

ESCOLA DE ENGENHARIA DE UBERLÂNDIA: DESAFIOS E PERSPECTIVAS HISTÓRICAS

*The school of engineering in Uberlandia:
challenges and historical perspective*

Lucinete Marlúcia Vitor Araújo
Décio Gatti Júnior

RESUMO

Investiga-se como certas contingências influenciam na gênese da Escola de Engenharia de Uberlândia, passando pela infraestrutura e pelas representações sociais. Apresenta as primeiras faculdades, dentre elas, a Escola de Engenharia, que irá diferenciar-se das outras por ser a primeira Escola Federal criada em Uberlândia (1961). No tocante às fontes, tem-se os documentos específicos da Escola de Engenharia, bibliografias referentes à História das Instituições Educacionais em Uberlândia, História da Educação Brasileira, História Cultural em Roger Chartier. O suporte teórico-metodológico permite inferir que sua gênese pertence a um momento particular da História do Brasil a industrialização e o crescimento urbano, incrementados pela política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek e por anseios de jovens que buscam formação adêmica.

Palavras-chave: Escola de Engenharia, Uberlândia, História

ABSTRACT

This work investigates how certain contingencies influence the origin of the School of Engineering in Uberlandia, examining infrastructure and social representations. The first colleges are presented and among them, the School of Engineering in its singularity of being the first Federal School established in Uberlandia (1961). As regards sources, there are specific documents from the School of Engineering, bibliographies related to History of Educational Institutions in Uberlandia, History of Brazilian Education, Cultural History in Roger Chartier. From the theoretical methodological base, it can be inferred that the origin of the School of Engineering pertains to a specific moment in the History of Brazil industrialization and urban growth, advanced by developmental policies of Juscelino Kubitschek and earnest desires of youth in search of academic formation.

Key-words: School of Engineering, Uberlandia, History

* Mestre em Educação: Magistério Superior pelo Centro Universitário do Triângulo. Professora de Metodologia Científica do Curso de Comunicação Social do Centro Universitário do Triângulo. Contatos: luaraujo@centershop.com.br

*** Doutor em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professor de História da Educação da Universidade Federal de Uberlândia. Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisas em História e Historiografia da Educação da Universidade Federal de Uberlândia. Membro e sócio-fundador da Sociedade Brasileira de História da Educação. Contatos: degatti@uol.com.br.

Infraestrutura e crescimento industrial

No Brasil, o crescimento no setor industrial é acompanhado pelo comercial e setores de serviços. A transformação rápida do país de rural para urbano fez crescer nos setores urbanos o setor terciário, imprescindível para atender às novas demandas de consumo. À medida que se amplia o parque industrial e o Estado investe em infraestrutura, passa a haver maior absorção de mão-de-obra, tanto da que já se encontra estabelecida nos centros urbanos, quanto a que está emigrando do campo ou de pequenas cidades. Disso decorre um aumento da taxa de empregos e sensível melhora de bem estar na sociedade e uma premente necessidade de demanda escolar.

Há que se considerar que, tanto o setor industrial quanto o infraestrutural, se compõe de sub-setores, e que, entretanto, a absorção de mão-de-obra se torna mais vasta. O recrutamento de pessoal perpassa níveis altamente técnicos, tanto quanto sem nenhuma especificação. No caso de construção de estradas isso se evidencia nas várias etapas do processo, desde a limpeza do campo ao asfaltamento e sinalização.

O fato de se destacar crescimento no nível de empregos não quer-se com isso dizer que haja uma significativa melhoria nas condições de vida, apenas pretende-se apontar que, diminuindo a taxa de desemprego, a possibilidade de consumo aumenta e que o acesso a bens de consumo dependerá, evidentemente, das condições salariais dos trabalhadores, de meios de comunicação de massa, transportes e educação.

Os trabalhadores das estradas (motoristas) representam, no imaginário popular, a suspensão do cotidiano. Eles e suas mercadorias são aguardados com ansiedade. Mas, é no interior “vilazinha perdida do oeste brasileiro”, que os caminhoneiros desempenham mais fortemente o papel de propagadores do progresso, pois que assumem a missão rodoviária preconizada pela administração de Kubitschek. Rodando pelo Brasil adentro, irão promover campanhas de melhoria de transportes. Nas cidades em franco desenvolvimento, como é o caso de Uberlândia (Cf. OLIVEIRA, S., 2002) nas décadas de 1950-60, esses motoristas estão reivindicando o que é básico para o comércio, isto é, estradas. Enfim, a rede rodoviária passou a ter grande importância e se tornou preponderante por permitir operar em condições até mesmo precárias, o que não ocorre em outros meios de transporte.

