



Montes Claros foi feita com carroças, no lombo de burro: as histórias e memórias dos trabalhadores que utilizam veículos de tração animal

Montes Claros foi feita com carroças, no lombo de burro: the stories and memories of workers using animal traction vehicles

PEREIRA, Pedro Jardel Fonseca*

Resumo: A trajetória dos trabalhadores que prestam serviços de transportes utilizando veículos de tração animal em Montes Claros/MG está, de maneira intrínseca, ligada à história da cidade. O objetivo do presente artigo é analisar as memórias que esses sujeitos possuem sobre o trabalho na cidade. As fontes utilizadas foram obtidas por meio da oralidade, ou seja, entrevistas realizadas com os trabalhadores. As memórias que surgiram dessas narrativas evidenciam como os carroceiros estavam inseridos na dinâmica urbana nas décadas passadas, além da importância que eles atribuem aos serviços prestados no processo de expansão urbana.

Palavras-chave: Trabalhadores; Carroceiros; Cidade; Oralidade; Memórias.

Abstract: The trajectory of workers who provide transport services using animal traction vehicles in Montes Claros / MG is intrinsically linked to the city's history. The

* Mestre em História Social pelo Programa de Pós-Graduação. Mestrado em História – PPGH – Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes. Pesquisador do Grupo de pesquisa: Fronteiras do Sertão – NUHICRE –Unimontes. Professor da Educação Básica na Secretaria de Educação do Estado de Minas Gerais. Preceptor/bolsista CAPES no Programa Residência Pedagógica do Ministério da Educação. E-mail: fpedrojardel@yahoo.com.br.

Recebido em: 12/03/2019
Aprovado em: 22/05/2019

purpose of this article is to analyze the memories that these subjects have about work in the city. The sources used were obtained through orality, that is, interviews with the workers. The memories that have emerged from these narratives show how cartwrights were embedded in urban dynamics in the past decades. And the importance that they attribute to services provided in the process of urban expansion.

Keywords: Workers; Cartwrights; Cities; Orality; Memories.

Montes Claros está situada na região norte do estado de Minas Gerais, com cerca de 400.000 habitantes, chama atenção pela quantidade de veículos de tração animal circulando no seu perímetro urbano. De acordo com um levantamento realizado pela prefeitura municipal, no início dessa década estimou-se que existiam cerca de 1.700 carroceiros trabalhando na prestação de serviços na cidade. Entretanto, de acordo com dados não oficiais, esses números podem chegar a 3.000 (PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS, 2013).¹ Contudo, a presença desses trabalhadores não se restringe aos dias atuais. Desde o momento em que o processo de expansão urbana ganhou forças, eles passaram a trabalhar na condução dos mais variados tipos de produtos. Outro fator favorável à utilização dos veículos tracionados por animais na cidade, era o fato de que existiam poucos veículos motorizados. O primeiro caminhão, por exemplo, chegou à Montes Claros na década de 1920, embora os jipes já fossem utilizados na região, seu uso era restrito às fazendas (PAULA, 1979).

Um dos fatores responsáveis pelo aumento no número de carroceiros foi uma postura municipal da década de 1930. Na ocasião foi proibida a circulação dos carros de boi nas ruas da cidade. A alegação da administração municipal era que as rodas dos veículos que continham um contorno de metal em seu entorno danificavam as ruas que eram pavimentadas com pedras, os chamados calçamentos. Segundo o memorialista Hermes de Paula o carro de boi era a opção mais acessível nos serviços de transporte na cidade: “O carro de boi, primitivo e lento, insaciável destruidor de nossas estradas, ainda nos presta muitos serviços. Quase toda lenha consumida na região é conduzida por carros de bois, por carroções, embora o carro não possa transitar em todas as ruas” (PAULA, 1979, p. 86).

Com a circulação limitada, surgiu a preocupação da população, como mostra outra memorialista, Ruth Tupinambá Graça (1986, p. 133): “(...) desaparecendo os carros-

¹ Conforme dados da Prefeitura Municipal de Montes Claros, divulgados em seu sítio eletrônico, no ano de 2013 existiam 1.700 carroceiros cadastrados na cidade, mas os números extraoficiais indicavam que eles poderiam somar 3.000 trabalhadores. Naquela ocasião, a administração municipal convidava todos para se cadastrarem e emplacarem suas carroças. Disponível em: http://www.montesclaros.mg.gov.br/agencia_noticias/2013/fev-13/not_06_02_13_0099.php. Acesso em: 06 set. 2018.

de-boi, teríamos necessidades de lenharias, onde adquirir a lenha aos metros, para o consumo dos nossos gigantescos fogões?”. Nesse sentido, a escritora faz menção aos primeiros carroceiros que surgiram, entre eles o João: “Ele passava cochilando em cima de sua carrocinha de lenha e, ao que se concluía, é que o burro (não era tão burro) era ensinado, pois seguia no rumo certo, cortando a cidade de norte a sul com a mercadoria que oferecia a população” (GRAÇA, 1986, p. 134). Aluízio Lobo foi outro que também resolveu se aventurar no ramo do transporte de lenha, utilizando a carroça como meio de transporte: “Alugou um grande terreno, fez um galpão, comprou meia dúzia de machados, um burro velho, uma carroça de segunda mão, arranhou três bons machadeiros” (GRAÇA, 1986, p. 134).

Ainda segundo a autora, era comum ver carroças “bem arrumadas”, com lenhas atravessadas como fogueiras, em formato de pirâmides, circulando pela cidade. A partir desse período surgiram outros carroceiros, um ofício que passaria de pai pra filho ou como uma opção de trabalho informal diante da situação de desemprego. Se no passado as carroças se destacaram na condução de lenha e água, na medida em que a cidade foi se expandido, o material utilizado na construção civil e os resíduos descartados dessa, passou a ocupar o maior volume dos serviços prestados. Os próprios carroceiros relatam que os depósitos de construção não possuíam carros motorizados. Eram as carroças que faziam entrega da areia, cimento, tijolos, britas e outros materiais para os clientes.

