



TRABALHO E COTIDIANO: TRAJETÓRIA E VIVÊNCIAS DOS TRABALHADORES CARROCEIROS EM MONTES CLAROS/MG – 1970 A 2016

PEDRO JARDEL FONSECA PEREIRA¹

A cidade de Montes Claros está localizada no norte do Estado de Minas Gerais, com uma população estimada no ano 2016 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 398. 288 habitantes². Atualmente tem cerca de três mil carroceiros atuando no perímetro urbano, esses dados são estimativos da Prefeitura³, mas naturalmente podem ocorrer em um número superior a este. Esses trabalhadores prestam seus serviços a população transportando os mais diversos tipos de objetos que envolvem o cotidiano na cidade, desde os resíduos da construção civil a objetos pessoais, como: guarda roupa, geladeira, armários e outros. Embora no decorrer dos anos, essa presença venha sendo cerceada pelas fiscalizações e normas da prefeitura, em relação algumas parte da cidade, os carroceiros ainda circulam por quase toda urbe, com uma boa estratégia para não serem apanhados pelos fiscais.

No intuito de evidenciar o trabalho cotidiano dos carroceiros na cidade, consideramos três pontos chaves: circulação, descartes dos resíduos transportados e a criação dos animais no perímetro urbano. Em relação à circulação, há que se lidar com as ruas apertadas, com o trânsito intenso, essas são ocasiões propícias para os trabalhadores serem hostilizados no tráfego, além dos riscos de acidente que muitos temem. E em algumas regiões, como no centro a fiscalização é intensificada. Atualmente é proibido circular com carroças na área central, embora não exista, por exemplo, uma política de educação, orientação e sinalizações desses limites, que facilitaria a vida dos trabalhadores. As ordens são criadas pela prefeitura e os carroceiros sabem apenas que é proibido circular nessa região.

O segundo ponto são locais de descartes dos resíduos transportados, os Cascos, sendo a maior parte constituída por rejeitos da construção civil. Na teoria os locais adequados são os Cascos, equipados com caçambas, que após serem cheios são recolhidos pelos caminhões da

¹ PEREIRA, Pedro Jardel Fonseca. Mestrando em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História (PPGH – Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes), E-mail: fpedrojardel@yahoo.com.br.

² Essas informações estão disponíveis no site oficial do IBGE, e são referentes ao ano de 2016. Cf. <http://cod.ibge.gov.br/3ON>. (N.A.)

³ As informações foram disponibilizadas pela Prefeitura no ano de 2013, na ocasião do emplacamento dos veículos de tração animal. Cf. http://www.montesclaros.mg.gov.br/agencia_noticias/2013/fev-13/not_15_02_13_0116.php.



Empresa Municipal de Serviços, Obras e Urbanização (ESURB), na prática acabam sendo lugares ermos, sem as caçambas, onde a prefeitura autoriza os trabalhadores a despejar o entulho transportado. Nesses pontos também é prevista a presença de um funcionário da Esurb para orientar os trabalhadores. A manutenção desses pontos não é realizada com constância, e o lixo acumulado se espalha, criando verdadeiros lixões a céu aberto. Por decorrência, os carroceiros acabam sendo os únicos culpados pela população pela desordem urbana, que muitas das vezes, acionam a imprensa, e acabam criando uma imagem negativa de que os carroceiros sujam a cidade.

O terceiro ponto, entendemos que não seja menos desafiador para os trabalhadores, que é a criação dos animais no perímetro urbano. As estratégias nesse sentido são diversificadas, alguns trabalhadores improvisam o que eles chamam de “baias” na frente da casa ou no quintal, outros optam por espaços como lotes vagos, muitas das vezes alugados, alguns preferem soltar o animal no período da noite no perímetro urbano. É preciso destacar que grande parte dos trabalhadores residem em bairros periféricos, onde é possível encontrar espaços ermos, os quais podem ser utilizados para soltar os cavalos, com o alerta que em áreas próximas das rodovias estaduais e federais, as fiscalizações são empreendidas pela polícia federal, os carroceiros reclamam que quando estes apreendem os animais eles são levados para uma região distante do perímetro urbano.

Em relação a esse terceiro ponto, os conflitos se diversificam, os animais criados soltos podem ser recolhidos pelos fiscais da prefeitura, acarretando multas ou mesmo correr o risco de serem furtados, o que ocorre com frequência. E aqueles que optam por cria-los presos na maioria das vezes acabam incomodando a vizinhança. Quem tem um lote vago, por exemplo, muitas das vezes acaba capinando ou espalhando veneno na vegetação para que os carroceiros não utilizem do capim ou grama presentes no recinto. A maior reclamação dos trabalhadores é em relação aos usos do espaço da cidade, que nos últimos anos vem sendo cada vez mais desafiador.

Ao elaborar nosso problema de pesquisa, aguçamos as seguintes indagações: como os carroceiros disputam o direito de trabalhar e viver na cidade, e quais as memórias que esses trabalhadores possuem sobre Montes Claros, quando os mesmo se apropriam da cidade para viver e trabalhar? Quais as memórias que brotam dos depoimentos dos trabalhadores, partir do processo de expansão e reestruturação da cidade? Quanto ao recorte temporal, definimos o espaço de tempo que vai da década de 1970 a 2016. Uma das justificativas para elegermos



esse período se deve ao fato de algumas de nossas fontes como os documentos da prefeitura, surgirem a partir desse período, os quais incidem na reestruturação do espaço urbano.

