-se frequentes durante a década de 50. Dentro do período de 1955 a 1958, as greves marcaram presença ano após ano consecutivo, deixando exposto que, para os motoristas, a greve significava uma das possibilidades mais eficazes de luta por seus direitos. Através da paralisação de suas atividades, suas vozes soavam em tom mais alto e nítido, proporcionando-lhes a perspectiva de vitória.

Em todas essas greves, as pautas de reivindicações eram praticamente invariáveis: aumentos dos fretes, redução de taxas e impostos, contra o aumento de combustíveis, peças e serviços de reparo e melhoria das estradas. Todas elas eram pleiteadas constantemente pelos motoristas junto aos poderes competentes, tendo à frente a APCVRU. Dessa forma, as greves só ocorriam após esgotadas todas as tentativas de conseguir seus direitos através de outros recursos. Elas significavam assim, uma resposta ao descaso para com a classe trabalhadora e eclodiam em um momento extremo de tolerância:

*“(...) o próprio presidente apresentou a moção para que esta “associação” enviasse ao presidente da Câmara de Vereadores do Distrito Federal, um ofício para que fosse destituída a “taxa” cobrada pela Inspetoria de Trânsito aos motoristas que entram na metrópole(...)”.*⁸⁰

*“(...) A seguir o Sr. Lázaro Chaves denuncia que funcionários da fiscalização da Ponte Afonso Pena, estavam cobrando uma certa importância para que os motoristas transitassem nesta referida ponte depois do horário estabelecido, ou seja, das 6 às 18 horas, foi discutido o assunto e resolvido que se enviasse ao governador do Estado de Goiás um ofício contra esta ilegal cobrança(...)”.*⁸¹

“(...) o assunto único e exclusivo da reunião foi o de estudar a possibilidade de um reajuste nos fretes de mercadorias de São Paulo à Uberlândia. Não se justifica, disse um dos presentes apoiado por todos, que o frete de hoje seja menor que o de alguns anos atrás em se comparando a alta desproporcional que vem sofrendo o custo de vida em geral (bem)

⁸⁰ Ata da Reunião Ordinária da APCVRU, 11/06/51, p.14.

⁸¹ Idem, p.15.

assim como os caminhões, peças, acessórios, pneus, combustível, ordenados, etc, etc (...)”.⁸²

Se para os motoristas somente através da greve eles conseguiam suas reivindicações, percebe-se que o poder público possuía a mesma concepção, visto que nestas manifestações mudas, realizadas a partir de negociações, os motoristas pouco conseguiram, enquanto que as greves lhes proporcionaram, na maioria das vezes, vitórias significativas.

O dia 1º de maio, dia do trabalhador era também ocasião para reivindicações. Na APCVRU, em 1950, durante uma sessão especial de comemoração da data, foi exposto pelo então presidente Sr. Waldemar Silva, uma sequência de reivindicações feitas pelos motoristas:

“(...) por melhores estradas e cumprimento da tabela de fretes; pelo repouso semanal remunerado e pelo direito de reunião e livre associação; pela uniformização para 60 kilos de peso da sacaria de cereais; pelo respeito ao tempo de 8 horas de trabalho por dia com pagamento de horas extraordinárias (...) contra o aumento da Prada, contra a carestia de vida, pela unidade e solidariedade da classe operária, pela paz mundial”.”⁸³

Dentre essas reivindicações, as que se fizeram vitoriosas só foram conseguidas a partir de muitas lutas, e algumas delas, nem mesmo as greves foram capazes de resolver, como é o caso das estradas. Essas foram pauta de diversas reuniões tanto na APCVRU, na ACIUB, quanto na Câmara Municipal de Uberlândia, e também motivo de reclamações expostas em artigos dos jornais. Os apelos dos motoristas eram no sentido de reparação, conservação e pavimentação das estradas já existentes bem como a abertura de novas estradas.

A cidade de Uberlândia possuía a base de sua economia calcada nos transportes, sobretudo o rodoviário, porém, a que tudo indica, a região contava com estradas em

⁸² Ata nº 1 da reunião realizada pelas empresas de transportes rodoviários com agências nesta cidade de Uberlândia, realizada aos 21/03/53 no escritório da Empresa de Transporte Rodoviário Brasil Central, sito à Av. Cipriano Del Fávoro, nº 890.

⁸³ Ata da sessão solene de comemoração do dia 1º de maio de 1950, o dia do trabalhador, lv. de Atas, p. 3.

péssimo estado, onde a precariedade era a sua maior característica. A situação das estradas, de fato, criava obstáculos à circulação das riquezas do município, como sempre enfocava a imprensa, porém, os maiores atingidos eram os motoristas, que sofriam as consequências diretas do mal estado de conservação das mesmas.

No início dos anos 50, a cidade de Uberlândia já se orgulhava de sua posição geográfica estratégica que a colocava como centro distribuidor de mercadorias e, dessa forma, contava com um fluxo considerável do transporte rodoviário, que se desdobrava em 08 (oito) rotas: Uberlândia/Jataí, passando por diversas cidades de Minas e Goiás; Uberlândia/Formosa, também passando por Minas e Goiás; Uberlândia/Mato Grosso, passando por Goiás; Uberlândia/Piracanjuba; Uberlândia/Nova Esplanada; Uberlândia/Paracatu; Uberlândia/Belo Horizonte; Uberlândia/São Paulo/Rio de Janeiro.⁸⁴

Todas essas estradas eram alvo de reclamações devido ao estado deplorável em que se encontravam, deixando perceber que esta região não fora beneficiada pelo binômio “Energia e Transportes”, implementado pelo então governador do Estado de Minas Gerais - Juscelino Kubitschek – que prometia melhorias nesses setores. O caos das estradas atingia impiedosamente os motoristas:

*“(...) No período das chuvas, aonde num tinha asfalto, às vezes você ficava três, quatro, cinco, seis, até dez dia, você às vezes você num tava encalhado, atolado, vamo falá o certo, mas tinha alguns colega que ia tentá passá e num conseguia. Eles atolava prá direita, outro atolava prá esquerda e tampava a estrada. Aí cê num passava, tinha que dependê de máquinas. (...) a pueira causava muitos danos e era muito perigoso porque às vezes você é, passava um veículo cum mais velocidade, tampava, então você num enxergava nada, de pueira, você tinha que acender os faróis, as vezes até parar. Parar, deixar a pueira imhora prá você seguir viagem(...) então é muito perigoso”.*⁸⁵

O depoimento do Sr. José nos faz perceber que estes transtornos passaram a ser rotineiros para o motorista, visto que eram vivenciados durante todo o ano, seja no período das secas ou no chuvoso. Isso fez com que desenvolvessem estratégias próprias de auto-socorro. Ao saírem para as viagens, iam munidos de todo um equipamento capaz de

⁸⁴ “Discurso do Sr. Lázaro Chaves por ocasião da inauguração do marco fundamental da estrada Uberlândia-Canal de São Simão”. **O Repórter**, Uberlândia, 05/09/51, p.2.

