

“Eles podem acabar com a carroça, mas não vai ser do jeito que eles quer não”: conflitos e resistências no cotidiano dos trabalhadores que utilizam veículos de tração animal

Pedro Jardel Fonseca Pereira*

O objetivo desse artigo é analisar o cotidiano de trabalho dos carroceiros, na perspectiva dos conflitos enfrentados e das táticas de resistência adotadas, entre as décadas de 1970 e 2018, que permitem-nos manter seu direito de atuar no espaço urbano de Montes Claros (MG). De acordo com a Prefeitura Municipal de Montes Claros, existem cerca de 1.700 carroceiros prestadores de serviços na cidade, embora dados não oficiais indiquem que podem chegar a 3.000. São dados significativos para uma cidade que possui 400.000 habitantes.¹ Esses trabalhadores atuam no transporte e comercialização dos mais variados itens, como materiais para a construção civil; resíduos de obras ou da poda de árvores; terra e esterco para serem usados em jardins; entulho e objetos descartados por residências; galões de água e, até mesmo, mobílias, realizando frete para mudanças – o que couber na carroça, eles conduzem.

Em Montes Claros, a partir da década de 1970, os trabalhadores que utilizam veículos de tração animal passaram a enfrentar uma série de empecilhos

* Mestre em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) pela Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes). Pesquisador do Grupo de pesquisa *Fronteiras do Sertão* do Núcleo de História e Cultura Regional (NUHICRE) – Unimontes. Professor da Educação Básica na Secretaria de Educação do Estado de Minas Gerais. Preceptor/bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) no *Programa Residência Pedagógica do Ministério da Educação*. E-mail: fpedrojardel@yahoo.com.br.

1 O texto é um desmembramento do terceiro capítulo da dissertação de mestrado defendida por esse mesmo autor no ano de 2018. O cotidiano de trabalho desses sujeitos nos chamou atenção desde a graduação, concluída em 2015, ocasião em que produzimos um estudo monográfico sobre o tema (N.A).

para continuar exercendo seu ofício, como restrições e fiscalizações. Nessa década, foram criados o I Plano Diretor e o Código de Postura Municipal, com o objetivo de reestruturar e modernizar a urbe. Os carroceiros passaram a ser vistos de maneira negativa, e a presença de carroças circulando pela cidade era um sinal visível de atraso. Para o escritor regional Hermes de Paula, ela afastava Montes Claros do progresso que a maior parte das cidades brasileiras já vislumbrava (Paula, 1979, p. 86). As diretrizes elaboradas e o memorialista tinham um objetivo comum: incutir no imaginário da população ideias modernizadoras sobre a necessidade de adquirir hábitos e comportamentos condizentes com a nova realidade industrial da urbe. O trabalho com carroça tornou-se um obstáculo a ser superado em prol do novo projeto de cidade ideal.

O historiador Eduardo Antunes Medeiros ressalta que muitas dessas profissões exercidas nas ruas, como catadores de materiais recicláveis, carroceiros, ambulantes, camelôs, lavadores de carros, acabam sendo acusadas de interferir na paisagem urbana, enfeitando-a, sujando-a e atrapalhando o trânsito. Esses trabalhadores passam a ser vistos de maneira negativa pela população, motivada por uma visão que é criada e sustentada tanto pelos veículos de comunicação, como por grupos economicamente dominantes (Medeiros, 2002).

Nesse sentido, enfatizamos que um dos objetivos desse tipo de política é a segregação espacial, ocorrida devido ao movimento de separação das classes sociais no espaço urbano (Rolnik, 1995). Em Montes Claros, percebemos que uma das heranças desse período é a percepção excludente de determinados grupos e indivíduos, sobretudo os trabalhadores informais, como os carroceiros. O que, além de manter um “[...] crescente contingente de trabalhadores em condições precarizadas [...]” (Antunes, 2005, p. 15), “[...] está voltada prioritariamente [...] para a produção de mercadorias e para a valorização do capital” (Antunes, 2005, p. 15).

Retomando a perspectiva de interferência na paisagem urbana, frisamos que os projetos de cidade idealizados e defendidos pelas classes dominantes são articulados e executados sem considerar que uma ampla parcela da população não está disposta a abrir mão dos seus direitos, que foram conquistados e mantidos durante anos. Na defesa dos seus interesses, ela age, questiona e reivindica, como é caso dos carroceiros que lutam há décadas pelo direito de trabalhar na cidade.

Os enfrentamentos com os quais os carroceiros se deparam no cotidiano são analisados a partir da perspectiva de Michel de Certeau. As ações empreendidas pelo poder público foram assim compreendidas como estratégias, definidas pelo autor como: “o cálculo das relações que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder é isolável de um ambiente” (Certeau, 2008, p. 46). Ele age a partir de um lugar próprio, que serve de base para a gestão das relações desse sujeito com aquilo que é distinto e exterior.

Por sua vez, o conceito de tática do autor é utilizada para pensar as ações

de resistência dos carroceiros: “A tática só tem por lugar o do outro. Ela aí se insinua, fragmentariamente, sem apreendê-lo por inteiro, sem poder retê-lo a distância.” (Certeau, 2008, p. 46). Ela não reúne seus proveitos em uma base, de maneira que possa estar assegurada em face das circunstâncias. O não-lugar² faz com que a tática seja dependente do tempo, sempre à espreita de quando puder agir e obter algum proveito, seus ganhos não são acumulados, ela está sempre atuando de acordo com os acontecimentos para transformá-los em situações favoráveis.

O acesso ao cotidiano de trabalho dos carroceiros se deu principalmente através da história oral. As entrevistas temáticas foram direcionadas para entender o dia-a-dia desses trabalhadores na cidade. Compreendemos as memórias que surgiram durante os depoimentos, na perspectiva assinalada por Portelli: “não só como um depósito de informações – um lugar onde se recorda a história – mas de a encararmos como um fato da história, de a encararmos como história, como sinal de luta, como processo em andamento” (Almeida; Koury, 2014, p. 2).³ O foco está exatamente nas mudanças sutis que afetam o modo de viver e de trabalhar de pessoas comuns do meio urbano. Lembrando ainda que, conforme enfatizado pelo autor:

Toda a história da cidade parece ser a história de grupos dirigentes [...] 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; Koury, 2014, p. 17).

Contudo, lidamos com lembranças e, nesse sentido: “A relação memória e história é também relação entre memória coletiva e memória individual, sempre

2 “Chamo de tática a ação calculada que determinada pela ausência de um próprio. Então nenhuma delimitação de fora lhe fornece a condição de autonomia. A tática não tem por lugar senão o do outro. E por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha. Não tem meios pra si manter em si mesma, a distância, numa posição recuada, de previsão e de convocação própria: a tática é movimento ‘dentro do campo de visão do inimigo’, como dizia Von Bullow, e no espaço por ele controlado. Ela não tem portanto a possibilidade de dar a si mesma um projeto global nem de totalizar o adversário, num espaço distinto, visível e objetivável, ela opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as ‘ocasiões’ e dela depende, sem base para estocar benefício, aumentar a propriedade e prever saídas. O que ela ganha não se conserva. Este não-lugar lhe permite sem dúvida mobilidade, mas numa docilidade aos azares do tempo, para captar no voo as possibilidades oferecidas por um instante. Tem que utilizar vigilante, as falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia” (CERTEAU, 2008, p. 46-47).