Objetivo do presente estudo é analisar o trabalho e a vida cotidiana dos carroceiros em Montes Claros. A pesquisa evidenciará a participação ativa dos trabalhadores no desenvolvimento da cidade, as atividades que eles realizaram nesse período. Abordar-se-á ainda como os trabalhadores, a partir do processo de reestruturação perderam espaço de trabalho, sobretudo na região central. Os mesmos afirmam que foram expulsos dessa região, onde estavam situados os pontos de maior relevância em relação ao número de serviços prestados à população. Diante das novas circunstâncias os carroceiros alegam a precarização da atividade, uma vez que eles se viram obrigados, na tentativa de se manter na profissão, a procurar novos clientes nos bairros. Embora, nesse novo espaço, exista também uma demanda de serviços, perde-se muito tempo circulando pelas ruas em busca de novos clientes, acarretando para os trabalhadores a redução significativa na renda obtida, o animal de tração é explorado de maneira demasiada, como também a desgaste dos arreios e da carroça.

Para realizar a investigação proposta, utilizaremos como fonte principal as entrevistas realizadas com os carroceiros, através da história oral. Ao analisarmos as narrativas individuais, na trama construída através do diálogo com os entrevistados, fomos percebendo como que por outro ângulo foi surgindo a questão da memória, e da história. Assim, a história oral nos abriu novas possibilidades de abordagem da memória de outra maneira, a memória vista como história e como campo de conflito. As memórias que surgem da fonte oral, na perspectiva assinalada por Alessandro Portelli devem ser vistas sob a ótica do campo das possibilidades, o objetivo não é reconstruir a experiência concreta do depoente, mas estar atento para as nuances da esfera subjetiva da experiência imaginável, tanto no sentido do fato ocorrido com as pessoas, como também a maneira que elas imaginam que possa suceder. Sendo assim, não são experiências comuns que surgem da história oral e da memória, mas um campo de possibilidades reais ou imaginárias. (2002, p. 8)

Outras fontes que também foram fundamentais para a elaboração e desenvolvimento do nosso objeto de pesquisa são os documentos elaborados pela Prefeitura Municipal de Montes Claros, a partir da década de 1970. O *Plano diretor* de 1970, o *Código de Posturas Municipal de Montes Claros*, de 1976. Esses documentos estão diretamente relacionados ao processo de reestruturação da cidade, e serviram como base para as administrações municipais traçarem metas e executarem ações de intervenções no espaço urbano. Os documentos nos possibilitam compreender como a cidade foi pensada pelos grupos no poder nesse período,



como, por exemplo, as ideias modernizantes. Ao empreender ações com intuito de modernizar a urbe, diversas práticas passaram a serem consideradas arcaicas, sobretudo os costumes ligados ao ambiente rural, como, por exemplo, o trabalho com carroças.

Desenvolvemos nossa abordagem a partir da perspectiva que enxerga a história a partir de baixo, nesse sentido, o historiador inglês Edward Palmer Thompson nos ajuda a compreender a história, não como algo que está separado, a parte da vida real, mas sim a “história como política” protagonizada pelos desejos e vivências de homens e mulheres reais. Em *As Peculiaridades dos Ingleses e Outros Artigos*, Thompson desenvolve uma série de críticas contra o dogmatismo, teorismo e determinismo presentes no Materialismo Histórico. Na obra o autor propõe que a visão de classe trabalhadora precisa ser ampliada, não ficando está restrita apenas ao proletariado industrial. A percepção apresentada em *As Peculiaridades dos Ingleses* nos possibilita pensar outras formas de dominação e de resistências presente no cotidiano dos trabalhadores, uma visão que admite outras estratégias de enfrentamentos fora do cenário político formal. Essa interpretação da história nos permite pensar o trabalho dos carroceiros na cidade, uma vez que os trabalhadores em seu cotidiano se deparam com diversos enfrentamentos, sobretudo aqueles ligados ao poder público responsável pela regulamentação das atividades exercidas com veículos de tração animal. Embora, os carroceiros não possuem uma organização formal de um sindicato, e associação que existe não está em funcionamento. O que não significa que os trabalhadores não desenvolvam outras formas peculiares de resistências no seu cotidiano seja ela no sentido de resistir e enfrentar as imposições por parte da prefeitura ou mesmo desenvolvendo novas formas de se apropriarem do espaço urbano. É notável, por exemplo, que os trabalhadores mantêm uma intensa rede de comunicação entre eles, o que ficou perceptível durante as entrevistas, que os colegas se conhecem, mesmo que estejam separados por bairros distantes. Facilitando assim, avisar uns aos outros, sobre as fiscalizações, apreensões de animais e locais de descarte. Percebemos também que muitas vezes, quando não existe um casco próximo, os trabalhadores combinam entre eles de descartarem os resíduos em um terreno baldio forçando a prefeitura a criar um ponto de coleta no local ou próximo, ou mesmo a organização pelos trabalhadores de passeatas manifestações contra o poder público.

