

Espaços urbanos e Formas de convívio na cidade de Uberlândia

Geovanna de Lourdes Alves Ramos* - PPG-UFU

"O olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso, e, enquanto você acredita estar visitando Tamara, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes".

Ítalo Calvino

A temática cidade tem sido alvo de muitas pesquisas e estudos entre os historiadores. No entanto, devemos considerar que dentre estes estudos muitas são as reflexões e olhares; especialmente os que se voltam para a cidade moderna: alguns espelham o progresso civilizatório, outras permeiam conflitos e disputas e ainda outras construídas e significadas por seus sujeitos sociais.

A cidade de Uberlândia - localizada na região do Triângulo Mineiro - é apresentada por romancistas, poetas e memorialistas locais e regionais, com candura e singeleza. Por outro lado - temos muitas pesquisas, trabalhos de historiadores -, que demonstram as lutas sociais cotidianas na cidade e que os paradigmas da ordem e da harmonia não se garantem e nem determinam a efetivação do projeto político da elite entre as classes sociais; assim Uberlândia é sem dúvida uma cidade que precisa se entendida no plural.

Um dos objetivos centrais desta pesquisa, ainda em andamento, está em analisar como se deu o processo do reordenamento da Avenida João Naves de Ávila, anteriormente uma parte desta era denominada rua Buenos Aires. Até os anos de 1970 este perímetro urbano abrigava os trilhos de ferro das Estradas de Ferro da Companhia Mogiana, sendo que posteriormente a esta data ocorreu um reestruturação neste espaço impondo novos hábitos e

viveres dos moradores/trabalhadores que circulavam naquelas imediações.

Busco analisar os significados vividos pelos sujeitos, suas lembranças quanto ao ritmo de trabalho, estreitamento de relações pessoais e lazer, como também a *‘tão famosa rua Uberaba’* considerada de baixo meretrício, mas que na lembrança dos moradores que residiram nos arredores ainda permanece viva.

Em meados da década de 1960, a elite tenta definir um perfil de cidade em consonância com as diretrizes básicas do poder que se instaurava no país, tais como a integração nacional e a harmonização das classes sociais. A defesa de uma cidade “harmoniosa” tinha (e tem) como parceiros de sustentação grupos de grandes comerciantes, intelectuais, meios de comunicação, grandes proprietários e especuladores de imóveis, industriais, empresários, enfim todos aqueles que contaram com a hábil conivência do poder administrativo local em não contrariar seus interesses. Nessa direção vemos,

"(...) As obras de canalização da av. Gétulio Vargas estão em prosseguimento. Segundo o prefeito Renato de Freitas, dentro de 15 dias, estarão prontos mais de 100 metros de avenida, e mais 100 metros dentro de 60 dias. No asfaltamento das avenidas : Vas. Costa, (trecho), Goiânia e na Góias, os trabalhos de preparação do leito estão em fase final e dentro de 20 dias, será iniciado o asfaltamento cujo término está previsto para meados de agosto.

Estivemos, também, nas obras dos grupos escolares que a prefeitura municipal está construindo com a colaboração de diversas entidades e pessoas uberlandenses. No Bairro Patrimônio proximidades da Xarqueada Omega, está sendo erguido um novo estabelecimento de ensino, grupo escolar com capacidade para 700 alunos, que receberá o nome de "Escola Ana Rosa Naves". Mais outros dois estão sendo construídos e com a mesma capacidade, localizados respectivamente próxima da cerâmica

Uberlândia e o outro na av. Brasil. Também com capacidade para 700 alunos cada. Todas estas obras deverão ser inauguradas no aniversário da cidade"¹.

Tendo como pano de fundo a implantação de vários empreendimentos na cidade de Uberlândia; vemos várias alterações nos espaços urbanos, composta por uma multiplicidade de fatores sociais, políticos e econômicos os quais terão ressonância no agir e movimentar da cidade. Porém, as mudanças não ocorrem em uma via única, pois as pessoas também interferem no rumo e na profundidade com que as mudanças ocorrem.

Hábitos cotidianos de vários sujeitos são alterados, seus espaços de viver, de trabalhar e de sociabilidade pois, o cotidiano é uma prática social entendido como ocupação de determinados espaços, com os quais as pessoas identificam-se enquanto indivíduos e grupos sociais devido as redes de relações que são estabelecidas nesses lugares. São formas de demarcação de espaço e de identificação cultural que consubstanciam o sentimento de pertencer a cidade.

A elite política e econômica da cidade de Uberlândia desde os finais no século XIX, se empenhou para trazer um dos ramais ferroviários que segundo o discurso da época, traria a cidade dinamismo, desenvolvimento e progresso. Em 1896, a ferrovia chegou em Uberlândia com o empenho e estratégias de grupos dirigentes locais. A política de transportes adotada especificamente no governo de Juscelino Kubitschek nos anos de 1955 a 1960 no país, significaria o "boom" da extinção de vários ramais ferroviários em várias localidades, principalmente os de passageiros.