Menos do que dizer o que foi construído e pavimentado, quais as rodovias, é importante ressaltar qual o sentido desse programa que transformou o Brasil. É possível adiantar que a questão de fundo é política e Brasília, sua maior expressão.

Por fim, um plano de alto sentido político o da construção da nova capital em Brasília tem também um grande significado econômico, porque possibilitará e provocará o alargamento da frente de ocupação humana sobre a vastíssima área da hinterlândia, incorporando ao patrimônio ativo do país regiões de ponderável poder econômico. Articulados ao Plano de Brasília estão alguns projetos, especialmente de transportes, contemplados no Programa de Metas (BRASIL, Programa de Metas, 1958: 103).

A oferta de crescimento do setor privado, seja nacional ou estrangeiro será estimulada pela criação de infraestrutura. Ao poder público compete esses investimentos, em larga escala, nas áreas de comunicação, energia e transportes. Sendo assim, se se comparar a construção de ferrovias com rodovias, os números demonstram que, no período, vive-se a era rodoviária, pois para 2.100 km de novas linhas ferroviárias têm-se 12.000 km de abertura de rodovias. A ferrovia como penetração pioneira não é mais justificada. Ela desempenhou seu importante papel na história do Brasil no século XIX e início do século XX, e hoje ainda se justifica apenas no transporte de grandes cargas. Essa função pioneira cabe agora às rodovias.

A obra *Trem Fantasma* de Francisco Foot Hardman (1992), sobre a Ferrovia Madeira Mamoré, demonstra o quanto o incremento ferroviário elevou os índices das Bolsas de Valores internacionais. Da euforia, muitas linhas de trem no Brasil só guardam histórias na memória dos mais velhos ou nos registros das construtoras. No mais, são fantasmagorias, linhas totalmente abandonadas sendo engolidas pela selva amazônica.

Isto posto, tem-se também que muitas linhas de trens não chegam até o interior, provocando vazios entre os centros produtores e consumidores. Em resumo, diante da inadequação ferroviária e da emergência de um novo padrão de transportes, a partir dos anos de 1940-1950, as ferrovias são deixadas praticamente ao abandono. Diferentemente de outros transportes, o automóvel dá a seu proprietário o domínio absoluto de tempo. A rigidez do horário dos trens é substituída pela maleabilidade do automóvel.

O esforço para implementar o Programa de Metas contou com financiamentos governamentais, quer federal, estadual ou municipal; privados, de origem nacional e estrangeira e de organismos internacionais tais o *Export-Import Bank* de Washington EUA.

O intento geral do Plano de Metas é o desenvolvimentismo, mas ele só pode concretizar-se aliado à ampliação das centrais elétricas, transportes e comunicações, meios indispensáveis ao desenvolvimento da indústria siderúrgica e automobilística. Com o objetivo de assegurar a entrada de capital, o Estado propaga a estabilidade social da Nação e seu potencial de riquezas naturais. Tanto a iniciativa privada nacional quanto a estrangeira são estimuladas pelo Estado, através do incentivo da ampliação de infraestruturas. Portanto, o Estado é o elemento de peso dessa nova conjuntura política, devendo-se, contudo, considerar também que o Presidente Juscelino Kubitschek carrega um estilo pessoal de administração.

Existe estreita associação entre metas rodoviárias, indústria automobilística, crescimento urbano e o desenvolvimento educacional. Eles se colocam no mesmo patamar de desenvolvimento e necessidades de circulação de capital, de mercadorias, signos culturais e integração regional.

Em síntese, é progressivo o aumento da indústria automobilística e dos setores de transportes rodoviários, associados, evidentemente, a sub-setores produtivos indústrias de autopeças, siderurgia etc., e demanda de mão-de-obra preparada para atender a esta realidade e a necessidade de pessoal, preparada escolarmente para isso.