Não que nossa intenção seja tratarmos de outra história fazendo oposição a história oficial, mas sim evidenciarmos as memórias da cidade em disputas. Nas entrevistas esse processo foi se tornando claro, e os carroceiros demonstraram que, embora a memória hegemônica os tenha deixado de fora da história oficial, na memória mantida pelo grupo,



entre os trabalhadores, eles estiveram inseridos e fizeram e fazem parte da construção da cidade, de maneira efetiva. O mais interessante de se notar é que eles não se puseram apenas como espectadores, que assistiram a cidade se desenvolver, a postura apresentada demonstra esses sujeitos ativos nesse processo. Nesse sentido, a compreensão assinalada por Paulo Roberto de Almeida e Yara Aun Koury no texto *“História oral e memórias: entrevista com Alessandro Portelli”* foi essencial no direcionamento da nossa pesquisa. Na entrevista, Portelli questiona a existência de uma memória coletiva, com exceção daquelas institucionalizadas, hegemônicas, presentes, sobretudo nos arquivos oficiais e monumentos. A partir da história oral é possível perceber a memória que cada sujeito tem individualmente, sendo essa diferente de todas as demais. Assim, surgem possibilidades de memórias possíveis, e não apenas uma memória coletiva. (ALMEIDA; KOURY, 2001, p. 05)

Nossa investigação seguirá em busca das evidências da presença desses trabalhadores na história de Montes Claros e de como os carroceiros colaboraram na sua construção, como que se deu essa presença nas atividades que eles mesmos consideram fundamental para construção da cidade. As memórias dos trabalhadores são de suma importância para a elaboração dessa pesquisa, devido ao fato da atividade passar de pai para filho, a ponto encontrarmos o avô, o filho e o neto trabalhando. Ou ainda, até seis carroceiros na mesma família, e nos relatos dos mesmos fica evidente como que, através da oralidade, as histórias dos antepassados são contados pelos carroceiros mais novos. Algumas frases se repetem nas entrevistas de grande parte dos trabalhadores mais novos, “trabalho com carroça porque aprendei com meu pai”, “meu pai, meus tios transportaram muita verdura do mercado para as mercearias, muito lixo, quando não tinham caminhão de coleta”. (EDILSON, 2016)

Os carroceiros é um exemplo de trabalhador informal que realiza seu labor na cidade, tendo que enfrentar na maior parte do tempo as dificuldades peculiares e transformações nas quais o urbano é submetido constantemente. Viver e trabalhar constitui um desafio, sendo um deles pelo direito de desfrutar deste espaço. Como ressalta os próprios carroceiros: “Océ sabe que a corda só arrebenta pro lado mais fraco né!?” (JURACI, 2016) “Trabalhar hoje, agente trabalha na marra, porque eles não querem aceitar que agente trabalha mais.” (MOACIR, 2017) Na busca pela compreensão da cidade, entendemos que seja importante apreendê-la também, nas formas como ela é pensada pelo carroceiros, que nela vive, trabalha e a constróem. (MEDEIROS, 2002, p. 23) O que não impede que esses trabalhadores criem estratégias de resistências e de enfrentamentos no cotidiano de trabalho na cidade. Estes trabalhadores, autônomos e informais, criam e mantem as chamadas redes de solidariedades,



que são formas de resistências, construídas em colaboração de amigos e parentes, as chamadas redes sociais. Esta é uma prática recorrente nas falas dos carroceiros que afirmam possuir clientes de longa data, e que os serviços prestados são geralmente para pessoas conhecidas, sobretudo, que residem em regiões consideradas pelos mesmos, bairros nobres da cidade e no Centro. (MATSUO, 2009, p. 21)

No caso dos carroceiros, através da memória, foi possível perceber como eles se colocam como agentes ativos que desempenharam funções que consideram essências na construção da cidade. No cotidiano desses trabalhadores eles se ocuparam, carregando água, tijolos, os resíduos produzidos pela construção civil, os materiais utilizados pelos pedreiros, como tábuas, madeira para escora e matérias de depósito de construção. Um trabalho que o Sr. Moacir, com 93 anos de idade, e mais 60 anos na profissão, se mostrou orgulhoso de ter realizado: “Tijolo, Montes Claros foi feita a tijolo, o centro da cidade eu botei tijolo nela quase todo. Pegava do Cintra para trazer pra ai. O povo comprava lá e vendia ai”. (Moacir, 2017) Sr. Moacir acompanhou o crescimento da cidade desde a década de 1930, como, por exemplo, o surgimento de novos bairros, na memória do trabalhador o progresso atribuído à cidade, desde seus primórdios foram realizados com a participação do carroceiro, “porque Montes Claros foi feita com carroça, Montes Claros foi feita com carroça”. Isso quando a cidade ainda tinha poucos bairros: “Era, a Montes Claros antigamente, era da Rodoviária pra baixo, do Alto São João pra cá, Maida de Santos Reis, Santo Expedito e o Cintra, era só. Quatro bairro de Montes Claros só”. (MOACIR, 2016) Até mesmo o aparato que compunha o veículo de tração animal era diferente, “Naquela época nós trabalhava com três burros, um atrás e dois na frente, nós apanhava quinhentos tijolos por vez”. Das olarias para os novos bairros, os carroceiros transportavam os “tijolinhos”, pois o tijolo furado passou a ser utilizado muito depois, na cidade. Sr. Moacir também lembra que a opções de trabalho eram poucas, transportar o material da olaria era a alternativa: “Não, era tijolo, não tinha outro serviço não era tijolo e Montes Claros foi crescendo, porque Montes Claros foi feita com aquele tijolin assim oh. Agora de um tempo crá que inventou esse tijolo novo”. (MOACIR, 2016) O Sr. Moacir também relembra que os carroceiros colaboram intensamente no transporte de água para os bairros distantes, apanhada no rio Vieiras, quando o líquido ainda corria límpido e podia ser consumido ali mesmo:

