Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FILETES PAULISTAS:

a prática da ornamentação de carrocerias de caminhão no estado de São Paulo

Jonas Silva Queiroga

São Paulo, 2020

FAUUSP
Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FILETES PAULISTAS:

a prática da ornamentação de carrocerias de caminhão no estado de São Paulo

Jonas Silva Queiroga

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Design da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências

Programa de Pós-Graduação em Design
Área de concentração: Design
Linha de pesquisa: Teoria e História do Design
Orientadora: Profa. Dra. Priscila Lena Farias

São Paulo, 2020

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho,
por qualquer meio convencional ou eletrônico,
para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação | Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Queiroga, Jonas Silva
Filetes paulistas: a prática da ornamentação de carrocerias de caminhão no estado de São Paulo / Jonas Silva Queiroga; orientador Priscila Lena Farias. - São Paulo, 2020.
281 p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Design.

1. Design. 2. Ornamentação. 3. Caminhão. 4. Carroceria de Madeira. I. Farias, Priscila Lena, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em:
<http://www.fau.usp.br/fichacatalografica/>

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os pintores de carroceria que compartilharam um pouco do seu conhecimento comigo: Biriba, Evanildo, Carlinhos, Marivaldo, Guilherme, Sebastião, Paulinho, Toni, Rufino, Adriano, Ademir e Sabiá.

Aos proprietários de todas as fábricas visitadas que foram muito solícitos e dividiram suas histórias pessoais e de suas empresas: Francisco e Danilo Garcia, Elio, César Malagutti, Julia e Joel Variatti, Paulo Campese, Alsérgio Mazuco, Hélio Oliveira Neto, Tomás, Fábio Mambrini, Laercio Casagrande, Tedi e Tladimir Ferrara, Ademir Reame, Gesumil e Maria Montebello.

À Fernanda Martins e Regina Wilke, pelas contribuições na banca de qualificação.

Aos professores Marcos da Costa Braga, Luís Cláudio Portugal, Arley Andriolo, Stelio Marras, Cristiane Aun Bertoldi e Daniela Kutschat Hanns, pelas críticas, sugestões e comentários à minha pesquisa.

Aos colegas da pós graduação, pela troca de conhecimento e apoio emocional.

Aos meus pais, Eugênio Fernandes Queiroga e Andrea Vieira da Silva, pelo incentivo, inspiração e apoio durante todo o processo do mestrado.

À Ana Claudia Gütschow, que esteve comigo durante os momentos de inspiração, ansiedade, medo e alegria. Obrigado pelas conversas e ajuda na revisão do texto e por todo o apoio emocional.

“Que linha de atividade poderia ser planejada como contribuição para o processo globalizante, para o desenvolvimento harmonioso do processo cultural brasileiro? A resposta adequada desta questão estará sempre ligada à possibilidade de um conhecimento mais profundo do que é a realidade brasileira.”

Aloisio Magalhães, *Problemas de conciliação do moderno com o eco-lógico-tropical*

Resumo

Em diversas regiões do país é possível encontrar, em carrocerias de madeira, padrões abstratos, que ornamentam os caminhões brasileiros. Estes desenhos, popularmente conhecidos por 'filetes', são criados dentro de pequenas fábricas, integrando o processo de produção das carrocerias. Esta característica diferencia os filetes de outros tipos de elementos ornamentais ou informativos que são acrescentados a veículo depois que o cliente já está com o caminhão e a carroceria em mãos, como pinturas em lameiras, frases de para-choque, adesivos e outros tipos de customização.

A pesquisa aqui relatada teve como objetivo geral descrever e analisar a prática da ornamentação de carrocerias de madeira com filetes, realizada em fábricas de carroceria do estado de São Paulo, no que se refere aos seus aspectos visuais; processos de criação, produção e circulação; e também no que diz respeito às relações sociais entre agentes que participam, direta ou indiretamente, desta prática. A pesquisa, de caráter etnográfico, focou na investigação de quinze fábricas de carrocerias de madeira, por meio de entrevistas com agentes relevantes para a filetagem (como pintores de filetes, proprietários das fábricas visitadas, caminhoneiros e feirantes); do exame de fotografias de carrocerias encontradas nos arquivos das empresas visitadas ou realizadas durante as visitas; do registro videográfico da produção de filetes; e da imersão em grupos e canais voltados para caminhoneiros em redes sociais.

Ao final, a pesquisa obteve resultados relevantes para a compreensão da produção de filetes no estado de São Paulo. O processo de fabricação e ornamentação de carrocerias foi descrito em função das suas diferentes etapas, técnicas e materiais utilizados. Foram identificadas formas, estruturas de organização espacial, cores e combinações de cores recorrentes à filetagem. Foram analisados os papéis dos clientes de uma fábrica de carrocerias, dos pintores de filetes e dos fabricantes de carrocerias, enquanto agentes e pacientes na prática da ornamentação de carrocerias.

Palavras-chaves

Design visual; design vernacular; ornamento; filete; carroceria de madeira

Filetes from São Paulo: the practice of ornamentation of truck bodies in the state of São Paulo

Abstract

In several regions of the country it is possible to find, in wooden bodies, abstract patterns that ornament Brazilian trucks. These designs, popularly known as *'filetes'*, are created inside small factories, integrating the production process of wooden truck bodies. This feature differentiates *filetes* from other ornamental or informative elements that are added to the vehicle once the customer is in possession of the truck and it's body, such as paintings on mud flaps, lettering added to bumpers, stickers and other kinds of customization.

The general purpose of the research reported here was to describe and analyze the practice of ornamenting wooden truck bodies with *filetes*, done in truck body factories in the state of São Paulo, in what regards their visual aspects; creation, production and circulation processes; and also taking into account the social relations between agents who participate, directly or indirectly, in this practice. The research, of an ethnographic nature, focused on the investigation of fifteen wooden truck body factories, and was developed through interviews with relevant agents (such as *filete* painters, truck body factory owners, truck drivers and street market traders); examination of photographs of truck bodies found in the archives of the companies visited or made during visits; video record of truck body ornamentation; and immersion in groups and channels geared towards truck drivers on social networks.

In the end, the research obtained relevant results for understanding the production of *filetes* in the state of São Paulo. The process of manufacture and ornamentation of truck bodies was described according to its different stages, techniques and materials used. Shapes, structures of spatial organization, colors and color combinations recurring to those ornaments were identified. The roles of wooden truck body factory customers, of *filete* painters and of wooden truck body manufacturers were investigated as agents and patients in the practice of truck body ornamentation.

Keywords

Visual design; vernacular design; ornament; truck art;
wooden truck body

SUMÁRIO

Introdução **1**

1. A ornamentação de carrocerias e seus agentes **9**

1.1 Índice: os filetes 16

1.2 Artista: os pintores de filetes e as fábricas de carroceria 24

1.2.1 O conceito de habitus 30

1.3 Os destinatários de uma carroceria ornamentada 33

1.3.1 O perfil dos caminhoneiros 34

1.3.2 O perfil dos feirantes 42

2. Procedimentos metodológicos **45**

2.1 Fase 1: Mapeamento das fábricas de carroceria 47

2.2 Fase 2: Coleta de dados em fábricas de carroceria 50

2.2.1 Etapa 1: Entrevistas semiestruturadas com pintores 50

2.2.2 Etapa 2: Entrevistas semiestruturadas com proprietários de fábricas 52

2.2.3 Etapa 3: Coleta de fotografias, registro fotográfico e videográfico 53

2.2.4 Etapa 4: Observação e conversas informais 54

2.3 Fase 3: Coleta de dados sobre os destinatários 54

2.3.1 Entrevistas semiestruturadas com feirantes 55

2.3.2 Entrevistas semiestruturadas com caminhoneiros 56

2.3.3 Imersão em grupos e canais de caminhoneiros em redes sociais 57

2.4 Fase 4: Tratamento dos dados coletados em função dos eixos de investigação 59

2.4.1 Eixo de investigação 1: A produção das carrocerias de madeira ornamentadas 59

2.4.2 Eixo de investigação 2: as características visuais da filetagem 60

2.4.3 Eixo de investigação 3: os clientes 68

2.4.4 Eixo de investigação 4: os produtores de carrocerias ornamentadas 68

3. Aspectos produtivos, características visuais, memória e projeção dos filetes 69

3.1 Aspectos produtivos da fabricação de carrocerias de madeira 69

3.1.1 Processo de fabricação de carrocerias de madeira .. 70

3.1.2 Processo de pintura e filetagem 75

3.2 Características visuais dos filetes 83

3.2.1 Forma 83

3.2.2 Espaço 97

3.2.3 Cor 106

3.3 Filetagem: memória e projeção 113

4. Agências humanas na ornamentação de carrocerias 123

4.1 Quem compra uma carroceria ornamentada? 123

4.2 O papel dos produtores de carrocerias 134

4.3 Profissão filetador 137

4.2.1 A pintura de carrocerias e a otimização da experiência 142

4.2.2 Outras atividades dos pintores filetadores 146

4.4 Síntese das agências envolvidas na prática da ornamentação de carrocerias de caminhão 150

Conclusão 163

Referências 169

Apêndices 177

Apêndice 1: índice dos materiais organizados nos Apêndices digitais 177

Apêndice 2: Modelos de filetes digitalizados 178

Apêndice 3: transcrições das entrevistas realizadas com pintores de carrocerias 187

Apêndice 4: transcrições das entrevistas realizadas com proprietários de fábricas de carrocerias 236

Apêndice 5: transcrições das entrevistas realizadas com feirantes 261

Apêndice 6: transcrições das entrevistas realizadas com caminhoneiros 265

Apêndice 7: tabela com dados das fábricas visitadas 270

Apêndice 8: tabela com dados dos pintores estudados 271

INTRODUÇÃO

Figura 1: Exemplo de carroceria de madeira ornamentada com filetes. Fonte: arquivo da Carretas Casagrande.