⁸⁵ Entrevista com o Sr. José Therezinho Ferreira, ex-motorista, 62 anos, realizada em 21/05/02.

amenizar as dificuldades, como enxadões, pás, correntes, pedaços de madeiras, cabos de aço, enfim, ferramentas que os auxiliavam caso ficassem encalhados nas poças de lama.

Essas barreiras significavam também o atraso nas entregas, forçando os motoristas a estarem sempre em circulação, ou seja, ao retornarem de uma viagem, outra carga já os aguardava para transporte: “(...) Então, quando agente entrava aqui, na estrada de Minas Gerais, é... que tava bem esburacada a pista, às vez demorava até doze horas com a carreta pra vim de Uberaba aqui em Uberlândia, porque era só buraco(...)”.⁸⁶

Indignados por terem que transitar por estradas tão deploráveis e que além de arcarem com os danos nos veículos ainda eram obrigados a pagar taxas rodoviárias, os motoristas resolveram entrar em greve, em abril de 57 como forma de protesto contra a situação.

Apesar da grande adesão e de haver paralisado todo o trânsito de veículos da região do Triângulo para Goiás, podemos dizer que este movimento não foi vitorioso, pois as estradas de Minas continuaram em más condições. Somente as de Goiás receberam reparos, após entendimentos com o governador daquele Estado, que prometeu realizar serviços de recomposição das autovias naquele trecho do Estado.

Os motoristas só vieram a obter algum êxito nesta questão nos anos finais da década de 50, quando a construção de Brasília já estava adiantada, pois o governo, interessado em estabelecer a ligação da capital com todas as regiões do país, se empenhou em construir novas estradas e pavimentar as já existentes.

A pavimentação até então, de acordo com os relatos e as fontes, não era realidade em nenhuma estrada de Minas. O Estado de São Paulo, por ser o primeiro a se industrializar e que obteve, na frente de todos os outros maior desenvolvimento, também fora o primeiro a receber a pavimentação em suas estradas e rodovias:

*“(...) naquela época que agente vinha de Campinas prá cá (...) a estrada era asfaltada até Ribeirão Preto. De Ribeirão Preto prá cá num tinha asfalto, era terra, terra batida. Mas, andava bem, no Estado de São Paulo andava bem, porque toda vida o Estado de São Paulo é o melhor prá estrada (...)”.*⁸⁷

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ José Therezinho Ferreira, entrevista em 21/05/02.

O setor dos transportes dentro do “Plano de Metas” do presidente Juscelino Kubitschek, previa a construção de 10.000 (dez mil) Km de estradas e pavimentação de 3.000 (três mil). No início de 58, o presidente anunciava orgulhoso o êxito alcançado nessa meta, que foi revista, passando a previsão para 12.600 Km de construção e 5.700 Km de pavimentação:

*“(...) Já construímos 3.552 KM e pavimentamos 1482 até esta data. Aqui também não hesito em anunciar que a meta original será ultrapassada, mesmo porque, ao Plano original, acrescentamos 2.000 Km de rodovias, já em construção adiantada, para que se comuniquem entre Brasília e as principais metrópoles do país”.*⁸⁸

Com essa meta, Uberlândia obteve sua ligação com Brasília, principalmente no sentido de estabelecer uma comunicação com os trilhos da Mogiana e também a pavimentação da pista “Uberlândia-Monte Alegre-Anápolis”, ou seja, somente a rota de acesso à Brasília foi melhorada, pois as outras estradas do Triângulo continuaram vítimas do descaso.

Ao mesmo tempo em que anunciava esses êxitos, uma crise econômica devastava o país, configurando-se em um fator de extrema relevância nos anos finais da década de 50 e, sobretudo, influenciando na ocorrência de manifestações. Desse modo, o aumento nos fretes, a redução nos preços dos combustíveis e os gastos com reparos nos caminhões, foram os focos das reivindicações, revelando o quanto a alta do custo de vida estava afetando os trabalhadores.

Em 1958, as políticas de desenvolvimento do governo Juscelino Kubitschek estavam em pleno andamento, com as metas avançando para sua realização: a meta da energia elétrica contava com as já adiantadas obras de construção da usina de Três Marias, Usina dos Peixotos e os projetos da Usina de Furnas, que se pretendia realizar em Minas Gerais, a construção da maior usina da América Latina; o setor automobilístico apresentava sucesso com a instalação de diversas indústrias estrangeiras no Brasil; a interligação de todo o território nacional através da abertura de rodovias, onde a “Belém-Brasília” era a mais festejada; e a construção da Capital Federal – Brasília, que já se encontrava erguida e

⁸⁸ “Transportes”, Sábado, 1º fevereiro de 1958, **Síntese Cronológica de 1958, Presidência da República**, Rio de Janeiro, 1959, p. 87.

já se estruturava como uma metrópole, com a construção de edifícios e bairros, e se constituía o maior orgulho do Presidente.⁸⁹

O governo admitia que as obras eram “inflacionárias”, mas se defendia justificando que apesar do custo delas, o Brasil apresentava crescimento e que não teria como chegar ao progresso sem arrochos econômicos.

A vitória do Brasil em 1958 na copa do mundo de futebol veio como uma conveniência para o governo, pois o entusiasmo dos brasileiros elevou os ânimos, anestesiando temporariamente a descrença da população em relação às dificuldades, pois nesse momento ninguém pensava em greves nem manifestações críticas, manifestavam apenas suas alegrias por se sentirem vitoriosos.

Porém, passada a fase de euforia, a realidade expunha-lhes as contradições de se viver em um país desenvolvido, mas, que não era capaz de proporcionar à sua população o mínimo de condições de sobrevivência digna.

Foi nesse contexto que ocorreu em Uberlândia a greve de setembro de 58. Iniciou com a paralisação das atividades do setor do transporte e os motivos foram justificados pelos reflexos da inflação crescente do país:

*“(...) eclodiu ontem na ponte do “Vau”, uma greve de motoristas de caminhão. Mais de uma centena de veículos estão estacionados lá até o momento em que estamos encerrando esta edição. Os motivos da greve (pacífica) podem ser resumidos nos seguintes tópicos: aumento crescente de preços de peças, pneumáticos, gasolina e lubrificantes e estacionamento dos preços dos fretes”.*⁹⁰

Os motoristas reclamavam que, para trabalhar, tinham que manter seus caminhões em perfeito estado, com capacidade de trafegarem pelas péssimas estradas, porém, os fretes recebidos já eram insuficientes para manterem sua sobrevivência, como seria possível então estabelecer um equilíbrio entre as despesas e as receitas, se as primeiras eram sempre maiores, convertendo-se em déficit nos seus orçamentos?