A construção de Brasília

Brasília, símbolo da modernidade, foi construída em tempo recorde, 1958-1960. Para Juscelino Kubitschek de Oliveira (1975) tornou-se a Meta Síntese, para Roberto Campos (1994) a meta problema, ocasionada pela despesa extra operacional. Juscelino fez de Brasília seu maior "slogan" político, pois soube aproveitar um antigo projeto que pensava na mudança da capital para o interior. Dizendo-se cumpridor da Constituição, em sua íntegra, passa a fazer da mudança da capital seu maior instrumento de campanha, pensando que ao transferir a capital do litoral para o interior estaria resolvendo o problema dos vazios geográficos. Se a idéia não agradava muito aos capitalistas do eixo Rio São Paulo Belo Horizonte, ela será aplaudida, principalmente no Centro-Oeste, que conta com a possibilidade de expandir-se e integrar-se a outros mercados, o que só ocorria, de forma precária, em decorrência da carência de transportes. Com Brasília instalada no interior, novas condições são criadas, para que possa desempenhar o lugar de sede do governo e centro administrativo do país.

Reverendo a concepção de História de JK, Brasília projeta o futuro e responde aos anseios de Nação rica, às potencialidades que jazem adormecidas. Mais que um arrojado projeto arquitetônico, a cidade é pensada como uma problemática geopolítica, e é assim que está posto por Vesentini (1986):

[...] Brasília simboliza, na ideologia nacional desenvolvimentista, o 'futuro do Brasil', o arremate e a obra monumental da Nação a ser construída pela industrialização coordenada pelo Estado planejador, pela ação das 'forças do progresso' (aquelas voltadas para o desenvolvimentismo do 'capitalismo nacional'), que paulatinamente iriam derrotar as 'forças do atraso'. (O imperialismo, o latifúndio e a política tradicional, demagógica e 'populista') (p. 136).

Otávio Ianni (1994), em sua obra *A idéia de Brasil moderno*, deixa parecer irônico como em diferentes momentos da história as elites reivindicam a modernidade. Nisso se assenta os movimentos de criação e recriação do sentimento de nacionalidade e de Nação. Ora, isso ocorre em razão da própria natureza do conceito de Nação, ou seja, a Nação não é propriamente conceito, mas vivência historicizada. Não existe a Nação, mas uma construção do que se pretende seja aceito como sentimento de simultaneidade. Propõe-se pensá-la como historicamente determinada e, como no Brasil dos anos 1950, ela está imbricada às estradas, indústrias e Brasília.

A Nação não é coextensiva ao desenvolvimentismo, ela se dá no momento mesmo de ascensão do capitalismo, da expansão do mercado e do poder burguês. Há integração entre as várias regiões do interior do Brasil por meio das estradas, e a construção de Brasília funcionou como elemento aglutinador de todas as divergências de que se congregam o Brasil.

[...] Nesse sentido, podemos dizer que o Brasil é como um gigante, cujo coração está deslocado e palpita desesperadamente para dar conta da distribuição do sangue por todos os membros. Logo que tenha sido feito o equilíbrio funcional, com a colocação do coração no peito mesmo da Nação, aí sentiremos um surto novo de idéias, de iniciativas de pensamento e de expectativas diante da Pátria [...]

Brasília possuirá, também essa força aglutinadora, essa magia de verdadeiro nacionalismo, porque lembrará todos os dias aos estadistas e aos homens do povo, que ao seu redor existe um continente brasileiro para ser dominado, preservado e exaltado [...]

A nossa contribuição tem que ser maior e mais competente. Por isso é que aqueles homens líderes em suas especialidades, fazendeiros, comerciantes, agricultores, profissionais liberais, políticos, trabalhadores e administradores devem convencer-se de que não estamos mais naquele famoso interior, que marcha pelo relógio do sol. Devemos nos imbuir das competições dos novos tempos, quando os 'sputniks' avassalam os espaços e a capacidade pioneira dos brasileiros avança sobre o sertão: vamos integrar o Brasil e vencer definitivamente todas as forças que se opõem ao nosso progresso e à nossa posição de Nação soberana e grande [...] (FREITAS, 1958: 1).

