

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

HUGO CUNHA LIMA

ESTRADAS DE MINAS: O PROTAGONISMO DO CAMINHONEIRO NO
PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE UBERLÂNDIA (1946-1964).

UBERLÂNDIA/MG
JULHO/2017

HUGO CUNHA LIMA

**ESTRADAS DE MINAS: O PROTAGONISMO DO CAMINHONEIRO NO
PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE UBERLÂNDIA (1946-1964).**

Monografia apresentada como exigência parcial para a obtenção
do diploma de Graduação em História pela Universidade Federal
de Uberlândia (UFU).

Aprovada em:
Conceito:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Paulo Roberto de Almeida
Orientador/UFU

Prof. Dr. Sérgio Paulo Morais

Prof. Ms. Anderson A. Gonçalves de Oliveira

UBERLÂNDIA/MG
JULHO/2017

RESUMO

O objetivo deste trabalho divide-se em três análises. A primeira propõe uma reflexão acerca do processo de industrialização brasileira e dos projetos econômicos que foram definidos para o país entre os anos 1946 a 1964, focalizando nos investimentos principalmente no setor dos transportes. Na segunda análise busco compreender como ocorreram estas transformações na cidade de Uberlândia, MG, e quais as mudanças na economia e na estrutura física da cidade, assim como na sociedade. Por fim, pretendo compreender como se constituiu a figura do caminhoneiro diante desse processo de industrialização em Uberlândia, dado o discurso de progresso vigente na época.

PALAVRAS-CHAVE: Industrialização – Uberlândia – Caminhoneiro.

ABSTRACT

The objective of this work is divided into three analyzes. A first proposal for reflection on the process of Brazilian industrialization and economic projects that were defined for the country between 1946 and 1964, focusing on investments in the transport sector. In the second analysis I look for as a generator of transformation in the city of Uberlândia, MG, and what changes in the economy and physical structure of the city, as well as in society. Finally, I intend the period as constituted in the figure of the truck driver of the process of industrialization in Uberlândia, given the discourse of progress in force at the time.

KEY WORDS: Industrialization - Uberlândia - Truck driver.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	1-6
2 Economia, política e desenvolvimento: As transformações brasileiras em meados do século XX	7-13
3 As transformações no interior do Brasil: Uberlândia e suas particularidades de desenvolvimento.....	14-37
4 Considerações finais	38-39
REFERÊNCIAS.....	40-43

1 INTRODUÇÃO

Atualmente no Brasil o transporte rodoviário é o principal meio de deslocamento de pessoas e cargas, sendo um dos setores fundamentais para economia brasileira, porém, marcado por problemas como a precariedade relativa não apenas às péssimas condições das estradas, mas devido à sobrecarga que fora imposta a esta área ao longo dos anos em termos de demanda dados os investimentos mínimos nos setores aquaviário e ferroviário.

Olhando para o atual panorama rodoviário do país, várias questões foram surgindo, sendo duas inspiradoras para a construção desta pesquisa: Apesar de ser uma profissão extremamente desgastante, perigosa e mal remunerada, por que existem tantos caminhoneiros no país e por que existem muitas rodovias e tão poucas ferrovias?

Nesse sentido, propomos investigar o período da expansão industrial no país entre 1946 a 1964 por ser o primeiro momento na história do Brasil em que o setor rodoviário passou a se desenvolver com maior ênfase, além de analisar as transformações ocorridas na cidade de Uberlândia, região do Triângulo Mineiro localizada no estado de Minas Gerais por ter se tornado uma cidade símbolo das características deste processo de expansão industrial. Para tanto, observamos as transições na economia do país neste período, perpassando pelas transformações ocorridas em Uberlândia e salientando a participação do motorista de caminhão neste processo.

A cidade de Uberlândia tornou-se um símbolo da industrialização por englobar o discurso de ordem e progresso propagado pela classe dominante que empregou na cidade seus projetos elitistas em prol da industrialização, formando um plano urbanístico excludente. Consequentemente, tais ações resultaram em uma má distribuição de renda e desigualdade social. Em meados da década de 1980, Uberlândia torna-se uma cidade polo-industrial, sendo a principal responsável pela distribuição de produtos na região do Triângulo Mineiro.

Destarte, o motorista de caminhão, por ser um ofício que se expandiu bastante em decorrência desse intenso investimento na malha rodoviária e que participara desse processo de industrialização diretamente, estando presente nas demais cidades e estados do país, tornou-se um personagem vital na compreensão destas transformações em Uberlândia e na região do Triângulo Mineiro, nos apresentando perspectivas diferentes que corroboram para uma maior compreensão deste período.

A industrialização das cidades brasileiras, a indústria cultural, a mecanização do trabalho e o crescimento dos cursos técnicos, são algumas das bases que potencializaram a necessidade do avanço tanto da malha ferroviária como rodoviária, devido essa necessidade de interligar os produtos industriais aos seus consumidores e potenciais consumidores, expandindo também mais um modo de exploração: a do caminhoneiro.

Nos dias de hoje, nas regiões centro-oeste, norte e nordeste estão localizados os piores trechos trafegáveis do país, com inúmeros buracos, sem acostamento, asfalto e sinalização adequados que prejudicam o escoamento da produção na época da chuva, como no caso dos estados do Mato Grosso e do Pará, um dos principais responsáveis pela produção de cereais e gado de corte e leite.

Aproximadamente cinco mil caminhões estão atolados há cerca de um mês em uma extensão de 50 km da BR-163, no Estado do Pará. Grande parte dos veículos é originário de Mato Grosso e estão carregados de soja. Os caminhoneiros utilizam o trecho para chegar ao Porto de Miritituba, um dos principais locais de escoamento da produção de grãos mato-grossense. Os trabalhadores estão atolados no local por causa das más condições das pistas na rodovia, que não são asfaltadas e viraram lama com as recentes chuvas.¹

Nas regiões sudeste e sul os pedágios causam transtornos a vida dos trabalhadores. Vários trechos foram concedidos aos setores privados para que as manutenções necessárias ocorressem, porém, é um setor fortemente explorado em decorrência do pagamento de taxas que são cobradas em trechos curtos, impactando a vida de quem depende dessas estradas.

Para Jorge Arcanjo da Silva Neto, de Campinas/SP, o preço do pedágio é o vilão do frete, especialmente no Paraná e na BR-277. “O pedágio na BR-277 é muito caro para a condição da estrada. Não tem segurança, o risco de roubo de carga é muito grande. Pelo preço que pagamos teríamos que viajar em uma rodovia duplicada, com mais segurança, mais postos de atendimento”, desabafa Neto. Ele acrescenta que as praças de pedágio teriam que ter chuveiros e local para o carreteiro ou o motorista que trafega de automóveis descansarem. Além disso, pagar pelo eixo erguido é um “roubo”. “Isto só acontece no Paraná”, acentua.²

Em relação à precariedade do setor podemos citar vários problemas, a saber: o descaso com a manutenção das rodovias que sequer foram asfaltadas, muitas de mão dupla e sem

¹ PALMEIRA, Carlos. Atoleiro trava cinco mil caminhões e escoamento da safra de soja. **RDNews**. Disponível em: <<http://www.rdnews.com.br/economia-e-agronegocio/atoleiro-trava-cinco-mil-caminhoes-e-escoamento-da-safra-de-soja-videos/81575>>. Acesso em: 18/07/2017.

² SILVA, Luiz Aparecido da. Pedágio, por quê? **O Carreteiro**. 19/10/2011. Disponível em: <<http://www.ocarreteiro.com.br/revista/pedagio-por-que/>>. Acesso em: 20/06/2017.

acostamento; a imprudência no trânsito, caminhoneiros que dirigem sob efeitos de drogas, a exemplo de medicamentos como o rebite³, uma forma de garantir a entrega dentro do prazo, caminhões e ônibus antigos sem a manutenção adequada, excesso de peso nos veículos, roubos de cargas, os assaltos a ônibus, superfaturamento nas construções/manutenções das estradas, corrupção de policiais que cobram propina nas rodovias entre outros.

Porém, apesar dos problemas citados, o transporte de cargas nas rodovias atende com primazia a elite da sociedade que, desde o período que se iniciou a industrialização do país incentivou este setor, consolidando-o no período da ditadura civil-militar brasileira por ser uma área de ampla exploração, envolvendo desde montadoras de veículos, oficinas mecânicas e postos de combustíveis até os hotéis e restaurantes e toda atividade correlata.

Para os motoristas de ônibus, caminhões e dos que dependem das estradas para sobreviver, as rodovias brasileiras significam buscar seus sonhos em um setor nefasto, perigoso, de forte desigualdade, exploração e competição que, mesmo após cinquenta anos, envolve dificuldades similares aos do início da expansão industrial e do ofício do motorista devido aos poucos avanços eficazes nesta área.

Para realização deste trabalho foram utilizadas como fontes as revistas eletrônicas *RD News* e *O Carreteiro*, recortes de jornais nacionais, locais e fotos da cidade de Uberlândia deste período (1946-1964), um vídeo documentário produzido em 1940 e relatos pessoais de trabalhadores que viveram na cidade e que presenciaram as mudanças ocorridas na mesma no decorrer dos anos. Estas fontes irão embasar toda essa pesquisa realizada em conjunto com o balanço historiográfico de trabalhos que discutem este período.

As revistas eletrônicas *RDNews* e *O Carreteiro* são importantes para iniciar a discussão sobre este tema por abordarem questões atuais referentes as várias dificuldades encontradas pelos caminhoneiros nas estradas do país, seja pelas más condições ou pelo alto valor cobrado nas rodovias pedagiadas.

Seguindo este raciocínio, os jornais *Correio de Uberlândia*, *O Repórter*, *Folha do Triângulo*, *Folha Mineira*, *Jornal dos Motoristas* e o *Gazeta de Notícias* foram essenciais

³ “Com objetivo de dirigir várias horas seguidas, sem descanso, para cumprir prazos predeterminados ou até faturar um extra no final de cada viagem, alguns motoristas de caminhão optam em utilizar o rebite. A substância, chamada de anfetamina, é um estimulante do sistema nervoso central e faz com que o cérebro trabalhe mais depressa e cause nas pessoas a impressão de diminuição da fadiga – já que consegue executar uma atividade qualquer por mais tempo- de menos sono, perda de apetite e de aumento da capacidade física e mental.”. Rebite: confira os efeitos provocados pela substância”. *O Carreteiro*. 18/05/2016. Disponível em: <<http://www.ocarreteiro.com.br/rebite-confira-os-efeitos-provocados-pela-substancia/>>. Acesso em: 20/06/2007.

para esta pesquisa. Os jornais citados acima foram encontrados no site da Biblioteca Nacional através da ferramenta Hemeroteca Digital⁴ e por vias desses documentos foi possível analisar a abordagem e o posicionamento dos jornais referente as três vertentes discutidas neste trabalho.

Acerca da expansão industrial no país foi possível analisar os discursos dos presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek diante do avanço capitalista e quais eram suas promessas e propostas para o povo e para o país. Referente à cidade de Uberlândia e transformações ocorridas foi possível analisar nestes jornais o discurso raso sobre progresso no qual a cidade estava inserida, sendo constantemente exaltada por suas características a favor da industrialização, resultado de um discurso propagado pela classe dominante no período ao qual se beneficiaria dessa expansão industrial, desse crescimento da cidade e dos novos meios de exploração de mão-de-obra.

Sobre a figura do caminhoneiro, por um lado vemos nos jornais a construção de um discurso que associa o motorista de caminhão ao tema do progresso vigente, ressaltando a importância destes profissionais em um setor em pleno crescimento e por moverem fortemente a economia da cidade através do escoamento dos produtos em toda a região. Por outro lado, foi possível analisar também a participação social dos caminhoneiros quando da promoção de várias greves, demonstrando suas insatisfações em relação ao preço do frete, as condições das estradas e do aumento no preço da gasolina.

As fotos de Uberlândia entre 1940 a 1960 foram encontradas no acervo digital do Arquivo Público de Uberlândia, sendo necessário solicitá-las no próprio local. Estas fotos utilizadas nos possibilitaram ampliar a compreensão acerca deste tema, explicitando algumas das transformações ocorridas na cidade em seu plano urbanístico. A partir das fotos também foi possível abordar o traçado da linha férrea que cruzava a cidade, cujos trilhos foram retirados somente na década de 1980. Foram localizadas algumas fotos dos caminhoneiros neste período na cidade, uma delas remetendo a greve realizada em 1948 na antiga estrada da Companhia Mineira de Viação, onde vários caminhoneiros fecharam a estrada reivindicando melhorias.

Dentro dessa relação de fontes, analisamos o vídeo-documentário *Uberlândia: Cidade Menina*, encontrado online no site do Museu Virtual de Uberlândia. Divulgado em 1940, este documentário tem o intuito de propagar uma determinada imagem da cidade, apresentando a

⁴ **Hemeroteca Digital.** Disponível em: < <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. >. Acesso em: 03/07/2017.

nós telespectadores o que seria “um dia de trabalho normal na cidade progresso de Uberlândia”, onde apenas as características positivas da cidade são retratadas. Existe toda uma ideologia e uma série de propósitos por trás deste trabalho aqui problematizados. Em suma, neste documentário fora construída uma imagem da cidade de Uberlândia produzida pela classe dominante local e divulgada para a elite do país.