Vendiam água também, e antes de vir essa água dos porcos, esse rio Vieira, ele era limpinho agente bebia água era dele, rio Vieira, vendia os tambor, vendia os tambor, vendia, ali, onde que é, não tem a Santa Casa? Pra cá da Santa Casa, como é que



chama ali, ali era uma fábrica, tinha um beco que já descia pra apanhar água lá no rio lá, pra vender. (MOACIR, 2017)

Sr. José começou a trabalhar com a própria carroça na década de 1970, diz já ter carregado de tudo um pouco, sobretudo muita lenha para os fogões e lareiras das casas. Para quem convive com o clima quente da cidade de Montes Claros, se surpreende ao ouvir que a temperatura era fria no período chuvoso, a ponto de precisar recorrer a um aquecedor. Algumas residências tinham lareiras para aquecer, um artigo ostentado pelas famílias ricas da cidade, como relembra o trabalhador: “Tinha gente rica dentro da cidade que tinha aquelas lareiras pra esquentar a casa. Então comprava muita lenha na mão da gente. Precisava, porque naquela época chovia muito, fazia muito frio”. (JOSE, 2016)

A água também era transportada nas carroças para confecção dos adobes utilizados nas construções das casas, sobretudo para aquelas pessoas que não tinham condições financeiras de comprar o tijolo furado, quando a mesma ainda era retirada do Chafariz das praças, entrava em cena o carroceiro.

As casas do Maracanã, muitas, num tinha água no Maracanã não, tinha o chanfariz onde é a Praça do Maracanã, ali tinha um chanfariz, tinha a caixa e a caixa jogava água no chanfariz pros moradores tudo do Maracanã, era algum que tinha cisterna, era muito difícil ter um que tinha cisterna, por causa da pobreza né: Ai foi chegando umas carroças pra o Maracanã, e ai carregava a água pra os pedreiros trabalhar, nas carroças, carregava pra fazer adobe também. (JOSE, 2016)

Nesse sentido, segundo Medeiros, o trabalhador urbano no seu viver na cidade, “imprimem nela suas marcas, suas características, seus modos de viver que são afinal, o que molda a cidade, dando-lhe uma determinada “cara”, dando-lhe vida”. (2002, p. 22)

Em Montes Claros foi a partir da década de 1970, que foram intensificadas as ações que consistiam em considerar certas práticas tidas como costumeiras na cidade, como antiquadas. Como por exemplo, criar animais soltos em lotes baldios. O *I Plano Diretor de 1970* vetou a criação de animais no perímetro urbano da cidade, embora não haja nenhuma diretriz específica direcionada aos carroceiros, foi a partir desse período, que certas práticas passaram a ser “mal vistas” pelos grupos no poder, destoantes da imagem da cidade ideal, que se pretendia moderna. Quando analisamos o texto do *I Plano Diretor*, fica evidente que uma das preocupações de seus elaboradores era superar o passado rural e assumir os aspectos de uma cidade urbano-industrial. Como esclarece Lindon Jonhson Dias da Silva: “O momento era de transição de uma cidade rural, com a economia e as relações sociais fortemente



influenciadas pelas tradições locais, para se inserir em um processo de industrialização de amplitude nacional (um projeto nacional) e de interesse internacional”. (2008, p. 72)

Enquanto em 1970 a prefeitura tem uma preocupação com a modernização da cidade, considerando que era preciso superar a cidade rural, fortemente influenciada pelas tradições locais, o *Código de Postura de 1976* foi contra as práticas, como: criar animais na área urbana. As práticas de criar animais se mantinham enraizadas, essa constatação pode ser evidenciada quando analisamos o *Código de Postura*, onde foi preciso coibir até mesmo a criação de abelhas na região central da cidade. Quanto as medidas que atingiria diretamente os carroceiros, no Capítulo IV, “Do Transito Público”: ficou proibido: IV - Amarrar animais em postes, árvores, grades ou portas; V — Conduzir ou conservar animais sobre os passeios ou jardins”. Enquanto o Capítulo V foi diretamente direcionado para os animais. No artigo 100, - “É proibida a permanência de animais nas vias públicas”. (CODIGO DE POSTURA, 1976)