A racionalidade parece ser o princípio de ordenação da realidade desenvolvimentista. A mensuração do tempo é uma preocupação tanto do interior como dos grandes centros e talvez isso ocorra em consequência do ritmo que é estipulado para cada setor do governo. Juscelino Kubitschek marcou sua primeira reunião de ministério para as 7 horas da manhã. O que parecia um episódio sem importância tornou-se a patente da política governamental as obras eram executadas em tempos brevíssimos, não apenas qualquer obra, mas principalmente as grandes: Brasília, as estradas Belém Brasília/Fortaleza etc. O que seria essa racionalidade? Que realidade se pretende construir? Parece que se trata da questão da soberania e autonomia, forças indispensáveis para se compor a Nação.

Para Kubitschek, a soberania significa que o Brasil pode decidir sobre seu destino político; autonomia é que

[...] O Brasil teria que produzir tudo aquilo que constitui o núcleo original do enriquecimento dos povos há mais tempo empenhados na industrialização de grande porte. Industrializar aceleradamente o país; transferir do exterior para o nosso território as bases do desenvolvimento autônomo; fazer da indústria manufatureira o centro dinâmico das atividades econômicas nacionais, isto resumia o meu propósito, a minha opção (OLIVEIRA, 1975: 57).

A autonomia proposta só é possível com auxílio do capital estrangeiro e é interessante como o projeto desenvolvimentista redimensiona a realidade nacional. O Brasil não possui recursos suficientes para se autodesenvolver e o fato do desenvolvimento ser proporcionado em grande parte por capital estrangeiro não destrói o caráter de autonomia. Aliás, ela só será conquistada mediante esforços do Estado assumindo a infraestrutura, do capital privado nacional e internacional. A soberania insere-se na mesma lógica; vai estar assegurada quando a Nação explorar seus recursos potenciais de riqueza, isto é, soberania e autonomia são faces de um mesmo problema: a falta de recursos internos para industrializar-se. No momento em que isso se encontra resolvido, a Nação emerge como força civilizadora.

Uma Nação não é mais que uma unidade étnica, configurada através de projeções sociais e econômicas. Como disse Renan: 'Uma Nação é uma alma, um princípio espiritual. Possuir uma glória comum no passado, uma vontade comum no presente. Ter feito grandes coisas conjuntamente, desejar fazê-las de novo essas são as condições para a existência de uma Nação'. O Brasil não poderia viver voltado para dentro de si mesmo, deslumbrado com o imenso potencial das suas riquezas, exaurindo-se num ufanismo que a nada conduzia... (OLIVEIRA, J., 1975: 112).

A Nação está ligada à dinâmica do capitalismo industrial. O que muda, o que é novo, é a representação que dela se faz, é como a população sente-se integrada a um projeto de governo. Nas palavras de Otavio Ianni (1991), à medida que as obras iam sendo realizadas, as pessoas se viam impelidas a novos signos, fundamentalmente, os que as estradas comumente remetem amplitude de horizontes. No interior faziam emergir um sentimento de simultaneidade, de pertencimento, de estar se integrando a uma nova realidade, já que ao ampliarem-se as comunicações, ampliam-se também os contatos, as trocas, o mundo, enfim.

“Goiás é um país cercado de Brasil por todos os lados, menos por um que é Mato Grosso”. Essa expressão anônima, retrata bem o isolamento. O que faz de Goiás um país cercado de Brasil? Provavelmente, o isolamento. Se as estradas quebram o isolamento do interior, deslocando o eixo de produção/concentração de riquezas do litoral para as zonas mais internas, esse é o ponto da unidade nacional. A Nação se forja nas malhas rodoviárias, via industrialização automobilística e o crescimento urbano-industrial. Por conseguinte, o sentimento de pertencimento é dado pelas rodovias, é por seu intermédio que se efetivam os deslocamentos. Se na Europa a imprensa-mercadoria fortaleceu a

ampliação dos mercados, no Brasil as redes de estradas assumem esse papel.

Na perspectiva do governo nacional-desenvolvimentista, a integração não é simulacro, mas vivência, sentimento de simultaneidade, compõe o imaginário à medida que as obras vão sendo realizadas e inauguradas. As estradas parecem dar a dimensão de um Brasil Novo. Considera-se assim que a Nação se conforma às redes de comunicação, compondo a integração. As várias regiões deixam de ser “países” e se configuram em unidade nacional.