Além deste conjunto de fontes que sustentam esta pesquisa, utilizamos também quatro relatos pessoais de sujeitos que vivenciaram estas transformações ocorridas no país. Assim sendo, o trabalho do autor Alessandro Portelli, *A filosofia e os fatos*, fora primordial ao ajudar a compreender a complexidade deste tipo de fonte e de que maneira trabalhá-la.

Estes sujeitos sociais colaboraram com pontos de vistas distintos sobre a cidade de Uberlândia e região e sobre o avanço deste mercado rodoviário. Devido à extensão da malha rodoviária, o ofício do motorista de caminhão se expandiu em conjunto, desencadeando também investimentos em empresas que fizeram este intermédio entre o produto industrial e os comércios das cidades, ou seja, as transportadoras de cargas que se ampliam em todo o país.

Três dos quatro relatos orais são de caminhoneiros. Dos três relatos, um é de meu pai, caminhoneiro há mais de trinta anos e natural de Uberlândia, possuindo memórias da cidade desde a sua infância. Os outros dois relatos foram colhidos em um local bastante propício: no pátio de caminhões de uma transportadora da cidade, localizada no bairro industrial⁵. Todos eles têm em comum o fato de terem sido criados em fazendas, em estado de miséria, com pouco acesso a educação e que encontraram neste ofício um novo desafio, uma forma de conhecerem o país e de sustentarem suas famílias.

Em contrapartida, o último relato nos traz uma visão do outro lado da moeda, ou seja, de um gerente de uma grande transportadora do país na época e que nos apresenta uma visão voltada para este processo de expansão do mercado rodoviário, salientando a situação de Uberlândia na década de 1950 em diante em um período onde várias empresas possuíam enormes frotas de caminhões e era difícil um sujeito comprar o próprio caminhão e tornar-se autônomo.

Este trabalho se desenvolve a partir de três questões candentes: o desenvolvimento industrial do país entre 1946 e 1964, as transformações ocorridas na cidade de Uberlândia

⁵ Compreender estas formações dos bairros da cidade e suas localizações “estratégicas” tornou-se pertinente, também sendo investigado e discutido no decorrer deste trabalho.

neste período e a participação do caminhoneiro neste processo. A análise destas questões foi dividida em duas partes em que três principais trabalhos foram fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa.

A primeira análise é destinada a compreender as modificações ocorridas nos cenários da economia, da política e dos planos de desenvolvimento encaminhados para o país que desencadearam uma série de transformações, principalmente a partir da década de 1950. Para tanto, neste primeiro capítulo, tornou-se imprescindível analisar estas estratégias políticas pensadas neste período entre 1946 a 1964.

Estas as políticas econômicas foram analisadas a partir da tese da Dra. Heloisa Helena Pacheco, *Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50*, cujo trabalho propõe apresentar as divergências políticas entre estado e nação acerca do processo de industrialização e como ocorreram estas transformações através de três perspectivas: a do governo, dos empresários e dos trabalhadores.

Na segunda análise presente no segundo capítulo são discutidas as transformações desencadeadas por estes planos políticos econômicos empregados no país a partir das modificações ocorridas na cidade interiorana de Uberlândia, em Minas Gerais, devido as suas particularidades neste processo de desenvolvimento. Partindo da obra da autora Valéria Maria Queiroz, *Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos* é que se tornou possível compreender tamanha dimensão e complexidade do crescimento da cidade de Uberlândia que desde os primórdios está inserida nos projetos da elite presente na cidade.

Como protagonista desse processo de desenvolvimento da malha rodoviária presente em Uberlândia e em todo o país, a figura do caminhoneiro passa a ganhar notoriedade, tornando-se uma nova mão-de-obra a ser explorada. Desta forma, o trabalho da autora Ivani Rosa, *Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: Histórias e memórias de caminhoneiros*, é fundamental neste ponto do trabalho devido a sua metodologia de pesquisa. Diante de tal obra é que conseguimos compreender e relacionar a participação destes trabalhadores no contexto das constantes transformações do país. A autora Ivani Rosa promove uma discussão similar à deste trabalho, porém, com maior ênfase e profundidade na discussão a partir da década de 1960 até o final de 1990, aprofundando nas histórias e experiências dos caminhoneiros, nas transformações que a profissão sofrera na memória social, nos embates dos caminhoneiros em seu cotidiano e na luta e conquista de direitos trabalhistas que tornam um pouco mais justa a troca de sua força de trabalho.

CAPÍTULO I: ECONOMIA, POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO: AS TRANSFORMAÇÕES BRASILEIRAS EM MEADOS DO SÉCULO XX.

Abordamos neste capítulo as transformações socioeconômicas que ocorreram no país. Analisar estas transições é fundamental para compreendermos uma das bases do desenvolvimento da cidade de Uberlândia e da consolidação de mais um modo exploração de mão-de-obra em todo país. Para tanto, utilizamos um balanço de trabalhos que discutem esta conjuntura do país no período entre os anos de 1946 a 1964, fase esta que podemos considerar na história do Brasil como seu primeiro período realmente democrático, com maior participação do povo em relação à política e ao poder do Estado, consequentemente provocando uma série de mudanças na governança do país.

Neste primeiro momento buscamos analisar como estas alternâncias na economia instigaram o desenvolvimento de projetos que visavam estabilizar a inflação e que vislumbraram na industrialização o meio para se contornar os problemas do país. O intuito então é compreender como essas políticas atingiram diretamente a condição de vida dos trabalhadores, criando novas formas de exploração de mão-de-obra, a exemplo do ofício do transportador de carga - terminologia usada na época - que acentua fortemente neste período analisado.

A economia do país entre os anos de 1946 e 1964 sofrera quatro mudanças distintas no decorrer dos anos que, apesar das diferenças dos projetos empregados, tiveram alguns pontos em comum com os governos que assumiam o poder, alguns questionados e até mesmo abandonados. Propostas de combate à inflação, crescimento industrial e construções de estradas são pontos em comum entre todos os governos desta época, principalmente da década de 1950.

A análise dessa situação econômica do país e dos rumos que foram tomados torna-se o primeiro ponto a ser analisado e que consequentemente nos encaminhará para as outras questões a serem desenvolvidas já aqui mencionadas. Com todas estas questões levantadas, inicialmente um panorama referente a estas transições na economia se faz necessário.

Após o fim da ditadura de Getúlio Vargas em 1946, Eurico Gaspar Dutra viria a se tornar o novo presidente e somente em 1948 devido à alta inflação - problema que iria se entender até o início do século XXI no país - seu governo apresentaria uma proposta de ajuste econômico denominado de Plano SALTE.

Em linhas gerais, o Plano SALTE visava cortar gastos com importações e através da emissão de moeda e empréstimos externos centralizar toda essa captação durante um período de cinco anos em investimentos nos setores estatais que sustentavam as condições primordiais para a população, como a saúde, agricultura, os transportes e a energia, propondo assim estabelecer um barateamento no custo de vida e fortalecendo a economia estatal.

Porém, devido a sua efetivação tardia somente em 1950, a necessidade de empréstimos que não foram aprovados para a sua consolidação e por ser um plano contraditório à ideologia pró-aceleração da industrialização, o plano fora abandonado pelo governo seguinte, também de Getúlio Vargas, em 1951. Seu governo enfrentou as duras investidas da elite industrial americana e brasileira, sofrendo represálias, o que culminou na articulação de um golpe elaborado pelos mesmos.

No entanto, os efeitos do Plano não se fizeram sentir. Embora atingisse os setores básicos da infraestrutura – energia e transportes – o SALTE não era, porém, um plano de industrialização que visasse mudar o perfil econômico do país. Os recursos financeiros previstos eram da ordem de Cr\$ 20.000.000.000, sendo a maior parte oriunda de recursos orçamentários (Cr\$ 13.000.000.000). O restante seria proveniente de empréstimos do Banco do Brasil (Cr\$ 2.000.000.000) e das Obrigações do Plano SALTE (Cr\$ 5.000.000.000), títulos públicos resgatáveis em 10 anos a partir de 1954. O governo brasileiro esperava contar com a obtenção de grandes empréstimos a baixo custo junto ao governo dos Estados Unidos, o que não foi viabilizado.”⁶

Se em nível nacional um investimento pensado para a infraestrutura e, conseqüentemente, uma melhor condição de vida da população trabalhadora não foi bem visto no estado de Minas Gerais, na gestão de Milton Campos (1947-1951) já era realidade um plano similar, mas com suas peculiaridades.

O “Plano de Recuperação Econômica e Fomento à Produção” constituía-se em um plano que visava o aprimoramento da infraestrutura, porém, somente de algumas bases como o setor de transportes e de energia, tornando-se extremamente interessante para uma pequena parcela da população. Em suma, o plano da gestão de Milton Campos quando analisado sob uma perspectiva macroeconômica fora bastante interessante, mas apenas para o setor privado do país que estava em formação.

⁶ CARDOSO, Heloisa Helena Pacheco. **Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50**. 1998, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Tese de Doutorado, pp.25-26.

Como um dos grandes problemas a ser enfrentado era a dispersão da economia mineira, o Plano de Recuperação Econômica propunha uma industrialização que tivesse na região central seu pólo irradiador, capaz de promover a união econômica das diversas regiões. A 1ª reunião das “classes produtoras” de Minas Gerais, realizada em agosto de 1947, na sede da Associação Comercial em Belo Horizonte, mostrou a política de aproximação entre o governo e as classes empresariais. O encontro destinou-se a divulgar e discutir o plano.”⁷

Esta relação entre o governo do Estado e os empresários é um dos elementos que fizeram as cidades do Triângulo Mineiro como Uberlândia e Uberaba atraírem os interesses dos industriais, tornando-se assim um modelo a ser aprofundado e ampliado na gestão de Juscelino Kubitschek⁸ tanto em Minas Gerais, quando governador, mas também como presidente do país, respectivamente.

Com a volta de Getúlio Vargas ao poder em 1951 e o abandono do Plano SALTE, o governo Vargas se encontrava na necessidade de combater a inflação, cuja proposta implementada era a de um desenvolvimento industrial acelerado. O governo de Getúlio Vargas entendeu que necessitava montar um plano atrativo para investimentos de capital estrangeiro, mas que não entregasse e enfraquecesse o poderio estatal.

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, constituída no final do governo Dutra e oficializada em 1951 com o objetivo de elaborar projetos e prestar assistência técnica ao reaparelhamento econômico brasileiro, teve papel importante na definição do programa de desenvolvimento industrial do país, voltado para a infra- estrutura. A comissão havia se estabelecido a partir de um acordo entre o governo brasileiro e o norte-americano, à época da gestão Truman. O presidente americano havia demonstrado disposição em financiar programas de desenvolvimento para o Terceiro Mundo e as verbas orçamentárias foram aprovadas através do “Act for International Development”, em junho de 1950.”⁹

Em um trecho do discurso de Getúlio Vargas para a população, reproduzido pelo jornal carioca *Gazeta de Notícias* no dia 01 de janeiro de 1953, Vargas salienta alguns pontos de seu governo, explicitando para a população o mal que afligia o país e prometendo um quadro promissor para a economia nos anos seguintes.

A situação das finanças públicas oferece um quadro animador. Livremo-nos do crônico mal dos *déficits* continuados, causa da anarquia financeira, para atingirmos, ao findar o segundo ano do meu Governo, um saldo de mais de 2 milhões. Durante o ano de 1952 nem um cruzeiro foi emitido pelo Tesouro, que, ainda assim, dispõe de

⁷ CARDOSO, Heloisa Helena Pacheco. **Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50**. 1998, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Tese de Doutorado, p.28.

⁸ Juscelino Kubitschek, fora governador do Estado de Minas Gerais entre janeiro de 1951 até março de 1955 e presidente do país entre janeiro de 1956 até janeiro de 1961.

⁹ CARDOSO, op. cit., p.30.

saldos para iniciar execução orçamentária de 1953. Diminuímos dessa maneira, paulatinamente, a pressão inflacionária com o propósito de dominá-la sem os perigos de uma deflação violenta...Graças às medidas que foram tomadas e ao esforço desenvolvido no segundo semestre do ano que findou a crise está praticamente superada”¹⁰

É importante frisar que nessa última passagem de Getúlio Vargas pela presidência do país, seu governo promoveu uma ampliação da empresa estatal Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), fundada em 1941. Em 1953 ele fundaria o que seria uma das maiores empresas estatais do país: a Petrobrás.

Devido ao suicídio de Getúlio Vargas em 1954, Café Filho, seu vice, assumira a presidência em 1955. Após uma gestão curta, fraca e extremamente conturbada, em 1956 Juscelino Kubitschek chegaria ao poder após as eleições daquele ano.

Diferentemente de seus antecessores, Juscelino Kubitschek traz um projeto de desenvolvimento econômico do país “debaixo do braço”, com propostas que já foram aplicadas e que demonstraram resultados em nível estadual. O objetivo de Juscelino era o de ampliar as medidas que tomara como governador de Minas Gerais no período de 1951 a 1955, as adaptando e reorganizando em nível nacional, marcando seu governo com o slogan “50 anos em 5”. O programa apresentado foi denominado de Plano de Metas.