O presente texto tem como objetivo analisar as memórias dos carroceiros sobre o cotidiano de trabalho em Montes Claros. Nesse sentido, mencionamos a perspectiva assinalada por Moreira, de que nosso escopo não é apenas fazer com que o entrevistado construa sua trajetória de vida, “mas circunstanciar a trajetória de trabalho e, assim, historiar os projetos de vida formulados, as disputas diversas no âmbito do trabalho e o processo de construção de sentidos a experiência social” (MOREIRA, 2009, p. 05). Demonstrar como eles se apropriavam da cidade para trabalhar, espaços ocupados por eles. Identificação desses locais, quem era os clientes em potencial e o que conduziam. Destacar ainda como cada um descreve a importância dos veículos de tração animal na sua trajetória de trabalhador. Como também no processo de desenvolvimento da cidade.

A história oral foi de fundamental importância no sentido de reunir informações sobre esses trabalhadores. Através das entrevistas temáticas², com questionário semiestruturado procurou-se desenvolver um diálogo com esses sujeitos. Desenvolvemos todo o trabalho de realização das entrevistas, transcrição e a análise das fontes a partir da perspectiva da uma história sensível, ou seja: “A arte essencial do

² Para mais informações, favor consultar: DELGADO, 2010.

historiador oral é a arte de ouvir” (PORTELLI, 1997, p. 22).³ O intuito foi que as memórias analisadas fossem aquelas mencionadas a partir dos depoimentos, ou seja, nos interessa o olhar dos carroceiros sobre o trabalho no espaço urbano. O uso da fonte oral, segundo Khoury (2000), deve nos levar a compreender as narrativas como práticas urdidas na experiência vivida pelo sujeito, mas que também intervêm nela, e cabe ao pesquisador o desafio de apreender o trabalho da consciência e incorporá-lo na explicação histórica, a partir do desenvolvimento de procedimentos adequados.

Diante da opção do trabalho dos carroceiros como objeto de pesquisa, nos deparamos com o problema da ausência de fontes sobre a história desses sujeitos. São pouco citados em documentos públicos, jornais, livros de memórias e até mesmo registros elaborados a partir de um sindicato ou associação. Embora, tenha sido possível localizar em alguns memorialistas alguns registros sobre as atividades desses trabalhadores, elas se restringem às informações mencionadas no início do presente texto. Nesse sentido, recorremos ao método da história oral, uma vez que permite ao historiador criar suas próprias fontes (PORTELLI, 1997). Contudo, também não podemos nos esquecer, como nos alerta Khoury (2000), que as pessoas nas entrevistas narram e interpretam o que eles vivenciam na sua realidade, o que constitui enredos baseados nessa realidade, a partir do seu enfoque pessoal. A autora ainda acrescenta: “Nesse sentido, temos esses enredos como fatos significativos que se forjam na consciência de cada um, ao viver a experiência, é sempre social e compartilhada” (KHOURY, 2000, p. 125). É preciso buscar compreender os horizontes possíveis na realidade social, que se abrem e delineiam a partir dessas narrativas.

É interessante ressaltar que abordagem desses sujeitos ocorreu durante o momento em que eles estavam desempenhando o ofício. Optamos por percorrer os bairros à procura dos trabalhadores, o que nos possibilitou fazer uma observação do campo de trabalho dos mesmos. Decidimos também não realizar as entrevistas no primeiro encontro. Durante o contato inicial com os carroceiros apenas apresentamos o objetivo da realização das entrevistas. Para aqueles que concordaram em conceder seus depoimentos agendamos o dia e a hora. A maioria dos trabalhadores concordou em nos receber em suas casas. Essa também foi uma estratégia importante, pois nos possibilitou conhecer o bairro onde eles residem, suas casas, e, sobretudo, onde criam e como cuidam dos seus animais. O que nos facilitou conhecer o cotidiano de trabalho desses sujeitos. A preocupação também foi de criar um ambiente agradável e confortável, onde eles pudessem compartilhar suas histórias.

³ Para mais informações, favor consultar: PORTELLI, 1997.

Na perspectiva da historiografia brasileira que versa sobre os trabalhadores é preciso estarmos atentos para a mudança ocorrida. Cruz, Peixoto e Khoury (2006, p. 10) destacam que foi nos anos 1980 que ocorreu um importante e crucial “redirecionamento dos estudos históricos no Brasil”. A partir desse período, segundo as autoras, a História Social passou a percorrer um caminho onde as questões que eram colocadas no âmbito das lutas e projetos da agenda pública passaram a ser respondidas de maneira mais adequada. Os pesquisadores Chalhoub e Silva (2009) também ressaltam que essa mudança analítica tornou possível uma ampliação dos horizontes e possibilidades de pesquisa no campo acadêmico. Como, por exemplo, o conceito de trabalhador, que até então só aparecia nos trabalhos acadêmicos fazendo referência às lutas do movimento operário. O recorte, a partir dessa análise, tem como foco o cotidiano dos diversos grupos marginalizados, extrapolando as questões de classe. Nesse sentido destacam os autores: “Pobres em geral, trabalhadores, mas também ‘desclassificados sociais’, excluídos e marginalizados, tais como criminosos, prostitutas e loucos, passaram todos a povoar as pesquisas acadêmicas” (CHALHOUB; SILVA 2009, p. 42).

O interesse da historiografia foi justamente o controle social exercido sobre esses grupos e suas práticas de resistência. No caso dos carroceiros, essa resistência é notada no momento que esses trabalhadores não conseguem uma colocação no mercado formal de trabalho. Trabalhar com a carroça foi alternativa encontrada de lutar pelo direito de viver e trabalhar na cidade. Como é possível constatar no depoimento do sr. Moacir: “(...) é a necessidade, não tem outro serviço, compra uma carroça e vai trabalhar uai, (...) porque você precisa trabalhar, é a necessidade, aí vai trabalhar, o ganhão pão. Não dá valor no serviço da gente, a gente trabalha por conta própria” (Moacir Mendes, entrevista, 05 mar. 2017).

Ao pensar numa maneira de incluir o trabalho informal nas discussões acerca do mundo do trabalho, Antunes (2005) cunhou a expressão “classe-que-vive-do-trabalho”, para abranger todos aqueles que vendem sua força de trabalho em troca de salário. O objetivo é incluir outros sujeitos além do operariado industrial, mas contemplando todos aqueles dos diversos setores de serviços, trabalhadores rurais e os terceirizados, os pertencentes à chamada “economia informal”. Compõem esse grupo também, de acordo com o autor, os desempregados que estão às margens do mercado de trabalho formal. É importante compreender a “classe-que-vive-do-trabalho” de maneira ampliada, pois nos possibilita reconhecer as transformações que vêm ocorrendo no mundo do trabalho atualmente, ressalta o autor.