Essa greve revelava além da denúncia da deterioração dos salários, também a contradição que os projetos desenvolvimentistas provocavam na cidade. Em uma visão

⁸⁹ KUBITSCHKE, Juscelino. **“50 anos em 5: Meu caminho para Brasília”**. Bloch Editores SA.

⁹⁰ “No Vau e imediações: Greve de motoristas: aumento de preços e combustíveis”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 21/09/58, p. 1.

mais ampla, percebemos que o que ocorria em Uberlândia revelava as ocorrências nacionais, visto que pipocavam manifestações por todo o país.

No ano anterior a essa greve de 58 em Uberlândia, deflagrou-se uma em São Paulo, a cidade que abrigava o maior centro industrial do país, a greve dos 400 mil, movimento de grande intensidade que mobilizou um grande contingente da classe operária.

Paulo Fontes, ao analisar a greve dos 400 mil, procura desconstruir uma imagem formada nesse período do governo de Juscelino Kubitschek, caracterizado como “desenvolvimentista”, e que o discurso fazia parecer um “oasis de paz social”, ou seja, as lutas sociais eram ocultadas para dar a impressão de que a sociedade vivia em constante harmonia. Dessa forma, o autor procura mostrar que greves, como a dos 400 mil em São Paulo, trataram de mostrar as contradições desse discurso, pois transformaram os “anos dourados” em um cenário marcado pela rebeldia.⁹¹

A grande adesão dos trabalhadores mostrava comunhão com as idéias do sindicato, que combatia as desigualdades sociais e a exploração a que era submetida a classe operária, o que vinha ao encontro da realidade vivida pelos trabalhadores, e por isso, acordes com o discurso.

O clima de tensões sociais, tanto a nível nacional quanto local, deixava as lideranças alarmadas com a expectativa de que a qualquer momento pudesse eclodir uma greve geral. Mas, ainda assim, em 1959 foi elaborado um plano pelos técnicos do BNDE (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico), que buscava implementar, em um primeiro momento, uma “transição e reajustamento” monetário do país e, para o ano de 1960, a “estabilização” da moeda. Esse plano resultou em aumento de impostos, justamente em um momento crítico de inflação. A resposta a isso foram ondas de manifestações inclusive de donas-de-casa. Nesse contexto é que surgiram os “quebra-quebras”.⁹²

Logo no início do ano de 59, mais precisamente em 19 de janeiro, foi deflagrado, em Uberlândia, um movimento que teve início com protestos contra a alta no preço dos ingressos dos cinemas e que desencadeou na depredação e destruição dos quatro cinemas da cidade (Cine Éden, Cine Regente, Cine Teatro Uberlândia e Cine Paratodos).

⁹¹ FONTES, Paulo. “Centenas de estopins acessos ao mesmo tempo – a greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957)”. In.: FORTES, Alexandre [et.al]. **Na luta por direitos – Estudos Recentes em História Social do Trabalho**. Campinas, SP. Editora da Unicamp, 1999.

⁹² KUBITSCHKEK, Juscelino. Op. Cit.

A manifestação se estendeu para o dia seguinte, porém, com objetivos já ampliados, direcionados para o desagravo com o alto custo de vida. Nesse sentido, os alvos foram o armazém Caparelli e a Indústria de Cereais Messias Pedreiro, locais onde a multidão efetuou saques de mercadorias e alimentos, deixando para trás um rastro de destruição que se configurava na transmissão de uma mensagem: a luta por sobrevivência.

Os movimentos populares nem sempre ocorrem de forma organizada, com o apoio dos sindicatos, às vezes eles afloram espontaneamente diante de uma situação de descontentamento que abarca uma determinada parcela da sociedade. É o caso dos quebra-quebras, ocorridos em diversas cidades do Brasil, por motivos variados como: aumento do preço das passagens de ônibus, metrô ou bondes; alto custo de determinados alimentos da cesta básica; ou como, no caso de Uberlândia, aumento no preço dos ingressos dos cinemas.

Os quebra-quebras ocorrem num momento de explosão popular, quando pessoas diferenciadas se reúnem na manifestação sem nenhuma pauta aparente de reivindicação, pretendendo, com a ação, mostrar ao poder público o descontentamento com algum aspecto da vida cotidiana. As greves, ao contrário, caracterizam-se pelo esgotamento de uma situação pré-explicita em que os manifestantes, geralmente participantes de uma determinada categoria, se organizam em prol de reivindicações, sejam elas de caráter econômico ou trabalhista, na busca de seus direitos. As greves são seguidas ou não de paralisações das atividades.

No caso dos motoristas, todas as greves tiveram essa característica peculiar, pois a paralisação era a melhor arma utilizada para sensibilizar os grupos dominantes e conseguir seus direitos.

Os movimentos sociais estão em evidência até meados de 1963, pois, com o golpe de 64, segue-se um período de intensas perseguições e repressão a toda e qualquer forma de manifestação contrária ao governo militar.

Neste ano de 63, ocorre em Uberlândia uma outra greve dos motoristas transportadores de gasolina, reivindicando o cumprimento do aumento autorizado pelo CNP em 34%, contra os 19% propostos pelas companhias Shell e Esso. A greve teve duração de 01 semana e foi a última do setor dos transportes registrada na cidade antes do período militar.

Em nível nacional, a greve dos 700 mil em São Paulo, neste mesmo ano, partida dos metalúrgicos, representou uma das maiores manifestações no interior do movimento operário, e foi também um marco divisor entre uma fase de grande agitação dos trabalhadores, seguido de seu total refluxo durante o regime militar.

2.3 - Imagens e relatos das greves rodoviárias: história oral e fotografia

O setor dos transportes, dentro do período delimitado para esse trabalho (1948-1964), foi o recordista em quantidade de greves, seguidas de paralisações. Foram no total de 08 (oito) greves com reivindicações diversas e duração variável entre 02 a 03 dias ou até 03 semanas, como a de 1955, tida como a mais longa.

No tópico anterior buscamos mostrar como a imprensa e a documentação oficial (Atas da Câmara Municipal de Uberlândia, da ACIUB e da APCVRU), retrataram esses movimentos. Porém, aqui se faz necessário dar voz àqueles envolvidos nessas manifestações. Mesmo como não participantes ativos, mas que, por serem motoristas, partilharam de todas as mazelas da profissão que foram alvo das reivindicações dos grevistas, como também das melhorias conseguidas através das “vitórias” dos movimentos.

Nesse sentido, buscamos através dos depoimentos, perceber qual o significado desses movimentos para essas pessoas e como isso ficou guardado em suas memórias, cientes, é claro, de que a memória individual não é “pura”, ela se mescla a elementos da coletividade através de leituras, do que se ouviu dizer, ou mesmo através de conversas informais com outras pessoas, o que é uma prática comum no cotidiano, por isso, dizemos que a memória individual possui seu suporte no social. Essa memória fala do passado a partir do hoje: portanto, é a partir de suas trajetórias que os depoentes relembram o que aconteceu e quais fatos têm maior significado para eles.