O objetivo mais geral do planejamento, conforme as próprias palavras de Juscelino Kubitschek ainda em campanha eleitoral era “acelerar o processo de acumulação, aumentando a produtividade dos investimentos existentes e aplicando novos investimentos nas atividades produtivas”. Justifica-se, portanto, assinalar inicialmente a influência global do Programa de Metas na produtividade da economia brasileira, passando-se em seguida, os resultados mais específicos.”¹¹

O plano apresentado por Juscelino consistiu em implementar 30 metas que deveriam ser atingidas até o final de seu mandato. As metas consideradas prioritárias partiam da necessidade de um aprimoramento das bases infra estruturais e englobavam o setor industrial privado para que os crescimentos de ambos ocorressem em conjunto.

As metas de 1 a 5 corresponderiam ao setor de energia, 6 a 12 ao setor de transporte, 13 a 18 a alimentação, 19 a 29 a indústrias de base e somente a meta 30 para a Educação.

¹⁰ São as mais promissoras as perspectivas para 1953. **Gazeta de Notícias**, Rio de Janeiro, 01/01/1953, p.2. Disponível em:<

[¹¹ LAFER, Celso. **JK e o programa de metas \(1956- 1961\): processo de planejamento e sistema político no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002, p.116.](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspxbib=103730_08&pasta=ano%20195&pesq=%E2%80%99CS%C3%A3o%20as%20mais%20promissoras%20as%20perspectivas%20para%201953%E2%80%9D>.”</p></div><div data-bbox=)

O apoio do Estado ao desenvolvimento das indústrias de base era considerado imprescindível: sem ele a iniciativa privada não teria condições de atuar. Siderurgia e ferro-liga, cimento, papel e celulose, indústria química, metais não ferrosos, equipamentos mecânicos e elétricos, incluíam-se entre os setores para os quais foram definidas metas, dentro da proposta de desenvolvimento acelerado que se pretendia atingir em cinco anos; ”¹²

Além dessa intensificação da industrialização durante toda a década de 1950, de forma concomitante ocorrera a ampliação das escolas técnicas voltadas para a profissionalização dos trabalhadores, uma medida que pode ser compreendida como um direcionamento das massas visando a especialização para o aumento da produção. Este projeto foi incentivado principalmente pela elite industrial brasileira com pretensões em explorar a força de trabalho da população de classe baixa, desde a sua adolescência, através de uma ideologia liberal, meritocrática, voltada para o mercado de trabalho, marcando esta década com um forte avanço no processo capitalista no país.

Em 1957, na Semana da Pátria, Juscelino Kubitschek realizou um discurso em uma das sacadas do Palácio do Catete para a população. É possível pensar a sua fala a partir deste lugar devido ao seu significado simbólico em estabelecer o posicionamento de seu governo e de suas medidas adotadas como aquele que soubera negociar com a elite empresarial sem enfraquecer as indústrias de base do país. Neste dia, antes do discurso do presidente, houve manifestações que pediam a manutenção da Petrobrás que contou com a participação de vários alunos ligados a UNE (União Nacional dos Estudantes). Das mãos do presidente do corpo estudantil, Marco Heusi, fora entregue ao presidente um manifesto contendo reivindicações de “*todos os nacionalistas brasileiros*.”¹³ Segue parte do discurso de Juscelino transcrito no jornal Folha Mineira em 21 de setembro de 1957:

O nacionalismo que estão a reclamar os interesses supremos do país têm o objetivo de fazer deste mesmo país uma nação forte, de consciência forte e para que corresponda aos anseios das gerações que nos vierem a suceder. Meu govêrno tem-se empenhado em abrir estradas, atender às reivindicações da lavoura, desempenhando lação cons-constrativa não só no litoral mas por todo território nacional...O petróleo brasileiro será efetivamente nosso. Defenderemos os minerais atômicos que amanhã constituirão a garantia da independência do Brasil. Defenderemos palmo a palmo nosso território...”¹⁴

¹² CARDOSO, Heloisa Helena Pacheco. **Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50**. 1998, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Tese de Doutorado, p.54.

¹³“Só temos um objetivo: construir uma nação forte, independente e ativa”. **Folha Mineira**, Juiz de Fora, 21 set. 1957, p.1. Disponível em: <
<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspxbib=843814&pasta=ano%20195&pesq=Juscelino>>.

¹⁴ Folha Mineira, Op.cit., p.1.

A forma como se desencadeou o processo de industrialização do país neste período se resume a um Estado que auxilia ora os trabalhadores, ora os empresários durante toda a década, o que corroborou para um processo de industrialização que respeitasse minimamente as condições dos trabalhadores devido ao respeito à participação do povo e dos sindicatos que se faziam ouvir através das greves e manifestações, possuindo força para dialogar e se opor ao governo e suas medidas. Porém, essa participação e oposição do povo incomodaram. Em 1954 o país sofrera com uma forte investida das elites e dos militares que eram contra as medidas tomadas pelo governo de Vargas, mas que só conseguiram aplicar o golpe de Estado 10 anos depois.

Foi na primeira metade da década de 1960 que essa oposição novamente atacou os governos dos presidentes Jânio Quadros e João Goulart, assim como do primeiro-ministro Tancredo Neves devido as políticas sociais que pretendiam implementar. De forma sucinta, o governo de Jânio Quadros ficou marcado pela promessa de caçar políticos corruptos, a grande emissão de moeda devido à crise econômica, por reatar a aliança com a União Soviética e pela sua renúncia precoce, cujo mandato durou de 31 de janeiro de 1961 a 25 de agosto de 1961, tornando o ato de sua saída um tanto quanto obscuro.

A propósito da reforma agrária, o presidente Jânio Quadros fez à imprensa as seguintes declarações: “Proclamo aquilo que toda a Nação reconhece: está caduca a estrutura rural brasileira. A reforma agrária já não é, assim, tema de discurso, mas objeto de ação imediata; ação legislativa e ação executiva...A primeira etapa é eliminar o latifúndio e condicionar a posse de terra e a monocultura ao interesse social, inclusive para respeitarmos o imperativo constitucional...Se assim o entender o Grupo de Trabalho presidido pelo eminente senador, e a COFRA (Comissão Federal de Reforma Agrária) transformar-se em lei, terá o máximo apoio do meu governo, cujo compromisso é tentar efetivar uma reforma agrária integral que corresponda às necessidades sociais, econômicas e técnicas do país”.¹⁵

Com a renúncia de Jânio, o então vice-presidente João Goulart, popularmente conhecido com Jango, assume a presidência do país no dia 08 de setembro de 1961. A obra do autor Luiz Alberto Moniz Bandeira compreende exatamente o período em que João Goulart esteve no poder e explora tanto o projeto político social, o qual ele buscou implementar e que priorizava a população de menor renda e os trabalhadores, como também nos apresenta as várias dificuldades encontradas por João Goulart em relação a elite que compunha a oposição.

¹⁵ Proclamo o que toda a Nação reconhece. **O Repórter**, Uberlândia, 25 ago. 1961, p. 4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=138835&pasta=ano%20196&pesq=>>>.

A proposta de seu governo era a Reforma de Bases, que se tornou impossível de realizar pelo enfraquecimento do seu poder presidencial ocasionado pela emenda parlamentarista que levou Tancredo Neves a se tornar o primeiro-ministro do país, tornando o Brasil, pela primeira vez em sua história, parlamentarista.

A tendência nacional-reformista de Goulart, pois, diferia essencialmente do populismo de Quadros, daí as crescentes dificuldades internas e externas com as quais se defrontou, antes e depois de sua ascensão à Presidência da República. A comunidade empresarial, sobretudo o setor estrangeiro, mobilizou-se a fim de o combater e concorreu, decisivamente, para induzir Kennedy, por fim, a antagonizá-lo. As relações do Brasil, onde as lutas de classes se intensificavam, com os EUA, traumatizados pela Revolução Cubana, não podiam senão degenerar-se, em meio de sucessivos problemas que interna e externamente emergiam, conturbando-as e aguçando-lhe as contradições.”¹⁶

Os governos que compreenderam os anos entre 1946 a 1964 acabaram por fomentar a formação do Estado capitalista brasileiro, porém, a situação do país tanto econômica, como social e cultural, infelizmente cai em obscuridade e sai de um processo progressivo de conquistas por parte da classe trabalhadora nos governos do período ditatorial, que tem seu início após o golpe civil-militar em 1964, tomando a força o poder e o mantendo através de medidas reacionárias e antidemocráticas que não promoveram um crescimento ferroviário em conjunto ao rodoviário, definindo assim o traçado atual do país e a dependência de um setor extremamente precário e de ampla exploração.

¹⁶ BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **O governo João Goulart – As lutas sociais no Brasil 1961 – 1964.** Brasília, DF: Revan, 2001, pp. 67-68.

CAPÍTULO II: AS TRANSFORMAÇÕES NO INTERIOR DO BRASIL: UBERLÂNDIA E SUAS PARTICULARIDADES DE DESENVOLVIMENTO.

Neste capítulo serão discutidas as transformações da sociedade brasileira a partir do interior, em especial na cidade de Uberlândia, no Triângulo Mineiro, focando na questão dos transportes e das transformações na vida daqueles que trabalhavam neste setor. Após esta análise referente ao primeiro passo da expansão capitalista no país que resultou no forte investimento em construção de rodovias, várias empresas passaram a explorar o ramo das transportadoras em todo país, um dos motivos para tal crescimento do ofício do caminhoneiro por ser um setor que ganhou notoriedade.

Neste ponto pretendemos analisar algumas questões cruciais que vem à tona como, por exemplo, o discurso predominante na cidade de Uberlândia, as modificações que ocorreram na estrutura da mesma perante o cenário de industrialização no país e como estas mudanças atingiram a classe baixa, os trabalhadores e, em especial, aos caminhoneiros. Desta forma, investigamos o modo de vida dos mesmos através dos relatos dos sujeitos que viveram na cidade neste período. Para isso, usaremos destas questões como tópicos norteadores para que possamos compreender melhor a cidade de Uberlândia e a ampliação do ofício dentro deste processo.

As entrevistas realizadas com alguns caminhoneiros e um gerente de transportadora somados as análises de jornais de época foram cruciais para refletir sobre tais questões. As memórias destes sujeitos sociais nos possibilitaram compreender a cidade de Uberlândia através de diferentes pontos de vista que perpassam desde as modificações na cidade nas décadas de 1950 e 1960 e em seu entorno, como também as peculiaridades do ofício com suas alegrias e tristezas.

Como não é possível voltar ao passado, ao menos podemos interpretá-lo a partir dos relatos enquanto fontes históricas, assim como o registro de memórias. Mas como interpretar fontes abstratas e complexas como os relatos orais e relacioná-las com as fontes documentais? Portelli em sua obra *A filosofia e os fatos* explora a fundo este campo da história oral e das memórias cujo conteúdo das entrevistas realizadas nada mais são do que memórias daquele período. Para ele, as memórias sempre estão em um processo de interpretação e

reinterpretação, tanto por parte do locutor como do ouvinte, ou seja, o mesmo locutor pode contar a mesma história de várias maneiras diferentes, expondo em uma delas mais detalhes que em outra, enquanto o ouvinte entende e transmite “a mesma história” de outro modo, podendo até mesmo distorcê-la.

Recordar e contar já é *interpretar*. A subjetividade, o trabalho através do qual as pessoas constroem e atribuem o significado à própria experiência e à própria identidade, constitui por si mesmo o argumento, o fim mesmo do discurso. Excluir ou exorcizar a subjetividade como se fosse somente uma fastidiosa interferência na objetividade factual do testemunho quer dizer, em última instância, torcer o significado próprio dos fatos narrados.”¹⁷

O autor ao longo da obra apresenta dois conceitos bastante esclarecedores sobre a subjetividade da história oral e como é possível compreendê-la em um determinado contexto histórico. Os dois conceitos apresentados pelo autor são os de ‘representatividade e ‘possibilidades’.

Portanto, a palavra chave aqui é *possibilidade*. No plano textual, a representatividade das fontes orais e das memórias se mede pela capacidade de abrir e delinear o campo das possibilidades expressivas. No plano dos conteúdos, mede-se não tanto pela reconstrução da experiência concreta, mas pelo delinear da esfera subjetiva da experiência imaginável: não tanto o que acontece materialmente com as pessoas, mas o que as pessoas sabem ou imaginam que *possa* suceder. E é o complexo horizonte das possibilidades o que constrói o âmbito de uma subjetividade socialmente compartilhada.”¹⁸

Os relatos adquiridos são revelações íntimas destes indivíduos que através de suas histórias nos apresentam uma gama de possibilidades que compõe um subjetivo social, ou seja, uma memória social que nos ajuda a compreender a conjectura da cidade de Uberlândia neste período proposto.