É importante ressaltar também que grupos marginalizados pertencentes ao espaço urbano, segundo Santos (1998), quando raramente são lembrados é quase sempre

de maneira depreciativa em relação a essa participação na construção da cidade. Essa é uma percepção que constatamos quando analisamos, por exemplo, jornais da cidade. As reportagens sempre mencionam os trabalhadores acusando-os de manterem animais soltos nas ruas, abandonar os resíduos transportados em locais ermos, e de atrapalhar a fluidez do trânsito.

Na década de 1970, período em que estava em curso a excussão das ações do *Plano Diretor*, que visava modernizar a cidade, coibir o trabalho dos carroceiros no espaço urbano era uma das metas principais do projeto modernizador. Até mesmo o escritor da região, Hermes de Paula em seu livro de memória, ressaltou na ocasião que a presença das carroças nas ruas tornava a cidade atrasada e longe do progresso que a maior parte das cidades brasileiras já vislumbrava (PAULA, 1979). Nesse sentido, enfatizamos novamente Chalhoub e Silva (2009, p. 43), segundo eles, nesse período passou a vigorar uma política de controle, “dos corpos, das mentes, e dos atos dos agentes sociais”. Contudo, também é preciso ressaltar, como destaca Cruz (1991), que é dessa cidade viva, contraditória e conflituosa que surgem as forças opostas a essa ideia de cidade ideal. De um lado, age o capital, na organização do espaço e dos serviços urbanos. De outro, é possível notar as formas alternativas, não convencionais de sobrevivência desenvolvidas pelos setores sociais. Como Moraes (2002) refere nesse contexto, ao mencionar os trabalhadores carroceiros da cidade de Uberlândia: “Não se comportaram passivamente, como meros espectadores, ou configuraram-se como fantoches, à mercê dos grupos dominantes” (MORAES, 2002, p. 14).

Essas ações da parte do Estado contribuem para criar uma “memória depreciativa” sobre os trabalhadores, uma percepção de que a carroça é algo arcaico, incompatível com o progresso. Os próprios entrevistados mencionam que é comum ouvir da própria população algo como:

(...) gente que maltrata, teve um dia que tava passando, eu ouvi uma dona falando - ah esse negócio de carroça tem que acabar, tem que acabar, faz é sujeira na rua. (...) - Isso tem que acabar, então essa dona que tava falando do lado, pelo jeito que ela falou ela já queria que tivesse acabado já né, eu escutei ela falando, igual - isso tem que acabar, faz uma sujeira danada na rua, eu escutei ela fazendo isso, tem uns que faz descaso né, acha que, maltrata o carroceiro, o carroceiro tipo não vale nada (...) (Haroldo Hungria, entrevista, 20 mar. 2017).

Enquanto outras questões no âmbito social, econômico e do trabalho, como o desemprego não são colocados em pauta. Muitos carroceiros recorrem ao trabalho com carroça justamente quando estão desempregados, como uma alternativa de sobrevivência. Na direção oposta a essa perspectiva, a presente pesquisa se justifica pelo

fato dela discutir outras memórias sobre os trabalhadores carroceiros em Montes Claros. Não se trata de “dar voz”, mas sim, da possibilidade de ter contato com outras versões da história dessa cidade, narrada a partir das memórias construídas no cotidiano de trabalho. “Ou seja, procurar trazer a tona outras histórias da realidade social (...)” (FENELON 2006, p. 05).

“A história vista a partir de baixo” possibilita ao historiador conhecer as histórias reais e compreender outras formas de dominação e resistência presentes no cotidiano dos grupos sociais. E que na maioria das vezes ocorre de maneira constante, outras formas de resistência que se diferem das estratégias ligadas ao cenário político oficial (THOMPSON, 2001). Portanto, nosso intuito é estabelecer diálogos, reunir depoimentos e explorá-los numa perspectiva histórica, onde o carroceiro narra sua história e expõe seu protagonismo. Como Fenelon (2006, p. 08) afirma: “temos pensado recuperar as maneiras por meio das quais a memória tem sido usada por sujeitos marginalizados ou excluídos como meio de se firmarem no social”. Assim como também sujeitos da sua própria história.

Conforme Alessandro Portelli, em entrevista concedida a Paulo Roberto de Almeida e Yara Khoury, é através da oralidade que a relação entre história e memória ganha forma. É a partir do diálogo verbalmente organizado entre entrevistador e entrevistado que surgem os conteúdos da memória. Além de possibilitar o acesso às memórias dos entrevistados, suas histórias de vida, a história oral nos permite ter contato com a percepção dos mesmos sobre os fatos. Contribui também no sentido de nos ajudar a perceber as mudanças sutis que ocorrem ao longo do tempo e que afetam diretamente o modo de viver e trabalhar das pessoas comuns (ALMEIDA; KHOURY, 2014). Outro aspecto importante a ser ressaltado nessa análise é a possibilidade de pensar a cidade a partir das memórias dos trabalhadores que vivem nela, como afirma o autor a seguir:

Toda a história da cidade parece ser a história de grupos dirigentes, de planejadores urbanos e de arquitetos. A cidade não tem habitantes, não há ninguém na cidade. A distinção é que, na História Oral, nunca nos esquecemos que há pessoas, há gente, há vidas individuais nas cidades (ALMEIDA; KHOURY, 2014, p. 213).

A cidade na perspectiva da história social tem vidas, rostos, histórias e memórias, marcadas na maioria das vezes por um constante processo de resistência. Contudo, também são histórias de vida assinaladas pelo protagonismo, muitos desses trabalhadores, por exemplo, são migrantes do campo. Ao chegar à urbe em busca de

melhores condições de vida, como emprego, saúde e educação para os filhos, se viram diante de um dos maiores desafios enfrentados pelo migrante que é a inserção no mercado de trabalho. Sobre a migração interna no Brasil, vale ressaltar uma breve contextualização de Baeninger (2012, p. 32): “A migração interna no Brasil entre 1930-1970 sintetiza profundas transformações econômicas e sociais que marcaram a passagem de um mundo agrário para um mundo urbano, com a transferência de enormes contingentes populacionais”.