3 Fala de Portelli concedida aos autores Paulo Roberto de Almeida e Yara Aun Koury. (ALMEIDA, Paulo Roberto de; KOURY, Yara Aun. História Oral e Memórias: entrevista com Alessandro Portelli. *História e Perspectivas*, Uberlândia, v. 27, n. 50, p. 1997-1226, jan./jun. 2014.).

entrelaçados e quase sempre dotados de poder, poder de esquecer, de lembrar, de omitir, de silenciar” (Delgado, 2010, p. 31). Portanto, é fundamental saber interpretar as reações dos depoentes durante as entrevistas. Considerando inclusive o caráter subjetivo desse tipo de fonte. Cada uma tem significado próprio que, na maioria das vezes, só é possível conhecer ao estabelecer um diálogo com esses sujeitos. “Mostre-se aberto as perguntas dos ‘entrevistados’, questione também quando for possível” (Portelli, 1997, p. 23).

O roteiro de perguntas elaborado previamente é importante, mas ele também não impede que a conversa possa fluir, levando-nos a descobrir, até mesmo, novos fatos, inicialmente fora do itinerário, sempre sob a perspectiva de que: “A arte essencial do historiador oral é a arte de ouvir” (Portelli, 1997, p. 22). Exatamente por tratar de memórias subjetivas, a história oral exige-nos, antes de tudo, ética e sensibilidade. No âmago dessas lembranças está a vida, a trajetória pessoal e familiar desses sujeitos.

O trabalho de pesquisa a partir da história oral também é uma oportunidade de, juntamente com os depoentes, construir um posicionamento crítico. E denunciar estruturas que impedem o pleno funcionamento da vida humana ou que a oprimem de alguma maneira. Esse ponto de vista sempre esteve em voga nos diálogos estabelecidos com os carroceiros, que estavam sempre ávidos por fazer críticas e denúncias em relação à realidade de seu ofício nos últimos anos. Coube então, enquanto historiador, propor uma compreensão das transformações ocorridas na realidade urbana e entender de que maneira elas contribuíram para a precarização da atividade com carroças alegada pelos trabalhadores.

Quando sugerimos abordar o trabalho dos carroceiros sob o viés da marginalidade social, os próprios trabalhadores apontaram, em seus depoimentos, os episódios que os colocam nessa condição, identificada por eles como discriminação. Acreditam que esta ocorra devido ao ofício que exercem. Lembrando que, à luz de Portelli, os desafios do cotidiano são enfrentados com “criatividade e continuamente; sobreviver é resistir. A luta de classe se faz mais forte na luta cotidiana contra a morte, em vários sentidos, apoiada nos valores culturais de autonomia pessoal e amparo comunitário, do que nas fabricas e sindicatos” (Portelli, 2010, p. 17).

Atuando há mais de 60 anos como carroceiro, o sr. Moacir Mendes⁴ narrou sua opinião quanto à visão popular sobre seu ofício: “Acha que é a classe mais baixa que existe no mundo é carroceiro, e não é assim também não [...] acontece direto aí moço, de vez em quando vai apanhar um entulho pra jogar, fica impondo

4 O sr. Moacir tem 93 anos de idade. Atua como carroceiro desde os 12 anos de idade (N.A.).

a gente [...] a pessoa que tem linha não impõe” (Moacir Mendes, 2017).⁵ Do seu jeito, o carroceiro procura reagir, mesmo que geralmente de modo silencioso. No caso exemplificado, o sr. Moacir optou por acreditar que as agressões verbais são oriundas de pessoas que não têm capacidade de estabelecer um relacionamento pautado na igualdade e, principalmente, no respeito.

O simples fato de os carroceiros passarem pela rua já faz com que sofram ofensas, sobretudo por parte daqueles que acreditam que esse ofício é incompatível com a realidade urbana. Essa percepção foi confirmada também no depoimento do sr. Gelson Guimarães, quando o inquirimos sobre como a população trata o carroceiro: “Tem gente que maltrata, teve um dia que tava passando, eu ouvi uma dona falando: ‘Ah esse negócio de carroça tem que acabar, faz é sujeira na rua! Tem uns que faz descaso né, o carroceiro tipo não vale nada’” (Gelson Guimarães, 2017). O espaço urbano, nesse sentido, pode representar a oportunidade de realizar uma atividade remunerada que garanta a sua sobrevivência, mas também o torna propício à exposição a situações de constrangimento.

Ao ser questionado sobre o convívio cotidiano desses trabalhadores com a população, o sr. Marcos destacou o trânsito como o local onde os conflitos ocorrem com maior frequência: “O povo do trânsito não respeita não, respeita não, buzinam, xinga a pessoa, xinga a pessoa de fedorento né, isso aí é uma falta de respeito, mas a maioria não respeita, o povo é sem educação, estuda, estuda e não aprendeu nada” (Marcos Mendonça, 2014). Segundo ele, o contexto citado confirma que alguns ofícios exercidos no espaço urbano são marginalizados pela própria população que, muitas vezes, utiliza os serviços prestados pelos carroceiros.

Mesmo quando a marginalização não estava em pauta durante a entrevista, ela acabava surgindo na conversa, como no caso do sr. Celso Cunha, quando foi indagado se gostava de trabalhar como carroceiro: “Gostar eu gosto né, que tem é tipo assim profissão que muita gente né, discrimina muitas pessoas, [...] porque muita das vezes a gente aguenta muita humilhação a gente segue a vida ai trabalhando o dia a dia porque tem que trabalhar” (Celso Cunha, 2017). Em seu depoimento, o trabalhador poderia alegar diversos fatores que pudessem contribuir para que não visse sua profissão de maneira totalmente positiva, no entanto, o que ele ressalta é exatamente o contrário, demonstrando satisfação para com seu ofício. Diz que o empecilho está, na verdade, na maneira como percebe seu trabalho ser visto pelas outras pessoas.

5 Mantivemos os nomes dos trabalhadores em sigilo, na intenção de preservar a identidade dos mesmos. Nesse sentido utilizamos nomes e sobrenomes fictícios escolhidos aleatoriamente. Também empregamos o pronome de tratamento “senhor” no intuito de expressar o “respeito” e “admiração” que desenvolvemos com os carroceiros no período da pesquisa, e, sobretudo para demonstrar a importância do trabalho desempenhado por eles no cotidiano da população urbana (N.A).

Uma das reclamações recorrentes dos carroceiros, no que diz respeito à relação com a população, é a questão dos “xingamentos”, como eles costumam referir: “A dificuldade hoje é o perigo, é o perigo do trânsito, e o cara tem que ser muito respeitador dos outros porque o povo fica xingando a função de carroceiro que é muito discriminada, dá um dinheirinho mais, o dia que dá certo, mais é muito discriminado” (Juraci Junqueira, 2017). A interpretação que fazemos da recorrência das ofensas é que a marginalização do trabalhador é uma condição a priori; ao dirigir-se a esses sujeitos, parte da população evidencia uma postura que discrimina por ser tratar de um trabalho manual que envolve a lida com resíduos, entulho, lixo.

O sr. Edilson Esteves afirmou que um dos problemas que enfrenta relaciona-se com os locais de descarte dos resíduos transportados. Esses espaços são indicados pela prefeitura, contudo, de acordo com o carroceiro, nem sempre a população os aceita, o que gera situações de humilhação dos trabalhadores:

É igual eu te falo, porque muitas das vezes nós é discriminado, as vezes você vai num local, que tá marcado (prefeitura) pra gente, você chega e joga uma carroça de entulho. As vezes chega umas pessoas que nem conhece você direito, as vezes chega xingando, - mas você jogou esse entulho aqui e tal. (Edilson Esteves, 2017).