A história oral e as memórias, pois, não nos oferecem um esquema de experiências comuns, mas sim um campo de possibilidades compartilhadas, reais ou imaginárias. A dificuldade para organizar estas possibilidades em esquemas compreensíveis e rigorosos indica que, a todo o momento, na mente das pessoas se apresentam diferentes destinos possíveis.”¹⁹

A localização de Uberlândia, por ser próxima aos estados de Goiás, Mato Grosso e principalmente de São Paulo, fora fundamental para a escolha da passagem dos trilhos na

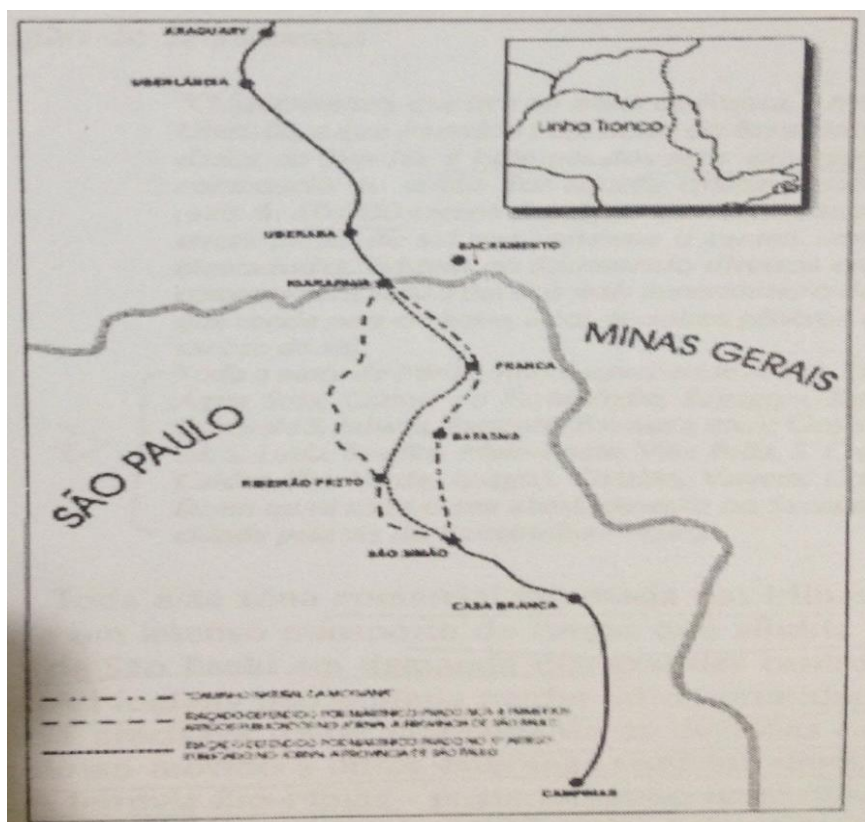
¹⁷ PORTELLI, Alessandro. **A Filosofia e os Fatos – Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais**. Rio de Janeiro, RJ: Tempo, 1996, p. 2.

¹⁸ PORTELLI, op.cit., p. 7.

¹⁹ PORTELLI, op.cit., p.8.

cidade em 1895, sete anos após sua fundação, culminando na dependência da ferrovia para se realizar o comércio em grande escala. As ferrovias contribuíram fortemente para o crescimento econômico do país e da cidade ²⁰no início do século XX. Segue abaixo um mapa referente ao traçado da linha férrea da Mogiana e suas respectivas cidades entre os estados de São Paulo e Minas Gerais.

Mapa 2 - Linha Tronco e principais ramais da Estrada de Ferro Mogiana²¹



Cidades do Triângulo Mineiro como Sacramento, Uberaba, Uberlândia e Araguari dependiam da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro por esta ser a maior empresa ferroviária responsável pelo transporte de passageiros e produtos que chegavam e saíam da região. Sendo assim, a ferrovia movimentava em grande escala a economia da cidade “a todo vapor” de acordo com a demanda. As famílias que moravam na zona rural dependiam dos armazéns da cidade para comprar e vender seus produtos extraídos da terra e da criação de

²⁰ A localização privilegiada de Uberlândia fora um dos fatores que contribuíram para o seu desenvolvimento.

²¹ In: TOSI, Pedro Geraldo, FALEIROS, Rogério Naques. **Nas fronteiras do Capitalismo: a Mogiana e os (des) caminhos da expansão ferroviária**. Artigo. 14.f.Pág. 121. Locus, Revista de História.

Acessado: <https://locus.ufjf.emnuvens.com.br/locus/article/view/2368/1690>

animais. Estes armazéns, por sua vez, necessitavam da ferrovia para exportar e importar produtos, negociando por demandas maiores com as cidades mineiras e paulistas que estavam no caminho dos trilhos da Mogiana, assim como no de poucas estradas de terra da Companhia Mineira de Auto-Viação. Segundo Queiroz

Foi somente com a construção da Ponte Afonso Pena, na divisa de Minas com Goiás, e ainda da abertura de estradas pela Companhia Mineira de Auto-Viação Intermunicipal ligando Uberabinha à Goiás e Mato Grosso através desta ponte, associado às atividades da ferrovia é que se apresentaram as condições ideais para que Uberabinha se tornasse lugar de interligação entre as regiões de norte a sul do país. Portanto, o desenvolvimento de Uberlândia foi possível tendo em vista o tripé ferrovia – rodovia – ponte...”²²

A partir da segunda metade da década de 1940 até a primeira metade da década de 1960, com o investimento na malha rodoviária passa a ocorrer uma divisão no processo de escoamento de toda essa produção tornando-se necessário o investimento em novas ferrovias. Entretanto, as ferrovias entraram em processo de sucateamento no período da ditadura civil-militar que durou 20 anos.

Intrínseco à cidade Uberabinha exista uma “cidade nova” que povoava os documentos e discursos, e todos os esforços das elites se concentraram no sentido de materializá-la. Desta forma, os sonhos foram se constituindo e o espaço urbano se mostrando. Os signos e símbolos do progresso foram se impondo e redefinindo os papéis. A Maria Fumaça, atriz de tão grande performance do início do século, passa a ter cada vez mais uma atuação coadjuvante e, porque não dizer, de figurante na encenação do teatro urbano.”²³

Em 1939 Uberlândia já possuía uma rádio, a Rádio Difusora, que através de seus vários alto-falantes espalhados pela cidade, transmitiam jogos, novelas e as notícias da política brasileira, descontraindo os habitantes ali presentes.

A Rádio Difusora, fundada em 1939 e recebida com festas pela imprensa e pelas autoridades locais, produziu e irradiou programas ao vivo em estúdio, em auditórios, em praças públicas e direto das marquises de sua sede, na avenida Afonso Pena, funcionando sem concorrentes até o início dos anos 1950.”²⁴

²² LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos – memórias, construção e apropriações dos espaços**. Uberlândia, MG: EDUFU, 2010, p.65

²³ LOPES, op.cit., pp. 58-59.

²⁴ DÂNGELO, Newton. **Vozes da cidade – Rádio e Cultura Popular Urbana em Uberlândia MG-1939/1970**. Uberlândia, MG: EDUFU, 2012, p.31.

A propaganda “Uberlândia: Cidade menina”, desenvolvida pelo jornal Correio de Uberlândia em 1940, fora patrocinada pela prefeitura da cidade, o Rotary Club e a Associação Comercial. Estas instituições tinham a determinação de propagar uma certa imagem da cidade, expondo apenas suas qualidades em relação à estrutura e potencial comercial através de imagens, fotos em jornais e vídeos documentários. Fatores como o racismo e a desigualdade social, por exemplo, presentes na cidade nesse período, não foram abordados por se tratar de um documentário que tivera como intuito atrair os olhos de toda a elite política e social presentes em Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro, ou seja, estados próximos, “na linha do trem”, para que pudessem investir na expansão econômica e urbana da cidade.

Desponta o sol sobre as 81 ruas calçadas e 15 avenidas da mais pitoresca cidade do Triângulo Mineiro, Uberlândia vem agora. Ela tem as proporções e o aspecto de uma capital. Índice seguro de um dia de trabalho. A Prefeitura Municipal onde se administra os destinos da cidade menina...”²⁵

É importante refletirmos sobre essa questão da ideologia em torno da produção deste documentário como também dos jornais pois estes buscavam explorar uma visão de cidade modelo, uma cidade progresso, sendo um discurso sempre presente nos jornais e que continuou até a década de 1990. Mas afinal, esse progresso interessava a quem?

Este documentário tornou-se uma fonte primária de suma importância em relação à cidade por ajudar a compreender esta construção ideológica e cultural de “cidade progresso” que fora imposta pela elite uberlandense presente entre os mais variados setores econômicos e cargos políticos, intimamente alinhada aos projetos de forte expansão capitalista no país por meio da industrialização, desencadeando assim as mudanças nas características urbanas - criação dos bairros de elite e dos periféricos - posteriormente obtendo lucros por meio da especulação imobiliária com seu epílogo na transformação da cidade em um polo industrial responsável por abastecer a região do triângulo mineiro, suas cidades e estados vizinhos.

Devido ao processo de “migração” – expulsão – de boa parte da população rural da classe baixa para as cidades, as indústrias que se estabeleceram na cidade conseguiram uma maior exploração da mão de obra neste período. Nesta perspectiva, Rocha salienta

²⁵ Trecho retirado do documentário “**Uberlândia: Cidade Menina**”. Correio de Uberlândia. 1940. 11/06/2014. Disponível em: <<http://www.museuvirtualdeuberlandia.com.br/uberlandia-cidade-menina-registros-da-decada-de-1940/>>. Acesso em: 16/02/2017.

Dessa forma, essas imagens publicitam a cidade de Uberlândia, consagrando os projetos de desenvolvimento do capital industrial, compreendido como saída para os problemas do interior do Brasil. A visão progressista dos que na cidade sustentavam essa tese, se fazia referendada nos investimentos já realizados pela burguesia nascente, que negociava junto aos que defendiam as mesmas premissas de modernização para o país, tendo como foco principal o desenvolvimento das forças produtivas capitalistas que deveriam ser estendidas por meio dos investimentos técnicos, tanto no campo como na cidade.”²⁶

A matéria do jornal *Folha do Triângulo*, de 1960, é uma dentre várias que também apresentam esse discurso de progresso mencionado acima. Quando analisadas, essas matérias apontam um caminho possível de interpretação subentendendo que a cidade está praticamente colocada à venda, sempre em busca de mais empresas que nela possam investir.

Tem mais: Centro Rodoviário é cidade servida por estrada de ferro. Está ligada à Brasília, por rodovia asfaltada. Brevemente – faltam poucos quilômetros – com São Paulo e Rio, por excelente via pavimentada. Intenso é o seu movimento de veículos, principalmente, o de caminhões. Diversas empresas (poderosas) de transportes, estão sediadas em Uberlândia. Operam em todo o país. Grandes armazéns e silos facilitam o movimento de embarque e desembarque de mercadorias. É uma cidade nova: tem 70 anos. Cresce vertical e horizontalmente. Grande é o seu movimento imobiliário. O seu centro comercial já possui imponentes edifícios de mais de 10 andares. O mais alto tem 16.”²⁷

Esta foi a interpretação de progresso que fora propagada na cidade de Uberlândia para um determinado setor da sociedade. Um jogo de cartas marcadas fomentado ainda mais através da expansão rodoviária. Mas apesar de toda essa intenção contida no documentário é possível vislumbrarmos a cidade neste período, nos permitindo compreender parte da sua conjuntura, mesmo que somente através de uma perspectiva elitista. Na década de 1940 a parte central de Uberlândia já apresentava uma estrutura moderna, com abastecimento de água, estações ferroviárias estratégicas, com ponto de pouso para aviões e edifícios nas novas largas avenidas que seguiam para uma “nova cidade” e que estavam nos moldes dos projetos urbanísticos desenvolvidos nas grandes cidades do país. Através do documentário também é possível vislumbrar os vários armazéns, alfaiatarias e sapatarias que compunham o centro da cidade e as poucas estradas de rodagem que existiam até então, todas de terra e em péssimas condições.

²⁶ CALVO, Célia Rocha. **Muitas memórias e histórias de uma cidade: Experiências e lembranças de viveres urbanos. Uberlândia – 1938/1990**. 2001, Programa de Estudos Pós-Graduados em História. PUC- SP, Tese de Doutorado, p. 124.

²⁷ Uberlândia – Cidade Progressista”. *Folha do Triângulo*, Uberlândia, Ano I, Nº 3, jun. 1960, p.6.

As fotografias a seguir são fontes que nos possibilitam compreender essa composição da cidade e algumas das transformações ocorridas na estrutura da mesma entre os anos de 1940 a 1960. Na primeira imagem, abaixo, é possível observarmos o setor central da cidade, com alguns comércios do lado esquerdo e vários automóveis de época estacionados na Avenida Afonso Pena, uma das maiores da cidade, larga e pensada para receber grandes comércios da cidade.