Nos países subdesenvolvidos, o fenômeno da modernidade constrói um espaço descontínuo e instável, resultado da mistura de influências externas com forças locais, tradicionais e populares (SANTOS, 1979, p. 15). Isto acontece, segundo o geógrafo brasileiro Milton Santos (1979), porque as forças de transformação que constroem o mundo moderno, tecnológico e globalizado não possuem um impacto maciço e uniforme em todos os espaços. Esta contraposição entre mundo moderno e não moderno pode ser observada na fabricação de carrocerias de madeira brasileiras. Em contraposição à modernidade, automação e a tecnologia das montadoras de caminhão, parte das carrocerias brasileiras são fabricadas de forma artesanal, em pequenas empresas, em geral, familiares. Nestas fábricas costuma existir um funcionário encarregado pela pintura e ornamentação das carrocerias com desenhos popularmente conhecidos por 'filetes' (figura 1) — o processo de ornamentar uma carroceria com filetes também é chamado, por pessoas envolvidas nesta prática, de 'filetagem' e o ato de se produzir filetes é denominado pelo termo 'filetar'.

Os filetes fazem parte do processo de fabricação de uma carroceria de madeira, sendo produzidos antes da entrega do produto ao cliente. Esta característica os diferencia de outros tipos de ornamentos e customizações de caminhões que são feitos depois que o cliente já está com o caminhão e carroceria em mãos, como pinturas em lameiras, frases de para-choque, adesivos e similares.

Existe um risco de desaparecimento das carrocerias de madeira ornamentadas com filetes devido ao processo progressivo de substituição das mesmas por carrocerias de metal; à falta de mão-de-obra capacitada para sua produção (FINIZOLA; SANTANA, 2014, p. 3); à crise dos caminhoneiros autônomos, que vem acompanhada de uma modificação no perfil dos compradores de carroceria no Brasil, na qual os caminhoneiros deixaram de ser o principal comprador de carrocerias e os empresários passaram a ocupar esta posição; e à pressão por parte dos grandes fabricantes de carroceria, junto aos órgãos públicos, para acabar legalmente com as carrocerias

de madeira. A Resolução n° 552, publicada pelo Contran (Conselho Nacional de Trânsito) em setembro de 2015, visava regulamentar a amarração de cargas no país, proibindo a fixação de qualquer dispositivo de amarração em suporte de madeira, como as carrocerias de madeira. Em resposta à essa resolução, foi criada a Associação Brasileira dos Fabricantes de Carroceria de Madeira, que, com uma defesa organizada, conseguiu fazer com que o Contran alterasse a resolução. Entretanto, mesmo com o texto alterado, ainda que este tipo de carroceria não corra mais risco de extinção, estima-se que "o custo de uma carroceria nova deve aumentar, devido às novas exigências" (DUARTE, 2016, p. 1). As recorrentes mudanças nas regulamentações ligadas à produção de carrocerias de madeira também são um motivo que leva pequenos fabricantes a encerrarem as suas atividades, por não conseguirem se adequar às novas normas e leis.

Somado ao risco de desaparecimento, os filetes são um elemento característico da cultura brasileira que, até agora, foi pouco estudado ou registrado. Os designers brasileiros Fátima Finizola e Damião Santana, em um artigo publicado a respeito de pinturas de carroceria de Pernambuco (FINIZOLA; SANTANA, 2014), alertam também para a falta de pesquisas sobre o tema:

> apesar da cultura da ornamentação dos caminhões ser bastante difundida no país, ainda não há registros de pesquisas acadêmicas sob o olhar do design que investiguem com mais profundidade este tema. (FINIZOLA; SANTANA, 2014, p. 3)

Diante do risco do desaparecimento da filetagem e da falta de estudos sobre os filetes, é fundamental resgatar a memória desta prática enquanto ainda temos a possibilidade de ter o contato com pintores de filetes e motoristas de caminhões com carrocerias de madeira ornamentada. Assim, para esta dissertação de mestrado foi realizada uma investigação, de caráter etnográfico, sobre a filetagem em quinze fábricas de carroceria de madeira, selecionadas no estado de São Paulo.

Além da importância de se fazer o registro e o estudo da prática da filetagem enquanto ela ainda está suficientemente disseminada. O estudo desta prática pode colaborar para a construção de um pensamento projetivo de design que leve em conta elementos marginalizados da cultura brasileira. O designer brasileiro Aloisio Magalhães, em uma entrevista concedida ao jornal *O Globo* (1977) a respeito do seu trabalho no Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC)[1], reforça a relevância do estudo da produção de artefatos brasileiros fora do campo do desenho industrial de matriz estrangeira, como forma de desenvolver o design brasileiro:

1 Criado em 1975 por Aloisio Magalhães o CNRC foi um órgão federal que tinha por objetivo estudar as formas de vida e atividades pré-industriais brasileiras, por meio da documentação e buscando a conciliação deste Brasil pré-industrial com o Brasil moderno. Promovendo o que Magalhães chamava de 'desenvolvimento harmonioso'. O CNRC durou até 1979, quando Magalhães assumiu a diretoria do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e fundiu os dois órgãos.

> Não é sem razão que, depois de 15 anos de trabalho como designer no Brasil, eu tenha me voltado para o projeto do CNRC, que considero projeto de design. Pois se conseguirmos detectar, ao longo do espaço brasileiro, as atividades artesanais e influir nelas, estamos criando um design novo, o design brasileiro. Estamos condenados a absorver, bem ou mal, o design de países mais avançados. Mas um investimento de base no fazer brasileiro poderá alterar muita coisa no universo supersofisticado que importamos. (MAGALHÃES, 2017[1977], p. 138)

Além de Magalhães, outros autores também consideram que o estudo de outras culturas projetuais, localizadas fora do campo do 'design institucional' possui a potencialidade de trazer novas perspectivas para a solução de problemas do design profissional (RAPPOPORT, 1999; FARIAS, 2014; PAPANEK, 2014[1995]; FARIAS; BRAGA, 2018). O designer austro-americano Victor Papanek (2014[1995]), ao estudar a produção material Inuit e Baliense, defende que o estudo de outras culturas projetuais seria um dos meios de fornecer ao designer novas formas e expressões, que construiriam um design com uma maior preocupação com o planeta, o ambiente e as pessoas, resultando em uma nova perspectiva moral e ética para o design.

Além de poder colaborar para a solução de problemas do design profissional, o estudo de artefatos produzidos fora do campo do design erudito pode contribuir para um melhor diálogo do design, enquanto ciência, com outros campos da ciência. O historiador norte-americano Victor Margolin (2009, p. 7–8) sugere que a pesquisa em design não se limite apenas a resolver problemas do próprio campo, mas que também se coloque à disposição para auxiliar na compreensão de questões maiores a respeito da vida social. Segundo o autor, esta aproximação do campo do design com outros campos de estudo valorizaria a pesquisa em design dentro das ciências humanas (MARGOLIN, 2009, p. 3).

O historiador britânico Eric Hobsbawn (1971, p. 26–27) refletiu sobre tendências promissoras para o futuro da história social e apontou para a convergência de expertises variadas como sendo o caminho ideal para a compreensão de aspectos sociais e históricos da vida humana. Complementando a visão de Hobsbawn, Margolin defendeu que o design teria muito a colaborar com esta nova perspectiva da história social, sobretudo no que diz respeito ao rigor metodológico que o design pode oferecer em relação a análises visuais, estéticas e técnicas a respeito da produção e circulação de artefatos (MARGOLIN, 2009, p. 2–8).