Ocorriam nas áreas rurais um processo de estagnação ou de mudanças, lembra Baeninger (2012), o que impulsionou o fluxo migratório para as cidades, visando o mercado de trabalho industrial. Contudo, na cidade também se formou um grande contingente de mão de obra de reserva, ou seja, aqueles que não eram absorvidos pelo mercado de trabalho formal. Uma realidade que os carroceiros migrantes se depararam. Optar pelo trabalho com carroça foi uma solução encontrada que os permitiu sobreviver. E esse fato é ressaltado por muitos, sempre do ponto de vista da superação: “Quando eu pulei pra cidade fui cortar no rei, era precisão, porque eu comprei não foi pra luxo nem pra brincar não, foi pra melhorar mesmo a situação. (...) Comprei a traia (carroça, arreios e animal) pra ajudar na feira, ai deu certo” (Juraci Junqueira, entrevista, 22 abr. 2017).

No depoimento dos carroceiros nota-se o processo de transformação na qual a cidade foi submetida ao longo dos anos. É possível notar que a concentração de atividades na região central facilitou a prática do ofício dos carroceiros no passado. Locais como o Mercado Central Municipal⁴, a Estação Ferroviária⁵ e os armazéns atacadistas se destacavam pela quantidade de serviços prestados por esses trabalhadores. Contudo, além do processo de transformação, é possível também perceber, como destaca Silva (2000, p. 61): “As várias cidades existentes dentro de uma única cidade convivem no mesmo espaço e podem ser percebidas pela forma como os habitantes utilizam-se desses espaços e de sua percepção dos mesmos”. Essa relação com a urbe é visível nas narrativas dos carroceiros, quando eles se apropriam desse espaço, para trabalhar, nas ruas que percorrem, onde moram e mantêm seus animais.

No decorrer da realização das entrevistas, conhecemos o sr. Raimundo, nascido na década de 1920, hoje com 93 anos, começou a trabalhar como carroceiro aos 12 anos e ainda trabalha, demonstra inclusive, disposição e saúde. Suas memórias remetem à cidade que a maioria dos seus colegas não conheceu. Participou de vários momentos considerados significativos para a história de Montes Claros, como ele relata: “Depois que Dr. Santos trouxe essa água, ali aquela praça da matriz era uma várzea, tinha um

⁴ Para mais informações, favor consultar: SILVA, 2012.

⁵ Para mais informações, favor consultar: LESSA, 1993.

coreto, ele encostou, pôs uma torneira lá, quando água chegou o primeiro que lavou o rosto nessa água foi doutor Santos, água barrenta ele lavou” (Raimundo Ruas, entrevista, 10 abr. 2017). Sua família residia numa rua próxima ao Largo da Matriz de São José, local onde concentrava a maior parte das casas da população, comércio e os órgãos públicos da cidade. O que contribuiu para que ele pudesse acompanhar de perto eventos, como, por exemplo, a primeira vez que chegou água encanada no Largo na década de 1960.

A relação dos trabalhadores com a água em Montes Claros durante décadas foi bastante estreita. Era nas carroças que os trabalhadores transportavam e comercializavam o líquido que abastecia parte das casas da população. Isso mesmo depois que foi instalado o primeiro serviço de água por tubulação, que ficou restrito até a década de 1970 a uma parte da região central. Nos bairros o serviço chegou aos poucos, como contou o sr. Raimundo:

Vendiam água também, e antes de vir essa água dos porcos,⁶ esse Rio Vieira, ele era limpinho a gente 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 (Raimundo Ruas, entrevista, 10 abr. 2017).

O Rio Vieira que é mencionado, até a expansão da cidade a partir da década de 1970 e 1980 margeava a cidade, localizado na região centro-oeste. Ele era a única fonte de água que abastecia a população. Inclusive era o local de lazer dos cidadãos, como é mencionado pelo Memorialista Hermes de Paula. O Sr. Raimundo destacou também a importância das carroças na construção das novas residências na região central. A cidade que surge da memória do trabalhador era composta por quatro bairros: Maiada dos Santos Reis, Alto São João, Cintra e Santo Expedito.

Ao ser questionado sobre o que as carroças transportavam, o sr. Raimundo comenta: “Naquela época era só tijolo, nós ganhava dinheiro era com tijolo, a gente vendia vinte mil tijolo por semana, ganhava uma notinha boa (...) Ali perto da Matriz, ali tinha pedra, que quatro burros pra puxar dava trabalho”. As ruas também tinham outra infraestrutura: “Não, naquele tempo meu não existia asfalto, existia pedra, aquelas pedras tinha aquelas pedra, como que chama? paralelepípedo existia aquilo” (Raimundo Ruas, entrevista, 10 abr. 2017). É importante destacar que essas lembranças são mencionadas pelo carroceiro numa perspectiva política, o intuito foi de lembrar e enfatizar a importância dos veículos de tração animal na história da cidade.

⁶ Local onde foi realizado o primeiro sistema de água encanada pra cidade (N.A).

Em seu depoimento, o Sr. Raimundo relata que ele começou a trabalhar como carroceiro aos 12 anos de idade. Considerando que ele nasceu em 1924, o início da sua jornada de trabalho foi ainda na década de 1930. Nesse sentido ele participou ativamente de outros momentos considerados importantes para história da cidade. Como a expansão urbana ocorrida a partir da década de 1930, período da chegada da Ferrovia na cidade. Nessa ocasião o desenvolvimento ocorreu no entorno da própria região central, inclusive nas adjacências da ferrovia. Um exemplo foi o surgimento da primeira favela da cidade, onde se localiza atualmente o bairro Morrinhos, também nessas imediações⁷.

Na década de 1970 a cidade passou por outro momento significativo tanto na ampliação urbana, como na questão econômica, que foi a implantação do Polo Industrial subsidiado pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE.⁸ Essa constatação é importante no sentido de compreendermos a importância das memórias do Sr. Raimundo sobre a cidade e suas transformações. Durante a entrevista, no momento que ele falava da relevância dos serviços dos carroceiros para a população, surgiu então, como um lema a frase que intitula o presente texto: “Montes Claros foi feita com carroças, no lombo de burro” (Raimundo Ruas, entrevista, 10 abr. 2017).