A imprensa uberlandense, desempenhando o seu papel de formadora de opinião era também responsável pela construção ideológica. Nesse sentido, ela retratou os movimentos grevistas na perspectiva de construir uma idéia coletiva sobre eles. Diante disso nos perguntamos: até que ponto essas construções influenciaram na memória dos depoentes?

Fiorin, realizando uma análise marxista acerca da ideologia, percebe que esta constitui um conjunto de idéias e representações que de certa forma explicam “a ordem social, as condições de vida do homem e as relações que ele mantém com os outros homens”. Ao mesmo tempo em que se constitui pela realidade, pois possui um fundamento, ela oculta a essência e forma uma “falsa consciência”, no sentido de inversão da realidade.⁹³ Dessa forma, a ideologia consegue inibir as memórias individuais.

O trato do historiador com a fonte oral deve ser o mesmo que ele mantém com outras fontes documentais: o objetivo não é procurar através dos relatos uma verdade absoluta sobre o passado, mesmo porque esta é algo inatingível para o historiador. A verdade sobre o passado ficou no passado. À luz do presente, ela se faz carregada de novos elementos e concepções e aparece de forma reelaborada.

A utilização dessa metodologia exige, porém, alguns cuidados, o primeiro deles é admiti-la como fonte, e como tal, transforma-se em documentos passíveis de investigações e reflexões; deve também ser encarada como uma representação do passado; e enfim, admitir que os depoimentos transmitem memórias seletivas e constantemente mutáveis.

Portelli⁹⁴ nos indica uma forma de utilização da fonte oral, concebida enquanto um texto produzido de forma peculiar pelo historiador: “(...) *a história oral se inicia na oralidade do narrador, mas é encaminhada (e concluída) em direção ao texto escrito do historiador (...)*”.⁹⁵

O historiador ao fazer uso dessa fonte, e construir seu texto, está realizando uma conexão entre “a palavra oral e a escrita”. Nessa perspectiva é que Portelli a define como “gênero de discurso” na medida em que cada uma fala para a outra sobre o passado, permitindo uma produção específica, representativa de um determinado fato ou momento histórico. A especificidade desse texto se converte em um alerta para o historiador: “(...) *a tarefa do historiador “oral” é escrever de tal modo que os leitores constantemente relembrem as origens orais do texto que estão lendo*”.⁹⁶

⁹³ FIORIN, José Luiz. **Linguagem e Ideologia**. São Paulo: Editora Ática, 1990, p. 28.

⁹⁴ PORTELLI, Alessandro. “História oral como gênero”. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Graduated em História da PUC/SP. São Paulo: EDUC,(22), p. 9-36, jun. 2001.

⁹⁵ Idem, p. 13

⁹⁶ Idem, ibem.

Cientes do seu caráter representativo, esse texto deve ser utilizado como indicador de um caminho de construção do conhecimento, trilhado a partir da narrativa oral. Dessa forma, a utilização dessa metodologia, neste trabalho, não procura saber “o que” aconteceu, mas o “porque” da ocorrência das greves e o “como” os movimentos foram percebidos por cada depoente, portando, percepções diferenciadas.

A fonte oral é *“por sua natureza peculiar, marcada por um processo de diálogo entre duas pessoas, por meio do qual se produzem versões únicas da realidade social”*,⁹⁷ apesar de estarmos cientes de que os indivíduos não estão isolados, eles fazem parte de uma coletividade. Logo, na história oral, aqui empregada, será respeitado o seu caráter subjetivo e respeitado o seu valor enquanto fonte histórica.

Assim como a oral, também a fotografia será vista como uma fonte histórica capaz de instigar análises e levantar hipóteses só possíveis através da observação das imagens. Ambas as fontes foram introduzidas como documento na história a partir da revolução documental, que, com o advento da “Nova História”, deu ao historiador a possibilidade de trabalhar com uma variedade de outros documentos, valorizando-os tanto quanto os escritos.⁹⁸ Diante disso, extrapolando o caráter ilustrativo da fotografia, procuraremos captar no seu conteúdo, elementos significativos, passíveis de uma interpretação crítica.

Mas, captar esses elementos é procurar *“chegar ao que não foi imediatamente revelado pelo olhar fotográfico”*, e isso, segundo Mauad,⁹⁹ converte-se em um desafio para o historiador, à medida que ele terá que executar um papel de detetive na busca dos elementos, e isso significa *“ultrapassar a superfície da mensagem fotográfica e, do mesmo modo que Alice nos espelhos, ver através da imagem”*.¹⁰⁰

A análise de imagens exige do historiador uma linguagem visual. Assim, a utilização dessa metodologia leva-o a uma leitura da fotografia que o fará interrogar, por exemplo, o significado dos elementos ou pessoas em destaque, assim como a posição destes

⁹⁷ KHOURY, Yara Aun. “Narrativas orais na investigação da história social”. In.: **Projeto História**. São Paulo: PUC, 2001, p. 81.

⁹⁸ LE GOFF, Jacques. “Documento/monumento”. In.: **Enciclopédia Einaudi: Memória – História**, V.1, Porto: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1985, p.103/104.

⁹⁹ MAUAD, Ana Maria. “Através da Imagem: Fotografia e História – Interfaces. In.: **Revista Tempo**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, v. 1 (2), 1996, p.80.

¹⁰⁰ Idem, p.80.

na foto, o porquê da escolha do ângulo pelo fotógrafo e o discurso que se pretende transmitir através dela.

A fotografia cria uma ilusão do real, pois, quando o fotógrafo congela uma cena, a pessoa que observa, considera-a como uma prova da realidade. Nesse sentido, Carvalho assevera que a partir “*do momento que apreendemos mentalmente uma imagem ou cena, ela já não corresponde à realidade, mas a uma realidade decodificada pelo nosso olhar e processada por nosso intelecto*”.¹⁰¹ Mas, pelo fato de a fotografia causar ao observador um certo saudosismo, cria uma ilusão de retorno ao passado e o desejo de querer retê-lo “como uma referência à sua existência”, e por isso relacionada à realidade.

Mauad desperta para esse cuidado no uso da fotografia, designando-a como uma elaboração daquilo que se viveu, pois, o observador, de posse de uma fotografia, realiza uma leitura já reelaborada de seu passado. Porém, esquece-se que o fotógrafo delimitou aquela cena, dando a ela um determinado ângulo e foco, de acordo com o seu interesse.