O objetivo geral da pesquisa descrita nesta dissertação de mestrado foi descrever e analisar a prática da ornamentação de carrocerias de madeira com filetes, realizada em fábricas de carroceria do estado de São Paulo. Tais descrições e análises levaram em conta os aspectos visuais dos filetes; os processos de criação, produção e circulação destes ornamentos; e as relações sociais entre agentes que participam, direta ou indiretamente, desta prática. Para isso, fo-

ram definidos quatro eixos de investigação, congregando aspectos relevantes a serem identificados, descritos e analisados: (i) o processo de fabricação de carrocerias de madeira ornamentadas; (ii) as características visuais dos ornamentos, ou filetes; (iii) os clientes (pessoas ou empresas que adquirem carrocerias ornamentadas); e (iv) os produtores de carrocerias de madeira ornamentadas, com especial atenção à figura do pintor de filetes.

O *corpus* da pesquisa aqui relatada foi constituído por fotografias encontradas em arquivos de quinze fábricas de carroceria de madeira do estado de São Paulo, fotografias realizadas nestas mesmas fábricas, entrevistas realizadas com pintores, proprietários e funcionários destas fábricas, gravações em vídeo do trabalho de pintores de carroceria, entrevistas com feirantes e motoristas que possuem ou dirigem um caminhão com uma carroceria ornamentada com filetes, além das observações, por parte do pesquisador, a respeito do cotidiano das fábricas, feiras visitadas e do Entreposto Terminal São Paulo (ETSP). Ao todo foram coletadas 1.855 fotografias de 830 carrocerias diferentes; identificados 347 desenhos diferentes de filete; e registradas entrevistas com 13 pintores, 19 fabricantes de carroceria (que executavam outras funções na fábrica que não a de pintura de filetes), 9 feirantes, 5 motoristas de caminhão, além de outras conversas informais que aconteceram durante as visitas às fábricas, feiras e ao ETSP.

A filetagem é um fenômeno que abrange diversas regiões do Brasil. Devido à carência de estudos aprofundados sobre o assunto, ainda não é possível saber se existem diferenças regionais nos filetes do Brasil. Assim, a escolha pelo estado de São Paulo como foco desta investigação foi uma decisão de caráter pragmático, buscando realizar a pesquisa dentro do prazo estipulado pelo programa de mestrado, e não devido ao pressuposto de que a ornamentação de carrocerias no estado de São Paulo seria muito distinta daquela praticada nos demais estados Brasileiros. Todavia, no decorrer da pesquisa, foram verificadas algumas regionalidades nos desenhos dos filetes e na forma de ornamentar e construir uma carroceria de madeira. Mesmo assim, estas regionalidades parecem estar mais associadas às estradas e às rotas de transporte do que às fronteiras estaduais.

Os procedimentos de coleta, tratamento e análise dos dados foram organizados em 4 fases: (1) **Mapeamento das fábricas de carroceria**; (2) **Coleta de dados em fábricas de carroceria**; (3) **Coleta de dados sobre destinatários** (motoristas de caminhão e feirantes); (4) **Tratamento dos dados coletados em função dos eixos de investigação**. A demarcação das fases auxiliou na organização da pesquisa, porém elas aconteceram de maneira concomitante, de forma que durante o tratamento dos dados eram encontradas lacunas que orientavam novas coletas e assim por diante.

A **fase 1** (mapeamento das fábricas de carroceria), foi realizada a partir de consultas à lista de associados da ANFIR (Associação

Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), ao *Google Maps* e ao *Facebook*. Foram encontradas, no estado de São Paulo, 43 empresas que fabricam ou reformam carrocerias de madeira ornamentadas. A fim de garantir a exequibilidade da pesquisa, das 43 empresas encontradas, 15 foram selecionadas para serem visitadas:

- Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias (São Paulo)
- Garcia Implementos Rodoviários (Mogi das Cruzes)
- Carrocerias Malagutti (São José dos Campos)
- Carrocerias União (Salesópolis)
- Carrocerias II Irmãos (Santo Antônio do Jardim)
- Carrocerias Jardim (Santo Antônio do Jardim)
- Carrocerias Mazuco (Vargem Grande do Sul)
- Carrocerias Pirâmide (Cravinhos)
- Carrocerias São José (Franca)
- Carrocerias Mambrini (Ribeirão Preto)
- Carrocerias Casa Grande (Birigui)
- Carrocerias Rampa (Bastos)
- Carrocerias Parapuã (Parapuã)
- Carrocerias Ibitinga (Ibitinga)
- Carrocerias Montebello (Saltinho)

Na **fase 2** (coleta de dados em fábricas de carroceria) foram feitas entrevistas semiestruturadas com pintores e fabricantes de carroceria, coletadas fotografias nos arquivos das empresas (complementadas com registros fotográficos feitos pelo pesquisador), além de observações a respeito do cotidiano das fábricas visitadas. Na **fase 3** (coleta de dados sobre destinatários) foram realizadas entrevistas semiestruturadas com dois grupos de usuários que costumam possuir carrocerias de madeira ornamentada: caminhoneiros e feirantes. As entrevistas foram realizadas em locais com grande concentração de caminhões, como feiras no ETSP (também conhecido pelos moradores de São Paulo como CEAGESP-SP). Durante a **última fase** (tratamento dos dados coletados em função dos eixos de investigação) os dados coletados foram organizados de modo a auxiliar na investigação de cada um dos quatro conjuntos de aspectos a serem descritos e analisados, tendo em vista a consecução do objetivo geral da pesquisa. As fotografias coletadas foram analisadas, os desenhos de filetes foram identificados e reconstruídos digitalmente, as entrevistas foram transcritas e sintetizadas em painéis contendo as informações essenciais fornecidas pelos entrevistados.

TERMOS ESPECÍFICOS USADOS NESTA DISSERTAÇÃO

Para as os produtores de carrocerias, caminhoneiros ou feirantes os termos 'ornamento', 'ornamentada' ou 'ornamentação' são pouco utilizados. Para estas pessoas a 'carroceria ornamentada' é apenas 'carroceria', porém, nesta dissertação, é importante separar as carrocerias que possuem filetes das que não possuem. Assim, '**carroceria ornamentada**', refere-se a uma carroceria de caminhão, feita de madeira, ornamentada com filetes, podendo também conter outros tipos de ornamentos e customizações.

Outros termos importantes dizem respeito aos tipos de ornamentos e customizações de uma carroceria de madeira. O '**filete**' é um ornamento abstrato, pintado em uma carroceria de madeira, feito por um pintor 'filetador' contratado por uma fábrica de carrocerias (integrando o quadro de funcionários da fábrica ou prestando serviço como autônomo). '**Frisos**' são linhas em baixo relevo, geralmente formando um trio, que acompanha o desenho da estrutura da carroceria. Os frisos são frequentemente pintados em uma cor que os destaca do restante da carroceria (figura 2). A '**lameira**' ou '**apara-barro**' é uma estrutura geralmente fabricada em borracha ou plástico rígido, que protege a carroceria de respingos de lama causados pela tração das rodas do caminhão. A lameira em si não é um ornamento, mas ela pode ser ornamentada com elementos ti-

Figura 2: As linhas horizontais paralelas, gravadas e pintadas nesta carroceria, são exemplos de frisos. Fonte: arquivo da Carrocerias Malagutti.

Figura 3: Exemplo de lameirão. Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

pográficos ou pinturas figurativas — prática que não foi identificada durante a pesquisa aqui relatada, mas da qual há registros no estado de Pernambuco (FINIZOLA; COUTINHO; SANTANA, 2013; FINIZOLA, 2015). Quando a lameira é comprida o suficiente para cobrir as duas rodas traseiras do caminhão, está é chamada de '**lameirão**' ou '**borrachão**'. Diferente das lameiras, foram encontrados, durante a realização da pesquisa relatada nesta dissertação, exemplos de lameirões ornamentados com elementos tipográficos e ilustrações simples (figura 3).

Os pintores de carroceria, às vezes, se referem a uma mesma ferramenta utilizando diferentes termos. A '**carretilha**' é também chamada de '**caneta de filetar**', '**filetadeira**', '**caneta**' ou '**maquininha**'. Esta é uma ferramenta com funcionamento similar ao de uma caneta esferográfica, utilizada para desenhar linhas finas e de espessura uniforme. '**Estampo**' ou '**forma**' são termos utilizados por pintores e fabricantes de carroceria para se referir a chapas de metal que são utilizadas como estêncil na produção de filetes. '**Revólver**' é como os pintores se referem à pistola de pintura. O revólver é usado tanto para pintar o fundo das carrocerias como para produzir filetes com estampo.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O primeiro capítulo desta dissertação traz uma revisão da literatura sobre a ornamentação de caminhões no Brasil e no mundo, em conjunto com uma revisão da teoria da antropologia da arte de Alfred Gell (2018[1998]), que fornece sustentação teórica e metodológica para esta dissertação. Também são discutidos autores que escreveram sobre temas correlatos à filetagem, como a produção de ornamentos em geral, os motoristas de caminhão e os feirantes.