Do exposto, pensa-se que a Nação forjada na administração Kubitschek funda-se no mercado, na expansão do parque industrial, na infraestrutura elétrica e rodoviária como sustentáculos da circulação dos bens industriais e simbólicos. O ponto central da nova conjuntura internacional é a estabilidade econômica. No nível interno, o Estado busca se fortalecer com o intuito de atrair excedentes de capital estrangeiro.

Por conseguinte, a integração nacional é dada nas aproximações territoriais, de vez que as comunicações, de forma geral, diminuem as distâncias; em outro sentido, como desencadeadora de novos sujeitos econômicos: capital estrangeiro nos grandes centros urbanos, agroindústria e comércio atacadista no interior. Todavia, é possível perguntar se a ação desenvolvimentista é inovadora, capaz de impulsionar novos investimentos, fazendo emergir novos compromissos que reestruturam o poder capitalista no Brasil. Dentre estes tem-se o crescimento urbano e a necessidade de educação, em todos os níveis.

Ora o crescimento urbano-industrial vai impulsionar a demanda por educação, ora a própria escolarização da população vai impor novos rearranjos nas relações sociais de troca e produção. A vida nas cidades, por mais simples que seja, exige que as pessoas saibam pelo menos ler e contar. Ir ao mercado, à feira livre, tomar ônibus; são tarefas aparentemente simples, no entanto, complexas, aos que desconhecem o alfabeto e os números.

A comunicação no universo urbano requer outros signos. Sendo assim, o processo de assimilação/adaptação faz com que os indivíduos recorram ao ensino escolar, como forma de sobrevivência imediata. Há também uma busca do saber que transcende o simples cotidiano, é um saber mais elaborado, inserido no universo das relações sociais, chamado de capital cultural. A permanência ou entrada de indivíduos em grupos de convivência remete a esses modelos do pensar e do agir. A escolarização formal favorece a composição de novas relações, mas também representa complexo jogo de inclusão/exclusão. Enquanto a industrialização se efetiva, novos sujeitos emergem, trazendo consigo valores e ações diferenciados.

Em consequência, a relação urbanização e ensino superior far-se-á dialeticamente. Mas nem sempre no mesmo compasso. A demanda social por educação é sempre maior que a oferta, isto é, o número de pessoas e de escolas não correspondem.

A organização do ensino superior em Uberlândia

A década de 1950 vai caracterizar o momento de idealização das escolas superiores, pois Uberlândia já conta com boas escolas no nível fundamental e médio e contingente de alunos que aspiram à carreira universitária, dos quais muitos não podem ir para os grandes centros para realizarem seus estudos.

As primeiras faculdades aparecem na década de 1960, a saber (Cf. VIEIRA FILHO, 1993):

Quadro 1 - Primeiras Escolas Superiores de Uberlândia

Ano de criação	Instituição	Diretor
1957	Conservatório Superior de Educação ¹	Cora Caparelli
1960	Faculdade de Direito de Uberlândia	Dr. Jacy de Assis
1960	Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Uberlândia	Ilar Garotti
1962	Faculdade de Ciências Econômicas	Dr. Juarez Altafim
1965	Escola Federal de Engenharia	Dr. Genésio M. Pereira
1967	Faculdades de Artes	Cora Caparelli
1967	Escola de Medicina e Cirurgia de Uberlândia	Dr. Domingos Pimentel Uilhôa

Na década de 1950 Uberlândia apresenta um crescimento no comércio, na indústria e no nível demográfico. Há, portanto, uma carência de mão-de-obra, que o ensino superior deverá suprir. E além disso formar cidadãos capazes de gerir e administrar seus próprios negócios. Assim, fica patente que as condições históricas do município foram decisivas para a criação de cursos superiores.

No caso específico de Uberlândia, as influências locais não só influenciaram decisivamente no tipo de ensino criado, pois ditaram as diretrizes fundamentais sobre que tipo de curso que deveria ser implantado, qual a sua natureza e para que área em específico deveria ser direcionado (VIEIRA FILHO, 1993: 11).