No período de 1970 e 1980, a cidade cresce demográfica e geograficamente, e muitos espaços urbanos passam a serem loteados. Com os novos loteamentos, se constituem diversos novos bairros e que fizeram parte da nova ocupação da cidade, que rapidamente se transformaram em várias áreas de concentração urbana. Os problemas urbanos intensificam-se inseridos no conhecido e precário cenário das cidades brasileiras: falta de saneamento básico,

alto custo de vida, habitações subumanas, segregação espacial, falta de planejamento urbano democrático e miséria social.

Cidades que anteriormente eram cortadas por trilhos de ferro passam por transformações urbanas. Inserida neste contexto, a cidade de Uberlândia perpassa por várias modificações em seu espaço urbano e a retirada da Estação Mogiana no centro será alvo dos governantes. A Estação Ferroviária nas décadas posteriores a 1960 se torna um "entrave" frente ao discurso das elites locais,

"Brevemente a cidade ficará livre de um dos seus maiores e mais graves problemas, verdadeiro entrave ao seu progresso: os trilhos da Mogiana no centro da cidade. Uberlândia tem a sorte de ver o serviço de mudança caminhar aceleradamente. A nova estação vai ficar localizada bem distante do centro, nas imediações do Aeroporto Eduardo Gomes e diversas avenidas, atualmente interrompidas pelas passagens de nível terão prosseguimento. A Afonso Pena, nossa principal artéria, terá continuação, atentando, brevemente, um traçado monumental"².

Apesar de não mais ocupar uma das partes centrais da cidade, a Estação Ferroviária ainda hoje carrega muitos significados na memória da população pois, muitos utilizavam esse meio de transporte em muitas esferas das atividades humanas, como ir trabalhar, viajar e mesmo para lazer nos arredores da cidade, mas que se alterou ao longo do tempo. Porém, com a retirada da mesma do centro, ocorreram muitas mudanças no cotidiano dos sujeitos, pois os mesmos tiveram que reelaborar seus modos de vida. Construída muito distante do centro da cidade, a nova Estação com 'arquitetura moderna' não satisfaz às necessidades da população pois, distante do perímetro urbano a locomoção dos habitantes se torna um grande problema.

Antes da retirada dos trilhos, muitas pessoas residiam neste espaço, aonde está a avenida, em sua vida cotidiana, lazeres e conviviam com um ciclo de vizinhança bastante diferenciado: "a famosa rua Uberaba", local de muita boêmia e mulheres "da vida". Nos jornais

locais diariamente notícias e apelos para a retirada da Zona Boemia,

"(...) Contando com o apoio do poder Judiciário, o delegado vai dar prazo para as proxenêtas ali existentes desocupar as casas, possibilitando o sossego das famílias residentes no local e imediações"³.

Percebemos pela reportagem que o intuito estava em "limpar" os espaços urbanos que ao ver da mídia e governantes prejudicavam a população local mas, por trás deste discurso as autoridades buscavam disciplinar os espaços conforme seus interesses, assim como na maioria das cidades. O transporte sobre trilhos que um dia 'apressou' as viagens e aproximou regiões distantes, 'desafogou' o centro. Com a estação fora do centro da cidade, ia atraindo a construção de casas, formando-se assim um 'novo centro', orientado na abertura de ruas e avenidas.

No centro da cidade casas foram sendo derrubadas; ruas interrompidas tendo-se uma idéia de caos, como se toda uma parte da cidade tivesse simplesmente ficado de 'pernas para o ar' quando da retirada dos trilhos do centro da cidade, mas também vidas cotidianas que mudavam significativamente, seja porque adquiriam outro ritmo, seja porque seus habitantes eram marcados por novas sociabilidades. Segundo a fala de D. Maria Helena, 60 anos, foi moradora por mais de 10 anos no local,

"(...) ali era praça e ficava as charretes que esperava o pessoal que chegava de trem na Mogiana (...) é uma maldade sabe, eu acho, é um mundo diferente, ali agora é um mundo diferente, é outro mundo, outra cidade, outro país (...)"⁴.

O nosso objetivo não é recuperar nas falas de moradores/trabalhadores da cidade as saudades que os mesmos possam ter do passado que se foi, mas sim recuperar as experiências, as vivências desse espaço, o cotidiano e práticas diárias procurando analisá-las e questioná-las quanto ao objeto de pesquisa.