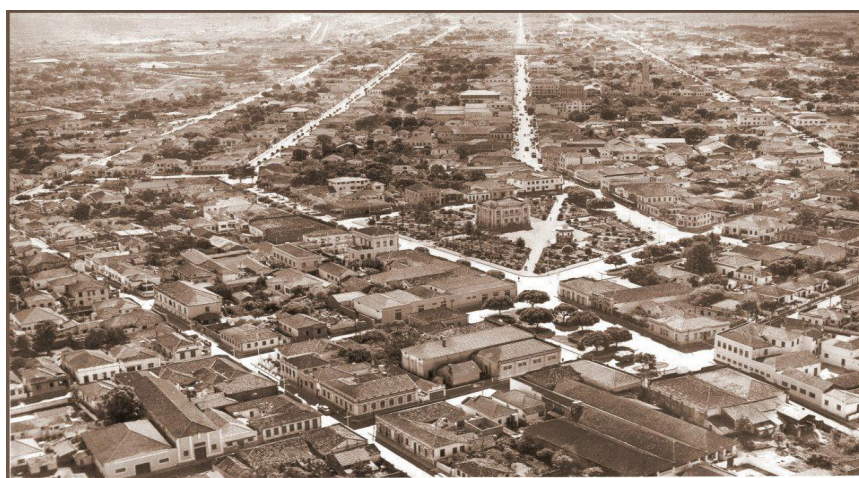
Avenida Afonso Pena – Centro. Fonte: Arquivo Público. Década de 1940.

Ainda no setor central da cidade, em 1940, podemos observar a seguir a Avenida João Pessoa, com características estruturais similares as da Avenida Afonso Pena e que ligam atualmente vários bairros da considerada “cidade nova” ao centro da cidade. São avenidas que desde 1940 já compõe o desenho urbanístico pensado pela elite da época.



Avenida João Pessoa, esquina Avenida Afonso Pena. Fonte: Arquivo Público. Década de 1940.

Abaixo, através de uma foto panorâmica da cidade ainda na década de 1940 é possível observamos o centro da cidade e um contraste na arquitetura urbanística entre o “velho” e o “novo”. Quase no meio da foto estão localizados a praça e o prédio da prefeitura. Ao lado da praça, a extensão das Avenidas João Pessoa e Afonso Pena. Mais abaixo, a “Cidade Velha”, onde se iniciou a cidade, com grandes casarões nas suas ruas estreitas e desorganizadas, setor de localização do amplo comércio e da moradia da elite uberlandense. Acima, a “Cidade Nova”, resultado de um projeto urbanístico elitista, onde fora definido um padrão para os bairros e quarteirões que iriam receber os futuros edifícios que compunham a verticalização da cidade, agora nas ruas e avenidas largas e extensas.



“Cidade Velha” e “Cidade Nova”. Fonte: Arquivo Público. Década de 1940.

Conforme apresentado por Mariano, a transformação de São Pedro de Uberabinha na cidade de Uberlândia e a sua urbanização são resultados de uma ideologia positivista embasada nos ideais de “ordem e progresso”, presentes na cultura das classes dominantes. Uberlândia tornou-se a realidade de um projeto de cidade excludente, “... *uma cidade negócio para os estocadores de terrenos*”²⁸.

Em suma, a cidade fora moldada de acordo com os interesses da elite uberlandense em todo o século XX, acometida por uma série de transformações, principalmente após a década de 1950. No setor central, os novos edifícios construídos passaram a verticalizar a cidade e a acompanhar a arquitetura das grandes capitais do país.

²⁸ MARIANO, Flávia Gabriella Franco. **Nos trilhos de uma urbanidade excludente: Produção do espaço em Uberlândia/MG.**

Disponível em: < https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8642620/pdf_1 >. Revista do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. Unicamp, 2014, p. 183. Acesso em: 18/02/2017.

“[...] estas transformações não atingiram a população residente nos bairros mais afastados da área central, denominados até aquele momento de vilas ou subúrbios. [...] Nesses bairros persistia o problema da falta de água para abastecer a população; as ruas transformavam-se em verdadeiros lamaçais nos tempos de chuva; a iluminação pública era muito precária; os terrenos vazios viravam depósitos de lixo e entulho; o traçado urbano não obedecia a critérios técnicos, assim como a arquitetura de suas habitações...”²⁹

Em relação à economia de Uberlândia e a este período de desenvolvimento, analisamos este processo através de três perspectivas:

- As primeiras bases da economia da cidade;
- O protagonismo do caminhoneiro no processo de industrialização;
- O crescimento do novo mercado industrial e rodoviário.

Até a primeira metade da década de 1950, a grande força da cidade estava na agropecuária com seu mercado voltado ao gado de corte e leite e na produção de cereais como soja, trigo, com destaque para o arroz. Devido à chegada das indústrias e a expansão das rodovias, os setores de logística e transporte que trabalhavam com cargas secas como madeira, ferragens e produtos não perecíveis passaram a se tornar comuns em toda cidade. De acordo com Soares

As primeiras indústrias aqui instaladas eram voltadas para a transformação de produtos agropecuários e se constituíam em unidades de beneficiamento de arroz, “fábrica de banha”, curtumes, fábricas de móveis e calçados, cerâmicas, dentre outras”.³⁰

No ano de 1940, a cidade já apresentava um comércio bastante diversificado, com sua maioria localizada na parte central da cidade. O quadro a seguir apresenta um número de pequenas lojas, fábricas de médio porte e indústrias que já residiam na cidade, apresentando também os números de operários por fábrica.

²⁹ SOARES, 1995, p.130. In. MARIANO, Flávia Gabriella Franco. **Nos trilhos de uma urbanidade excludente: Produção do espaço em Uberlândia/MG**. Artigo mestrado. 23 f. Ciências Sociais – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, p. 183.

³⁰ MESQUITA, Fernando, ANDREZZI, Sylvio. “O início do processo de industrialização em Uberlândia.” Artigo. 19 f. OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.1, n.1, p.124-144, jan.2009. Pág. 131

Tabela 2 – Parque Industrial de Uberlândia em 1940³¹

Espécie	Número de Fábricas	Número de Operários
Curtumes	3	93
Marcenarias	8	210
Serrarias	3	44
Fábrica carroças	2	14
Metalúrgicas	4	75
Art. Flandres	6	15
Oficinas Mecânicas	10	55
Olarias	9	44
Fábrica de sabão	1	3
Panificações	5	28
Pastifícios	4	24
Fábricas de doces	2	62
Máq. Benef. Arroz	8	32
Fáb. Farinha e fubá	3	22
Destilarias	4	25
Fábrica de banha	11	27
Charqueadas	3	137
Sapatarias	18	140
Torrefação de café	8	13
Fáb. Manteiga e queijo	4	18
Alfaiatarias	12	130
Colchoarias	2	5

Fonte: Revista Eletrônica de Geografia.

A partir da década de 1950, na gestão do então prefeito Tubal Vilela que atendeu basicamente somente os interesses da elite uberlandense, a cidade passou a se expandir muito na questão territorial, em lotes particulares que serão especulados posteriormente, se alinhando também economicamente ao processo de industrialização e sendo apontada em algumas situações como a nova capital do país.

Neste ponto, Mariano salienta as seguintes questões:

Entre 1950 e 1953, encontrou-se à frente da Prefeitura Municipal de Uberlândia o empresário do capital imobiliário Tubal Vilela da Silva. A imobiliária Tubal Vilela surgiu justamente deste acúmulo ocorrido nas décadas de 1940 e 1950 e, conforme indica a pesquisa historiográfica de Renato Jales Silva Junior (2006), cresceu nas décadas seguintes a partir do apoio da gestão pública em conceder autorizações para investimento e extração de lucros da produção de áreas urbanas. Ainda que a criação de novos loteamentos tenha aumentado as distâncias, aumentado a demanda e

³¹ MESQUITA, op.cit., p.138.

encarecido a implementação de políticas públicas, observa-se a inexistência de qualquer regulamentação municipal que versasse sobre a adequação da abertura de lotes às necessidades concretas da cidade.”³²

Em 1960 a cidade está entre um dos principais pontos de passagem para a recém-fundada Brasília, tornando-se um dos grandes centros de distribuição de mercadorias tanto para as cidades do Triângulo Mineiro como nos estados com que fazem divisa: Goiás, Mato Grosso e São Paulo, isto devido às novas rodovias que cruzam a cidade e a antiga linha férrea, como podemos ver na imagem abaixo.

Em Uberlândia, os caminhos de ferro que antanho transportaram o sonho do progresso e modernização, atualmente foram transformados em vias expressas de trânsito que fazem circular em sentidos opostos. São “muralhas” contemporâneas que, assim como no passado, continuam delimitando, condicionando e impondo barreiras aos trabalhadores e às classes sociais de menor poder aquisitivo. O alinhamento e sinuosidade de algumas avenidas fazem perceber quais foram os limites urbanos de algumas cidades no passado. A história de uma cidade está narrada em seu formato, na posição e dimensão de suas praças, na sequência ou não de casas e edifícios, na confluência de ruas e avenidas, em palavras e silêncios, sonhos, sensações, desejos, criações, intenções, experiências.”³³

Na parte superior da imagem estão localizados os considerados bairros “nobres”, enquanto na inferior alguns bairros periféricos.



Estação Mogiana: Atual terminal central de ônibus da cidade. Fonte: Arquivo Público. Década de 1960.

³² MARIANO, Flávia Gabriella Franco. **Nos trilhos de uma urbanidade excludente: Produção do espaço em Uberlândia/MG**. Artigo mestrado. 23 f. Ciências Sociais – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, p.185.

³³ LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos – memórias, construção e apropriações dos espaços**. Uberlândia, MG: EDUFU, 2010, p. 74.

Compreender a participação dos caminhoneiros e o crescimento da profissão dentro desse desenvolvimento industrial e rodoviário se faz necessário por ambos estarem intimamente ligados. No ano de 1940 já existia o ofício, como podemos ver na imagem abaixo. A empresa Companhia Mogiana de Transportes que compunha a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro necessitava de motoristas para realizar essa distribuição dos produtos que chegavam pela ferrovia e que abastecia a população urbana e rural.



“Transportadores de cargas” da Companhia Mogiana de Transportes. Fonte: Arquivo Público. Ano: 1941

Vale esclarecer que não pretendo analisar aqui quando surgiu a profissão, mas sim compreender como ocorreu essa expansão do ofício na cidade nesta época e, diante disso, algumas perguntas tornaram-se pertinentes: Qual o papel desempenhado pela mídia neste contexto? Como era/é a prática do ofício? Qual classe social iria compor essa demanda de mão-de-obra iminente? Como estes caminhoneiros eram vistos pela sociedade na época?

Para tanto, a dissertação de mestrado da autora Ivani Rosa “*Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: Histórias e memórias de caminhoneiros*” somado a análise de jornais de época foram fundamentais pensar essas questões. Transportadores de cargas, choferes de caminhão, viajantes, motoristas, carreteiros, caminhoneiros, muitos são os nomes dados para este ofício, embora alguns já tenham caído em desuso com o passar dos anos, mas que são extremamente comuns nos jornais da cidade nas décadas de 1940, 1950 e 1960.

Perdura indelével na lembrança de todos as homenagens tributadas sábado último ao Sr. Iberê Goulart, representante do Ministro João Alberto junto à “Fundação Brasil

Central”... Em nosso número de domingo, oferecemos na íntegra o discurso do Dr. Cleanto Vieira Gonçalves. Em seguida usou da palavra o Sr. Waldermar Silva que, considerava justa aquela homenagem ao Sr. Ibêre Goulart. Que via com prazer reunidos os elementos representativos da classe de transportadores de Cargas que era a vanguarda do progresso, animando a vida comercial de Uberlândia. Exaltou a obra realizada pelos motoristas que jamais fraquejaram no decorrer de inúmeros sacrifícios, lutando denodadamente para vencer sérias dificuldades que enumerou.

34

Outro ponto bastante comum é a noção de progresso a partir do contexto das rodovias, presente nas diversas matérias dos jornais *Correio de Uberlândia*, *O Repórter* e *Folha do Triângulo* ao reconhecerem e atribuírem ao ofício dos transportadores de cargas a responsabilidade pelo progresso da cidade e do país. Com isso é possível observarmos também algumas homenagens, principalmente quando próximo ao dia 25 de julho, data atribuída a São Cristóvão que, na religião católica, representa o padroeiro dos motoristas.

No dia de hoje, 25 de Julho, data de São Cristóvão, e em boa hora escolhida para o dia do MOTORISTA, prestamos aos “Carreteiros” do Brasil e especialmente aos de nossa cidade, as nossas sinceras homenagens, pois eles representam anonimamente, a grandeza de nossa Pátria. Com seus gigantescos veículos, os “carreteiros” realizam a imensa tarefa de espalhar as riquezas por todos os quadrantes do País. À eles, pois, a nossa admiração.³⁵

Porém, após analisar e comparar estes discursos à prática de tal profissão, percebemos na abordagem das matérias desses jornais um discurso hipócrita que omite informações que ajudam a construir ao longo dos anos um falso *status quo* da profissão que apela para o senso comum ao fazer uso da religião. Apesar dos motoristas serem fundamentais para o progresso da cidade e do país, os mesmos não tiveram suas condições de trabalho regulamentadas na época e muito menos respeitadas até nos dias atuais.

Grande massa popular compareceu ao novo edifício do Posto Minas-Goiás Ltda, Avenida Vasconcelos Costa, a fim de assistir à sua inauguração, além de representantes oficiais das grandes companhias do ramo e autoridades do município... Usou da palavra o professor Osvaldo Vieira Gonçalves, em nome da PRC-6. E se referiu ao posto como uma nova estaca do nosso progresso que aqui se planta, e traçou os característicos principais de sua grandeza social e comercial. Em seguida se referiu a Uberlândia, como dessas cidades-chave, que necessitam de comércio e de transporte. Uberlândia disse o orador, tem o seu progresso assentado

³⁴ Ainda as homenagens prestadas ao Sr. Iberê Goulart pelos Transportadores de Cargas. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 10 jul. 1945, p.1.