A posição geográfica da cidade de Uberlândia será um dos benefícios a serem explorados pelas elites locais e as lideranças políticas, principalmente quando se define que a nova capital do país será no Planalto Central. Sobre isso Selmane Felipe de Oliveira apresenta o seguinte:

[...] na perspectiva uberlandense, mais importante que ser escolhida como a capital federal, era a sua interiorização, sobretudo para o planalto central. Basicamente dois aspectos explicam essa postura. Primeiro, a luta foi pela interiorização, que geograficamente indicava como local ideal a região central do Brasil, incluindo aqui, Goiás, Mato Grosso e o Triângulo Mineiro. Com a interiorização, viria o crescimento econômico, com a construção de estradas, o fortalecimento do comércio, e também, em termos políticos, a região seria beneficiada pela proximidade da capital. Segundo, Uberlândia está localizada geograficamente entre o Planalto Central e o centro industrial do país São Paulo e Rio de Janeiro. Ou seja, este aspecto fortalecia ainda mais a postura da cidade enquanto entreposto comercial (OLIVEIRA, 2002: 23-4).

A interiorização vai de fato se consolidando. Ela se inicia em 1895, com a construção da Estrada de Ferro Mogiana, ligando a região a Campinas; com a construção da Ponte Afonso Pena sobre as águas do Paranaíba, em 1909, faz-se a ligação de Minas com Goiás; e, em 1912, com a construção da Companhia Mineira de Autoviação, fazendo o transporte de passageiros de Goiás e Minas Gerais, num total de 32 cidades. Esses fatores aglutinados proporcionaram o contato de Uberlândia com outras regiões do país.

Todavia, a interiorização irá se intensificar a partir de 1956, quando o Governo Federal traça novos caminhos para se chegar a Brasília. As estradas, aliadas à posição geográfica, farão com que Uberlândia realize seu desejo de ser ponto de aglutinação, intensificando desse modo o comércio, o setor de serviços e os fluxos migratórios campo-cidade e cidade-cidade.

A política de interiorização do país, por meio das estradas e construção de Brasília,

[...] permitiu que ocorresse um intenso desenvolvimento econômico, principalmente no município de Uberlândia. a primeira consequência foi o fortalecimento do poder político na esfera federal [...] aumento do poder de reivindicar verbas e melhorias para o município, inclusive escolas de nível superior (VIEIRA FILHO, 1993: 16).

Se as escolas superiores do período em análise - década de 1950 e 1960 - resultam da combinação de elementos externos à política nacional e elementos internos condições históricas do município, qual é a concepção de educação de Rondon Pacheco, um dos políticos mais expressivos, na criação do ensino superior em Uberlândia?

Entendo que educação é investimento, educação não é só despesa, é o investimento mais reprodutivo que existe... (sic) A educação, eu tenho dito, não é apenas o problema-chave, mas é a chave para a solução de todos os demais problemas; a educação é o sal da terra... (sic) Acho que ninguém pode ser indiferente ao interesse coletivo e ao bem comum. Dante colocou os indiferentes no Inferno. Há uma passagem, na Divina Comédia, em que ele fala que o indiferente não merece nem o cumprimento. A grande responsabilidade da Universidade é esta, ela tem que ser participativa e tem que se interessar, se integrar na vida da sociedade brasileira, porque é na Universidade que está o grande laboratório das idéias. É na Universidade que está a grande pesquisa do futuro. Heráclito já dizia que nós nunca nos banhamos duas vezes no mesmo rio. Tudo se transforma constantemente. Assim deve ser a Universidade. Há uma passagem de um professor que não envelheceu porque convivia com os moços, é o exemplo do Sr. Shíps, na Inglaterra. Convivendo com os moços, Mr. Shíps estava sempre com o espírito jovem. A Universidade tem que ter o espírito do Mr. Shíps. Ela não pode envelhecer. Ela é um laboratório de idéias e de idéias-força. A ela compete a responsabilidade de encontrar os caminhos e os estuários para a abertura da nova sociedade na vida das nações e no congresso das nações (CAETANO & DIB, 1998: 285)².

¹ Na dissertação de Geraldo VIEIRA FILHO. Op. cit. há uma discussão se o Conservatório é ou não Escola Superior.

² Projeto Pró-Memória UFU. Entrevista gravada em 1988.