Havia a intenção do poder público e dos comerciantes de se estabelecer uma racionalidade para a cidade, expressa nos códigos de postura, na planta, na preocupação com o traçado e o respeito ao alinhamento. Para fazer prevalecer este projeto, há a intervenção do poder público, desapropriando, enquadrando os espaços, cuidando do embelezamento, valorizando áreas. Alvo histórico das diferentes reformas empreendidas na cidade, ao longo do tempo, vemos que as avenidas são focalizadas por seus moradores, por meio de narrativas orais, que remetem a um passado digno de ser lembrado.

Sendo assim, cabia a esses letrados pensar a cidade ideal antes mesmo de *'transformá-la'* em uma *'cidade desenvolvimentista'*. Era por meio da escrita que se buscava a consolidação da nova ordem. Para exemplificar o processo de reordenamento do espaço urbano em Uberlândia dando enfoque ao nosso objeto de pesquisa coletamos a seguinte reportagem,

*" (...) a urgência da obra prende-se ao fato da irreversível mudança do Parque Rural de Exposições, na Lagoinha que na semana do aniversário da cidade estará em pleno funcionamento com a realização da Bienal Agropecuária (...). A avenida João Naves de Ávila terá grande importância para desafogar o tráfego da Floriano Peixoto, pois será através dela que terá acesso à cidade, de maneira direta e rápida todos os veículos que procedem de São Paulo, Uberaba e até mesmo procedentes de Araxá, Patrocínio, Romaria e Monte Carmelo que se destinam ao centro da cidade"*⁶.

Com a saída dos antigos moradores e a chegada de novas categorias sociais certamente trouxe novos *'rostos'* para a avenida, deixando de lado a historicidade dessas pessoas. Provavelmente para estes sujeitos, as mudanças transformaram seus espaços de sociabilização, enfim seus costumes.

Se essas mudanças significaram a possibilidade de transitar mais rapidamente pela cidade de Uberlândia, também permitiram a redefinição dos usos e abusos das instituições

públicas e particulares que o envolveram. Pois, a construção e instalação desta avenida também deve ter ocasionado o desfacelamento de uma rede social complexa e tradicional, na qual os valores comunitários estavam presentes e atuantes na vida dos moradores/trabalhadores.

Se para a elite local significava melhoramento urbano e novos empreendimentos para a cidade, vemos no depoimento de D. Francisca, 84 anos, moradora por mais de 30 anos no local, que este espaço representava um significado especial repleto de *‘muitas histórias e muitas memórias’*,

“(...) carne, eles entregava a carne na porta de casa, eles batia na porta, chamava carniceiro, tinha carro de boi, os carro de boi vinha lá de cima, sabe da onde e meu pai comprava caixa de banana, requeijão, queijo fresco, aquele requeijão, saco de laranja, meu pai comprava e trazia pra casa, meu pai era muito farto (...)

“o pão , eles entregava o pão de carroça, o rapaz tinha uma carroça, e tinha um sino , um sininho, ele tinha uma carroça e deixava o pão na janela e cedinho nois pegava o pão pois ninguém pegava, naquela época num tinha ladrão.⁶”

Na fala de D. Francisca percebemos como eram os hábitos da população local. Hábitos de relacionamentos, convivências, compras de mercadorias. Dona Francisca dá ênfase à figura do pai, com compras para a família, a fartura no ato de comprar caixas e sacos de alimentos. O rapaz que entregava pão e leite em casa, o fato de ninguém roubar os alimentos, demonstrando a diferença que temos hoje na cidade com outros hábitos e costumes.

Notas:

* Graduada em História pela Universidade Federal de Uberlândia, Mestranda em História Social pela Universidade Federal de Uberlândia, membro integrante do PROEXT com o projeto "Os sujeitos sociais e seus lugares: construindo uma história (s) de Uberlândia".

¹"Obras do prefeito em execução na cidade". **Correio de Uberlândia**. Uberlândia, nº 10.658, Ano XXXII, 16/17/06/1968, p. 01.

²" Painel Político. **Correio de Uberlândia**. Uberlândia, nº 10.920, Ano XXXIII, 23/09/1969, p. 03.

³ "José de Assis vai acabar com a Rua Uberaba". **Correio de Uberlândia**. Uberlândia, nº10.466, Ano XXX, 13/07/1967.

⁴" Dona Maria Helena, 60 anos moradora por mais de 10 anos na antiga rua Buenos Aires, atual avenida João Naves de Ávila, entrevista realizada em sua residência.

⁵"Está em fase final a infra-estrutura da Avenida João Naves de Ávila". **Correio de Uberlândia**. Uberlândia, nº 13.061, Ano XLII, 22/01/1981, p. 01.

⁶ Dona Francisca, 84 anos, moradora por mais de 30 anos na antiga rua Buenos Aires, atual avenida João Naves de Ávila, entrevista realizada em sua residência.