Mas, esta delimitação do fotógrafo não significa também que ao ser analisada pelo historiador, lhe será dado o mesmo olhar de quem a captou, pois sua utilização poderá ser feita por vários olhares, ou seja, “*um assunto retratado em determinado momento como o principal da imagem pode se tornar secundário posteriormente, ou até mesmo perder sua referência iconográfica(...)*”.¹⁰²

Parafraseando Boris Kossoy, Carrijo¹⁰³ nos incita a perceber que a técnica da fotografia esconde uma certa magia, pois ao mesmo tempo em que ela mostra um conteúdo visível, representado pela imagem que está ali congelada no documento, por outro lado ela oculta algo que não pode ser visto pelas imagens:

“(...) O conteúdo particular que resultou na materialização da fotografia, a história do momento daqueles personagens que vemos representados, enfim, a vida do modelo referente a sua realidade interior (...) não deixa marcas na chapa fotossensível, não pode ser revelada pela química fotográfica, nem tampouco

¹⁰¹ CARVALHO, Telma Campanha de. **Fotografia e cidade: São Paulo da década de 1930**. São Paulo: PUC, 1999 – Dissertação mestrado.

¹⁰² MAUAD, Ana Maria. Op. Cit., p. 13.

¹⁰³ KOSSOY, Boris. Fotografia e memória: reconstituição por meio da fotografia. In.: CARRIJO, Gilson Goulart. **Fotografia e a invenção do espaço urbano: Considerações sobre a relação entre estética e política**. Uberlândia: UFU, 2002 -Dissertação mestrado.

*digitalizada pelo scanner, apenas imaginada”.*¹⁰⁴

Diante disso, a fotografia permite que sejamos criativos e de certa forma, inventivos, no sentido de construirmos uma análise da realidade, a partir de uma investigação do documento que nos fornece indícios sobre os pensamentos, as concepções, as ansiedades, enfim sobre a vida daqueles personagens retratados nas imagens.

Nessa perspectiva, a utilização das fotografias, nesse trabalho, procura, além de retratar um momento histórico, também trazer novos elementos para análise, buscando através deles, significados para os movimentos grevistas.

A greve dos motoristas de 1948, como já foi apontado, foi de grande relevância para a categoria, pois ao se aglomerarem na paralisação, tiveram idéia do quanto eram numerosos e como representavam uma força combativa na defesa de seus direitos, mesmo que na prática ilegal para o poder, mas que, para eles, o costume legitimara como legal. Uma das causas da greve foi a proibição de se transportar passageiros nos caminhões sob alegação de representar um risco à vida desses. Mas, para os motoristas esse fato não se justificava, pois o hábito lhes era tão rotineiro, que possuíam segurança o suficiente, para defenderem a permanência do costume, como declara o Sr. José Resende: “(...) *Porque usava muito né. Punha taba na carroceria e levava os passageiros. Depois que eu morava aqui, levei muita gente*”.¹⁰⁵

O transporte de passageiros era uma forma de ganharem um dinheirinho a mais para complementarem o orçamento familiar. Dessa forma, apesar de parecer simples, a reivindicação significava para os motoristas uma alternativa de trabalho.

Diversas pessoas se beneficiavam desse serviço pela praticidade do transporte, não sendo necessário passar pelas burocracias da estação rodoviária, além de ser mais rápido e barato. Por esse motivo, grande parte da população apoiou a reivindicação, inclusive participando ativamente do movimento.

¹⁰⁴ CARRIJO, Gilson Goulart. Op. Cit., P.26.

¹⁰⁵ José Resende Miranda, entrevista em 20/06/02.



* Foto n.º 1 – 1948 - Greve dos motoristas – gestão do prefeito José Fonseca - Coleção “João Quituba”, 1989 – Acervo do CDHIS/UFU.

A foto acima nos mostra o apoio de populares durante a paralisação dos caminhões na Ponte do Vácu. Utilizaram justamente o meio de transporte proibido pelo executivo e consequente causa da greve. Subiram na carroceria de um caminhão e transitaram pelas ruas mostrando suas resistências pela não aceitação às decisões superiores. No ato da foto, trafegam próximo aos caminhões estacionados acenando para os grevistas, demonstrando seu apoio à greve.

A Ponte do Vácu era a principal saída da cidade, pois dava acesso aos Estados de Goiás e Mato Grosso, cujo intercâmbio comercial ocorria de forma intensa entre Uberlândia e diversas cidades desses Estados. Por esse motivo, era o ponto estratégico constante do início das greves, pois entravando-se o trânsito naquele local, era certa a paralisação de todos os veículos que pretendessem chegar ou sair da cidade.

No transcorrer das greves, uma comissão de motoristas juntamente com membros da APCVRU, ficavam encarregados das negociações. Se essas durassem semanas, os grevistas ficavam paralisados por todo esse tempo. Aproveitavam então o momento e faziam dos locais de paralisação um local de sociabilidade. Percebiam-se grupinhos de

peessoas conversando e se relacionando. As esposas compareciam também aos locais para saberem notícias de seus maridos e trazer-lhes lanches. O local, então, se tornava um ambiente descontraído onde a amizade e o companheirismo sobressaíam-se, fazendo-os esquecer, por algum tempo, de que estavam ali se manifestando por algum direito.



** Foto n.º 2 – 1948 – Greve dos motoristas – gestão do prefeito José Fonseca – Coleção “João Quituba”, 1989 – Acervo do CDHIS/UFU.

Isso, porém, não ocorria em todos os momentos das greves, pois nem todos os movimentos foram pacíficos. Tinham também os momentos de tensão quando da presença policial. Mesmo com ausência de confronto físico entre esta e os grevistas, sua presença já indicava a imposição da ordem, principalmente por estarem armados, ameaçando com a possibilidade de disparos.

A presença policial era percebida na maioria das greves. Segundo o Sr. José Therezinho, “*geralmente, em quase todas elas há. Da Polícia Militar, do Exército, interfere sim (...)*”.

A polícia nos locais da paralisação dava um sentido de confrontação ideológica, fazendo com que os motoristas se recriminassem por estarem praticando um ato visto como ilegal. Ela tinha o poder de inibir os ânimos. Diante dela, as pessoas ficavam constrangidas a mudar de assunto e dispersar-se dos grupos, dando a impressão de ordem e disciplina: *“(...) Eu lembro uma vez teve uma greve, foi paralisado aqui (...) teve uma greve dos motoristas, e ela foi acabada com ... entrou o pessoal do Exército, foi lá e mandô que a turma saísse da estrada”*.¹⁰⁶

Essa ação arbitrária de “mandar sair da estrada” era percebida pelo Sr. José Resende como uma ordem a ser cumprida, como se, terminar a paralisação naquele local, significasse acabar com a greve. Mas, a paralisação dos veículos, para os grevistas, era a mais eficaz forma de pressão e capaz de agilizar as negociações a seu favor, e, por isso, imprescindíveis nas greves. Primeiro porque impediam o tráfego causando tumulto e confusão no trânsito e, por estarem carregados, as mercadorias que deveriam estar a caminho do destino, ficavam paradas, provocando prejuízo na economia.