No capítulo seguinte, são descritos os métodos e procedimentos realizados durante esta pesquisa.

O capítulo três discute aspectos produtivos, visuais e perceptivos dos filetes. O primeiro tópico deste capítulo apresenta a descrição dos processos envolvidos na fabricação de uma carroceria de madeira ornamentada com filetes, explicando suas etapas de produção, materiais e ferramentas utilizados. O entendimento de como os filetes são produzidos é fundamental para uma análise visual destes ornamentos, que acontece no segundo tópico deste capítulo. A discussão destes dois primeiros tópicos considera a filetagem no momento presente, em sua prática diária. O último tópico do capítulo discorre sobre a capacidade de agência dos filetes enquanto conjunto, como objetos distribuídos no tempo e no espaço que interagem por meio da projeção e da memória.

O quarto capítulo apresenta a questão das agências humanas presentes na filetagem. O primeiro tópico aborda os clientes de uma fábrica de carrocerias, seus diferentes perfis e interesses. O segundo tópico discute as agências do proprietário de uma fábrica de carroceria e outros funcionários que não produzem filetes, indexadas

à filetagem. O terceiro tópico apresenta características do pintor de carrocerias em relação, com uma atenção especial em relação ao aprendizado, aprimoramento técnico e liberdade criativa. O quarto e último tópico sintetiza as agências discutidas ao longo desta dissertação, discutindo quais seriam os princípios geradores da prática da ornamentação de carrocerias, bem como os motivos que podem acarretar o fim desta prática.

Na conclusão, o objetivo geral e os eixos de investigação são retomados, as discussões apresentadas nos capítulos 3 e 4 são sintetizadas, e os resultados da pesquisa são relacionados com o design enquanto ciência e prática profissional. Também são explicitados os limites desta pesquisa e indicados alguns pontos que não puderam ser devidamente investigados e necessitam de estudos futuros.

1. A ORNAMENTAÇÃO DE CARROCERIAS E SEUS AGENTES

Uma carroceria ornamentada é resultado da ação de diferentes agentes, como o pintor que produz os ornamentos, o cliente que compra a carroceria e as demais pessoas envolvidas na fabricação de carrocerias (carpinteiros, ferreiros, proprietário da fábrica e demais funcionários de cargos administrativos). A compreensão das motivações, gostos e preocupações destes agentes permite vislumbrar a prática da ornamentação de carrocerias de maneira abrangente. Apesar deste fenômeno estar sendo estudado dentro do recorte do estado de São Paulo, por motivos de caráter metodológico, a prática de ornamentar carrocerias de caminhão também foi identificada em outros estados brasileiros e outros países do mundo, tais como Índia (SUMAN, 2012); Paquistão (RICH; KHAN, 1980; ELIAS, 2003, 2015); Sudão (BECK, 2009); Nigéria (PRITCHETT, 1979); Colômbia (VALERO RAMIREZ; MEJÍA BENÍTEZ, 2015, 2017) e Argentina (GENOVESE, 2007). Também se tem conhecimento da existência de carrocerias ornamentadas no Japão, mesmo que não se tenha encontrado publicações acadêmicas a respeito. Alguns exemplos de carrocerias ornamentadas, produzidas nos países anteriormente mencionados, podem ser vistos na figura 4, junto com um exemplo de um *carreto siciliano*, artefato discutido pelo historiador norte-americano Wilcomb E. Washburn (1996) e pelo arquiteto italiano Giuseppe Capitò (2008).

No Brasil existe um tipo específico de ornamento de carrocerias, feito em fábricas de carroceria de madeira, chamado 'filete'. Este termo é utilizado por caminhoneiros e produtores de carroceria, bem como por autores que abordaram este assunto (LEMOS, 1980; REIS; LIMA, 1981; FINIZOLA; SANTANA, 2014; QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019). Em espanhol o termo também é utilizado para se referir a um estilo de ornamentação produzido na cidade de Buenos Aires, o *fileteado porteño*

> técnica específica desta região para desenhar ornamentos — se estabeleceu no final do século XIX e até hoje representa uma das marcas mais expressivas da cultura local, ao lado do Tango e do Sainete. O hábito de decorar as carrocerias de veículos, principalmente daqueles que circulavam no mercado de abastecimento, surgiu com os imigrantes que aportaram no país. Assim, a palavra 'filete' surge do termo 'filet' utilizado pelos letristas franceses para descrever fio, limite ou bordas de uma moldura. Hoje a técnica não é mais utilizada para decorar veículos, porém ainda é aplicada à ornamentação de inúmeros outros objetos ou superfícies (BARUGEL; RUBIÓ, 2004 *apud* FINIZOLA; SANTANA, 2014, p. 1–2)

Não se sabe ao certo se existe uma relação entre o *filete porteño* e o termo 'filete', utilizado para designar ornamentos de carroceria brasileiras. Em português o termo possui diversas acepções, algumas delas associadas a ornamentação. No Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa (AZEVEDO et al., 1976) encontra-se a seguinte definição

> **Filete:** (ê), s. m. (fr. *filet*). 1 Fio Delgado, fiozinho. 2. Lista, tira. 3. *Constr.* Ornato comprido e delgado, em arquitetura, marcenaria etc.; listel. 4. Espira de uma rosca de parafuso. 5. *Bot.* Parte do estame que sustenta a antera, quando ela não é rente. 6. Ornato dourado ou prateado que se põe na encadernação de livros. 7 *Heráld.* Peças honrosas, reduzidas a um terço ou menos de sua largura. 8. *Tip.* Lâmina de zinco, bronze, ou feita de liga do próprio tipo, para composição de guarnições, linhas divisórias em tabelas etc. 9. O próprio traço ou guarnição. 10. *Anat.* Cada uma das ramificações terminais de um nervo. (AZEVEDO et al., 1976, p. 803)

No mesmo dicionário ainda constam outras palavras ligadas ao termo 'filete', como 'filetagem' "s. f. Ato ou efeito de filetar." (AZEVEDO et al., 1976, p. 803); 'filetar' "v. Tr. Dir. 1. Ornar com filete; 2. Fazer os filetes ou roscas dos parafusos; roscar. 3. Cortar alguma coisa em filetes. 4. Fazer filetes em. (AZEVEDO et al., 1976, p. 803); e 'filetear' "v. V. *filetar*." (AZEVEDO et al., 1976, p. 803). Estas outras palavras também são utilizadas por pintores, fabricantes de carrocerias e caminhoneiros para se referir aos filetes. Apesar do dicionário não fazer menção ao filete de carroceria de caminhão, existem diversas acepções do termo 'filete' e 'filetar' que estão relacionadas a ornamentação. Assim, ao que tudo indica, o termo 'filete' deve ser anterior à prática da ornamentação de caminhões.

Ao longo desta dissertação serão discutidas as características que definem os filetes de carroceria de caminhão, com base em reflexões sobre dados coletados em campo. Por enquanto, pode-se dizer que: 'filetes de carroceria' (figura 5) são ornamentos abstratos, pintados em carrocerias de madeira de caminhões, feitos por um pintor 'filetador' contratado por uma fábrica de carrocerias (integrando o quadro de funcionários da fábrica ou prestando serviço como autônomo). A forma de produção integrada com a fabricação ou reforma da carroceria é o que diferencia os filetes de outras cus-

Índia (Fonte: Suman, 2012)

Sudão (Fonte: BECK, 2009)

Nigéria (Fonte: Pritchett, 1979)

Paquistão (Fonte: VARO, 2015)

Colômbia (Fonte: Pineda, 2016)

Japão (Fonte: 125804313@N06/Flickr, 2017)

Argentina (Fonte: Genovese, 2007)

Itália (Fonte: Putrino, 2016)

Figura 4: Exemplos de carrocerias ornamentadas em diversos países do mundo.
Fonte de cada foto embaixo da mesma.

tomizações recorrentes em caminhões brasileiros, como lameiras, adesivos, apetrechos diversos e as frases de para-choque[2]; que são modificações realizadas fora do ambiente das fábricas (sendo feitas pelos próprios motoristas ou nas paradas de caminhoneiros nas estradas). Estes outros ornamentos e customizações também possibilitariam estudos interessantes dentro do campo do design, porém, tendo em vista a viabilidade da pesquisa, foi necessário definir um recorte, focando, assim, nos filetes.