O documento estabelecia o recolhimento dos animais encontrados nas áreas urbanas para o curral municipal, com prazo limite de sete dias para a retirada dos mesmos, mediante o pagamento de multa, taxa de manutenção do animal no período que esteve retido. Era preciso, inclusive que o carroceiro se responsabilize com o custo do transporte do mesmo. Caso o trabalhador não retirasse o animal ele seria leiloado pela prefeitura. O Código apresenta ainda normas relacionadas aos maus tratos dos animais, excessos de carga, como a utilização de animais doentes, o tempo de trabalho que os mesmo poderiam ser submetidos ao labor, proibição dos castigos físicos impor castigos físicos aos mesmos durante o trabalho ou o abandono quando doentes. Algumas normas diziam até mesmo sobre o tipo de instrumento utilizado para correção e os arreios de maneira geral que poderiam ser empregados

As mudanças de ordem política, econômica, social e demográfica, que Montes Claros vivenciou desde a década de 1960, segundo Iara Soares de França (2007) teve um forte impacto na reestruturação da cidade; e, por sua vez, essas mudanças refletiram na região do centro, devido ao diferentes usos do solo no meio urbano e também devido a expansão urbana. As atividades de comércio e serviços passaram por uma descentralização. O núcleo central de Montes Claros passou por diversas transformações e reestruturação, a Praça Doutor Carlos Versiane é um exemplo. Nesse local foi construído o primeiro mercado municipal, onde hoje é o Shopping Popular, e em seu entorno desenvolveu o comércio de uma maneira geral, e as primeiras agencias bancárias. A praça também abrigou por um longo período os



comerciantes populares. A partir da década de 1990 a praça foi revitalizada e os trabalhadores foram levados para o shopping Popular. (FRANÇA, 2007)

Outro ponto de comércio que também se destacou na área central foi o antigo Mercado Municipal localizado na rua Joaquim Costa. Nessa mesma rua também abrigou os camelôs da cidade, que ao lado do mercado comercializavam, desde produtos importados, especiarias, frutas e gêneros alimentícios. Também, no mesmo contexto de revitalização ocorrido na década de 1990, os comerciantes foram transferidos para o novo mercado municipal em outra área do núcleo central, na Avenida Deputado Plínio Ribeiro. E os comerciantes populares foram levados para o Shopping Popular

Nas entrevistas os carroceiros também apontaram a questão da reestruturação do centro, e a perda desses espaços onde concentrava a maior parte dos fretes por eles realizados. Como, por exemplo, os comércios atacadistas que ficam situados nessa região. Alguns trabalhadores centralizavam suas atividades laborativas juntos desses comércios, onde a oferta de serviços era certa. Como podemos constatar na fala do sr. Antônio:

Tinha, tinha um atacadista perto da catedral, tinha um atacadista ai a pessoa ia lá comprava, saco de arroz, saco de açúcar. Não lembro, sei que ali era um monte de atacadista pra povo comprar, povo que vinha de fora também comprava tudo. Ai eu já ficava com a carrocinha lá, eles comprava dois três sacos e pedia pra levar (...)
(ANTÔNIO, 2016)

A perda desses espaços de trabalho está ligada as mudanças estabelecidas no *I Plano Diretor, de 1970*, o documento previa: “tornar possível a criação de locais próprios para cada atividade, evitando o conflito entre os seus setores econômico e social”. (MONTES CLAROS, 1970) Embora em relação a núcleo central os planos que vierem depois intensificaram essa prática, a exemplo do *Plano de Desenvolvimento de Montes Claros (PDMC)* de 1991.

Os carroceiros perderam espaço com o esvaziamento dessas atividades antes praticadas no centro. Com a transferência dos atacadistas para outras regiões os fretes antes realizados deixaram de acontecer ou foram transferidos para outros setores, não foi possível atender esses clientes nesses novos espaços, pois a localização desses comércios passou a ser em áreas distante e ficaram dispersos pela cidade. Outra perda significativa também em relação ao centro é fato dele ter perdido sua função residencial, essa população também constantemente fazia usos dos serviços prestados pelos carroceiros. Na memória dos trabalhadores a imagem da região central, tranquila, onde poderia circular calmamente com



suas carroças, cedeu lugar a um ambiente de aglomerações e trânsito intenso, onde atualmente eles tiveram o direito de circular restrito. Nesse sentido, segundo França (2007) a revitalização da região central de Montes Claros, visava atender apenas aos interesses do estado e setor imobiliário, o espaço foi adequado de acordo com a lógica do capital.

Carroceiro com mais de trinta anos de profissão, o sr. Celso em seu depoimento lembra como era o trabalho no centro antes deles começarem a ser expurgados dessa região. Um dos locais onde encontravam uma grande oferta de fretes era na Praça da Estação, a demanda vinha dos viajantes que chegavam no Trem-de-Ferro⁴. Em relação ao centro os carroceiros tiveram também outras perdas de espaço. O Trem de passageiros que encerrou suas atividades em 03 de setembro de 1996, acarretando para os trabalhadores o fim dos serviços prestados para os clientes que chegavam e partiam na Estação. Depois, com o fim da circulação do Trem de passageiros ficou cada vez mais difícil os mesmos se manterem na Praça da Estação: “Oh! Quando nos começamos a trabalhar nos trabalhava naquela. Lá em cima na Praça da Estação, nós transportava as coisas que vinha das cidades de fora, de lá da praça da estação para o mercado, transportava do mercado para lá para o pessoal que vinha de viagem”. (CELSONO, 2016)