O que o trabalhador alega não são precisamente os questionamentos, mas sim a maneira como são tratados, agressiva e desrespeitosa. As formas de resistência a essas situações são as mais diversas: Edilson, por exemplo, reage confrontando as próprias pessoas: “Você tá falando isso comigo porque eu sou carroceiro, mas aqui encosta caminhão, chega moto táxi com a carretinha, chega caminhão, é tanto que eu já vi caminhão até da prefeitura, pessoas que quer destruir a gente, chegando e descarregando lixo” (Edilson Esteves, 2017). Conforme sua interpretação o que incomoda realmente as pessoas é a presença dos carroceiros no local, e não tanto o descarte de lixo na área.

Trabalhar com veículo de tração animal na cidade significa enfrentar cotidianamente muitas dificuldades, entre elas, a criação dos animais no espaço urbano, a fiscalização empreendida pela prefeitura e a redução dos vazios urbanos. Ainda que tenham permanecido algumas extensões, como os lotes vagos, esses trabalhadores reclamam que se apropriar dessas áreas tornou-se mais difícil atualmente. O sr. Antônio Alves lembra da época em que a cidade era limitada ao centro e poucos bairros no seu entorno, quando era mais fácil criar os animais: “Porque a cidade era cidade de interior, era mais pequena, mas na época o animal comia solto, tinha os mangueiros, as mangas grandes [...] alugava, mais, mais comia solto, marrado” (Antônio Alves, 2017). Percebemos que o carroceiro

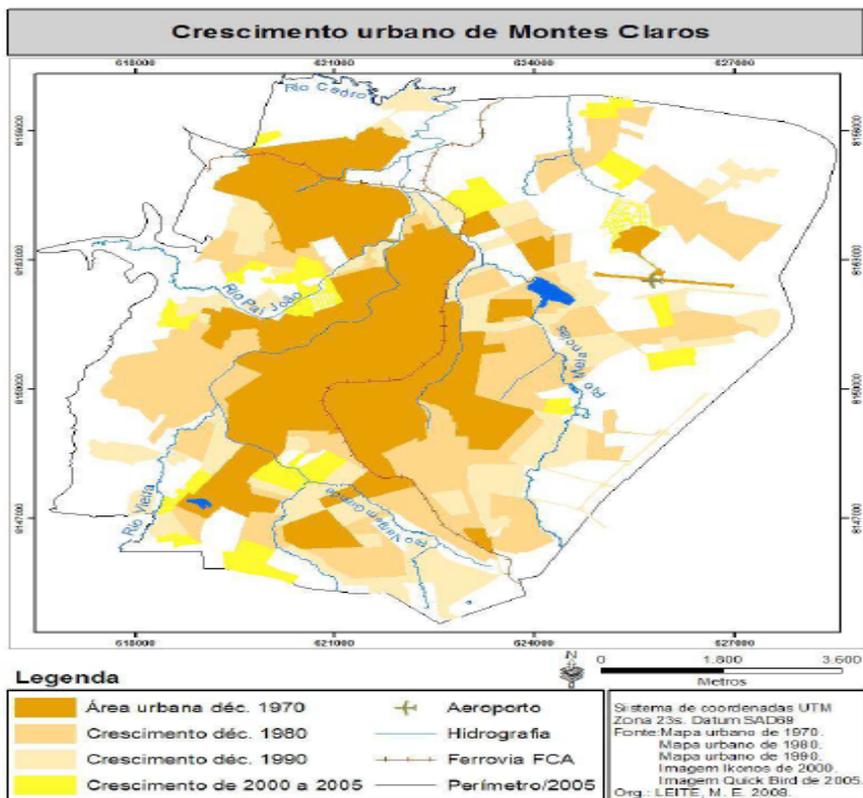


Figura 1 – Expansão de Montes Claros. (Leite, 2011, p. 153).

Alguns hábitos antigos dos carroceiros não são mais admitidos, hoje em dia, pela população, como nos contou o sr. Zuza: “Cê podia chegar num terreno, num loteamento, cê fazer uma cerca, um mangueiro e prender seu animal, hoje cê não pode mais. É só cê chegar, chegar num lugar fechar e fazer um mangueiro, eles denunciam, daí a pouco, quando não é a prefeitura é a polícia” (Zuza Zampol, 2017).

Percebe-se uma mudança no processo de apropriação do espaço privado urbano, importante para o exercício da atividade, por parte da população. Aspectos que, no passado, eram vistos com normalidade, devido a cidade ser menor, cujas pessoas tinham um contato pessoal maior, passaram a ser mal vistos. O sr. Edilson também reclama ser cada vez mais difícil criar os animais:

Antes era mais fácil, hoje tá mais difícil porque geralmente é igual eu tô falando com você, o local tá mais difícil porque, o local como eu tô falando com você tem um pastozinho né, as vezes chega até um vizinho na covardia, joga um produto, mata a grama ou manda capinar, usando maldade (Edilson Esteves, 2017).

O depoimento do carroceiro mostra que a população também adota táticas para evitar a presença dos animais. Fica evidente mais um ponto de tensão cotidiano dos trabalhadores, dessa vez relacionado aos moradores.

Procuramos identificar o período em que os trabalhadores mencionaram que as fiscalizações foram intensificadas e ficaram mais rigorosas, e é exatamente aquele a partir da década de 1970, quando já estavam em vigor o I Plano Diretor e o novo Código de Postura Municipal. A partir da memória do Sr. Juraci Junqueira, é possível conhecer a nova relação que se estabeleceu entre os trabalhadores e a prefeitura no que tange à criação dos animais soltos nas ruas e a respectiva fiscalização empreendida. O trabalhador recorda que, se os animais eram apreendidos, havia multa para resgatá-los. Devido às ações de caráter higienista, os currais destinados aos animais foram transferidos para fora do perímetro urbano. Os novos locais escolhidos evidenciam a estratégia para dificultar a vida dos carroceiros.

O Sr. Juraci nos contou que desafiava as normas existentes na época, e é exatamente um desses episódios que ele nos descreve a seguir: “No tempo que eu era besta que eu mudei pra aqui, tinha muito pasto por aqui, eu deixava marrado pra aqui pra acolá, ele [fiscal] ia, levava a corda e ainda levava o cavalo pro curral municipal. [...] tinha que pagar pra tirar, e ainda perdia o dia de serviço” (Juraci Junqueira, 2017). O depoimento aponta que a fiscalização era atuante mesmo nos bairros periféricos, onde se iniciava o processo de ocupação na região leste da cidade, como era o caso do bairro Sumaré. Fica claro que recolher esses animais era umas das formas mais eficazes de combater o trabalho dos carroceiros.

Uma das táticas apontadas no depoimento seria ser amigo do motorista que transportava os animais para o curral, como lembra o sr. Juraci:

Quando eles pega pra levar e leva é de caminhão, e eles não traz, se ocê for buscar e pagar eles num traz, no mesmo caminhão, só se o cara for muito amigo seu, senão ele não deixa trazer. Ai ocê tem que ir buscar e vir nesse trem de lá pra cá de pêlo, pelando a bunda com a espuma, se o cavalo não deixar montar de pêlo ocê tem que vir puxando. (Juraci Junqueira, 2017).

Não era sempre que se podia contar com a tática de ser amigo do motorista da prefeitura, e nem todos os animais de tração eram treinados para montaria, o que torna evidente o desgaste, o cansaço sofrido do trabalhador que tinha que percorrer um trecho caminhando. Este, entre ida e volta, levava praticamente o dia inteiro.

Os animais também são afetados com esse processo de apreensão, os trabalhadores fazem críticas ao poder público e denunciam que os animais não eram, e ainda hoje não são, cuidados e alimentados adequadamente no curral municipal.