Estes eram fatores suficientemente importantes para pressionarem os responsáveis pela resolução dos problemas que estavam sendo causa da greve, e, o simples fato da segurança pública ordenar a retirada do local, não era suficiente para arrefecer o movimento. Nesses casos, os grevistas utilizavam-se de estratégias para continuarem o movimento.

Mesmo que se sujeitassem naquele momento às ordens do Exército ou da Polícia Militar, paravam em outro local ou mesmo movimentavam-se até que a polícia saísse e retornavam em seguida, ou ainda dispersavam-se, parando em diferentes lugares dentro ou fora da cidade. Mas o fato é que mostravam resistência em acatar as ordens, não faziam as entregas e as transações comerciais não eram efetuadas.

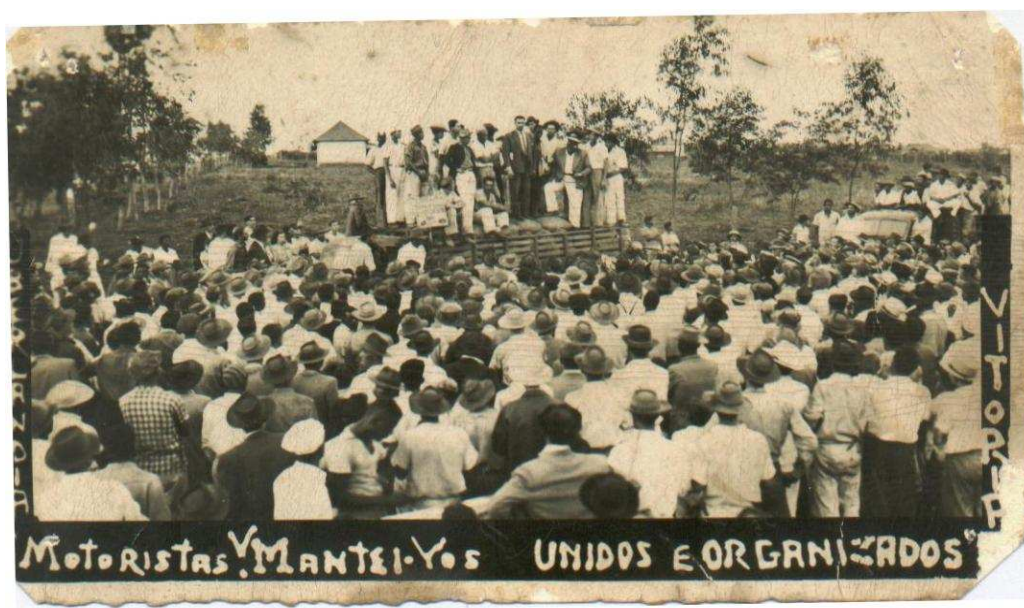
¹⁰⁶ Sr. José Resende Miranda, entrevista em 20/06/02.



***Foto n.º 3 – 1948 - Greve dos motoristas – gestão do prefeito José Fonseca – Coleção “João Quituba”, 1989 – Acervo do CDHIS/UFU.

Em 1948, a avenida Afonso Pena, a principal via da cidade, foi totalmente interrompida pela paralisação dos grevistas. Escolheram um ponto de grande movimentação, bem no coração da cidade, como forma de explicitar, a toda a população, as insatisfações com suas condições de trabalho e vida.

Os locais de paralisação eram também utilizados para a realização de assembléias, onde se discutiam suas estratégias e ações durante a greve. A comissão dava os posicionamentos das negociações, deixando os motoristas sempre informados do que estava acontecendo, também eram ouvidos os questionamentos e sugestões dos grevistas.



**** Foto n.º 4 – 1948 – Greve dos motoristas – gestão do prefeito José Fonseca – Coleção “João Quituba”, 1989 – Acervo do CDHIS/UFU.

Pelo fato das greves conseguirem grande adesão dos trabalhadores da categoria, geralmente durante as assembléias contava-se com enorme quantidade de pessoas. Assim, a aglomeração dificultava a transmissão do diálogo. Desse modo, a comissão improvisava um palco através de uma carroceria de caminhão onde subiam e dali discursavam aos demais.

Percebemos na foto a mensagem: “motoristas – mantei-vos unidos e organizados”. Essa expressão era sempre utilizada durante as assembléias, indicando que eles representavam uma força combativa e por isso a necessidade de estarem sempre unidos para conseguirem a vitória. Indicava, assim, o incentivo à luta.

Ao relatarem as greves, os depoentes afirmam ter tido conhecimento dos movimentos, porém, suas memórias mesclam as greves e essas aparecem nos seus relatos como se tivesse ocorrido apenas uma única manifestação. Ao serem indagados a respeito dos motivos que levaram às greves, enumeram reivindicações diversas. Talvez os motivos descritos não correspondiam com a greve relatada, mas as respostas revelam sua ciência de

que os grevistas lutavam por melhorias no trabalho. Isso na realidade revela a correspondência com seus próprios anseios em relação à profissão: “(...) *Eles paravam na estrada reivindicando frete, às vezes algumas leis que saíam pra fazer qualquer modificação nos caminhões, porque o motorista gastava ali do bolso. Então às vezes tinha alguma greve por esse motivo aí (...)*”.¹⁰⁷

Percebe-se também pelas falas, os reflexos da crise econômica que influenciaram na queda dos fretes e aumento dos produtos, pois a carestia de vida não atingiu apenas os gêneros alimentícios, houve também aumento nos setores de serviços, saúde, transportes, vestuário, lazer, etc. Especificamente para o setor dos transportes rodoviários, o motorista presenciou a elevação de taxas e impostos rodoviários, bem como no preço dos combustíveis, pneus, peças, acessórios e serviços de reparo nos veículos:

*“(...) eu tava nunha pirua pequena viajando pra Ituiutaba nessa época, em 53, isso foi em 53 (...) então, sei que viero uma greve, inclusive sumiu uma fotografia minha aqui. Do Váu prá lá né, foi até lá perto do Carmo Moraes. Eu tive que parar com os passageiros lá e ficá esperano resolver essa greve, por causa do aumento de gasolina, de 200 reis passô prá 300 reis esse aumento. Aí então ficô, ficamo o dia interim, saimo de lá de noite já.”*¹⁰⁸

Um outro depoente revela a deterioração dos ganhos como causa das greves:

*“(...) uai, é porque quereno mais frete né? Quereno mais frete porque o frete tava muito ruim. A pouco tempo teve uma greve dessa aí tamém né. Mas quase que num diantô nada.”*¹⁰⁹

Esta última frase dita pelo Sr. José Resende nos faz perceber uma certa indagação em relação à eficácia do recurso da greve utilizado pelos motoristas. Demonstra uma certa desesperança, apesar das tentativas dos motoristas, ao longo de todas essas décadas de estarem sempre lutando por melhores condições. Sua memória faz uma análise do passado com base no presente e reflete se as vitórias das greves realmente trouxeram melhorias, já que os fretes continuam baixos, as estradas, apesar de agora pavimentadas, continuam ruins e os combustíveis, peças e serviços, sempre ganhando alterações nos preços.