As lembranças são de um tempo onde os carroceiros se sentiam integrados ao espaço urbano do centro, que lhes eram garantidas pela conquista dos pontos, onde poderiam permanecer a espera dos clientes que eram certos. Os locais dos pontos também eram estratégicos: o primeiro ficava localizado na Praça da Estação, na região alta, que atendia as demandas dos viajantes que chegavam de trem. Na parte baixa, no início da rua Belo Horizonte estava localizado o segundo ponto ou “praça”, como os carroceiros costumam se referir a esses locais. Situado ao lado do Mercado Central, atendia as demandas dos feirantes da região, não só quem vendia, mas também os que chegavam para fazer compras. “Então era assim a gente trabalhava (...) lá tinha os pontos dos carroceiros (...) tinha dois pontos, tinha o de lá de cima que é onde é a praça da estação e aqui embaixo onde no mercado, onde era o antigo mercado”. (CELSONO, 2016)

⁴ A 1 de setembro de 1926, inaugurou-se a Estrada de Ferro Central do Brasil em Montes Claros. Para seus contemporâneos, as inaugurações eram um acontecimento fundador de novas relações culturais como o cosmopolitismo. O trem-de-ferro surgia como um vetor que apontava para a tendência de transformação da sociedade, a inauguração se mostrava, em virtude desta expectativa que suscitava, um momento revelador. Esse momento de abertura das portas da cidade para o mundo cosmopolita, era visto como um divisor de águas para as culturas locais. (LESSA, 1993, p. 191-192)



O sr. Celso carrega na sua memória o conforto que era trabalhar em um local fixo, com estrutura básica e organização para atender os clientes. Os trabalhadores dispunham de uma linha de telefone e tabela de preços. Com a perda dos pontos fixos os trabalhadores se viram obrigado a se espalharem pela cidade em busca de serviço, sendo preciso muitas das vezes persistência para encontrar um frete. Perguntamos para o sr. Celso qual foi melhor época pra trabalhar como carroceiro:

Oh moço! Era o tempo do mercado velho la encima que tinha os pontos dos carroceiros, tinha o local certo de ficar, não ficava transitando na rua entendeu, ali tinha o telefone ali, outra hora o pessoal chegava ia la na praça onde os carroceiros ficava e já comunicava com os carroceiros já pegava endereço e tudo, já tinha aquele itinerário de ir e não ficava transitando daqui pra cular (...) e hoje o carroceiro não tem um lugar certo pra ficar, ele tem que ficar andando nas ruas pra (...) e antigamente não, com o ponto dos carroceiros la o pessoal já chegava, era tudo tabelado o preço, a pessoa chegava chamava você pra fazer um serviço ali, dava o endereço e tudo certim e a gente ia naquele local já sabendo (...) e hoje não, você tem que sair nos bairros caçando serviço entendeu. (CELSON, 2016)

Edilson começou a trabalhar com o seu pai quando ele ainda era criança, e se lembra da carroça carregada de animais, porcos e galinhas para serem comercializados no mercado. O carroceiro enfatiza nas suas lembranças exatamente a liberdade que tinham para trabalhar, as feiras livres onde as pessoas podiam chegar e negociar suas mercadorias.

Nessa época, eu lembro de eu pequeno, o que pai gostava de transportar direto que hoje ta proibido, num tem o mercado? Ele transportava muita galinha, entendeu? Pra vender no mercado, ele transportou muito porco, ele enchia a carroça de porco. La antes qualquer pessoa podia chegar e comprar qualquer coisa no ar livre. (EDILSON, 2016)

Fazia parte do cotidiano da família de Edilson não apenas transportar, mas comercializar frutas no mercado, “eu ia com uma tia minha, ela comprava manga, ai nós tirava a manga, era transportada com a carroça, ela enchia uma carroça com caixa de manga, e levava e encostava no mercado pra vender pras pessoas”. (EDILSON, 2016) Com a construção do novo Mercado Christo Raeff Nedelkoff, o antigo permaneceu por um tempo em funcionamento, mas a área de descarga era realizada no novo espaço, então ficavam as carroças incumbidas de levar os as frutas e verduras para o antigo mercado onde os feirantes ainda mantinham suas bancas. Quando os caminhões chegavam carregados de mercadorias, as carroças entravam em cena,

transportava alguns fretes pra o pessoal, o pessoal chegava com caminhão pra levar a saca de pequi, as vezes pegava do mercado de baixo pra levar naquele lá pra riba,



dessa forma e sempre com carroça. Isso eu lembro como hoje cê entendeu? Eu pequenin em cima da carroça mais ele, eu tenho essa lembrança que é marcada pelo resto da vida, eu não esqueço não. (EDILSON, 2016)

Na medida em que a cidade foi sendo reestruturadas, essas práticas foram sendo tolhidas, as feiras ao ar livre tiveram que ir para as bancas dentro do mercado, onde os espaços são limitados, e a vigilância sanitária cuidou de regulamentar a vendas de animais vivos. Na medida em que o centro foi sendo reorganizado e os trabalhadores não foram integrados a essa nova dinâmica urbana, eles sentiram o peso da marginalização, “hoje infelizmente nós estamos vendo o que ta acontecendo aqui, cê entendeu? Agente tá esquecido com isso”. (EDILSON, 2016)