São devolvidos para seus donos magros e doentes: “Eles não trata dos animal igual a gente trata, muitas das vezes o animal sai daqui sadio e quando eles voltam, voltam doentes, voltam mordido por outro animal, porque eles misturam os animal tudo que eles pegam na rua ai entendeu” (Celso Cunha, 2017). É importante destacar que é paga uma taxa para a manutenção dos animais no recinto, o que implicaria em maiores cuidados por parte dos funcionários da prefeitura.

A temática de maus tratos aos animais foi pauta de diversas reportagens de um telejornal local, o MGTV, em que os carroceiros denunciaram as condições precárias dos cavalos apreendidos. Na entrevista, o carroceiro Ponciano Souza se mostra preocupado com a condição financeira de alguns: “Acho muito caro, pra esses carroceiros pobrezinhos que tem um animalzin pra trabalhar, bota aqui ele não tem condição de pagar, animal vai e morre aqui” (Ponciano Souza, 2013).

Em 2015, quase três anos depois, outra reportagem do MGTV retratou novamente o problema de maus tratos aos animais, com a diferença de que então as acusações foram trocadas entre os carroceiros e o então prefeito de Montes Claros, Ruy Muniz. Este não apenas acusou os trabalhadores de negligência para com os cavalos e muares, como anunciou que iria extinguir a atividade no Município. Da parte dos trabalhadores, eles voltaram a fazer a mesma acusação em relação aos animais apreendidos no curral municipal, segundo afirma o sr. Roberto Ruas⁶: “Tá definhando né, cada dia que passa os animais que fica lá dentro tá definhado, tá esmagrecendo, tá o coró e o osso” (Roberto Ruas, 2015). As denúncias realizadas pelos carroceiros apontam para o fato de os animais permanecerem mantidos em condições degradantes, ocasionando inclusive a morte de um animal que foi mostrada pela primeira reportagem. Aqueles que não morrem, demoram a se restabelecer, ficando impossibilitados de serem empregados nas carroças.

A condição permanente de marginalidade vivenciada pelos carroceiros agravou-se nos últimos anos, sobretudo com a ameaça de extinção do ofício. Os episódios de reação ocorreram entre os anos de 2013 a 2016, durante a gestão de Ruy Muniz. Foram organizadas manifestações, passeatas e protestos em frente ao prédio da prefeitura, em que os carroceiros reivindicaram melhores estruturas para poderem atuar na prestação de serviços. Além disso, protestaram contra os maus tratos aos animais apreendidos pela prefeitura, a diária cobrada e a multa pela apreensão dos mesmos; assim como ao sistema de emplacamento das carroças determinado pelo poder executivo.

O estopim para os episódios de 2013 foi o projeto de emplacamento das carroças proposto por Ruy Muniz. Na ocasião que as carroças receberam placas,

6 Mesmo que as entrevistas dadas pelo Presidente da Associação dos Carroceiros tenham livre acesso do público, optamos por manter o sigilo do nome real do trabalhador, assim como fizemos com os demais que foram entrevistados especialmente para esta pesquisa.

a própria Prefeitura Municipal de Montes Claros publicou, em seu endereço eletrônico, quais eram seus objetivos:

A Empresa Municipal de Serviços, Obras e Urbanização (ESURB) vai realizar o cadastramento e o emplacamentos das carroças. [...] A legalização vai permitir uma melhor fiscalização e vai evitar que os carroceiros façam descartes fora dos Centros de Apoio Simplificado para Carroceiros (CASCOS), onde o entulho é despejado. ‘O cadastramento e o emplacamento são o primeiro passo da parceria entre a prefeitura e os carroceiros’. (Prefeitura Municipal de Montes Claros, 2013).

O sr. Roberto, presidente da Associação dos Carroceiros, também foi mencionado na publicação, quando o mesmo disse já estar cansado de promessas que não saíam do papel, mas que nutria expectativas positivas em relação às novas medidas adotadas. Disse ainda que ele e seus colegas estavam dispostos a acordar uma parceria com o poder público em prol de condições dignas e estrutura de trabalho. Contudo, logo surgiram os primeiros desentendimentos em relação ao projeto de emplacamento das carroças que ocasionou numa reação da parte dos trabalhadores: “Inclusive eu tinha placa e eu arranquei, porque eles queriam identificar nós pra ferrar (multar) com nós” (Edilson Esteves, 2017). Ou seja, a placa foi considerada um mecanismo de monitoramento deles, o que poderia resultar em multas.

Durante os protestos de 2015, os carroceiros, em suas carroças, percorreram o centro da cidade em direção ao prédio do executivo, motivados por seu desacordo em relação ao projeto municipal que previa extinguir a função de carroceiro em Montes Claros. Eles foram então para as ruas em defesa do direito de continuar trabalhando. Outra tática adotada foi a de fazer campanha contra a reeleição do prefeito.

No que tange às manifestações, os carroceiros sempre se referem a “nós”, o que demonstra que as ações foram coletivas. No dia em que percorrem a cidade, sendo dia de reunião ordinária dos parlamentares, foram recebidos, em cuja ocasião os políticos asseguraram apoio à causa dos trabalhadores. O que percebemos é que esse momento foi importante para os entrevistados, sobretudo porque tiveram a oportunidade de defender suas reivindicações enquanto grupo frente aos políticos.

A mobilização aconteceu devido aos próprios trabalhadores, que convocaram os colegas que conheciam. A resistência exposta naquela ocasião evidenciou que os trabalhadores eram capazes de se organizar, sobretudo para demonstrar que estavam insatisfeitos com a atual conjuntura das condições de trabalho, e que a gestão municipal estava colaborando para potencializar ainda mais a precariedade

vivida pelo grupo.

É interessante observar que a criação da Associação dos Carroceiros não foi uma iniciativa dos trabalhadores, mas sim da Prefeitura. Esta, em nota, afirmou que a primeira motivação para a criação da associação havia sido a preocupação com o bem-estar dos cavalos e que, posteriormente, surgiu a questão da valorização daqueles que atuam no ofício. Fica evidente que os objetivos da entidade contemplavam os interesses de outros que não os trabalhadores, outros esses que se quer atuavam na área, com objetivos alheios aos dos trabalhadores. Em 2015, o próprio presidente da Associação, em entrevista, deixou claro que o trabalho não teve continuidade, “a associação é um projeto muito bonito, muito importante, se ele saísse do papel, toda a população de Montes Claros e a sociedade em geral não tinha um momento sequer pra criticar os carroceiros” (Roberto Ruas, 2015).

Os trabalhadores, porém, articulam-se para lutar por seus direitos, utilizando outros mecanismos de mobilização, por exemplo, o constante contato entre eles. Até pelo fato do espaço de atuação ser a rua, eles não apenas se conhecem, como também se encontram com frequência, conversam entre si, constroem redes de amizade e solidariedade. Marilena Chauí observa, nesse sentido, a “importância desse sair para trabalhar fora” (Chauí, 1986, p. 148) para os trabalhadores, pois “O ‘sair de casa’ é ampliar o espaço da sociabilidade, aumentar a rede de relações e conhecimentos, percorrer e compreender o espaço urbano e institucional sem ter que, para isso subordinar-se diretamente aos imperativos do capital” (Chauí, 1986, p. 148).