2 As frases de para-choque já possuem um número considerável de estudos, principalmente dentro da literatura, filosofia e sociologia (ANDRADE, 1971; LAUAND; RAVAGNANI; CARVALHO, 1973; ALMEIDA, 1974; LEMOS, 1980; PORTELA, 1980; GOMES, 1981; REIS; LIMA, 1981; PORTO, 1986; VILAÇA, 1987; REI, 2015).

Pesquisas anteriores sobre carrocerias ornamentadas no Brasil (FINIZOLA; SANTANA, 2014; QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019) sugerem uma distinção entre os filetes em função do uso de três ferramentas: estampo (estêncil feito com chapas de metal, cortadas a laser ou com uma serra tico-tico), carretilha e pincel. A figura 5 mostra exemplos de ornamentos produzidos com cada uma destas ferramentas e um filete feito com serigrafia (técnica que foi encontrada na pesquisa de campo realizada para esta dissertação de mestrado). Ao investigar filetes produzidos pelas quatro ferramentas, foram também encontrados casos de combinações de técnicas. Buscou-se descrever e analisar a singularidade de cada filete e a identificar aspectos comuns a todo o grupo de filetes estudados.

Estampo | Carretilha | Pincel | Serigrafia

Figura 5: Exemplos de filetes feitos com diferentes técnicas. Fonte: da esquerda para direita, arquivos das fábricas Carrocerias Mazuco, Garcia Implementos Rodoviários, Carrocerias Montebello, Carrocerias Parapuã.

A despeito da carência de um estudo aprofundado sobre os filetes brasileiros (FINIZOLA; SANTANA, 2014, p. 3), as carrocerias ornamentadas brasileiras já foram investigadas em artigos científicos (FINIZOLA; SANTANA, 2014; QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019), em uma pequena publicação (LEMOS, 1980) e em um livro de fotografias (REIS; LIMA, 1981). Neste capítulo será apresentada uma revisão da literatura a respeito da ornamentação de carrocerias no Brasil e no mundo e de tópicos correlatos, tais como: a produção de ornamentos em geral, os motoristas de caminhão brasileiros e o contexto histórico, econômico e cultural da produção de carrocerias no Brasil. A discussão será organizada com o auxílio da teoria da antropologia da arte e agência de Gell (2018[1998]), que também será revisada neste capítulo.

Ao estudar ornamentos e objetos ritualísticos da Melanésia[3], o antropólogo britânico Alfred Gell propôs uma teoria em seu livro *Arte e Agência* (2018[1998]). Ao invés de focar em questões simbólicas, ou em tratar ornamentos como linguagem – tal como acontece em *Grammar of ornament* (JONES, 1868) ou *The language of ornament* (TRILLING, 2001), Gell (2018[1998]) evidencia as relações de agência, intenção, causalidade, ação, resultados e transformação entre

3 Região da Oceania, no extremo oeste do Oceano Pacífico e a nordeste da Austrália, que inclui os territórios das ilhas Molucas, Nova Guiné, Ilhas Salomão, Vanuatu, Nova Caledónia e Fiji

agentes sociais vinculados ao artefato. Para o autor ornamentos são parte integrante de um emaranhado de múltiplas relações entre pessoas e coisas, "um domínio em que os 'objetos' se misturam às 'pessoas', dada a existência de relações sociais entre pessoas e coisas – e entre pessoas e pessoas via coisas." (GELL, 2018[1998], p. 40).

Na teoria da antropologia da arte, proposta por Gell (2018[1998]), o artefato é tratado como um índice de múltiplas agências sociais. Sendo o conceito de 'agência' um dos termos centrais desta teoria, convém uma explicação a respeito da tradução desta palavra. 'Agência' é a palavra que vem sendo utilizada por tradutores da obra de Gell[4] para se referir à palavra da língua inglesa *agency,* que, segundo o *Oxford Living Dictionaries* (AGENCY, 2019), pode possuir quatro significados: (1) empresa prestadora de um serviço específico para outra empresa, pessoa ou grupo de pessoas, (2) um departamento do governo responsável por uma atividade particular, (3) ação ou intervenção que produz um resultado particular, (4) coisa ou pessoa que age para produzir um resultado particular. Em português a expressão 'agência' costuma ser mais utilizada com um dos dois primeiros significados, porém na teoria de Gell, bem como nesta dissertação de mestrado, a palavra 'agência' vai ser utilizada no terceiro sentido, se referindo a uma ação causada, de maneira intencional ou não, por uma entidade humana ou não humana.

4 O uso da palavra 'agência' como tradução de agency está presente na tradução de Jamille Pinheiro Dias (2018) do livro Art and agency (Gell, 1998), na tradução de Paulo Henriques Britto (GELL, 2009) do capítulo The problem defined: The need for an anthropology of art (Gell, 1998) e em artigos científicos que discutem teorias de Gell (LAGROU, 2003, 2010; ALVES, 2008; MERENCIO, 2013)

Para que possa existir uma 'agência' é necessário haja uma relação de agente e paciente. A figura do agente, para Gell é a do sujeito que dá início a ação, através de uma relação de intencionalidade ou de causalidade, admitindo-se agente humanos, que o autor chama de 'agentes primários' – dotados de intenção —; e agentes não humanos, ou 'agentes secundários' – sem intenção, porém com a capacidade de ser a causa de determinada ação (GELL, 2018[1998], p. 51). A ideia de uma agente não humano pode causar certo estranhamento, dado que o usual seria pensar o homem como sujeito e as coisas ou entidades imateriais como objetos. Ao admitir a existência de entidades não humanas como agentes, a teoria de Gell permite inverter a situação, admitindo momentos nos quais o homem é paciente em relação ao artefato (GELL, 2018[1998], p. 45–52).

Cenas de uma pessoa brigando com uma máquina que está quebrada (carro, caminhão, celular, computador etc.) são situações que acontecem com certa frequência. Nestas, o homem considera que coisas são a causa da ação, ou seja, são agentes. Apesar de ser óbvio que o caminhão não quebrou por intenção do veículo, o motorista atribui à máquina a causa ou até a intenção do acontecimento. Para Gell (2018[1998], p. 49–52), em um estudo antropológico, compreender a quem se atribui a agência socialmente é mais importante do que a causa natural de um fenômeno. O design também pode se beneficiar de tal forma de interpretação. Por exemplo, em pesquisas com usuários, quando o entrevistado coloca a culpa do mal funcionamento no produto, como se este tivesse 'vontade pró-

pria', isto pode sugerir que o usuário não possui clareza a respeito do funcionamento do produto.

A ideia de objetos agentes é um ponto polêmico na teoria de Gell. Em uma crítica ao livro *Arte e agência* (GELL, 2018[1998]), o antropólogo australiano Howard Morphy argumenta que "O que os seres humanos pensam que um objeto é capaz de fazer precisa ser separado daquilo que verdadeiramente é sabido que os objetos fazem." (MORPHY, 2011[2009], p. 2). Segundo o antropólogo, o próprio Gell talvez revisasse esta ideia em novas versões do livro[5]. Está interpretação de Morphy se fundamenta no tratamento diferenciado que Gell dá aos objetos agentivos, distinguindo entre agentes primários (capazes de agir intencionalmente) e agentes secundários (incapazes possuir intencionalidade).

5 Como "Arte e Agência" é uma obra póstuma, muitas das críticas a este livro propõem hipóteses sobre como Gell poderia ter revisado algumas ideias do livro se não tivesse falecido aos 51 anos (LAYTON, 2003; BOWDEN, 2004; MORPHY, 2011[2009]).

O historiador brasileiros Ulpiano T. Bezerra de Meneses (2012, p. 256), por outro lado, considera interessante o tratamento de Gell em relação à agência das coisas, porque permite refletir acerca de efeitos e transformações que podem ser causados por artefatos ou imagens sem cair na "simetria generalizada" — um modismo teórico, causado, segundo o autor (MENESES, 2012, p. 256), por um deslocamento de contexto da teoria do ator-rede (ANT) do antropólogo, sociólogo e filósofo francês Bruno Latour e do sociólogo francês Michel Callon.

> O que concluir de todas essas afirmações tão peremptórias? Que se trata de metáforas? Ou, de fato, de uma fé vitalista? Ou pelo menos, de um caso de fetichismo? Nada disso, a meu juízo. Tais posturas abrem caminho para uma compreensão mais aprofundada de que as imagens (e demais artefatos) têm o potencial de produzir efeitos, gerar transformações, dispor de agência (aqui entendida basicamente como potência de ação). Mais que isso, são integrantes da interação social (sem que precisemos forçosamente reconhecer em nossos contextos o princípio de simetria da ANT). (MENESES, 2012, p. 256)

Meneses também aproxima a teoria de Gell do livro *What do pictures want?*, do historiador e teórico de literatura, artes visuais e mídia americano William J. T. Mitchell (2005), autor que considera ser "uma das grandes referências nos estudos visuais" (MENESES, 2012, p. 248).