Nesse sentido, as memórias do Sr. Raimundo e dos seus colegas são significativas, pois elas são oriundas, não de espectadores que assistiram passivamente as mudanças que eles dizem ter presenciado, mas de testemunhas que participaram ativamente delas. O que nos permite, concordando com Fenelon (2006, p. 08), “avançar no entendimento de que elas são práticas sociais num universo amplo, diversificado, constituindo formas de expressão da experiência social e com as quais temos que dialogar para construir outras histórias”. Nesse sentido, reiteramos a importância dos olhares múltiplos à cidade, só assim aumentamos as possibilidades de enxergar a pluralidade dos modos de apropriação, ou seja, viver e agir dos sujeitos no espaço urbano.

As carroças eram construídas nesse período para atender às demandas dos serviços prestados. Bem diferentes dos veículos que conhecemos atualmente, pequenos e tracionados apenas por um animal. O Sr. Juraci as descreveu: “era carretão, botava era uma tropa, era 6 burros, naquele tempo era assim que trabalhava, tinha a rainha, a rainha da tropa andava com um polaque [sino] pra educar os outros” (Juraci Junqueira, entrevista, 22 abr. 2017). Uma carroça maior, com rodas de madeiras, puxada até por seis animais se justificava devido ao tipo de material transportado, os tijolos. Esses eram adquiridos nas olarias que existiam nas periferias de Montes Claros. O Sr. Raimundo lembra que esse tipo de serviço foi de fundamental importância, devido a escassez de

⁷ Para mais informações, favor consultar: LEITE, 2011.

⁸ Para mais informações, favor consultar: FRANÇA, 2007.

trabalho: “(...) não tinha outro serviço não, era tijolo e Montes Claros foi crescendo, porque Montes Claros foi feita com aquele tijolin assim (tijolinho comum). Agora de um tempo pra cá que inventou esse tijolo novo”.

É possível constatar nesse sentido a relação intrínseca dos carroceiros com a expansão da urbe e a carroça como uma alternativa de trabalho, sobretudo para aqueles sujeitos que eram migrantes do campo, e que possuíam habilidades para lidar com os animais. Considerando outros fatores, além da escassa oferta de trabalho, na maioria das vezes esses sujeitos oriundos do meio rural não possuíam as qualificações profissionais exigidas pelo incipiente mercado de trabalho urbano. As indústrias, por exemplo, só foram ofertar uma maior quantidade de vagas a partir da década de 1970.

Coube então a esses sujeitos recorrerem às práticas informais, nas quais eles possuíam algum tipo de habilidade, como a carroça que os remetia ao carro de boi: “Eu comecei foi lá desde o carro de boi, inclusive eu não sabia nem por onde arriar um cavalo de carroça, eu sabia mexer era com carro de boi, ‘mas a precisão faz sapo pular’” (Juraci Junqueira, entrevista, 22 abr. 2017). A cidade, nessa perspectiva, é permeada por hábitos ligados ao campo, mantidos por grande parte da população composta por migrantes. O que evidencia que os costumes do campo eram uma realidade na vida desses sujeitos. Nesse sentido, campo e cidade não devem ser tratados separadamente, a urbe é compreendida como uma amalgama de costumes rurais e urbanos (MORAES, 2002).

Devido à expansão urbana, as carroças transportaram os tijolos, esses eram produzidos nas olarias que existiam na região em grandes quantidades. O que pode ser constatado a partir dos depoimentos dos trabalhadores. Se construíssemos um mapa, seria possível detectar os locais de produção dos tijolos comuns em todo o entorno da cidade:

Do Cintra, sabe onde é ali no Cintra, não tem aquela pontinha do Cintra, num tem aquele posto de gasolina ali, ali era onde nós panhava tijolo. Nas três Pilastras também, tinha olaria, ai na boca da ponte também tinha olaria, comprava nessas olarias tudo e vendia, precisava de mil tijolo ia lá e comprava, se não tinha num canto tinha no outro ia e comprava (Raimundo Ruas, entrevista, 10 abr. 2017).

A grande quantidade desses estabelecimentos evidencia parte do material utilizado na construção civil pela população e o próprio crescimento da cidade. O Sr. Antônio também se lembrou do oleiro que ele conheceu: “Dão, Dão de Baé, Dão de Baé colocava dois burro, um pau atravessado assim, enchia a carroçona grande de tijolim, ele mesmo tinha a Olaria, ele mesmo fabricava o tijolo, ele mesmo entregava” (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017). Outros carroceiros também eram envolvidos no sistema

de produção, que não se restringia apenas ao transporte do produto produzido a partir do barro. Como destaca o Sr. Gelson:

Eu também já panhei lenha pra queimar tijolo, pra essas olarias, eu já vendi lenha pra aqueles caras também. Perto do Bretas, subindo ali tinha uma olaria, perto da ponte. (...) Isso também foi bem no começo, também já acabou tudo né, porque lá hoje é construção (Gelson Guimarães, entrevista, 24 abr. 2017).

Os depoimentos demonstram o envolvimento dos carroceiros em todo processo de produção dos tijolos, desde o transporte da lenha utilizada na queima dos tijolos, até a entrega dos produtos aos clientes. Na perspectiva econômica, a carroça era uma fonte de trabalho e renda para os montes-clarenses, numa ocasião em que a oferta de emprego, como lembrou o Sr. Raimundo, era reduzida. Contudo, essas práticas, como as olarias que funcionavam nos entornos da cidade com a expansão urbana, foram suplantadas. Foi preciso ceder lugar às grandes avenidas, as casas e edifícios construídos. E os produtos artesanais, como o tijolo, foram superados por aqueles industrializados, até mesmo devido à grande demanda. Aos poucos esses costumes foram cedendo lugar à novas práticas, entretanto, a cidade de outrora permanece viva na memória desses sujeitos. Pois essas lembranças dizem respeito à trajetória de vida de cada um, pois na memória das pessoas “fica” o que significa (BOSI, 1994).