As promessas que não saíram do papel, como citado pelo sr. Roberto Ruas, novamente não teriam um outro desfecho. Entretanto, dessa vez, houve indignação por parte dos trabalhadores, conforme podemos perceber no depoimento do sr. Edilson:

Agora me fala, isso é uma calúnia, como que um prefeito pega, um prefeito de Montes Claros chega aparecendo numa roda, chega pra um carroceiro e oferece maravilha igual chegou pra nós, [...] nós estamos querendo legalizar as carroças de Montes Claros. Foi todo mundo, as vezes tinha gente que nem queria, nós conversamos, levamos pra emplacar as carroças, ocê acha que nós ia emplacar as carroças sem a pessoa dá uma justificativa? Porque deu! Nós temos papel assinado, inclusive. (Edilson Esteves, 2017).

Um das razões para enfatizarmos o depoimento do sr. Edilson é o fato dele sempre se manifestar em nome dos carroceiros e sobretudo demonstrar-se engajado em mobilizar os colegas na defesa dos interesses do grupo. Podemos perceber, nesse trecho, não apenas a mobilização do sr. Edilson, como a mobilização e

a comunicação entre os trabalhadores em geral. Quando ele diz que conversaram e depois levaram os veículos para serem emplacados, comprova-se que a decisão foi uma iniciativa do grupo, que só foi executada depois do diálogo.

Na ocasião do protesto contra o prefeito, as placas foram retiradas e depositadas sobre as escadas de acesso à porta principal da sede da prefeitura em ato simbólico. O gesto representou o rompimento dos trabalhadores com o poder público, ainda que tenham deixado claro que o ideal seria a manutenção da parceria, desde que cumpridas as promessas do momento de emplacamento, especialmente a de construção dos CASCOS, fundamental para os carroceiros, pois é um local onde eles podem descartar corretamente os resíduos coletados pela cidade.

A notícia de que o prefeito tinha enviado um projeto ao legislativo, com o objetivo de revogar o uso de veículo tração animal na cidade, novamente mobilizaria os trabalhadores. É interessante observar as alegações dos carroceiros naquele momento. Uma delas faz referência às caçambas, modalidade de serviço que expandiu significativamente nos últimos anos e é considerada uma forte concorrente dos carroceiros. O depoimento a seguir evidencia esse fato:

O prefeito quer acabar com os carroceiros para beneficiar os empresários de caçamba disk-entulho. Ele quer tirar nosso direito de ir e vir, de trabalhar. Vivemos da carroça e ela é a nossa ferramenta de trabalho. Setenta por cento dos carroceiros da cidade são analfabetos, não tivemos a oportunidade de estudar e dependemos desse trabalho para manter nossas famílias, diz [...] (G1, 2015).

A desconfiança, como é típico dos carroceiros, passa a fazer parte das táticas que eles lançam mão para resistir no cotidiano. No caso das caçambas, elas representam um tipo de concorrência com a qual as carroças não conseguem disputar com igualdade, já que são carros motorizados, até mesmo devido à velocidade, se comparados com as carroças, eles conseguem recolher uma quantidade de resíduos muito superior à capacidade do veículo de tração animal.

O sr. Roberto destaca que outro problema percebido por ele, em relação às caçambas, são os descartes irregulares e aterros clandestinos realizados pelas empresas que prestam os serviços de recolhimento de entulho: “Tem muitos caçambeiros e donos de empresas disk caçambas [...] que joga em terreno baldio, que joga em lote, eu mesmo já filmei e gravei vários terrenos, [...] eu tenho gravado de aterro sanitário clandestino de caçambeiros” (Roberto Ruas, 2015). Nesse depoimento, é perceptível a preocupação em chamar atenção de que os donos de caçambas também são responsáveis pelo descarte irregular, uma culpa que recai, muitas vezes apenas sobre os carroceiros.

O principal argumento do prefeito para extinguir a atividade com carroça

na cidade foi a questão dos maus tratos aos animais praticados pelos carroceiros.⁷ Consta no texto que: “O presente projeto de lei tem como objetivo proibir o uso de veículos de tração animal e a exploração de animais para esta finalidade no perímetro urbano do distrito de Montes Claros” (Montes Claros, 2015). Diz ainda que: “A proibição da tração animal e dos maus tratos aos animais fazem parte de uma sociedade mais consciente, sendo que diversos municípios brasileiros vêm seguindo esta importante trajetória de conscientização” (Montes Claros, 2015). Sua principal estratégia foi a de sustentar que essa era uma tendência em outros municípios do país. Sem, contudo, levar em consideração a realidade dos carroceiros.

Os trabalhadores contestaram, afirmando que os descuidos com os animais de tração ocorriam, sim, mas da parte da prefeitura quando os apreendia, durante a permanência deles no curral municipal. Assim como contestaram a própria falta de estrutura dos poucos CASCOS existentes, os quais obrigavam os cavalos e muares a ter que percorrer longos percursos. A própria omissão do prefeito é utilizada contra ele na defesa desses trabalhadores. O sr. Roberto arguiu contra a alegação do chefe do executivo: “Agora, o que o nosso prefeito justifica é que nós maltrata nossos animais, se nós maltratasse nossos animais eles num aturavam 20, 25 anos, porque o cavalo, em si próprio, ele trabalha 25 anos numa carroça, a vida útil dele é 25 anos de carroça” (Roberto Ruas, 2015). Ao discursar em favor do grupo, o carroceiro sempre se preocupou em demonstrar a realidade deles sem omitir, por exemplo, que realmente existem colegas que maltratam os animais. Entretanto, essas ações se restringem, segundo o sr. Roberto Ruas, a uma minoria, defendendo que os mesmos devem ser punidos e novamente contra-atacou, afirmando que, no próprio curral da prefeitura, a prática da qual estavam sendo acusados ocorria com frequência. E reiterou dizendo que a maioria dos trabalhadores trata bem os animais, pois deles depende para conseguir o “ganha pão” (Roberto Ruas, 2015,).

Depois que o projeto de lei com o objetivo de acabar com as carroças na cidade foi enviado ao legislativo, a parceria firmada em 2013 foi rompida definitivamente e os trabalhadores intensificaram as críticas ao prefeito. O próprio presidente da Associação dos Carroceiros disse que, na ocasião, a estratégia do político era colocar os habitantes de Montes Claros contra eles, “demonizando os carroceiros perante a opinião pública” (Roberto Ruas, Jornal de Notícias, 2015).

Na opinião do trabalhador, ao convencer a população de que os animais sofriam maus tratos, e que o lixo descartado irregularmente no espaço urbano era de responsabilidade dos carroceiros, o chefe do executivo fortalecia os argumentos

7 “O curioso é que antes mesmo do projeto ser votado, foram colocadas placas proibindo a circulação das carroças, como foi flagrado pela GAZETA na avenida Mestra Fininha, na área central da cidade” (GAZETA NORTE MINEIRA, 2015).

em prol do seu ideal e ainda ganharia importantes aliados. Porém, o que não faltou foi empenho e argumentos para rebater o documento em questão. O sr. Roberto enfatizou:

‘O saco de maldades do prefeito não tem fundo’, disparou, ao considerar absurda a proposta. Nesse sentido o representante do grupo demonstrou qual seria a postura a seguir: ‘O sr. Roberto é reticente em voltar a dialogar com o prefeito Ruy Muniz (PRB), ‘porque ele trata a gente mal, foi agressivo comigo’. Diz que o ‘diálogo será nova manifestação dos carroceiros contra a prefeitura’. (Jornal de Notícias, 2015, p. 8).

A seguir destacamos outra entrevista concedida ao Jornal de Notícias pelo trabalhador:

Segundo ele, desde o início do mandato o prefeito persegue os carroceiros, [...] Entende que o Executivo não tem qualquer sensibilidade em relação à categoria. ‘Faremos greve de fome. Vamos procurar nossos direitos onde eles estiverem’, garantiu o sr. Roberto, ao assegurar que, ‘o prefeito é empregado do povo. Ele não é nosso patrão’. (Jornal de Notícias, 2015).