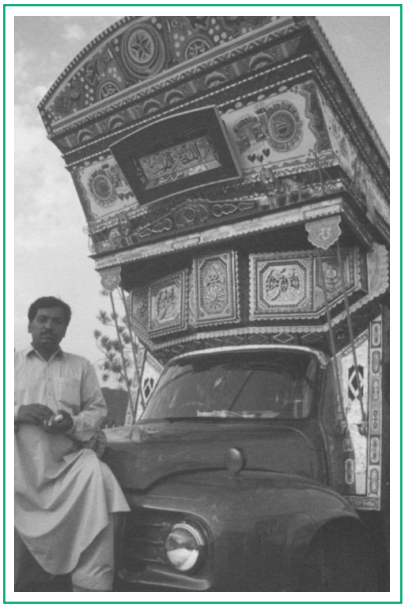
Neste livro, Mitchell (2005) coloca as imagens como entidades atribuídas de desejos e intencionalidades. Apesar do autor não ter utilizado a teoria de Gell como referência, Mitchell afirma, em uma nota de rodapé, a compatibilidade entre ambas teorias:

> Me deparei com *Arte e Agência: Uma teoria antropológica*, de Alfred Gell (Oxford: Clarendon Press, 1998), tarde demais para dar conta plenamente dela neste livro, mas alguns aspectos de sua teoria são bastante compatíveis com os meus. Se eu entendo Gell corretamente, ele está argumentando que a "estética" não é um conceito antropológico universal; o que é universal, para Gell, é "uma espécie de teoria antropológica na qual pessoas ou 'agentes sociais' são ... substituídos por objetos de arte". Eu concordaria com isso, com a qualificação de que as "vidas" de objetos de arte inanimados possam ser modeladas a partir daquelas de animais e outros seres vivos, e não apenas de pessoas. (MITCHELL, 2005, p. 7–8)[6]

6 Tradução feita pelo autor, texto original em inglês: "I came across Alfred Gell's Art and Agency: An Anthropological Theory (Oxford: Clarendon Press, 1998) too late to fully reckon with it in this book, but some aspects of his theory are quite compatible with my own. If I understand Gell correctly, he is arguing that 'aesthetics' is not an anthropological universal; what is universal, for Gell, is 'a species of anthropological theory in which persons or 'social agents' are ... substituted for by art objects'. I would concur, with the qualification that the 'lives' of inanimate art objects may be modeled on those of animals and other living things, not just persons." (MITCHELL, 2005, p. 7–8)

Na teoria de Gell, a figura de um 'agente' pressupõe também que exista um 'paciente', algo ou alguém que é afetado pela ação do agente. A relação de agente e paciente costuma ser bilateral, mesmo que com intensidades variadas (GELL, 2018[1998], p. 94–100). Assim uma entidade pode ter papel de agente e de paciente em relação a outra entidade. Pensando na ornamentação de carrocerias, é possível que um motorista que encomendou uma carroceria seja agente em relação ao pintor, uma vez que é este motorista que está financiando o trabalho do pintor. Por outro lado, se o pintor consegue provocar alguma sensação no motorista, por meio de seus filetes, o pintor se torna agente e o motorista paciente.

O teólogo paquistanês Jamal J. Elias (2003), em seu artigo sobre os caminhões ornamentados no Paquistão (figura 6), coloca tanto os produtores de carroceria, quando o motorista como agentes na ornamentação do caminhão. As expectativas do motorista agem sobre os artistas, guiando seu processo criativo, por meio de orientações e limitações. O pintor interpreta os desejos do motorista e os transforma à sua maneira. Segundo Elias, uma carroceria ornamentada paquistanesa é o resultado de um processo de co-criação, onde motorista e pintor colocam um pouco de si, resultando um produto único, que acaba surpreendendo a ambos (ELIAS, 2003, p. 187). Esta constatação de Elias pode ser um exemplo da complexidade da agência discutida por Gell: o pintor é agente ao produzir o ornamento, mas também é paciente quando segue instruções do motorista de caminhão e quando se surpreende com o resultado.



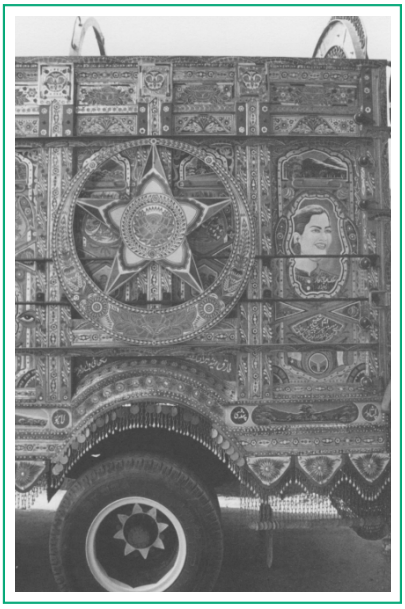


Figura 6: Caminhões ornamentado no Paquistão. Fonte: Elias (2003)

As relações entre agentes e pacientes sociais, na teoria da antropologia da arte de Gell, envolvem quatro entidades: **(1) índices** – artefatos que possibilitam a inferência de agências; **(2) artistas** – sujeitos que detém a responsabilidade causal pela existência do índice; **(3) destinatários** – público que interage com o índice, sem ser responsável direto pela causalidade de sua existência e **(4) protótipos** – entidades representadas através dos índices (GELL, 2018[1998], p. 60). Por exemplo, um cachimbo poderia ser o protótipo de uma pintura a óleo que representasse um cachimbo.

Para Gell, padrões decorativos ou não possuem protótipo (no caso de padrões geométricos ou abstratos) ou o protótipo não tem muita importância (considerando que a forma é mais importante que o conteúdo de um ornamento), "o que implicaria que toda a discussão teria de se resumir ao artista, ao índice e ao destinatário" (GELL, 2018[1998], p. 126). Assim, os tópicos seguintes deste capítulo discutem a entidade do índice, artista e destinatário, em conjunto com a revisão da literatura a respeito do estudo de carrocerias ornamentadas e utilizando também contribuições de outros autores pertinentes aos tópicos envolvidos na pesquisa.

1.1 ÍNDICE: OS FILETES

A ideia de índice, utilizada por Gell, é inspirada na semiótica peirceana. Um índice, para Gell (2018 [1998], p. 40–45) é um signo a partir do qual o observador pode fazer uma inferência a respeito de intenções, capacidades ou causalidade que não estão diretamente presentes no signo. Por exemplo, em 'onde há fumaça há fogo', fumaça é índice de fogo. Não existe nenhuma lei natural que implique que fumaça seja um índice de fogo, sendo que nem toda fumaça está associada ao fogo. Porém, um observador com determinada bagagem de experiências pessoais e sociais pode inferir que 'onde há fumaça há fogo' (GELL, 2018[1998], p. 41). De maneira análoga, um artefato é índice de uma ou mais agências sociais, porque ele permite ao observador fazer uma inferência a respeito de intenções e causalidades que possibilitaram a existência do artefato. Este contexto relacional de agências sociais é o foco da teoria de Gell (2018[1998], p. 37). Aplicando os princípios desta teoria à pesquisa sobre filetes de carrocerias, podemos conceber estes artefatos como índices da agência do pintor, do motorista de caminhão, do carpinteiro etc.

Antes de discutir a questão do ornamento enquanto índice na teoria de Gell, convém definir o conceito de ornamento utilizado nesta dissertação de mestrado. Ornamento será, assim, definido como um arranjo de elementos visuais (disposição ordenada de linhas, formas ou desenhos; em duas ou três dimensões) cuja principal função é proporcionar prazer, de modo que o encantamento estético da forma se torna mais importante do que o apelo emocional ou racional do conteúdo (TRILLING, 2001, p. 6–14). Seguindo a definição do historiador de arte James Trilling (2001), em um ornamento

a forma segue uma função –que é a de provocar prazer por meio da beleza, criatividade, movimento e ordem do ornamento —, porém a forma é mais importante do que o conteúdo.

A figura 7 ilustra a relação entre forma e conteúdo de um ornamento. Apesar da maioria dos filetes serem abstratos, em alguns deles é possível identificar motivos que possuem elementos que lembram formas vegetais, como folhas, flores ou pétalas. Nos filetes presentes na figura 7, os elementos figurativos, mesmo que estilizados, teriam uma importância maior enquanto forma (auxiliando na composição geral da carroceria ornamentada) do que enquanto conteúdo (fazendo referência a imagens de plantas e flores). Apesar de Gell não definir explicitamente o que seria um padrão decorativo, quando o autor diz que o protótipo não seria relevante na análise da ornamentação (GELL, 2018[1998], p. 126), o autor considera que o conteúdo dos padrões não é tão importante quanto sua forma.