³⁵ “Carreteiros”. **O Repórter (MG)**, Uberlândia, 25 jul. 1956, p.2.

nos pneumáticos dos caminhões e dos automóveis sendo o esforço conjunto dessa população trabalhista que aqui encontrou ambiente favorável para o seu trabalho...³⁶

Fato é que estes transportadores de carga da época contribuíram para o crescimento da cidade e do país. A discussão na construção social em torno da imagem desses profissionais nesses jornais quando das homenagens realizadas e os predicados atribuídos ao ofício de certo modo tornaram esta profissão respeitável na sociedade, mesmo que isso não se refletisse na remuneração e nas dificuldades no dia a dia. Quando analisamos pela perspectiva das relações de trabalho, na prática, os mesmos não eram realmente valorizados, mas explorados, situação ainda presente nos dias atuais. Esta questão da prática do ofício será abordada mais adiante.

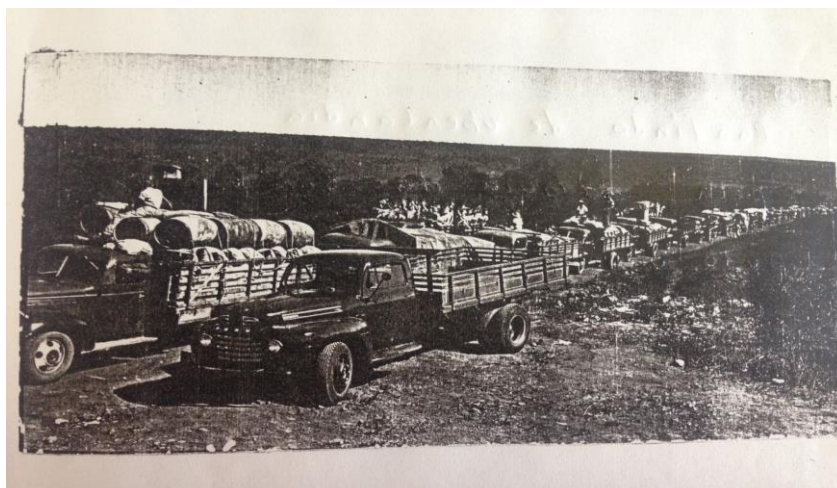
Neste período a categoria constantemente reivindicava melhorias nas condições de trabalho realizando uma série de greves. Com os sindicatos formados principalmente no período pós-ditadura eles conseguiram conquistar alguns direitos trabalhistas embora ainda hoje as relações de trabalho sejam tratadas verbalmente.

Na conformidade do que já divulgámos, continuam em greve todos os transportadores de gasolina, aqui sediados e em número de cinquenta e dois proprietários de carros-tanques. E para nós, situação desagradabilíssima, pois terá reflexo no panorama econômico e financeiro da região, dado o nosso intercâmbio comercial, com São Paulo e Mato Grosso... Em Uberlândia, os grevistas adquiriam, antes da alta, a gasolina pelo preço de Cr\$ 3,56 o litro e hoje, pagam Cr\$ 5,54. Aumento, portanto, de Cr\$ 1,80, por litro. Daí, a razão de ser do pedido de elevação das taxas que, segundo Memorial, pleiteam os transportadores ora em greve, como solução lógica, justa e razoável para o seu caso.³⁷

Em 1948, houve uma grande greve dos caminhoneiros na cidade, na antiga rodovia da Companhia Auto Viação, onde a estrada foi fechada com seus caminhões, como mostrado na imagem abaixo. O ato da realização de greves por parte dos motoristas se tornou corriqueiro durante o período aqui analisado. A seguir, segue a imagem da greve dos caminhoneiros na rodovia da companhia Auto Viação.

³⁶ Uberlândia tem o seu progresso assentado nos pneumáticos dos caminhões e dos automóveis. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 11/05/1952, p.1.

³⁷ Ainda em greve os transportadores de gasolina. **O Repórter (MG)**, Uberlândia, 06/05/1955, p.4.



Rodovia da Companhia Auto Viação. Greve dos caminhoneiros. Fonte: Arquivo Público: Acervo Professor Jerônimo Arantes. Década de 1948.

As principais pautas das greves diziam respeito ao aumento salarial abaixo do preço do combustível e a melhoria das estradas.

Entre o período de 1948 a 1964, ocorreram diversas greves de motoristas do setor dos transportes, entre elas, destacam-se as ocorridas em: maio/1948, em prol do reestabelecimento da venda de gasolina e livre condução de passageiros; abril/1952, pela eliminação do posto de fiscalização localizado em uma das saídas de Uberlândia e suspensão de impostos; maio/1955, pelo aumento do frete; maio/ 1956, revogação da lei 679; abril/ 1957, pela melhoria das condições das estradas e contra a elevação de taxas e impostos; setembro/ 1958, aumento do preço dos fretes; fevereiro/1956, pelo aumento no preço dos fretes; fevereiro/ 1963, pela redução do preço dos combustíveis, em vista do aumento de 34%, autorizado pelo CNP (Conselho Nacional do Petróleo). (ROSA, 2003, p.88). **“Movimentos Sociais no Setor do Transporte: retratos de uma sociedade antagônica – Uberlândia (1948-1964)”**. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, 2003 (Monografia)..”³⁸

Dentre todos os periódicos analisados foi possível encontrar um que trabalhou com um enfoque voltado exclusivamente para os motoristas. O *Jornal dos Motoristas*, encontrado no acervo do professor Jerônimo Arantes no arquivo público da cidade de Uberlândia apresenta diversas informações, o que se torna bastante pertinente por relatar a breve história de um sindicato dos motoristas em Uberlândia.

Essa matéria traz informações sobre o sindicato formado pelos próprios motoristas, expondo algumas de suas conquistas contra o aumento dos preços, por exemplo.

³⁸ ROSA, Ivani. **Movimentos Sociais no Setor do Transporte: retratos de uma sociedade antagônica – Uberlândia (1948-1964)”**. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, 2003 (Monografia).

Foi no longínquo ano de 1924 que se fundou a primeira associação de motoristas e chauffeurs de Uberlândia. Neste período ela se chamava SOCIEDADE DE UNIÃO DE CHAUFFEURS DE UBERLÂNDIA e com este nome funcionou até 1933. Esse período teve poucas conquistas em favor das reivindicações da categoria profissional, não somente o número de associados era pequeno como também havia pouco espírito associativo entre os membros. Em 1936, a Associação se ampliou abraçando outras categorias como a de lavadores, mecânicos e aprendizes e outros veículos de tração, tendo em virtude deste fato, adquirido outro nome ASSOCIAÇÃO DOS CHAUFFEURS, MECANICOS E CLASSES CONEXAS DE UBERLÂNDIA.”³⁹

Por ser dia 25 de julho, o jornal também trazia as já citadas matérias com homenagens a toda a classe com um espaço reservado para homenagear aqueles motoristas que faleceram. O jornal também informava oportunidades de cargas na cidade e na região, com agradecimentos ao setor comercial da cidade.

A ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS DE UBERLÂNDIA, vem agradecer mui profundamente a todo o comércio, ao povo em geral e ainda aos motoristas, pela grandiosa cooperação que encontrou em seu meio, quando dos pedidos de cooperação com finanças para a realização de uma festa, que se efetua hoje, em homenagem ao Motorista, SOLDADO DO PROGRESSO. Assim sendo, o nosso muito obrigado ao povo de Uberlândia.”⁴⁰

Essa edição fora a única encontrada no acervo. Na segunda metade da década de 1950, Uberlândia é marcada por sua expansão econômica e urbana. É importante frisar que ao mesmo tempo em que a cidade ampliou, ampliaram também a exploração de mão-de-obra e a desigualdade social, perceptível neste período através do próprio traçado urbanístico citado anteriormente. A população na cidade aumentou devido a chegada da população residente nas zonas rurais e também aos imigrantes presentes em todo o país.

Durante as décadas aqui analisadas, grande parte da população mineira e uberlandense ainda se encontrava nas fazendas. Com a chegada das indústrias a cidade, somado a venda e concessão de terras a estas indústrias para exploração da mesma ou fixação das empresas, provoca-se um processo de deslocamento para as cidades. Famílias constituídas no setor rural que tinham suas moradias e viviam deste trabalho se veem com esta única opção.

³⁹ Associação dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia, sua existência e seu papel no desenvolvimento do programa Brasil Central. **Jornal dos Motoristas**, Uberlândia, 25/07/1956, p.1.

⁴⁰ A Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia. **Jornal dos Motoristas**, Uberlândia, 25/07/1956, p.2.

Na próxima página segue uma tabela referente as transformações ocorridas a cerca da distribuição desta população. De acordo com a tabela 3, na década de 1940 quase metade da população está presente na zona rural, um quadro regressivo nas décadas seguintes que junto ao processo migratório corrobora para esse no aumento intensivo da população urbana em Uberlândia.

Tabela 3 – Evolução da população por situação de domicílio em Uberlândia e o número total.

41

Ano	Urbana	Rural	Total
1940	22.123	20.056	42.179
1950	35.799	19.185	54.874
1960	71.717	16.565	88.282
1970	111.466	13.240	124.706
1980	231.598	9.363	240.961
1996	431.744	7.242	438.986
2006*	585.719	14.649	600.368

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de MG (1940-1980)

Neste ponto podemos observar um processo desencadeado pela industrialização que é a construção dos bairros periféricos longe das áreas centrais, pois com a chegada dessa população interiorana, de classe baixa, responsável por compor a mão-de-obra que será explorada pelas indústrias ocorre um crescimento populacional em Uberlândia que entra em conflito com os projetos urbanísticos pensados pela elite uberlandense. Esta classe operária não poderia se estabelecer em qualquer ponto da cidade e com isso os bairros periféricos e industriais passaram a se formar para receber essa classe proletária, os mantendo afastados do setor central.

Ao analisarmos as plantas do Plano de Urbanização, elaboradas em 1954, a leitura das Atas da Câmara Municipal, assim como os projetos de lei propostos naqueles anos, observamos que as questões vinculadas às desapropriações para abertura de ruas e avenidas, à construção de muros e passeios, à taxaço de terrenos vagos e à arborização são recorrentes. Percebe-se assim que, as ruas e avenidas, denominadas de “cidade nova”, compreendidas entre a Praça Clarimundo Carneiro e a Estação da

⁴¹ Fonte: De 1940 a 1980: Censo Demográfico de MG – 1940-1950-1960-1970-1980 *apud* SOARES, 1988. De 1996 e 2006: IBGE *apud* BDI Uberlândia. Vol. 1, 2007, p.31.* O ano de 2006 corresponde a uma estimativa. IN: MESQUITA, Fernando; ANDREZZI, Sylvio Luiz. **A indústria e o espaço urbano na cidade de Uberlândia no contexto da desconcentração industrial.**

Mogiana, planejadas no final do século XIX pelo engenheiro inglês James John Mellor, seguiram um projeto urbanístico.”⁴²

O caminhoneiro José Rubens de Lima, natural de Uberlândia, morou até seus 9 anos de idade em uma fazenda localizada no distrito de Martinésia em uma propriedade que fora cedida a seu pai devido seu ofício de trabalhador rural, responsável pelo zelo dos animais, o plantio e a colheita. Apesar de passar toda a infância na roça, quando criança veio à cidade com seu pai nas poucas vezes que necessitava.

A Praça Sérgio Pacheco era o terminal dos trem... hoje desmanchou tudo... aquilo ali era gostoso demais, se andava em volta da praça, tinha vários armazéns, aí tinha o armazém do Carneiro, que tinha o Keds, antigamente era Keds, Kichute, aí eu falava “pai compra um Keds”, pai comprava era Conga”⁴³

Em 1967 o Sr. José Rubens acabara de mudar para a cidade, em um bairro conhecido atualmente como Luizote de Freitas, um dos mais afastados da cidade. De 1968 até 1975, quando se era possível, trabalhava em um posto da cidade onde se localizavam algumas empresas de transportes que possuíam seus próprios caminhões ou que apenas agenciavam as cargas fazendo com que este posto fosse bastante frequentado por caminhoneiros empregados e autônomos.

Em 68 eu limpava caminhão lá no posto Xuá, até 75 eu ia no posto, aí lá eu fiquei conhecendo vários motorista, o dono era... o Nilson, aí o Nilso deu oportunidade o Hélio, o Hélio era motorista, era aquele cara que gostava de fuma, gostava de ir lá em São Paulo e voltava, aí o Hélio passou a ser dono... O Nilso era dono do Expresso Boiadeiro Minas... lá no posto Xuá... lá tinha o escritório do Expresso Barretos, o escritório do Expresso Boiadeiro Minas, do Expresso Boiadeiro Gaiola de Ouro, aí tinha o Expresso Boiadeiro Araguari, era um movimento muito bom, movimento grande, corria muito dinheiro”⁴⁴

É justamente essa classe pobre e sem estudo da zona rural que precisava migrar para as cidades quem vai compor a categoria dos serviços braçais, sendo os novos operários industriais na construção civil: pedreiros, serventes, pintores; no setor rodoviário: frentistas, mecânicos e os motoristas de caminhão. Essas são apenas algumas profissões dentre várias que são bastante exploradas e que pouco remuneravam.