Ao analisar o trecho da entrevista, é perceptível como a exposição busca refutar os ataques recebidos e enfatiza a perseguição aos carroceiros. Ressalta ainda que o prefeito não estava disposto a colaborar com os trabalhadores, tendo em vista a falta de diálogo demonstrada por ele. Ao encerrar o depoimento, é nítida a disposição do sr. Roberto em lutar a favor do grupo, nesse caso específico, pelo direito de trabalhar na cidade que estava ameaçado de ser cerceado. Por fim, o carroceiro destaca a sua opinião em relação ao lugar do político na sociedade, ou seja, ele deve atuar em prol das demandas apresentadas pela população, e não, o contrário, legislar impondo.

O sr. Roberto também lembrou, na entrevista concedida ao programa Corda Bamba da TV Gerais, de outro episódio ocorrido durante uma audiência pública com os trabalhadores e a prefeitura no Ministério Público Estadual. Ele afirmou ter proposto ao prefeito, na ocasião, a que, ao invés de proibir a atividade com carroça, fosse realizado um trabalho de conscientização com aqueles que dependiam do ofício para viver. Mas o político, segundo ele, mostrou-se irredutível: “Ele simplesmente virou pra mim, do lado do promotor, e disse, comigo não tem conversa, o máximo que eu puder fazer pra acabar com tração animal dentro de Montes Claros, eu vou acabar” (Roberto Ruas, 2015).

As imagens a seguir mostram a manifestação dos carroceiros em 2015, durante a passeata com centenas de carroças que teve como itinerário a região central de Montes Claros. A concentração ocorreu em frente à sede da Câmara Municipal; podemos observar a grande quantidade de trabalhadores envolvidos

no evento, sua preocupação era exatamente a extinção das carroças na cidade.



Figura 2 – Protesto dos carroceiros. (Prefeitura Municipal de Montes Claros, 2015.).

Quando analisamos outros depoimentos, percebemos que, ao participar desse momento de reivindicação, os trabalhadores reconheceram-se como sujeitos ativos nesse processo. Há uma grande importância nesse momento histórico para eles, como enfatiza o sr. Celso Cunha:

Ua, moço! Eles quis até acabar com as carroças dentro de Montes Claros, então nós brigamos por isso, lutamos, discutimos esse assunto com eles na Câmara da Prefeitura, mas a maioria dos vereador foi contra. [...] eles sabem que é uma ferramenta de trabalho nossa, que nós não tem outra atividade. Se eles acabassem com as carroças o que que nós ia fazer? Com esse desemprego que está dentro de Montes Claros, uma pessoa que nem eu, que já está com cinquenta e pouco, 51 anos, pra arrumar serviço fichado hoje fica difícil, entendeu! (Celso Cunha, 2017).

O carroceiro justifica ainda que a população também depende dos serviços prestados pela carroça, pois são eles que fazem a limpeza da cidade. É possível perceber aqui ser essa a maneira de chamar atenção para a importância dos serviços prestados. Outro argumento apresentado foi o de que nem todas as pessoas dispõem de condições financeiras para contratar uma caçamba. Chama-nos atenção que o sr. Celso Cunha não utilize, em seu discurso, apenas a necessidade pessoal de trabalhar, mas também ressalta a importância das carroças para uma parcela da população.

Ao propor banir o trabalho com carroça na cidade, o prefeito sugeriu que os carroceiros atuassem utilizando pequenas carretas acopladas a motocicletas. A proposta foi prontamente recusada, como enfatizou Edilson. “Agora porque

cê acabar com o serviço nosso, agora me fala, um cara igual eu não tem estudo nenhum, como é que cara quer que nós pega e trabalha de moto táxi, [...] como que nós vamos muntar numa moto sem habilitação, entendeu por quê?” (Edilson Esteves, 2017).

Entre os entrevistados apenas um possui a habilitação categoria B, todos os outros não têm nenhum outro tipo de permissão para dirigir. Para além da concorrência com outros profissionais da área, a preocupação dos trabalhadores se deve, justamente, a sua realidade. Como não possuem habilitação, na idade que se encontram e sem escolaridade, entendem que seria demasiadamente desgastante terem de aprender a conduzir veículos motorizados. É perceptível que todos os argumentos utilizados pelos trabalhadores são baseados em sua própria realidade social e econômica, bem diferente da proposta imposta pelo prefeito.

O ano eleitoral de 2016 também foi um período propício para as táticas de defesa e ataque durante os enfrentamentos. Novamente, em entrevista a um jornal, o sr. Roberto enfatizou seu posicionamento: “O presidente da Associação chamou a atenção para o fato de que, ano que vem serão realizadas eleições municipais e pretendem dar o troco ao prefeito, nas urnas e também aos vereadores que votarem favoráveis ao projeto” (Roberto Ruas, 2015). Perguntamos ao Sr. Antônio Alves se ele tinha participado das manifestações e se, caso o tivesse, qual havia sido a motivação; em sua resposta também surge a questão do voto contra o político: “Ele queria detonar nós (prefeito), mais tá bom o poder do voto está nas eleições né, ele vai ver se ele reelege de novo” (Antônio Alves, 2017).

Diante dos embates com o prefeito, o carroceiro compartilha da opinião de que as eleições seguintes seriam uma maneira de demonstrar a insatisfação com o político, que concorreria à reeleição:

Oh moço Ruy tá mexendo com um assunto que ela vai arrumar muito problema, e arrumou, arrumou assim no sentido de perder muito voto. Porque o carroceiro conhece muita gente. Tem carroceiro que tem dez irmão, vinte, dezesseis irmão, subrin, na família tem cinquenta pessoa. Ai que tipo combinar oh não vota ne Ruy não, a eu vou votar, não num vota não, por que, porque Ruy tá querendo acabar com minha profissão, e é aqui nós tira o pão, aí. (Antônio Alves, 2017).

O fato dos carroceiros mencionarem as eleições como uma ocasião oportuna para demonstrar a reprovação em relação ao prefeito foi apropriado, dada a aproximação com o período eleitoral. No entanto, o descontentamento dos trabalhadores, de certa maneira, remetia às eleições municipais de 2012 e à seguinte, em 2014. Na primeira, Ruy Muniz foi candidato a prefeito e, na segunda, sua esposa, Raquel Muniz, pleiteou o cargo de deputada federal, ambos tendo sido eleitos.

Foi, justamente, nesses dois momentos que se intensificou a proximidade entre os carroceiros e os políticos mencionados. Nas conversas com os trabalhadores, é perceptível essa aproximação, assim como as expectativas em relação às promessas realizadas pelos então candidatos. Conforme consta no depoimento seguinte: “Marcou festa pra nós [...] inclusive aquela esposa dele, do Ruy Muniz, Raquel, conversando com a gente, ‘não os meninos nós vamos lutar, ajudar ocês’, cadê? Gente, nós estamos sendo mal visto é por conta disso” (Edilson Esteves, 2017).

A interpretação que fazemos da última parte do depoimento é que o próprio Edilson se sente pressionado, talvez pelos colegas e familiares, por ter demonstrado apoio aos candidatos, e as expectativas não terem sido correspondidas, ou seja, se sente traído. O sr. Roberto também menciona esses encontros com Ruy Muniz no período das eleições: “Porque que na campanha política ele recebeu nós, todos os carroceiros na sua faculdade lá do São Norberto, ao lado da sua residência, prometeu pra nós ‘mundos e fundos’, deu lanchin com refrigerante, e quando foi eleito agora é o contrário” (Roberto Ruas, 2015).