¹⁰⁷ Sr. José Therezinho Ferreira, entrevista em 21/05/02.

¹⁰⁸ Sr. Odilon Fernandes da Silva, entrevista em 07/10/02.

¹⁰⁹ Sr. José Resende Miranda, entrevista em 20/06/02.

Os depoimentos dos motoristas revelam que havia na profissão realmente muitas reivindicações a fazer. Apesar de não terem participado ativamente dos movimentos, percebemos em suas falas uma justificativa para o desencadeamento desses, pois vivenciavam todas as dificuldades explícitas pelos movimentos e ansiavam também por melhorias.

Apesar disso, notamos também uma certa reserva por parte deles em estarem falando sobre as greves. Neste momento, percebemos a inserção de elementos da memória oficial mesclados aos da memória individual. A memória oficial tratou de dar às manifestações um teor de passividade e descrevê-las como se fossem totalmente despojadas de caráter político; e ao motorista, a imagem do homem solidário e ordeiro. Assim, cada depoente expõe os fatos de acordo com suas experiências de vida, suas concepções diversas, porém, não há como negar a presença de elementos comuns nos seus relatos. O mesclar desses elementos deixa transparecer que, ao mesmo tempo que os motoristas apoiam a luta por melhorias nas condições de trabalho e de vida, sentem a necessidade de se conservarem enquanto parceiros do ordenamento social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

As condições de vida dos trabalhadores foram fatores de extrema relevância para o desencadeamento das greves no setor rodoviário. A classe trabalhadora, em função das propostas governamentais implantadas no país na fase desenvolvimentista, desde o primeiro governo Vargas, com maior ênfase nos anos 50, já no governo Juscelino Kubitschek, foi sofrendo, na linha de frente, os efeitos das crises geradas por essas políticas, que do ponto de vista social, penalizaram os trabalhadores e suas famílias.

Diante do contexto exposto, foi possível perceber de que maneira os reflexos dessas crises se projetaram em Uberlândia, uma cidade do interior do Estado de Minas Gerais, que abraçou o “slogan” do progresso difundido em toda a nação, e fez dele uma meta a ser concretizada, baseando-se no apoio da população.

A inviabilidade de conciliar os dois termos - Progresso e Crise - se revelou através das contradições que foram se processando ao longo de toda a década de 50 e anos posteriores: salários defasados, aumento nos preços de bens, serviços e mercadorias, inclusive dos gêneros alimentícios, desvalorização da moeda, enfim, elevação do custo de vida e a precariedade das condições de sobrevivência. Estas foram algumas das características que marcaram o período de crises.

Além desses fatos, também uma diversidade de problemas sociais, diagnosticados no interior da cidade, comprometiam a qualidade de vida da população, incitando-a a protestar.

Nesse contexto, o setor dos transportes, reconhecido como peça fundamental na cavalgada para o progresso, porque responsável pelo desenvolvimento comercial que era a base da economia do município, não se intimidou na tarefa de desconstruir uma imagem rotulada para a classe trabalhadora uberlandense, qualificada pela imprensa como “ordeira e pacífica”.

Foram um total de oito as greves dos motoristas durante o período de 1948 a 1964, e estas fizeram do espaço urbano um cenário conflituoso, derrubando a máscara da aparente paz social e escancarando as contradições existentes nessa sociedade.

Procurando perceber os significados das reivindicações do setor rodoviário, as fontes nos indicaram diversas interpretações. A documentação oficial não negou o caráter

contestador da categoria, mas, enquanto parceiros do ordenamento social, ocultaram a capacidade dos movimentos em representar uma possibilidade de promover determinadas mudanças, através de um confronto direto com o poder dominante. Da mesma forma, a imprensa (representada aqui pelos jornais “Correio de Uberlândia” e “O Repórter”), apesar de deixarem explícito os conflitos sociais, trataram de amortecê-los, caracterizando as greves como pacíficas. Os depoimentos nos revelaram trabalhadores ávidos por melhorias nas condições de trabalho e de vida. Viajando na complexidade de suas memórias e considerando a relação passado/presente enquanto indicativo do processo de reelaboração dos fatos históricos, as greves ocupam nelas um misto de “esquecimento e silêncio”. Em relação a esses fatos, as memórias mantiveram-se adormecidas por longo tempo, e, ao evocá-las, transmitem lembranças mescladas às percepções do presente.

É nesse sentido que percebemos o surgimento de um elemento novo que exprime um caráter questionador da representação dessas greves enquanto movimentos vitoriosos. Foram vitórias breves, capazes de satisfazer a ânsia do momento. Mas, será que o trabalhador lutava por satisfações passageiras? As “vitórias” proporcionadas a partir das greves foram capazes de gerar mudanças em suas condições de trabalho?

Apesar de o período delimitado para o trabalho (1948-1964) ter sido o momento de maior movimentação dos motoristas, após o impacto da implantação do regime militar essas greves continuaram a ocorrer. Para os motoristas, a concepção de modernidade e progresso, construída naquele período, veio sendo desmontada através do questionamento sobre as realizações concretas efetuadas pela política desenvolvimentista. Plantou-se a semente do progresso, porém os frutos colhidos se reverteram em crises econômicas e seus reflexos no cotidiano das pessoas. Do progresso prometido, pouco se concretizou, arrefecendo as esperanças, mas reaqueceu o espírito contestador. Esse fato é que move os motoristas a prosseguirem em suas lutas por melhorias.

Ao analisarmos esse período histórico, foram surgindo diversos questionamentos. Isso nos indica que os estudos não se esgotam aqui, ao contrário, nos incita a prosseguir na busca de preencher as lacunas deixadas por este trabalho inicial, na tentativa de encontrar respostas às nossas indagações.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Maria de Fátima Ramos. **“Uberlândia Operária”? – Uma abordagem sobre as relações sociais em Uberlândia – 1950 a 1964**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 1992 (dissertação mestrado).

ARAÚJO, Harley de. **Cemig – a questão da segurança e prevenção dos acidentes de trabalho**. Uberlândia, UFU, 2000 (monografia).

CALVO, Célia Rocha. **“Muitas memórias e histórias de uma cidade: experiências e lembranças de viveres urbanos – Uberlândia 1938-1990”**. São Paulo: PUC, 2001. Tese de doutorado.

CARDOSO, Heloisa Helena Pacheco. **“Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos 50**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998. (tese de doutorado).

_____. “Relações Sociais em Construção: Minas Gerais nos anos 50”. In.: **Varia História**, Revista do Departamento de História – Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte: Departamento de História da Fafich UFMG, n.º 24, 2001.