Essa é uma representação de um cidadão uberlandense que politicamente lutou pelo ensino superior, empenhando-se para criar a Universidade de Uberlândia, em aliança com o Ministro da Educação e Cultura, Tarso Dutra (governo Costa e Silva). No entanto, Selmane Felipe de Oliveira apresenta análise em que o desejo de se tornar pólo industrial era maior do que o de investir no ensino superior e o faz a partir da leitura de ofício da Associação Comercial à Câmara Municipal de Uberlândia, em 1959.

Ou seja, a Associação Comercial não via possibilidade de Uberlândia tornar-se um centro cultural, e utilizava isso como um elemento a mais na luta pela industrialização da cidade. No entanto, esta não era a postura de outras entidades e políticos, que lutavam pela criação de faculdades no município (OLIVEIRA, 2002: 33).

Dessa citação, depreende-se que no interior da elite local havia divergências de interesse, de prioridades. A isso Roger Chartier chama luta de representações, ou seja, no interior de um grupo há diferentes maneiras de enxergar uma dada realidade. Uberlândia queria faculdades, mas também vislumbrava outros horizontes.

[...] De fato, ela não trocou a luta para tornar-se centro cultural por outra, a do centro industrial. Ao contrário, ela lutou para a realização de todos os seus projetos - a interiorização da capital, a construção de estradas, o exército, a cidade industrial e a Universidade -, sabendo tirar proveito, sobretudo, da sua posição geográfica (OLIVEIRA, S., 2002: 34).

Geraldo Vieira Filho, em sua dissertação sobre o ensino superior em Uberlândia, traça quatro caminhos: as condições históricas do município, a fase de idealização das primeiras escolas superiores, a criação da Universidade de Uberlândia e finalmente seu processo de federalização.

Portanto, para a finalização desse texto, far-se-á, com base no autor citado, a análise da criação das escolas superiores, já apresentadas. As primeiras faculdades são idealizadas na década de 1950 e vão se consolidando na década de 1960. Cada escola é um universo que requer estudo próprio e aprofundado. Muitas são as fontes que dão vida a cada Instituição.

Mas, diferenças à parte, alguns pontos se assemelham na história das primeiras faculdades, dentre eles, um esforço grande para compor o quadro docente; dificuldades administrativas, financeiras e de espaço físico, por um lado e por outro, a recompensa dos envolvidos na luta, a experiência, o reconhecimento e o respeito da comunidade.

O movimento pró-escolas superiores ocorreu no período de 1957 a 1966, tendo à frente o Sr. Homero Santos. Período em que caminha de vereador (PSD) a deputado estadual (PSD) e sócio fundador da Faculdade de Direito, em 26 de setembro de 1959.

O projeto educacional das primeiras faculdades - Direito, Filosofia, Ciências e Letras, Economia, depois Engenharia, Artes e Medicina, [...] *era o melhor para atender às necessidades mais imediatas, relacionadas à formação de mão-de-obra especializada, principalmente na área de educação e comércio [...]* (VIEIRA FILHO, 1993: 41).

Esse é o objetivo racional, mas junto a ele há um universo simbólico relacionado àquele que faz um curso superior; a possibilidade de ascensão social e cultural, a aceitação e a vinculação a grupos sociais determinados e a possibilidades, enfim, de conhecer e atuar fora de Uberlândia. O diploma de curso superior, até hoje, amplia as perspectivas do indivíduo. Compare-se, pois, o que isso significa no início dos anos 1960. Os pioneiros na criação dessas escolas superiores desafiaram a precariedade e construíram o embrião do que veio a se tornar uma das instituições mais importantes no imaginário coletivo da cidade - a Universidade Federal de Uberlândia.

Segundo Geraldo Vieira Filho (1993), três acontecimentos políticos, na década de 1950, foram primordiais na criação das três primeiras faculdades. Primeiro, a ascensão de Rondon Pacheco³ como político representante da região na Câmara Federal; como cidadão uberlandense, isso significou luta pelo ensino superior e envolvimento em outros projetos de interesse da cidade. Até então, Uberaba estava à frente no cenário político. Segundo, a volta de Homero Santos (1960) do Rio de Janeiro, como advogado, tornando-se, posteriormente, político de expressividade local, estadual e nacional.

[...] Mesmo antes de se eleger deputado estadual, Homero Santos já havia começado um movimento que resultou na 'Comissão Pró-Escolas Superiores de Uberlândia'. Esta comissão era composta essencialmente de advogados, médicos, engenheiros, religiosos, políticos e outras lideranças da época (VIEIRA FILHO, 1993: 44).