Com a expansão urbana ocorrida a partir da década de 1970, os moradores dos novos bairros que surgiram na periferia, também tiveram os carroceiros como importantes aliados, como lembrou o Sr. Zuza:

Ai quando tava, é, as casas do Maracanã, muitas, não tinha água no Maracanã não, tinha o chafariz, onde é a Praça do Maracanã, ali tinha o chafariz, tinha a caixa e a caixa jogava água no chafariz, os 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 para o Maracanã, ai carregava a água pra os pedreiros trabalhar nas carroças, carregava adobe porque tinha vez que não podia comprar o tijolo né, então os carroceiros carregava água pra pessoa cavar o chão e moiar o barro fazer os tijolo naquelas formona grande. Enchia ela de barro, amassava ela direitin depois tirava da forma e passava pra outra, não queimava não, pra depois fazer as paredes (Zuza Zampol, entrevista, 13 mar. 2017).

O trecho do depoimento citado acima evidencia diversos aspectos sobre a cidade. Entre eles o perfil social e econômico da população que se apropriou dessa região periférica, composta em sua maioria por migrantes. Inclusive a família do Sr. Zuza, oriunda de Coração de Jesus, cidade situada próxima a Montes Claros. Ao migrar, esses sujeitos estavam em busca de melhores condições de vida, inclusive uma colocação no

mercado de trabalho. Contudo, ao chegar à cidade se depararam com outro desafio, que é a moradia. Nas áreas urbanizadas a especulação imobiliária foi responsável por elevar os preços dos terrenos urbanos. Coube a esses sujeitos buscar alternativas nas regiões periféricas, onde os lotes eram negociados a um preço mais acessível, mas sem infraestrutura.

Outros aspectos reveladores dessas memórias são as práticas adotadas nas construções por essa população. Isto é, o que não dava pra ser comprado era confeccionado artesanalmente, como os tijolos produzidos a partir da terra e da água. Muitos desses conhecimentos eles trouxeram do campo, e que se tornam úteis na urbe. Nesse sentido, a cidade também é transformada a partir das práticas e costumes desses sujeitos, ou seja, ela também se constitui a partir dessa apropriação.

É perceptível que, na medida em que foi ocorrendo a expansão da urbe, os carroceiros continuaram trabalhando na prestação de serviços. Se nos anos anteriores à década de 1970, os carroceiros trabalharam na expansão da região central, como mencionou o Sr. Raimundo, com o desenvolvimento das novas áreas urbanas eles continuaram a fazer parte do processo de ampliação e do cotidiano da população, dessa vez na periferia. Na medida em que a cidade se desenvolveu, os carroceiros foram adaptando à realidade, no intuito de garantir o direito de trabalhar.

Os carroceiros também trabalharam no transporte de outros produtos de fundamental importância para os habitantes, como, por exemplo, a lenha utilizada nos fogões e lareiras das residências. Com destacou o outro trabalhador:

Eu tinha freguesia para poder carregar, porque muita gente cozinhava na lenha, tinha gente rica dentro da cidade que tinha aquelas lareiras pra esquentar a casa. Então comprava muita lenha na mão da gente. - *Ô Sr. Zuzá naquele tempo precisava esquentar a casa?* - Precisava, porque naquela época chovia muito, fazia muito frio (Zuzá Zampol, entrevista, 13 mar. 2017).

O trecho final do depoimento demonstra que a cidade sofreu uma significativa mudança climática. Ao questionar o Sr. Zuzá sobre a utilização das lareiras nas casas naquela época é importante enfatizar a amplitude térmica comum na região nos últimos anos. Durante décadas os carroceiros circularam pelas ruas de Montes Claros ofertando e desempenhando seu ofício. Com as medidas de higienização da região central ocorreu a primeira alteração no cotidiano de trabalho desses sujeitos. Os chamados “pontos dos carroceiros” foram criados na década de 1970, como parte das estratégias do poder público de reestruturação da cidade. Nesses locais os trabalhadores permaneciam à espera dos clientes. Localizados em duas regiões do centro, onde concentravam grandes

aglomerações, sobretudo devido ao comércio e circulação de pessoas de outros municípios: o Mercado Municipal e a Estação Ferroviária.⁹

Para os carroceiros esses dois locais, durante anos, oportunizaram o trabalho do grupo. Os fretes contratados pelos clientes para transportar mercadorias da Estação Ferroviária para o Mercado Municipal, e desse para aquela era constante. Como o Sr. Celso nos explicou:

Oh! Quando nós começamos a trabalhar nós trabalhava naquela 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. 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. E isso aí era tudo calçamento, tudo de pedra daquelas pedras, tudo calçado de pedra. Aí foi evoluindo entendeu eles foi acabando com a praça lá, passando um cada dos carroceiros, cada um foi para bairros, trabalhar nos bairros né! (Celso Costa, entrevista, 02 abr. 2017).

A partir dessas memórias é possível constatar o fato de Montes Claros ser o local de confluência de outras cidades do Norte de Minas. Isso devido aos serviços que podem ser encontrados nas chamadas cidades médias. Como por exemplo, órgãos públicos e comércio no geral, e os carroceiros estavam inseridos como parte fundamental dessa estrutura econômica.¹⁰

As pessoas que chegavam de outras localidades traziam gêneros alimentícios, animais, artesanatos e outros, para serem comercializados no Mercado Municipal. E ao retornar para suas regiões de origem, era comum a aquisição no comércio local de utensílios, ferramentas e alimentos usados no seu cotidiano. E era nesse intermédio entre o Mercado e a Estação que estavam os trabalhadores, como parte fundamental desse processo. Considerando que nessa ocasião a oferta de transporte num veículo motorizado era reduzida, e poderia custar um preço alto, se comparado com o aluguel de uma carroça, fica clara a importância dos carroceiros como prestadores de serviços de transporte nessa ocasião. Ao analisar essas memórias é interessante observar que devido à dinâmica do trabalho prestado, eles demonstram que se sentiam úteis e valorizados. Também é perceptível que essas memórias são utilizadas para se posicionarem contra a precarização da atividade nos últimos anos. Como é mencionado no final do depoimento, ao ser ressaltado o fato dos mesmos terem ido exercer seu ofício nos bairros. Um dos agravantes é que nos bairros os trabalhadores precisavam sair em busca de clientes, ocasionando perda de tempo e o desgaste do animal.

⁹ Para mais informações, favor consultar: LESSA, 1993.

¹⁰ Para mais informações, favor consultar: FRANÇA, 2007.