Para o sr. Celso eles foram perdendo os espaços no centro devido ao que chamou de “evolução da região”, quando começou a trabalhar as ruas ainda eram calçadas de pedras, a chegada do asfalto, e os outros elementos da reestruturação da região central obrigaram os trabalhadores a buscar outras “praças” de trabalho, que são os bairros. “E isso ai era tudo calçamento, tudo de pedra daquelas pedras (...) tudo calçado de pedra, ai foi evoluindo entendeu eles foi acabando com a praça la, passando um cado dos carroceiros, cada um foi pros bairros, trabalhar nos bairros né”. (CELSON, 2016) Nesse sentido, ao falar desse processo de reestruturação de Montes Claros, Silva (2012, p. 51) enfatiza que:

Este plano visava colocar em prática ações voltadas para a reestruturação da cidade, caracterizada por uma ruptura com o passado. Neste processo de ruptura, os prédios históricos, chamados prédios antigos, foram demolidos, dando lugar a novas arquiteturas. As ruas foram dando lugar às avenidas. A cidade, antes muito aglomerada, passou a ser setORIZADA com espaços bem definidos.

Considerando o contexto até aqui retrato e o processo histórico de reestruturação da cidade, com base em documentos e aval dos grupos no poder, consideramos que esses fatores contribuíram para a promoção da marginalização destes trabalhadores (exclusão histórica) uma vez que eles passaram a ser indesejados na cidade ideal, não encaixando dentro dos princípios moderno, que os considera uma prática aboleta que precisava ser superada. Como ressalta Rodrigues: “Em uma trajetória histórica, passaram, pois, a não configurar como sujeitos que merecem destaque nas memórias e histórias da cidade, uma vez que essa fora, primeiramente, escrita pela classe dominante”. (2009, p. 18)

Nessa direção buscamos entender o processo de transformação da cidade com esses sujeitos. Nos diálogos com os trabalhadores durante as entrevistas também foi surgindo aos poucos a questão dos conflitos que os mesmos se deparavam. Fomos percebendo que os



carroceiros estavam submetidos a uma constante luta pelo direito de uso de espaço urbano. E esse confronto é estabelecido, sobretudo com a prefeitura. Nas entrevistas os trabalhadores se referem sempre aos fiscais que multam, apreende seus animais, os devolve muitas vezes desidratados, machucados, e que eles traduzem resumidamente em perseguição. O que vem agravando nos últimos anos, pois as carroças são emplacadas e os trabalhadores possuem um cadastro na prefeitura. Situações que poderiam parecer corriqueiras incomodam profundamente os carroceiros, como por exemplo, ser seguidos à distância pelos fiscais, com intuito de verificar se os mesmos estão descartando os resíduos transportados nos locais adequados. O que para os trabalhadores é um problema, pois os Cascos nem sempre estão localizados em regiões próximas aos bairros onde eles prestam serviços, além de serem poucos na cidade. Em 2016 chegou a ser cogitado inclusive a possibilidade de ser proibido o trabalho com carroça na cidade, causando uma exaltação dos trabalhadores que realizaram passeatas e protestos em frente à Sede da Prefeitura, contra o então prefeito Ruy Muniz.

Nesse sentido, enfocamos quais as memórias que os trabalhadores possuem, e como se posicionaram dentro desse processo de reestruturação de Montes Claros. As estratégias de resistências estabelecidas diante dessas condições, as quais os trabalhadores se viram submetidos. Foi possível, por exemplo, constatar que mesmo perdendo espaço na área central e atualmente é proibido circular com carroças nesse local, são criadas diversas estratégias no sentido de ainda atuar no centro sem ser multados pela fiscalização. Embora os carroceiros evitem comentar sobre trabalhar no centro ou nas áreas próximas, também foi possível constatar que ainda existe uma grande demanda de serviços nessa região, inclusive o preço dos fretes são maiores, o que acaba atraindo muitos trabalhadores. Para esquivar de comentar, se ainda prestam serviços no centro, eles alegam que o trânsito dificulta a circulação com carroças, embora aos poucos escapem algumas histórias que confirmem a prestação de serviço nesse espaço.

Quando propomos enfatizar as memórias dos carroceiros sobre a cidade, sobretudo aquelas que surgem a partir das intervenções urbanas que visavam a recuperação e valorização dos espaços urbanos, nosso propósito foi demonstrar como os trabalhadores que utilizavam dessas áreas para trabalhar foram expulsos desses espaços. Esse processo só agravou ainda mais a marginalização desses grupos que precisam buscar novas alternativas de uso do espaço da cidade para trabalhar, e garantir a manutenção da sua atividade profissional. No caso dos carroceiros as ações que propunha o desenvolvimento e reestruturação da cidade foi minando aos poucos os espaços que compunha o cenário de trabalho desses sujeitos, a