E finalmente, a volta do Dr. Jacy de Assis a Uberlândia, após doutorar-se em Direito, pela Universidade Federal de Goiás. Os títulos por ele adquiridos foram fundamentais na história da Faculdade de Direito; além disso pesou sua experiência acadêmica.

Dos contatos entre estas três pessoas com outras figuras de renome da cidade, entre eles o Dr. Juarez Altafim (outro dos participantes da criação das faculdades, e primeiro diretor da Faculdade de Ciências Econômicas), surgiu o primeiro projeto concreto de criação de uma escola superior em Uberlândia: a Faculdade de Direito (VIEIRA FILHO, 1993: 45).

Feitas essas considerações, um fato significativo vai dar novo contorno ao ensino superior, em Uberlândia - a criação da Escola de Engenharia, porque nasceu Federal, trazendo conseqüências positivas para os projetos de criação de novas escolas superiores. Sobre isso é expressiva a entrevista cedida ao Projeto Pró-Memória UFU (1987), pelo Dr. Genésio de Melo Pereira, fundador da Faculdade Federal de Engenharia.

Eu acho que existem duas histórias sobre a criação das Faculdades em Uberlândia. Uma história antes e uma depois da Engenharia. Não que a Engenharia seja melhor ou pior. É o que os freqüentadores destas escolas eram jovens aprendizes que estavam estudando para definir uma profissão, os demais estudavam mais para 'brilhar'.

A história da Faculdade Federal de Engenharia de Uberlândia surgiu de uma emenda feita pelo Sr. Rondon Pacheco na gestão do presidente Juscelino Kubitschek. Essa emenda foi assinada meio 'às pressas' e não deu acesso a que a Faculdade de Engenharia obtivesse recursos financeiros, porque ela exigia um pessoal permanente quando não tínhamos ainda um quadro de pessoal. Nossa faculdade nos primeiros dois anos ficou sem recursos para que pudéssemos realizar o pagamento das despesas e ela só evoluiu porque empresas e pessoas jurídicas colaboraram e a sustentaram e também porque vinte e dois professores trabalharam, nesse período, sem receber. Só mais tarde conseguimos verbas com o Ministério da Educação e Cultura para pagarmos aos professores (CAETANO & DIB, 1988: 41).

Em síntese, as escolas superiores não foram apenas idealizadas por pessoas de renome, os cidadãos uberlandenses, a “gente comum” participaram para que tudo isso se efetivasse, isto é, houve envolvimento da comunidade estudantil para que as escolas deixassem de ser um desejo e se tornassem realidade material.

Referências bibliográficas

- BRASIL(1958). *Programa de Metas*. Tomo I. Rio de Janeiro.
- CAETANO, Coraly Gará; DIB, Miriam Michel Cury (eds.)(1988). *A UFU no imaginário social*. Uberlândia: UFU.
- CAMPOS, Roberto(1994). *A lanterna na popa*. Rio de Janeiro: Topbooks.
- FREITAS, Geraldo de (1958). A integração do Brasil. *O Triângulo*, nº 425, Uberlândia, 9 de fev., p.1.
- IANNI, Octávio (1991). *Estado e Planejamento Econômico no Brasil*. 5 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- HARDMAN, Francisco Foot (1992). *O trem fantasma*. São Paulo: Companhia das Letras.
- OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek de (1975). *Por que construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch.
- OLIVEIRA, Selmane Felipe de (2002). *Crescimento urbano e ideologia burguesa: um estudo do desenvolvimento capitalista em cidades de médio porte Uberlândia (1950-1985)*. Uberlândia: Rápida.
- VESENTINI, José William (1986). *A capital da geo-política*. São Paulo: Ática.
- VIEIRA FILHO, Geraldo (1993). *O ensino superior no município de Uberlândia 1957-1978: o papel das lideranças locais e do Governo Federal*. Dissertação de Mestrado. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina.

*Recebido em Abril de 2004
Aprovado em Junho de 2004*

² Projeto Pró-Memória UFU. Entrevista gravada em 1988.

³ Seu papel na criação da Escola de Engenharia foi marcante.