Os armazéns, chamados pelos trabalhadores de comércio atacadista, eram outro local onde a prestação de serviço de transporte também era constante. Essas memórias nos permitem, inclusive, conhecer alguns costumes da população. O Sr. Antônio que atuou nessa ocasião nesses locais, lembrou que:

Sei que ali era um monte de atacadista pra povo comprar (próximo a Catedral), 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, vamos supor lá no Cintra ai levava. Macarrão, feijão, arroz, comprava saco, saco de sessenta quilos, naquela época o poder aquisitivo era muito forte né, a pessoa não comprava quilinho, ela comprava o saco. Acho que até hoje tem essa tradição, comprar um saco de arroz, um saco de açúcar, povo falava a dispensa né, porque eles tinha um desconto, porque se ocê comprar quilo, sai mais caro do que ocê comprar um saco, não tem muita gente que é econômico, já vai lá compra o saco de sessenta quilos. A família grande, naquela época a família era vinte pessoa, trinta pessoa da família, então cozinhavam, comia bastante, tinha um saco lá durava quarenta e cinco dia. Quase que num mês detona um saco de arroz, (risos) né verdade (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017).

Na medida em que nos deparamos com as memórias dos carroceiros, percebemos que na maior parte dos locais que demandavam pelos serviços de transportes eles estavam presentes. Aprendemos que era comum a relação de proximidade deles com o cotidiano da população. O Sr. Antônio, por exemplo, recordou como parte da população comprava os gêneros alimentícios. E a carroça era o meio de condução mais acessível para que a “feira do mês” chegasse as residências. Nesse sentido, percebemos novamente que o trabalho do carroceiro não era tido apenas como atividade de sobrevivência, mas que era exatamente a função fundamental que eles ocupavam no serviço de transporte. Isto é, era uma relação de mão dupla, o trabalhador dependia da cidade para viver, e essa dele. O que nos possibilita entender, o que Moraes (2002, p. 13) nos chama atenção, ou seja, “a relação entre o trabalho e a cidade”.

O *I Plano Diretor* e o *Código de Posturas Municipal* proibiram, desde a década de 1970, atividades como: os matadouros, cocheiras, estábulos, galinheiros, pocilgas e lavadouros. Eles foram proibidos de funcionar dentro do perímetro urbano, obedecendo aos decretos federais. O que contribuiu para que a população adotasse novas táticas de apropriação. As áreas nos entornos da cidade passaram a ser ocupadas, ou seja, esses locais de manejo dos animais são transferidos para outras regiões.

O Sr. Antônio relatou que sua mãe adquiriu na ocasião um terreno fora do perímetro urbano, com o objetivo de construir uma pocilga: “Tinha uma comunidade, chamava era Cachorro Deitado, ai minha mãe comprou, uns seis mil metros, até na beira do rio, ai ela pegou e fez um chiqueiro, pôs lá uns 300 porcos lá” (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017). É possível perceber nesse trecho do depoimento que pelo

tamanho do terreno e pela quantidade de animais o empreendimento era grande e demandaria o emprego de algum meio de transporte, sobretudo para conduzir o alimento dos porcos. Entra em cena novamente o veículo de tração animal, como uma opção mais acessível a ser empregada no empreendimento: “Ai ela falou comigo (mãe), oh, ocê agora vai cuidar dos porcos, ai ela comprou um burro em Coração de Jesus (cidade), mandou fazer uma carroça nova, os arreios novo, e ai me deu pra mim trabalhar” (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017).

As memórias do trabalhador evidenciam, que ao contrário da percepção marginalizada que se tem atualmente do ofício dos carroceiros, naquele tempo a atividade era de prestígio: “(...) naquela época pra comprar uma carroça com burro era só pra quem tinha dinheiro, a pessoa mais fraquinho, assalariado não comprava não, era caro, até o animal era caro, (...) ela falou oh, eu vou te dá a carroça, ocê vai tratar dos porco” (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017). Essas lembranças também sinalizam na direção de um discurso de valorização do ofício, que o trabalhador acredita ter diminuído com passar dos anos. Mesmo que a população ainda recorra aos serviços prestados por eles.

A utilização de uma carroça na pocilga da família era importante devido à grande quantidade de alimento necessária para os animais que estavam em confinamento para engorda. Como podemos perceber a seguir: “(...) dá água, leva lavagem, milho, tinha aquele soro de leite, de queijo, misturava no milho e jogava sal, os porcos comia que engordava que ocê precisa de ver” (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017). Geralmente esses alimentos eram recolhidos no comércio local, como explica o carroceiro:

Então eu ia rapidinho levantava 5 horas pegava o animal arriava, ai ia na Sacola Cheia, não sei se você lembra, Sacola Cheia vendia verdura, tudo que é tipo de verdura, tipo um sacolão, varejista, ai eu peguei ia lá, catava os tomates, mandioca, repolho, alface, enchia a carraçona sabe, tinha uns tambozão assim, ia lá tratava dos porco (Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017).

As lembranças do Sr. Antônio fazem alusão a uma prática muito comum na cidade, que era a criação de animais. Esses eram usados como parte da dieta da população, assim como a carne das aves e bovinos. No caso do último, além da carne, o couro também era utilizado para produzir utensílios como arreios. Enquanto os cavalos e muares eram aproveitados nas carroças, como também para montaria. Esses hábitos tornaram-se alvo das medidas previstas no *I Plano Diretor* e do *Código de Posturas Municipal*. O objetivo dos mesmos era fazer a passagem da cidade agrário-mercantil à cidade urbano-industrial, e adequá-la às novas “necessidades” impostas pela

industrialização nascente. Nesse sentido, as memórias do carroceiro demonstram que os costumes persistem mesmo sendo proibidos, pois eles faziam parte das táticas que permitiam uma parte da população viver e trabalhar na cidade. Demonstram também que a necessidade de terem que apropriar de novos locais para mantê-los, contribuiu para o povoamento de novas áreas ao redor da urbe.

As memórias dos carroceiros nos permitiram conhecer a cidade na perspectiva desses trabalhadores. Ninguém melhor do que aqueles que trabalham nas ruas em contato direto com o cotidiano da cidade para falar dela e das suas transformações. Possibilitou também ter contato com as lembranças, experiências e locais que a oralidade ainda mantém viva, exatamente por fazer parte da história de vida de muitos moradores da cidade. Nesse sentido, a pesquisa foi de maneira paulatina se constituindo, fruto de um trabalho coletivo e dialogado entre entrevistados e historiador.