expulsão foi ocorrendo de maneira paulatina, e como na maioria das vezes, o grupo que está no poder cria uma visão positiva acerca do progresso, tornando a luta desses trabalhadores invisíveis, muito menos importante do que a higienização do espaço urbano. Entretanto, são inúmeros grupos de pessoas que sobrevivem na informalidade exercendo atividades comerciais nos espaços da cidade, para os que se colocam como defensores da urbe ideal são apenas, ambulantes, camelôs, feirantes carroceiros, acusados de “enfeiar” o espaço da urbe, mas são atividades que permitem essas pessoas sobreviverem, muitas das vezes o próprio fato de se submeterem a informalidade para trabalhar é consequência das relações capitalistas, geradores de desigualdades econômicas e sociais as quais o urbano é submetido. “É a necessidade, não tem outro serviço, compra uma carroça e vai trabalhar uai, é a mesma coisa de eu perguntar você, porque você precisa trabalhar, é a necessidade, ai vai trabalhar, o ganhão pão. Não dá valor no serviço da gente, agente trabalha por conta própria”. (MOACIR, 2016)

Fontes

Antônio Ferreira de Barros, 64anos. Entrevista concedida em 2016.

Edilson Oliveira, 36 anos. Entrevista concedida em 2016.

Celso Freitas, 51 anos. Entrevista concedida em 2016.

Jose Medeiros, 64 anos. Entrevista concedida em 2016.

Juraci Veloso, 71 anos. Entrevista concedida em 2016.

Moacir Lopes, 93 anos. Entrevista concedida em 2016.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://cod.ibge.gov.br/3ON>. (N.A.). Acesso: 20 de maio, 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS. Cascos. Carroceiros de Montes Claros contam com áreas específicas para descarte de material. 27/08/2013. Disponível em: <http://www.montesclaros.mg.gov.br/agencia_noticias/2013/ago-13/not_27_08_13_0922.php>. Acesso em: 29/01/2014.

Prefeitura Municipal de Montes Claros. I Plano Diretor de Montes Claros, 1970.

_____. Código de Posturas, 1976.

_____. Plano de Desenvolvimento de Montes Claros (PDMC), 1991.



Referências bibliográficas

ALMEIDA, Paulo Roberto de; KOURY, Yara Aun. *Historia oral e memórias: entrevista com Alessandro Portelli*. IN: História e perspectiva: Revista dos cursos de graduação e do programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia. Jul./dez de 2001 –jan./jun./2002., p. 24-54

AMADO, Janaina: *Usos e Abusos da História Oral*. Rio de Janeiro. Editora FGV, 2006.

ANTUNES, Ricardo. *A classe-que-vive-do-trabalho: a forma de ser da classe trabalhadora hoje*. IN: ANTUNES, Ricardo. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. 6.ed. São Paulo: Boitempo, 2002, p.101-117.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CALVO, Célia Rocha. *Muitas Memórias e Histórias de uma Cidade: Experiências e Lembranças de Viveres Urbanos em Uberlândia (1938-1990)*2001. Tese (Doutorado em História.) PPGH/PUC-SP, 2001.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

FENELON, Dea Ribeiro. ALMEIDA, Paulo Roberto de Maciel. Laura Antunes. KHOURY, Yara Aun. *Muitas Memórias Outras Histórias*. São Paulo: olho D'agua.2004.

FRANÇA, Iara Soares de. *A cidade média e suas centralidades: o exemplo de montes claros no norte de minas gerais*. (Dissertação) Mestrado, UFU, Uberlândia/MG. 2007

FREITAS, Sheille Soares de. *Por falar em culturas...* Histórias que Marcaram a Cidade. Jundiá, Paco Editora: 2016.

LESSA, Simone Narciso. *Trem de Ferro: do cosmopolitismo ao sertão*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

INÁCIO, Paulo Cesar. *Sudeste goiano: seus trabalhadores, seus construtores, suas memórias – nossas histórias / Paulo Cesar Inácio*. -2009. Tese.

MATSUO, Myrian. *Trabalho informal e Desemprego: Desigualdades sociais*. Tese. Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras em Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2009. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/.../MYRIAN_MATSUO.pdf Acesso em: 11/10/2016.

MEDEIROS, E. Antunes de. *Trabalhadores e viveres urbanos: trajetórias e disputas na conformação da cidade Uberlândia - 1970/2001*. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.



PORTELLI, Alessandro. *O que faz a história oral diferente*. In: Revista Projeto História, nº 14, fev/1997, p. 25/39.

SILVA, Sandra Siqueira da. *O Mercado Central de Montes Claros e o consumo dos bens alimentares: o patrimônio cultural como vetor do desenvolvimento local*. Dissertação de mestrado. Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, 2012.

SILVA, Lindon Jonhson Dias da. *A modernidade no sertão: A experiência do I Plano Diretor de Montes Claros na década de 1970*. (Dissertação) Mestrado.– Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES, Montes Claros, MG: 2008.

THOMPSON, E. P. *As Peculiaridades dos Ingleses e Outros Artigos*. Organizadores: NEGRO, Antônio L.; SILVA, Sérgio. Campinas: UNICAMP, 2001.

RODRIGUES, Cristian Vicente. *Vislumbrando os sujeitos “invisíveis” sob o foco das práticas de controle social – Uberaba – 1865 – 1935*. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Uberlândia, 2009.

WILLIAMS, R. *O Campo e a Cidade: na história e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.