⁴²LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos – memórias, construção e apropriações dos espaços**. Uberlândia, MG: EDUFU, 2010, p. 80.

⁴³ Entrevista realizada em 02/12/2015 com José Rubens de Lima, 57 anos, casado, motorista há aproximadamente 30 anos.

⁴⁴ Entrevista realizada em 02/12/2015 com José Rubens de Lima, 57 anos, casado, motorista há aproximadamente 30 anos.

Sobre a prática, a execução do ofício do caminhoneiro pouco mudou em relação aos nossos dias atuais. Dirigir um veículo carregando uma enorme quantidade de peso e valor na maioria das vezes, sozinho, distante da família, através de estradas precárias, a mercê de acidentes, assaltos, imprevistos mecânicos, sob chuva ou sol, durante dia ou noite, com alimentação irregular e descanso precário são dificuldades ainda comuns na profissão que tiveram poucas mudanças. Uma dessas mudanças refere-se ao avanço tecnológico dos automóveis que atualmente fornecem um maior conforto ao motorista, sendo que os motoristas até os anos 1990 gastavam maior tempo em viagens curtas e maior força e destreza para dirigir aqueles veículos da época.

Em 1995, eu trabalhava pro Celso, ele tinha uns 6 caminhão, roubaram 2... Eu fazia daqui pra São Simão, eu gastava 8, 9 horas de viagem, num 1113, ruim, tudo que se pensa ruim, antigo, direção dura, pneu muito gasto, era muito ruim, lá não tinha um que prestava...Eu não tinha carteira assinada não, era só verbalmente, aí em 96 eu saí... Aí ele fechou a firma, acabou tudo...Nois mexia com terraplanagem, com produto químico, era para banho de asfalto... eu no auge, achando que tava trabalhando com caminhão bão, trabalhei firme, mas o caminhão não prestava não... Saía daqui cedo para chega a noite em São Simão, da o que, 300km, não tinha condições de anda... Hoje eu espero nunca mais entrar num daquele.”⁴⁵

Nas décadas de 1950 a 1970 existia uma “certa mística” que envolvia o ofício e o tornava mais interessante. Algumas destas particularidades do ofício são salientadas por Rosa. Assim como as demais profissões, ser motorista de caminhão tornou-se também uma profissão apaixonante, desejada por muitos, por ser repleta de novas oportunidades e experiências que tornavam este ofício atraente, características estas que estão relacionadas a valores pessoais e morais e a oportunidade de novos conhecimentos que estavam ligados a um sentimento de aventura.

Por ser exaltada nos jornais, a profissão tornou-se bem vista pela sociedade devido à responsabilidade e confiança que era atribuída aos motoristas. Em um tempo de poucas tecnologias era impossível vigiar o caminhoneiro 24 horas sendo eles os responsáveis pelo intermédio entre as mercadorias das indústrias e seus compradores. Além de transportar produtos eles também carregavam valores em espécie.

Sobre o fator do conhecimento na profissão podemos dizer que após o intenso processo de expansão da malha rodoviária várias cidades foram se interligando, e aqueles

⁴⁵Entrevista realizada em 16/06/2017, com José Rubens de Lima, 58 anos, casado, motorista há aproximadamente 30 anos.

caminhoneiros que percorriam curtas distâncias entre cidade e zona rural passaram a frequentar as demais cidades, estados do país, de norte a sul, conhecendo novas cidades, pessoas, culturas e crenças, carregando consigo as notícias destes locais, tornando-se também mais uma fonte de informação em sua cidade natal.

Nesse período, a valorização que o caminhoneiro sentia encontrava espaço na atitude das pessoas, que demonstravam ansiedade pelo retorno daquele que, para eles, era um “campeão”, que, viajando com seu caminhão pelo Brasil, era o portador do que estava acontecendo em outras localidades, já que vivia num tempo em que a televisão e o telefone não era um bem acessível a todos, sendo o rádio o meio de comunicação mais comum, capaz de transmitir notícias.”⁴⁶

Um sentimento de “liberdade” envolvia o ofício, limitada por se tratar de um trabalho da mesma forma que os demais, mas que se refere ao fato de não ser um ofício em único local e de cobranças imediatas de um chefe como no caso de um operário industrial. Muitos sonhavam com a possibilidade da compra de seu próprio veículo, tornando-se autônomos, o que possibilitava ter maior controle sobre o seu próprio horário de trabalho. Estas características passam a atrair os olhos dessa população pobre que possui poucas opções de trabalho em sua vida.

O simples fato de se imaginar livre, trabalhando em local aberto, que as estradas proporcionaram já é um fator de grande relevância para aqueles que não gostam de se sentir presos. Necessariamente, ela não exige um grau de escolaridade elevado, além de proporcionar um outro ponto de grande interesse, o fato de não terem patrões, no caso dos autônomos. A idéia de que não há ninguém para lhes impor ordens, não há normas rígidas a seguir, nem horários regulares, torna o trabalho muito atraente.”⁴⁷

Com a decorrente expansão da malha rodoviária, em Uberlândia começam a surgir várias empresas de cargas denominadas “expressos”, “rodoviários”, que estão se alinhando a este novo modo de exploração. Em Uberlândia neste período se estabeleceram empresas de pequeno e médio porte, que em alguns casos possuíam seus próprios caminhões e funcionários, mas com o foco também voltado para o lucro pelo intermédio de cargas entre as indústrias e fazendas, cujo transporte seria realizado por caminhoneiros autônomos.

⁴⁶ ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos**. 2006, Universidade Federal de Uberlândia. Tese de doutoramento, p.41

⁴⁷ ROSA, Op.cit., p. 43.

Na década de 1950 com o avanço da malha rodoviária, efeito do processo de industrialização, empresas veem em Uberlândia um potencial para torná-la um polo industrial responsável pelo abastecimento das demais cidades do Triângulo Mineiro.

A importação se faz das praças de S. Paulo e Rio, sendo grande parte mercadorias importadas distribuídas por Uberlândia. Uberlândia goza, no momento, desse grande privilégio de ser, no Triângulo, a praça distribuidora e re-exportadora dos artigos de consumo; para isto certamente muito contribuiu a rede rodoviária da antiga Companhia Mineira, encapada e conservada pelo Governo do Estado.”⁴⁸

Através dos depoimentos dos senhores José Rubens, Josino, João Eustáquio e José Carlos torna-se possível compreender uma parte da cidade de Uberlândia e de Minas Gerais nas décadas de 1950 e 1960, cada um com seu enfoque particular. Os três foram criados na zona rural e somente o Sr. José Rubens teve acesso ao ensino formal, até a quarta série.

O Sr. Josino e Sr. João Eustáquio são caminhoneiros nos dias atuais e se recordam de certas características da cidade, de como eram as rodovias e de algumas empresas que se estabeleceram em Uberlândia na década de 1960 com diferentes nichos no mercado rodoviário. São memórias que corroboram para essa compreensão da formação da cidade como polo industrial e ponto obrigatório de passagem que se correlaciona a situação de ambos os entrevistados que não nasceram em Uberlândia, mas que pela prática do ofício a conheceram e transitaram inúmeras vezes até se estabelecerem na cidade.

O Sr. Josino nasceu em Morro do Ferro-MG, morou e trabalhou no sítio do seu pai até os seus 23 anos, idade em que se mudou para a cidade de Olímpia-SP onde tirou sua carteira de habilitação e começou a trabalhar como caminhoneiro.

Bom, eu passava muito aqui fazendo entrega né, bom eu sei que Uberlândia cresceu disparadamente né... tinha muita rodovia, mas muita de terra né... Daqui mesmo para Belo Horizonte eu passei muito na estrada de terra... Empresa so, eu lembro bem que de primeiro tinha muita cerealista né, ali no Tibery era pura cerealista ali, então as vezes eu vinha de Goiás carregado de arroz em casca, né, depois carregava arroz limpo daqui pra Belo Horizonte, isso era muitas vez.”⁴⁹

⁴⁸ BRANDÃO, Carlos Antônio. **Triângulo: capital, comercial, geopolítica e agroindustrial**. 1989, Universidade Federal de Minas Gerais, Dissertação de Mestrado. Pág.106

⁴⁹ Entrevista realizada em 31/01/2017 com Josino Alves Machado, 76 anos, motorista há 54 anos.

O Sr. João Eustáquio vulgo “Tatá”, natural de Romaria-MG, morou na cidade até os seus 9 anos de idade quando mudou para a roça, morando lá até os seus 18 anos de idade quando começou a trabalhar de caminhoneiro. Durante a entrevista lembrou até mesmo do primeiro caminhão em que trabalhou.

Primeiro caminhão eu tinha um S600, Ford a gasolina, 8 cilindro, aí depois eu entrei de empregado, trabalhei 14 ano no Rodoviário Samurai, de empregado, lá eu comprei um caminhão, trabalhei mais uns tempo, fui assaltado, larguei a profissão de caminhão, por 6 meses (risos), 6 mês eu vortei pra estrada de novo e to até hoje... Trabalhei na Supergás Brás, trabalhei na Transporte Estefânio, na Samurai... trabalhei no Alô Brasil, ai comprei esse caminhão hoje e tô aí.⁵⁰

Sobre a cidade, as rodovias e as empresas o Sr. João Eustáquio se lembra do quanto a cidade era menor, das péssimas condições das estradas e de algumas empresas precursoras na cidade em outro tipo de transporte que iria fazer frente às cerealistas já na década de 1960.

Nossa... lembro que a Floriano Peixoto era estrada de paralelepípedo, pedra macaco... trem atravessando a cidade... A cidade nascia memo do fórum pra baixo... Lá era a cidade, pra cima não era cidade não, era mata... aqui em Uberlândia tinha poucas (rodovias)... daqui pra Romaria pra você ir lá, tinha que ir, entrar aqui por, não tinha essa ponte do rio das veia aqui que vai pra Patrocínio, se tinha que entra em Araguari, ai se ia lá em Romaria... chamava chapadão... mas isso tem muitíssimos anos... aí que começou construir muita rodovia, fez a ponte pra ir pra Patrocínio que não tinha... na ponte pau furado lá não subia caminhão, lá pra subir caminhão só arrastado, no trator, aí subia...⁵¹

Quando perguntado sobre as empresas aqui presentes nas décadas de 1950 e 1960...

Eu lembro demais... lembro da Nega Manso, Caçula, TransSerrana, Rodoviário Samurai... tudo transporte carga seca, puxava frete de supermercado, puxava de tudo.⁵²

O denominado “transporte de carga seca” refere-se aos produtos secos e de maior durabilidade, como madeiras, ferragens, materiais de construção, assim como a alimentos

⁵⁰ Entrevista realizada em 31/01/2017 com João Eustáquio Ribeiro, 69 anos, motorista há 51 anos.

⁵¹ Entrevista realizada em 31/01/2017 com João Eustáquio Ribeiro, 69 anos, motorista há 51 anos.

⁵² Entrevista realizada em 31/01/2017 com João Eustáquio Ribeiro, 69 anos, motorista há 51 anos.

industrializados e embalados que podem ser transportados em caixas, paletes e que, neste último caso, eram mercadorias comercializadas nos antigos armazéns e nas famosas vendinhas, que comercializavam de tudo um pouco, desde carne e bebidas até produtos de limpeza, mas que com o processo de industrialização no decorrer dos anos começaram a perder espaço para os já conhecidos supermercados e hipermercados dos nossos tempos atuais, ainda pouco presentes nas cidades pequenas.

Na imagem abaixo podemos ver uma empresa deste ramo e um grupo de caminhoneiros em frente. O galpão da empresa Alô Brasil se localizava em frente ao pátio das locomotivas da Mogiana onde atualmente encontra-se a Praça Sergio Pacheco, demolida há aproximadamente 4 anos.

Fundada em 1962, a empresa inicialmente era uma atacadista no ramo de secos e molhados, atuando posteriormente na década de 1980 também no varejo, através de um supermercado localizado na Avenida Afonso Pena. Os caminhões presentes na foto são da frota da série Mercedes Benz AGL popularmente conhecidos como 1113, veículos que passaram a ser fabricados a partir de 1964 no próprio país.



Caminhoneiros da empresa “Casas Alô Brasil”. Fonte: Arquivo Público. Década de 1960.

O Sr. José Carlos, vulgo “Seu Nobre”, nascido em Jequié, na Bahia, após mudar para várias cidades com sua família foi morar com os avós em 1955 na capital mineira, Belo Horizonte, para dar continuidade aos estudos e por ali se estabeleceu durante um período de sua vida. Começou a trabalhar no mesmo ano nas Casas Pernambucanas como menor aprendiz e em 1957 ingressou na transportadora Minas Goiás, onde permaneceu até 1981. É

um relato diferente dos anteriores por apresentar estes “bastidores” das relações comerciais de uma transportadora da época.