Figura 7: Filetes feitos por Tomás, na Carrocerias São José. Fonte: Arquivo da Carrocerias São José.

Em sua discussão a respeito dos ornamentos Malesianos, Gell (2018[1998]) discute a relação de paciente do índice em relação à ação do artista, mas também sugere o ornamento como agente em relação a si mesmo. Segundo o autor, “um índice pode ser visto como a ‘causa’ de si mesmo” (GELL, 2018[1998], p. 79). As partes do desenho de um ornamento, segundo o autor, dão origem à agência do índice como um todo. A relação parte-todo estaria então associada a uma relação causal, na qual a composição dos elementos constituintes do ornamento é a causa do índice como um todo. Segundo Gell:

> A arte abstrata, em grande medida (e de formas bastante óbvias), explora nossa percepção de agência interna (ou, para ser mais preciso, de causa e efeito) dentro do índice. Elementos de diversas cores parecem girar, pairar no ar, colidir e se fragmentar como se possuíssem fontes internas de energia e estivessem implicados em interações causais complexas. (GELL, 2018[1998], p. 82)

Uma das interações causais do ornamento em relação a si mesmo é a reflexão, ou simetria, (GELL, 2018 [1998], p. 129–132). Nos filetes das figuras 5 e 7, como nos resultados de pesquisas anteriores sobre a ornamentação de carrocerias brasileiras (FINIZOLA; SANTANA, 2014; QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019), a relação de simetria entre as partes orienta a composição do filete como um todo, por meio de movimentos de reflexão em relação aos seus eixos verticais e horizontais.

7 Veículos de transporte público em zonas rurais da colômbia caracterizados por uma decoração muito chamativa (VALERO RAMIREZ; MEJÍABENÍTEZ, 2015, p. 235)

A simetria não é uma característica exclusiva dos filetes brasileiros, ela também está presente em outros tipos de ornamentos, como aqueles encontrados em *buses escalera* ou *chivas*[7](figura 8). A designer venezuelana Diana Paola Valero Ramírez e o arquiteto venezuelano Alberto Mejía Benítez (2015) analisam os ornamentos encontrados em chivas distinguindo dois tipos de simetria: axial e central. A simetria axial, também chamada de simetria de reflexo, é identificada quando, ao traçar um eixo vertical ou horizontal, os dois lados formados ficam espelhados. Já na simetria central o eixo seria na transversal, também formando dois lados espelhados (VALERO RAMIREZ; MEJÍA BENÍTEZ, 2015, p. 240–241).

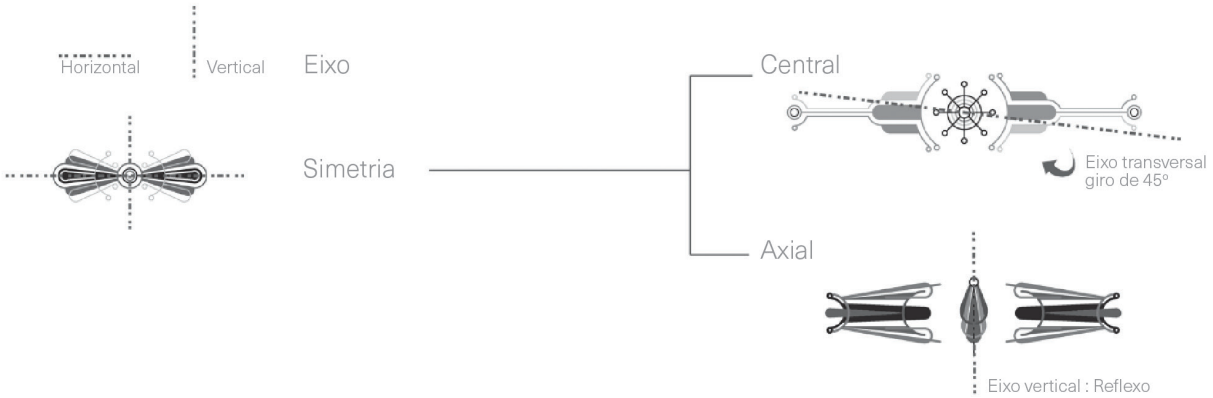


Figura 8: Simetria central e axial em ornamentos de *chivas*. Fonte: Adaptação de Valero Ramirez & Mejía Benítez (2015, p. 241)

Valero Ramirez & Mejía Benítez também discutem a organização espacial dos ornamentos encontrados em sua pesquisa, em função de cinco tipos de organização: (1) **centralizada**, (2) **linear**, (3) **radial**, (4) **agrupada** e (5) **em grade** (VALERO RAMIREZ; MEJÍA BENÍTEZ, 2015, p. 242)[8]. A figura 9 ilustra estes diferentes tipos de organização espacial. Os desenhos à esquerda (formados por setas, círculos e linhas) foram adaptados do livro do arquiteto americano Francis D. K. Ching (1979, p. 73) e os da direita são exemplos destes tipos de organização em ornamentos encontrados nas *chivas* colombianas. Estes critérios de avaliação foram incluídos na análise morfológica dos filetes de carrocerias do estado de São Paulo (discutida no **Capítulo 3**) como forma de compreender a organização espacial dos ornamentos estudados e para facilitar o diálogo com outras pesquisas sobre a ornamentação de caminhões.

8 Para estes critérios de classificação, Valero Ramirez & Mejía Benítez se basearam no trabalho de Ching (1979). O termo 'grade' foi uma tradução para o português do termo 'grid', utilizado no livro de Ching (1979, p. 73-87). Valero Ramirez & Mejía Benítez utilizaram o termo 'trama' (em espanhol) como tradução de 'grid'.

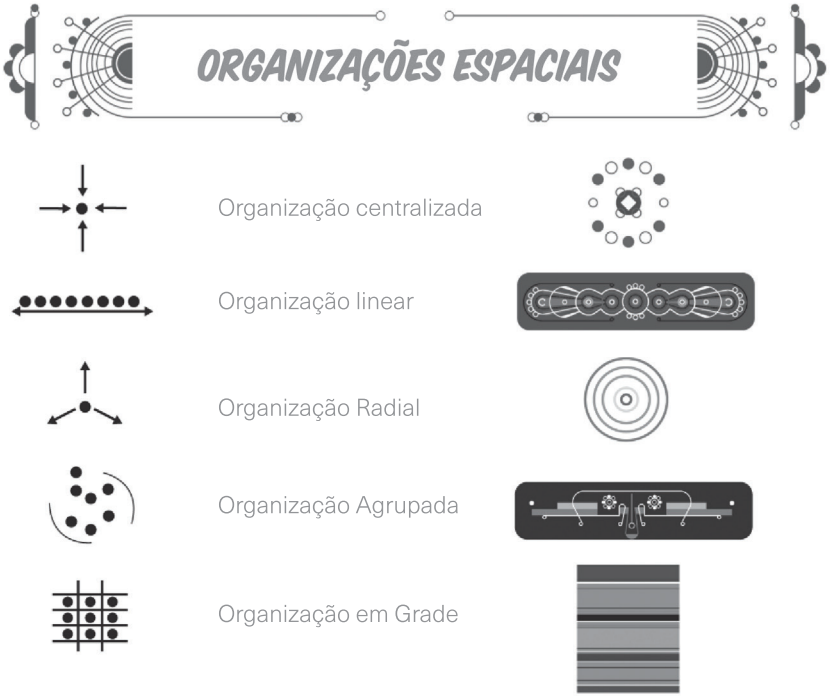


Figura 9: Organizações espaciais encontradas em chivas. Fonte: Adaptação de Valero Ramirez & Mejía Benítez (2015, p. 242)

Para Gell, as relações parte-parte e parte-todo de um ornamento são também relações de agência. Assim, as partes de um ornamento são, para Gell, agentes secundários, uma vez que não possuem intencionalidade, mas podem ser consideradas como uma das causas do índice. A agência do artista busca, principalmente, organizar as disposições das partes do ornamento (GELL, 2018[1998], p. 127). Os critérios de classificação das relações entre formas, utilizados por Gell, são diferentes dos expostos na figura 9. Para o autor haveria quatro tipos de agências formais em um ornamento: (1) **reflexão**, (2**) translação**, (3) **rotação** e (4) **reflexão translada** (GELL, 2018[1998], p. 129–132). A figura 10 ilustra estas relações de movimento das partes de um ornamento.