Um dos aspectos perceptíveis do depoimento é o fato do trabalhador justificar as reivindicações com base nas promessas realizadas pelo político no período eleitoral, o que evidencia a capacidade do representante dos trabalhadores em articular os fatos em favor dos interesses do grupo. No trecho a seguir, Edilson também menciona que, depois que o político foi eleito, ocorreu justamente o contrário do que eles esperavam:

Moço o cara entrou lá, virou as costas pra nós, a muer [mulher] dele [Raquel Muniz] comendo assim junto com nós, tomando suco, refrigerante, pão e tal, foi pra Brasília, veio com história ai de maus tratos aos animais, depois que ele saiu fora. Tudo era ela que vinha, resumindo, ah não os meninos nós vamos ajudar ocês e tal, foi pra Brasília, depois veio com negócio de maus tratos aos animais. (Edilson Esteves, 2017).

O que indignou os carroceiros em relação à Raquel Muniz foi que, em 2015, a deputada convidou a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos Maus Tratos aos Animais da Câmara Federal dos Deputados para realizar uma audiência pública na cidade, com o objetivo de verificar as práticas relacionadas ao tema na região. Uma das propostas apresentadas pelo prefeito Ruy Muniz nessa reunião foi o de proibir o emprego de animais de tração na cidade, alegando que, ao serem usados em carroças, os cavalos e muares são maltratados. Quando perceberam o envolvimento da parlamentar com a CPI, os carroceiros se revoltaram: “Inclusive a Raquel mesmo teve com nós fez até festa com nós, pra chegar nesse ponto, de uma hora pra outra virá contra, por quê? Todo mundo soube tratar eles bem” (Edilson Esteves, 2017). Como já afirmamos anteriormente, a indignação dos

trabalhadores sempre remete às promessas realizadas na época das eleições pelos políticos aludidos. Nesse sentido, os carroceiros mencionam que foi nas eleições de 2016 que eles se articularam para demonstrar, através do voto, a reprovação em relação ao prefeito.

É importante observar que o primeiro contato entre os trabalhadores e o sr. Ruy Muniz foi realizado ainda no período eleitoral, em 2012. O próprio sr. Roberto confirma que os carroceiros atuaram na campanha eleitoral de Muniz: “Ferrenhamente, nós trabalhamos do princípio ao fim, para agora receber do senhor prefeito uma perseguição dessa” (Roberto Ruas, 2015). É também interessante perceber que, embora os carroceiros tenham agido em favor da eleição do prefeito, isto não impediu que se posicionassem em defesa dos seus direitos, após sua eleição.

Como as entrevistas foram realizadas quase dois anos após as manifestações e praticamente um ano após a eleição municipal, esse intervalo de tempo contribuiu para que os trabalhadores pudessem fazer uma análise dos fatos ocorridos, depois que os ânimos já tinham se acalmado, embora não se possa dizer que eles deixaram transparecer a intenção de se acomodar. Para o sr. Antônio, a luta alcançou efeitos positivos para o grupo:

Aconteceu essa revolução. O Ruy é mais empresário forte né? Ele acha que a profissão nossa é insignificante, e não é! Nós colabora com a cidade, com a limpeza pública, se fosse mais estudado, mais inteligente, ele falava carroceiro é parceragem, tem o lugar, ocê entendeu? Que o cara, pra ocê vê, o cara pensa mais nele, no poder aquisitivo, e é aonde ele se afundou, porque perdeu voto. (Antônio Alves, 2017).

O depoimento sinaliza a crítica realizada pelo carroceiro, crítica em que demonstra observar que o poder, principalmente econômico, é utilizado para oprimir os trabalhadores, inclusive ao não reconhecer a importância de seus serviços para a cidade. Ao mencionar o termo “revolução”, o sr. Antônio Alves assegura que os protestos alcançaram os objetivos almejados. É interessante que a tática do trabalhador não é direcionada a um apelo à importância das carroças para a sobrevivência pessoal dos trabalhadores. Ao contrário, seus argumentos são baseados na relevância do trabalho prestado ao contribuir para a limpeza urbana, devido à grande quantidade de resíduos transportada cotidianamente por eles.

Mesmo percebendo que o trabalho não é reconhecido, o sr. Antônio Alves menciona o lugar do carroceiro na urbe e defende que a atitude mais prudente do gestor municipal seria a de reconhecê-los como parceiros dos serviços de limpeza. Indagamos o carroceiro em relação aos efeitos das mobilizações realizadas por ele:

Ajudou claro, que ajudou, igual aqui nós estamos conversando aqui, eu te pergunto ocê vota ne Ruy? - Eu vou votar né Ruy! - Não, nun vota nele não, eu sou carroceiro. Cê ta entendendo? Ai eu já falo com ocê oh, não vota ne Ruy não, porque está acontecendo isso e isso. Claro que ocê vai me apoiar, cê tá entendendo, igual ocê vai apoiar a elite ocê não vai, ocê vai apoiar o humilde o trabaiaador. (Antônio Alves, 2017).

O final do depoimento chama atenção para a maneira como ele argumenta buscando sensibilizar também pessoas que não sejam carroceiras para os apoiar, alegando que os objetivos em comum devem manter as pessoas unidas, em especial frente às imposições daqueles que estão no poder. Fizemos a mesma questão para o sr. Edilson, sobre as mobilizações realizadas por eles. Em sua resposta, são mencionadas, inclusive, as novas táticas que podem ser colocadas em ação, caso seja necessário:

Não, toda pressão que nós faz funciona, porque nós para o trânsito de Montes Claros. Se juntar todo mundo aqui meu amigo, nós interdita Montes Claros toda, eu garanto ocê, nós já chegou, nós já chegou num ponto, eu vou vou falar com você a verdade meu amigo, oh, nego monta barraca de frente a prefeitura, nego para o trânsito todin, cada carroceiro aqui se juntar de três mil, dois mil carroceiro dentro de Montes Claros, se cada um entendeu? (Edilson Esteves, 2017).

Chama-nos atenção o trecho onde é mencionado “nós já chegou num ponto” (Edilson Esteves, 2017), ou seja, a constatação expressa no depoimento de que a única possibilidade vislumbrada pelo grupo é a de lutar por seus direitos. Mesmo que, para isso, tenham que utilizar maneiras mais agressivas de táticas de resistência. É perceptível um constante diálogo entre os trabalhadores, especialmente no que diz respeito à conservação do direito de trabalhar no espaço urbano.

Eles perceberam que a cidade expandiu e se desenvolveu, e, com isso, passaram a atuar forças contrárias a alguns ofícios, como as atividades informais. O carroceiro Edilson é um interlocutor do grupo, em seu discurso, assevera que estão dispostos a se valerem da força, caso seja preciso:

Se eles vim brigar com nós, nós vamos fazer o máximo pra não brigar, mas se for preciso, nós reúne e sai despejando entulho em Montes Claros todin, nós tampa Montes Claros, ai nós vamos dá serviço pra eles, pra eles ver realmente o que é serviço. Porque nós trabalha digno e nós pode parar Montes Claros todinha. Pode chover polícia, pode chover o que for. (Edilson Esteves, 2017).