CARRIJO, Gilson Goulart. **Fotografia e a invenção do espaço urbano: Considerações sobre a relação entre estética e política**. Uberlândia: UFU, 2002 – Dissertação de mestrado.

CARVALHO, Telma Campanha de. **Fotografia e cidade: São Paulo da década de 1930**. São Paulo: PUC, 1999. Dissertação de mestrado.

DANTAS, Sandra Mara. **“Veredas do Progresso em Tons Altissonantes”**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2001. (dissertação de mestrado).

DRAIBE, Sônia. “O segundo governo de Vargas: avanços e resistências”. In.: **Rumos e Metamorfoses: Estado e Industrialização no Brasil: 1930/1960**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

FIORIN, José Luiz. **Linguagem e Ideologia**. São Paulo: Editora Ática S.A. 2ª Ed., 1990.

FONTES, Paulo. “Centenas de estopins acesos ao mesmo tempo – A greve dos 400 mil, Piquetes e a Organização dos Trabalhadores em São Paulo (1957)”. In.: FORTES, Alexandre e outros. **“Na luta por direitos: Estudos recentes em História social do Trabalho”**. Campinas, São Paulo: Editora da Unicamp, 1999.

HOBSBAWN, Eric. “Dentro e fora da história”. In.: **Sobre História**. São Paulo: Companhia das letras, 1998, p.13-21.

_____ “A história de baixo para cima”. In.: **Sobre História**. São Paulo: Companhia das letras, p. 215-231.

KHOURY, Yara Aun. “Narrativas orais na investigação da história social”. In.: **Projeto História**, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História e do Departamento de História. São Paulo: PUC, 2001, p. 79-103.

KUBITSCHEK, Juscelino. 50 anos em 5: Meu caminho para Brasília. Bloch Editores S.A.

LE GOFF, Jacques. “Documento/monumento”. In.: **Enciclopédia Einaudi. Memória-História**, v.1, Porto: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985, p. 95-106.

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. “Crescendo em meio à incerteza: A política econômica do governo JK (1956-60)”. In.: _____ **O Brasil de JK**. Ed. Fundação Getúlio Vargas.

LOPES, Valéria Maria Q. Cavalcante. **Caminhos e Trilhas: Transformações e Apropriações da Cidade de Uberlândia (1950-1980)**. Uberlândia: UFU, 2002. Dissertação de mestrado.

MACHADO, Maria Clara Tomaz. “Uberlândia – Há serpentes no paraíso”. In.: SOLLER, Maria Angélica e Matos. Maria Izilda S. (Orgs.). **A cidade em debate**. São Paulo: Editora Olhos d’água, 1999, pp. 189-190.

MAUAD, Ana Maria. “Através da Imagem: Fotografia e História – Interfaces. In.: **Revista Tempo**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, v. 1 (2), 1996.

MIRANDA, Luciana Lilian de. **“A política de crédito rural nos anos 70: Modernização e mudanças nos agros-nacional, regional e local na abordagem dos jornais de Uberlândia-MG**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 1999 (monografia).

MOISÉS, José Álvaro. “A greve dos 300 mil: Uma conjuntura de crise e de lutas”. In.: **Greve de Massa e Crise Política**. São Paulo: Polis, 1978, p 67-94.

OLIVEIRA, Eliene Dias de. **O quebra-quebra de 1959: Uberlândia – olhares e perspectivas**. Uberlândia: UFU, 2002 (monografia).

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974**. Universidade Federal Fluminense – Niteroi, 2000. Tese de doutorado.

PORTELLI, Alessandro. “História oral como gênero”. In.: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Graduated em História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, (22), P. 9-36, jun. 2001.

RODRIGUES, Jane de Fátima Silva. **“Trabalho, ordem e Progresso: Uma discussão sobre a trajetória da classe trabalhadora uberlandense – O setor de serviços 1924 a 1964** São Paulo: Universidade de São Paulo, 1989. (dissertação de mestrado).

SILVA, Zélia Lopes da. **“A domesticação dos trabalhadores nos anos 30.** São Paulo: Editora marco zero.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Habitação e Produção do Espaço em Uberlândia.** São Paulo: USP, 1988. Dissertação de mestrado.

THOMPSON, E.P..“ Intervalo: a lógica histórica.”. In.: **A miséria da teoria; ou um planetário de erros.** Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p. 47-62.

VIEIRA, M. Do Pilar de A. e outros. “ A imprensa como fonte para a pesquisa histórica”. In.: **Projeto História.** Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. São Paulo: PUC, n.º 3, 1984, p. 47-54.

WOLFE, Joel. “Pai dos pobres ou mãe dos ricos? Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo – 1930/1954”. In.: **Revista Brasileira de História**, 14(27), São Paulo: ANPUH/ Marco Zero, 1994, p. 27-59.

ZICMAN, Renée Barata. “História através da imprensa – Algumas considerações metodológicas”. In.: **Projeto História.** Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. São Paulo: PUC, n.º 4, 1985.

FONTES:

Jornais:

- ♦ Jornal Correio de Uberlândia (1950-1964)
- ♦ Jornal O Repórter (1950-1963)
- ♦ Jornal Diário de Minas - Belo Horizonte (1950-1952)

Atas:

- ♦ Atas da Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia(APCVRU).
- ♦ Atas da Associação Comercial e Industrial de Uberlândia (ACIUB)
- ♦ Atas da Câmara Municipal de Uberlândia

Fotografias:

- ♦ Arquivo de fotos da coleção “João Quituba”, Uberlândia, 1989 – CDHIS (UFU).

Documentos avulsos:

- ♦ Síntese Cronológica de 1958, Presidência da República (Fev/58) – Arquivo Público do DF - Brasília - DF

Fontes orais:

- ♦ Atilio Pimenta, 85 anos, motorista há 45 anos, residente em Uberlândia desde 1946. Trabalhou como pedreiro, em seguida como motorista autônomo, profissão que exerce até hoje. Entrevista realizada em 07/10/02.

- ♦ José Resende Miranda, 73 anos, motorista aposentado, residente em Uberlândia desde 1967. Trabalhou como motorista desde os 10 anos de idade. Entrevista realizada em 20/06/02.

♦ José Therezinho Ferreira, 62 anos, motorista aposentado. Entrevista realizada em 21/05/02.

♦ Maria da Glória Ávila de Miranda, 72 anos, professora aposentada, esposa do Sr. José Resende Miranda.

♦ Odilon Fernandes da Silva, 81 anos, motorista há 58 anos, natural de Uberlândia. Trabalhou como mecânico na Ford, como motorista na Pneus OK, na Prefeitura de Goiânia, como chofer de praça em Uberlândia e como motorista autônomo, profissão que exerce até hoje. Entrevista realizada em 07/10/02.