A Minas Goiás chegou a atingir uma frota de mais ou menos 150,160 veículos, mas mesmo assim nós tínhamos a participação de terceiros. Trabalhamos com muitos terceirizados. Nós trabalhávamos com transporte diversos, principalmente a carga seca... supermercados, comércio em geral... E nessa época as rodovias já eram consideráveis, atendimento próprio, muito bom, depois então da entrada do Juscelino, que fez a Belém- Brasília, que fez Belo Horizonte- Brasília, essa malha rodoviária era realmente muito eficiente... Entre as filiais, a Uberlândia, devia ser, entre as filiais, mais ou menos a 3ª ou 4ª colocada, sempre foi uma cidade assim, uma cidade muito próspera... Com essa filial de Uberlândia, então nós desafogamos muito o trabalho da Minas Goiás em Goiânia... Porque Uberlândia ficou com área, absorveu aquela área de Goiânia, até Jataí, até Piracanjuba, até Catalão, Ipameri, então, Uberaba, toda aquela região ficou subordinada a Uberlândia... então nós fazíamos entrega em toda essa região. E eu admiro Uberaba e Uberlândia pela competitividade que as duas tinham na época, não sei se ainda persiste hoje, mas na época era uma competição muito grande”⁵³

O depoimento do Sr. José Carlos, por ser de outro ofício, é um relato mais voltado para as relações comerciais de grande porte entre as transportadoras da região com uma relação mais fria embasada em grandes números e valores, uma experiência de vida tão importante e válida quanto as outras, mas completamente diferente das experiências dos três caminhoneiros entrevistados que viveram nas estradas e enxergavam com mais proximidade as mudanças ocorridas nas cidades e rodovias os hábitos e costumes das pessoas.

No ano de 1964, após o golpe civil-militar, inicia-se o período mais obscuro da história brasileira no século XX, que fizera o país recuar nos aspectos econômicos, sociais e culturais. Grandes empresas europeias e norte-americanas aqui se estabeleceram devido aos subsídios governamentais e as políticas econômicas liberais adotadas, intensificando a exploração de mão-de-obra e de matéria-prima, ampliando o crescimento da malha rodoviária, extremamente atrativa para essas empresas que se tornaram responsáveis pela exploração de uma mão-de-obra que iria manter este setor, através da fabricação dos novos automóveis de pequeno e grande porte, de peças, pneus e da exploração do petróleo.

⁵³ Entrevista realizada em 28/01/2017 com José Carlos Reis Nobre, 78 anos, aposentado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se propôs a compreender quais foram as transformações ocorridas no início do período de industrialização brasileira, refletindo acerca destas mudanças proporcionadas na infraestrutura do país entre as décadas de 1940 a 1960 com ênfase no aspecto rodoviário e no protagonista deste setor, o caminhoneiro. Deste modo, analisar a cidade mineira de Uberlândia dentro deste contexto tornou-se oportuno devido à mesma abarcar todos estes aspectos mencionados acima. Podemos considerar Uberlândia como exemplo do projeto industrial pensado pelas elites para o país e que devido às ferrovias e rodovias tornou-se um centro de distribuição no Triângulo Mineiro, ponto de “parada obrigatória” para os caminhoneiros que percorriam estas estradas de minas.

Neste período, podemos considerar Uberlândia como referência desta ideologia industrial por englobar três características imprescindíveis do processo de industrialização, que na cidade se desenvolveram de forma mais ativa do que em outras: A ideologia positivista, estrutura física da cidade e ações excludentes para a classe baixa.

A ideologia positivista de “Ordem e Progresso” é uma das bases do discurso de industrialização e, em Uberlândia, até o final do século XX nos periódicos pudemos observar o discurso de “Cidade Progresso”, onde era divulgado todo o potencial da cidade para a industrialização, pensado para atrair tais investimentos.

Por ser elaborado de acordo com as intenções da elite presente na cidade, em relação à estrutura fora desenvolvido um projeto para a “Cidade Nova” que definiu os novos traçados das ruas e bairros da cidade, o setor das grandes indústrias, dos operários, o local da nova ferroviária inaugurada em 1960 e das novas rodovias que cortam a cidade, tornando estes novos bairros bem localizados, territórios de ampla especulação imobiliária, locais seletivos para a sociedade que nos encaminha para esta última característica.

O processo de exclusão fora promovido pela industrialização e está intimamente ligado à situação da classe social e a sua manutenção. Para a classe baixa foram estabelecidas as vilas operárias na cidade, próxima das indústrias, longe do setor central, com pouco acesso a educação pública, saúde e cultura e com incentivo a formação em escolas técnicas que

acabaram desenvolvendo este ciclo de fornecer mão-de-obra para as indústrias ou de profissões que pouco estudo exigiam como no caso do motorista de caminhão.

Dentro deste contexto a profissão amplia-se devido a três processos que ocorrem de forma concomitante: A expansão da malha rodoviária, a mídia da época e a própria prática do ofício. Com o investimento em construção e reformas das rodovias brasileiras aumenta-se o comércio entre as cidades, desenvolvendo uma maior distribuição nos demais estados do país até os mais distantes, descentralizando a concentração do transporte até então realizado nas ferrovias e acompanhando a produção e a demanda das novas indústrias brasileiras iniciando o mercado das transportadoras rodoviárias no país.

Simultaneamente a este curso, os jornais tiveram papel fundamental na construção da imagem do caminhoneiro ao associar sua importância e eficiência ao discurso de progresso da cidade. Apesar de se construir uma imagem não condizente a remuneração do caminhoneiro, os jornais contribuíram para uma imagem positiva e atrativa do mesmo na sociedade, mas que passou a se perder no decorrer dos anos.

Além das homenagens presentes nos jornais, outros fatores tornaram-se bastante atrativos para a população de classe baixa, na maioria dos casos criada nas fazendas e conheciam apenas o trabalho no campo. Ser caminhoneiro tornou-se uma profissão bastante diferente das demais, respeitada na sociedade pela sua importância com o progresso e pelas várias possibilidades que englobava: conhecer o país, novas pessoas, culturas e costumes.

Até 1964 o desenvolvimento econômico e social do país, estabelecido em um regime democrático, fora totalmente diferente do pós-1964. Até então a malha rodoviária e a ferroviária cresciam em conjunto, porém, após o golpe civil-militar em 1964, alguns projetos do governo Juscelino foram aproveitados, remodelados, período em que o crescimento no setor rodoviário se intensificou em demasia em decorrência de outras prioridades. A transição para uma economia liberal favoreceu a elite brasileira neste período que investiu no projeto de expansão do setor rodoviário, estabelecendo atualmente no país uma necessidade econômica, em um quadro de difícil modificação e ampliação em novos setores de transporte. Hoje a consolidação deste plano rodoviário é resultado deste período nefasto do país que adotou algumas das medidas desenvolvidas na década de 1950, mas que desenvolveram com maior rapidez o setor privado do país.

FONTES

1 – NARRATIVAS ORAIS:

José Rubens de Lima, 58 anos, casado, natural de Uberlândia, MG, motorista há mais ou menos 30 anos. Morou desde criança em uma roça próxima da cidade. Trabalhou também como motorista de ônibus levando trabalhadores rurais e atualmente trabalha como carreteiro, realizando viagens mais próximas do que fora em outrora. Entrevistas realizadas nos dias 02/12/2015 e 16/06/2017.

José Carlos Reis Nobre (Seu Nobre), 79 anos, casado, natural de Jequié, BA, gerente aposentado. Mudou em 1955 para Belo Horizonte para dar continuidade em seus estudos. Dentre as principais empresas transportadoras que trabalhou, destaca-se, a Minas Goiás, onde ingressou em 1957, transferindo-se posteriormente para a Transporte Goasil e a Rodoviário Goiás respectivamente. Entrevista realizada em 28/01/2017.

João Eustáquio Ribeiro (Tatá), 69 anos, casado, natural de Romaria, MG, morava na cidade, mudou de lá com 9 anos para a roça, onde morou até completar seus 18 anos quando voltou para a cidade pretendendo tirar a carteira de motorista. Na fazenda trabalhou como tratorista, depois como servente de pedreiro na cidade até tirar a carteira e ir trabalhar com caminhão. Entrevista realizada em 31/01/2017

Josino Alves Machado, 76 anos, casado, natural de Morro do Ferro, MG. Mudou várias vezes, morando nas cidades de Divinópolis, Barretos, Olímpia, dentre outras. Quando criança trabalhava no sítio do pai, morava na roça, cuidava da criação e da lavoura. Com 20 anos mudou para cidade. Foi tratorista antes de começar a trabalhar com caminhão. Entrevista realizada em 31/01/2017

2 – PERIÓDICOS:

- ➔ “Ainda as homenagens prestadas ao Sr. Iberê Goulart pelos Transportadores de Cargas”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 10 jul. 1945, pág.1.
- ➔ “Uberlândia tem o seu progresso assentado nos pneumáticos dos caminhões e dos automóveis”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 11 mai. 1952, pág.1.
- ➔ “Ainda em greve os transportadores de gasolina”. **O Repórter (MG)**, Uberlândia, 06 mai. 1955, Pág.4.
- ➔ “Carreteiros”. **O Repórter (MG)**, Uberlândia, 25 jul. 1956, pág.2.

- ➔ “Proclamo o que toda a Nação reconhece”. **O Repórter**, Uberlândia, 25 ago. 1961, pág.4.
- ➔ “Só temos um objetivo: construir uma nação forte, independente e ativa”. **Folha Mineira**, Juiz de Fora, 21 set. 1957, pág.1.
- ➔ “Uberlândia – Cidade Progressista”. **Folha do Triângulo**, Uberlândia, Ano I, Nº 3, jun. 1960, pág.6.
- ➔ “São as mais promissoras as perspectivas para 1953”. **Gazeta de Notícias**, Rio de Janeiro, 01 jan. 1953, pág.2.
- ➔ “Associação dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia, sua existência e seu papel no desenvolvimento do programa Brasil Central”. **Jornal dos Motoristas**, Uberlândia, 25 jul. 1956,

3- Vídeo-Documentário:

“Uberlândia: Cidade Menina”. Correio de Uberlândia. 1940.
<http://www.museuvirtualdeuberlandia.com.br/uberlandia-cidade-menina-registros-da-decada-de-1940/>. Acessado dia 16/02/2017.

4 – SITES:

- ➔ “Pedágio, por quê? ”. **O Carreteiro**.
<http://www.ocarreteiro.com.br/revista/pedagio-por-que/> - Acessado – 20/06/2017.
- ➔ Rebite: confira os efeitos provocados pela substância”. **O Carreteiro**.
<http://www.ocarreteiro.com.br/rebite-confira-os-efeitos-provocados-pela-substancia/> - Acessado dia 20/06/2007.
- ➔ “Atoleiro trava cinco mil caminhões e escoamento da safra de soja”. **RDNews**.
<http://www.rdnews.com.br/economia-e-agronegocio/atoleiro-trava-cinco-mil-caminhoes-e-escoamento-da-safra-de-soja-videos/81575> - Acessado 20/06/2017

REFERÊNCIAS

- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **O governo João Goulart – As lutas sociais no Brasil 1961 – 1964**. Brasília, DF: Revan, 2001.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. **Triângulo: capital, comercial, geopolítica e agroindustrial**. 1989, Universidade Federal de Minas Gerais, Dissertação de Mestrado.
- CALVO, Célia Rocha. **Muitas memórias e histórias de uma cidade: Experiências e lembranças de viveres urbanos. Uberlândia – 1938/1990**. 2001, Programa de Estudos Pós-Graduados em História. PUC- SP, Tese de Doutorado.
- CARDOSO, Heloisa Helena Pacheco. **Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50**. 1998, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Tese de Doutorado.
- DÂNGELO, Newton. **Vozes da cidade – Rádio e Cultura Popular Urbana em Uberlândia MG- 1939/1970**. Uberlândia, MG: EDUFU, 2012.
- LAFER, Celso. **JK e o programa de metas (1956- 1961): processo de planejamento e sistema político no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos – memórias, construção e apropriações dos espaços**. Uberlândia, MG: EDUFU, 2010.
- MARIANO, Flávia Gabriella Franco. **Nos trilhos de uma urbanidade excludente: Produção do espaço em Uberlândia/MG**. Artigo mestrado. 23 f. Ciências Sociais – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.
- MESQUITA, Fernando, ANDREOZZI, Sylvio. **“O início do processo de industrialização em Uberlândia”**. Artigo. 19 f. OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.1, n.1, p.124-144, jan.2009.
- PORTELLI, Alessandro. **A Filosofia e os Fatos – Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais**. Rio de Janeiro, RJ: Tempo, 1996.
- ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos**. 2006, Universidade Federal de Uberlândia. Tese de doutoramento.

SOARES, 1995, p. 130. IN. MARIANO, Flávia Gabriela Franco. **Nos trilhos de uma urbanidade excludente: Produção do espaço em Uberlândia/ MG.** Artigo Mestrado. 23 f. Ciências Sociais – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

TOSI, Pedro Geraldo, FALEIROS, Rogério Naques. **Nas fronteiras do Capitalismo: a Mogiana e os (des) caminhos da expansão ferroviária.** Artigo. 14.f.Pág. 121. Locus, Revista de História.