Aos poucos foi surgindo a cidade, aquela da memória desses sujeitos, onde são ressaltados locais e práticas significativas para eles. Não se trata de outra história, em oposição à aquela narrada a partir de outras fontes, tidas como oficiais. Muito menos ser um complemento daquela. Acreditamos que a história da urbe se constitui a partir de múltiplas narrativas dos diversos sujeitos que vivem e trabalham nela, na medida em que lembram e narram suas trajetórias de vida, eles permitem a nós historiadores cumprir nosso ofício. Esses fatores demonstram a magnitude e relevância da oralidade na pesquisa acadêmica no campo da história social, uma vez que essa é construída a partir da subjetividade de ambos: narrador e historiador. As escolhas dos nossos objetos de pesquisa dizem muito de nós mesmos, e da nossa opção política. Nessa perspectiva, os próprios trabalhadores, que dizem trabalhar num contexto de marginalidade social atualmente, destacaram a relevância dos carroceiros na história da cidade.

Referências

ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun. História Oral e Memórias: entrevista com Alessandro Portelli. *História e Perspectivas*, Uberlândia, v. 27, n. 50, p. 1997-226, jan./jun. 2014.

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, 2005, p. 101-117.

BAENINGER, Rosana. *Fases e faces da migração em São Paulo*. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, 2012.

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

CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. *Cadernos AEL*, v. 14, n. 26, p. 11-50, 2009.

CRUZ, Heloisa Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário; KHOURY, Yara Aun. Introdução. In: MACIEL, Laura Antunes; ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun (Orgs.). *Outras histórias: memórias e linguagens*. São Paulo: Olho d'Água, 2006, p. 09-21.

CRUZ, Heloisa de Faria. *Trabalhadores em serviços: dominação e resistência*. São Paulo: Marco Zero/CNPq, 1991.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *História oral – memória, tempo, identidades*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

FENELON, Déa Ribeiro. Apresentação. In: MACIEL, Laura Antunes; ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun (Orgs.). *Outras histórias: memórias e linguagens*. São Paulo, Olho d'Água, 2006. p. 05-08.

FRANÇA, Lara Soares de. *A cidade média e suas centralidades: o exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais*. 283 fl. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

GRAÇA, Ruth Tupinambá. Montes Era Assim... 1986. In: VASCONCELOS, Marta Verônica (Coord.). *Coleção Sesquicentenária*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2007.

KHOURY, Yara Aun. Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história. In: FENELON, Dea Ribeiro *et al* (Orgs.). *Muitas Memórias, Outras Histórias*. São Paulo: Olho d'Água, 2000, p. 116-138.

LEITE, Marcos Esdras. *Geotecnologias aplicadas ao mapeamento do uso do solo urbano e da dinâmica da favela em cidade média: o caso de Montes Claros/MG*. 2011. 288 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011.

LESSA, Simone Narciso. *Trem de Ferro: do cosmopolitismo ao sertão*. 252 fl. 1993. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

MONTES CLAROS (Município). Prefeitura de Montes Claros. *Encontro de carroceiros: profissionais serão legalizados*. Montes Claros: Prefeitura de Montes Claros, 2013. Disponível em: http://www.montesclaros.mg.gov.br/agencia_noticias/2013/fev-13/not_06_02_13_0099.php. Acesso em: 06 set. 2018.

_____. *Lei nº 9 de 23 de julho de 1976*. Dispõe sobre as medidas de Polícia Administrativa a cargo do Município e dá outras providências (Código de Posturas Municipal). Disponível em: http://www.montesclaros.mg.gov.br/publica_legais/Código%20de%20Posturas%20-%2023-07-76.pdf. Acesso em: 19 fev. 2018.

MORAES, Paulo Sergio. *Trabalho e cidade: Trajetória e vivência de carroceiros na cidade de Uberlândia (1970-2000)*. 171 fl. 2002. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia 2002.

MOREIRA, Vagner José. Trabalhadores e sindicalismo metalúrgico em tempos de “Globalização”: Thyssenkrupp de Campo Limpo Paulista. Disponível em: <https://docplayer.com.br/3732642-Trabalhadores-e-sindicalismo-metalurgico-em-tempos-de-globalizacao-thyssenkrupp-de-campo-limpo-paulista-1.html>. Acesso: 01 mai. 2019.

PAULA, Hermes A. Montes Claros sua história sua gente seus costumes. 1979. In: VASCONCELOS, Marta Verônica (Coord.). *Coleção Sesquicentenária*. Part. I. Vol. VI, Montes Claros: Ed. Unimontes, 2007.

PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho: algumas reflexões sobre a ética na História Oral. *Projeto História*, São Paulo (15), abril, 1997, p. 13-49. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/revph/article/view/11215/8223>. Acesso em: 26 mai. 2016.

SANTOS, Carlos José Ferreira dos. *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza: 1890-1915*. São Paulo: Annablume, 1998.

SILVA, Lúcia. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 20: urbanização e vida urbana. In: FENELON, Déa Ribeiro (Org.). *Cidades*. São Paulo: Olho d'Água, 2000, p. 61.

SILVA, Sandra Siqueira da. *O Mercado Central de Montes Claros e o consumo dos bens alimentares: o patrimônio cultural como vetor do desenvolvimento local*. 196 fl. 2012. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, 2012.

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

Fonte arquivística

MONTES CLAROS. I Plano Diretor de Montes Claros. Montes Claros: Poder Executivo, 1970. Arquivo Público da Câmara Municipal de Montes Claros/APCM – Prefeitura Municipal de Montes Claros.

Fontes orais

Antônio Alves, entrevista, 15 mar. 2017.

Celso Costa, entrevista, 02 abr. 2017.

Gelson Guimarães, entrevista, 24 abr. 2017.

Haroldo Hungria, entrevista, 20 mar. 2017.

Juraci Junqueira, entrevista, 22 abr. 2017.

Moacir Mendes, entrevista, 05 mar. 2017.

Raimundo Ruas, entrevista, 10 abr. 2017.

Zuza Zampol, entrevista, 13 mar. 2017.