Essa percepção da realidade dos carroceiros certifica a capacidade que os

grupos marginalizados têm de se opor ao projeto de cidade ideal. Ao se apropriarem da urbe para viver e trabalhar, esses sujeitos adquirem a consciência de que o espaço urbano também lhes pertence: “Só que o seguinte, eles podem acabar com a carroça, mas não vai ser do jeito que eles quer não!” (Edilson Esteves, 2017). Estão dispostos a lutar pelo direito de trabalhar, mesmo que sua atuação se mova na contramão dos interesses daqueles que estão no poder. É a história demonstrando que existem diversas histórias no âmbito das relações sociais que se movimentam na urbe pautadas pela experiência de desigualdade.

Os conflitos ocorrem justamente quando aqueles marginalizados lutam pelo reconhecimento e pela subsistência de suas práticas e quando percebem que o seu lugar social está ameaçado. Mesmo inseridos num contexto de marginalidade social e no mundo do trabalho informal, que também é marcado por constantes ameaças de cerceamento de suas atividades, almejam atuar num ambiente onde as condições de trabalho sejam minimamente favoráveis.

Por fim, as carroças não foram extintas, o projeto de lei sequer foi colocado em votação no Legislativo devido à pressão e aos protestos dos carroceiros. Também o prefeito não foi reeleito, o que os carroceiros consideram uma vitória, um resultado da luta e resistência de seu grupo. E, assim, eles seguem suas atividades, mesmo em condições precárias, mas convictos de que é preciso resistir e convictos de seu direito de se apropriar da cidade para trabalhar.

Referências

ALMEIDA, Paulo Roberto de; KOURY, Yara Aun. *História Oral e Memórias: entrevista com Alessandro Portelli*. História e Perspectivas, Uberlândia, v. 27, n. 50, p. 2 - 17, jan./jun. 2014.

ANTUNES, Ricardo. A classe-que-vive-do-trabalho: a forma de ser da classe trabalhadora hoje. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho*. 6. ed. São Paulo: Boitempo, 2005.

CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano: 2. morar, cozinhar*. Tradução de Ephraim F. Alves e Lucia Endlich. 7 ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

CHAUÍ, Marilena. *Conformismo e Resistência: aspectos da cultura popular no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *História oral: memória, tempo, identidade*

des. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

GAZETA NORTE MINEIRA. Placas proibindo a circulação das carroças. 6 ago. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/WXNqaT>>. Acesso em: 10 set. 2017.

GEREMEK, Bronislaw. *O Marginal*. In: LEGOFF, Jacques (Org.). *A História Nova*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

G1. Carroceiros denunciam maus tratos no curral da prefeitura de Montes Claros. MG TV 1ª Edição, 14 ago. 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/jXfm6o>>. Acesso em: 02 ago. 2017.

G1. Carroceiros reclamam falta de cuidado aos animais apreendidos em Montes Claros. MG TV 2ª Edição, 15 dez. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/ohFF8>>. Acesso em: 20 set. 2017.

G1. Carroceiros reivindicam por melhorias em frente a prefeitura de Montes Claros. Grande Minas: Inter TV, 19 jul. 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/jQ-4jt2>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

G1. Em Montes Claros, carroceiros fazem protesto contra Projeto de Lei Proposta pretende proibir trânsito de veículos de tração animal na cidade. Grande Minas: Inter TV, 08 ago. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/XBfvCa>>. Acesso em: 16 fev. 2017.

JORNAL DE NOTÍCIAS. Protesto dos carroceiros. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/YR8uUD>>. Acesso em: 10 jun. 2017.

LEITE, Marcos Esdras. *Geotecnologias aplicadas ao mapeamento de uso do solo urbano e da dinâmica de favelas em cidades médias: o caso de Montes Claros/ MG*. Tese (Doutorado) – UFU, Uberlândia, 2011. Disponível em: <<https://goo.gl/kFxQjB>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

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

PAULA, Hermes A. *Montes Claros sua história sua gente seus costumes*. 1979. In: VASCONCELOS, Marta Verônica (Org.). *Coleção Sesquicentenária*, p. 1, v. 6. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2007.

PORTELLI, Alessandro. Ensaios de história oral. Tradução de Fernando Luiz Cássio e Ricardo Santhiago. São Paulo: Letra e Voz, 2010.

PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho: Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. Projeto História, São Paulo, v. 15, abr. 1997. Disponível em: <<https://goo.gl/yBBLr9>>. Acesso em: 26 mai. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS. *Código de Posturas Municipal*. 1970. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal Ivan Lopes, 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS. Veículos de tração animal recebem placas. 22 de fev. 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/oUptPJ>>. Acesso em: 08 jul. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS. Projeto de lei Nº 136/2015. Proíbe a circulação de veículos de tração animal, a condução de animais com carga e transito montado no município de Montes Claros, e dá outras providências. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal Ivan Lopes, 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS. Plano Diretor de Montes Claros, 1970. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal Ivan Lopes, 2017.

ROLNIK, Raquel. O que é cidade. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção Primeiros Passos). Disponível em: <<https://goo.gl/NgGQ3m>>. Acesso em: 25 nov. 2017.

TV GERAIS. Entrevista com o Carroceiro Roberto Ruas. Programa Na Corda Bamba. Montes Claros, 12 dez. 2015. 1 CD, digital, estéreo.

Fontes Orais

ALVES, Antônio [64 anos]. [mar. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 15 mar. 2017.

CUNHA, Celso [51 anos]. [mai. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 21 mai. 2017.

ESTEVEVES, Edilson [36 anos]. [mar. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca

Pereira. Montes Claros, MG, 28 mar. 2017.

GUIMARÃES, Gelson [49 anos]. [abr. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 24 abr. 2017.

JUNQUEIRA, Juraci [71 anos]. [abr. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 22 abr. 2017.

JUNQUEIRA, Juraci [68 anos]. [mai. 2014]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 19 mai. 2014.

MENDES, Moacir [93 anos]. [mar. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 5 mar. 2017.

MENDONÇA, Marcos [51 anos]. [mar. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 10 mar.2017.

ZAMPOL, Zuza [62 anos]. [mar. 2017]. Entrevistador: Pedro Jardel Fonseca Pereira. Montes Claros, MG, 13 mar. 2017.

Resumo: Os trabalhadores que utilizam veículos de tração animal precisam lidar com diversos desafios cotidianos, como a desvalorização e a marginalização do ofício. A presente pesquisa tem como objetivo analisar os conflitos enfrentados e as táticas de resistência adotadas que permitem a esses trabalhadores manter o direito de trabalhar na cidade. Entrevistas possibilitaram o acesso às memórias desses sujeitos. A análise dessas memórias realizou-se através do método da história oral e possibilitou compreender as transformações ocorridas na cidade que contribuíram para a precarização da atividade com carroça. As entrevistas revelam um cotidiano permeado por diversos conflitos, enquanto também demonstram a resistência diária na busca pelo direito de se apropriar da cidade para viver e trabalhar.

Palavras-chave: Trabalhadores. Memórias. Marginalização. Resistência.

“They can end the wagon, but it’s not going to be how they pictured it”: conflicts and resistance in daily lives of workers users of animal traction vehicles

Abstract: In everyday life, workers using animal-drawn vehicles need to deal with a great number of challenges, such as devaluation and marginalization of their

work. Therefore, the present research aims to analyze the conflicts faced and the resistance tactics adopted that allowed them to maintain the right to work in the city. The sources, obtained via interviews with the workers themselves, allowed the access to the memories of these individuals. Its analysis was realized through the oral history method, which made it possible to understand the transformations that occurred in the city that, in some way, contributed to the precariousness of the carriage activity. They also reveal a daily life permeated by various conflicts, whereas also demonstrate the daily resistance for the right to appropriate the city to live and work.

Keywords: Workers. Memories. Marginalization. Resistance.

Recebido em 23/04/19

Aprovado em 06/05/19