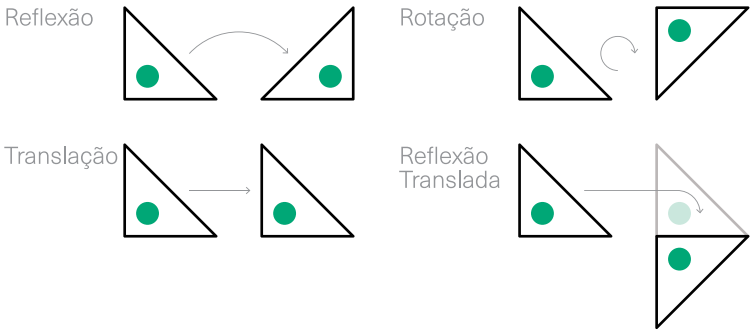


Figura 10: Esquema mostrando diferentes agências formais. Fonte: Adaptação de Gell (2018[1998], p. 131).

O historiador de arte britânico Ernst Hans Josef Gombrich e arquiteto e designer britânico Owen Jones descrevem a disposição das partes de um ornamento como um processo de enquadramento, preenchimento e vinculação (JONES, 1868; GOMBRICH, 2012[1979]). O ornamento, enquanto um arranjo hierárquico, começaria com um processo de enquadramento, no qual uma ou mais áreas são delimitadas e organizadas, em um segundo momento, estas áreas são preenchidas internamente ou vinculadas externa-

mente entre si. Estes processos são cíclicos, uma vez que o preenchimento pode resultar em novas áreas a serem enquadradas e novamente preenchidas. A sobreposição de novos enquadramentos e preenchimentos, segundo Gombrich (2012[1979], p. 80), costuma ser descrita como *horror vacui* (do latim: horror ao vácuo). Para o autor, talvez a "expressão *amor infiniti*, o amor ao infinito, fosse uma descrição mais adequada" (GOMBRICH, 2012[1979], p. 80), uma vez que o trabalho de ornamentar envolve vínculos de afeto e de prazer entre homem e artefato, que estariam mais associados ao amor do que ao horror.

O artista visual e filetador argentino Alfredo Genovese (2007), em um de seus livros sobre os *filetes porteños*, descreve o processo de produção de um filete de forma similar aos processos de enquadramento, preenchimento e vinculação sugeridos por Jones e Gombrich (1868; 2012[1979]). A figura 11 ilustra as partes essenciais de um *filete porteño*. De acordo com Genovese as primeiras partes que são feitas são a *banda* e a *folha de acanto*. Estes dois elementos produzem um primeiro enquadramento, que é preenchido com o motivo ornamental central, frequentemente este motivo é algum animal estilizado que se mistura com ornamentos vegetais ou espirais. Entre o motivo principal e a *banda* forma-se um novo enquadramento que por sua vez é preenchido com *firuletes*. Os espaços que sobram entre as áreas enquadradas e preenchidas são vinculados com flores ou *bolitas*. Por último é pintado o *marco* criando mais um enquadramento na composição (GENOVESE, 2007, p. 67–73). Estudos mais práticos, como o de Genovese, são úteis para compreensão do ofício e do conjunto dos ornamentos de carroceria de madeira, inclusive aqueles produzidos no estado de São Paulo, fornecendo alguns critérios de comparação.

Figura 11: Esquema das diferentes partes de um *filete porteño*. Fonte: Adaptado de Genovese (2007, p.37)

As agências, presentes nas relações parte-parte e parte-todo de um ornamento, podem agir sobre o espectador, causando diferentes efeitos perceptivos e estéticos. Jones (1868, p. 5) estudou diferentes efeitos perceptivos de um ornamento por meio de sensações de movimento e repouso. Está relação entre movimento e repouso consiste no principal critério de interpretação do autor na análise de um ornamento. Para Jones, a verdadeira beleza resulta do repouso que a mente sente quando os sentidos, a razão e as emoções estão satisfeitos com a ausência de qualquer desejo (JONES, 1868, p. 5). As retas, curvas e pontos de um ornamento deveriam equilibrar suas relações parte-parte, de maneira que o ornamento como um todo, isto é, o índice, permitisse uma inferência ao espectador que transmitisse a paz e a beleza do repouso.

A despeito de um certo julgamento de valor e uma preferência declarada de Jones pelos ornamentos marroquinos, o que torna sua obra um tanto enviesada na análise de certos tipos de ornamentos, o autor trouxe para suas análises uma questão que não estava presente no trabalho de outros autores a ele contemporâneos, como o crítico de arte britânico John Ruskin e o arquiteto alemão Gottfried Semper, que é a psicologia da percepção (GOMBRICH, 2012[1979], p. 51). Ao buscar compreender a questão do movimento e do repouso, Jones investigou princípios das relações parte-parte que poderiam resultar nestas sensações.

Para Gell, o índice age sobre o destinatário por meio do processo de 'captação', no qual o espectador se prende ao índice na tentativa de decifrar uma agência praticamente indecifrável. "Em parte, isso vem da incapacidade que tem o espectador de refazer, em pensamento, a origem do índice a partir do ponto de vista daquele que lhe deu origem, o artista" (GELL, 2018[1998], p. 120). O conceito de captação apareceu pela primeira vez na obra de Gell no ensaio *A tecnologia do encanto e o encanto da tecnologia* (GELL, 2005[1992], p. 45), onde o autor discute efeitos que tábuas ornamentadas da proa de canoas das Ilhas Trobriand (figura 12) podem causar ao espectador, sugerindo considerar a arte como um componente da 'tecnologia do encantamento', e a obra de arte como um arranjo de processos técnicos.

Figura 12: Tábua de proa de canoa das Ilhas Trobriand. Fonte: Coleção Privada de E. Hutchins - UC San Diego

Ao se deparar com uma proa de canoa, como a da figura 12, o espectador que tentar compreender como o artista foi capaz de produzir o artefato, seria 'capturado' por ele, preso pelo dilema lógico característico da captação: aceitar que a obra é real – uma vez que ela está fisicamente visível – ou não aceitar o ornamento como real, uma vez que o conhecimento de mundo se dá pela experiência que o sujeito tem como agente no mundo e não é possível imaginar uma congruência entre a agência do artista e as experiências de agências do espectador.

> Como sistema técnico, a arte é orientada na direção da produção das consequências sociais que decorrem da produção desses objetos. O poder dos objetos de arte provém dos processos técnicos que eles personificam objetivamente: a tecnologia do encanto é fundada no encanto da tecnologia. O encanto da tecnologia é o poder que os processos técnicos têm de lançar uma fascinação sobre nós, de modo que vemos o mundo real de forma encantada. (GELL, 2005[1992], p. 45)

A tecnologia do encantamento é uma resposta de Gell ao problema do transculturalismo estético, a ideia de que os valores estéticos não são os mesmos em todas as culturas, e que, sendo assim, uma análise estética não serviria à antropologia da arte. A proposta que o autor dá neste ensaio (GELL, 2005[1992]) é a de suspender o juízo estético e analisar a arte sob um ponto de vista técnico. A crítica que foi feita a esta proposta é que na construção do pensamento de Gell, o autor reduz o conceito de 'estética' à ideia de 'belo' (BOWDEN, 2004, p. 312; MORPHY, 2011[2005], p. 3). Diferentes culturas teriam diferentes conceitos de 'belo', portando este não seriam um bom parâmetro em um estudo transcultural. Entretanto, análises estéticas contemporâneas estão mais interessadas em discutir a percepção, sensação e sensibilidade do que a beleza. Assim, quando Gell crítica a 'estética' ele estaria criticando a ideia de um conceito universal de beleza, porque a percepção e sensibilidade continuam presentes em sua teoria antropológica.

Outra crítica à teoria de Gell é a de que o autor coloca a valorização da técnica como um valor transcultural da arte (LAGROU, 2003, p. 96; BOWDEN, 2004, p. 312). Mesmo que a antropóloga belga radicada no Brasil Elsje Maria Lagrou concorde com a ideia de 'captação', a autora nega que esta seja a única fonte de fascínio na arte:

> Muitas produções analisadas como arte não ocidental, no entanto, como a pintura corporal, a cerâmica e a cestaria, todos de uso cotidiano, não se encaixariam nesta categoria. Vê-se assim como é difícil dizer algo com validade universal sobre um fenômeno que em muitas culturas sequer tem nome. (LAGROU, 2003, p. 96)

Quando Gell retoma a ideia de 'captação' em *Arte e Agência* (2018[1998]), o autor também não coloca o fascínio pela dificuldade técnica como a única forma de captação:

> A captação, entretanto, tem outras fontes. O destaque que tenho dado à agência artística encontra sustentação empírica na medida em que nós, no Ocidente, adoramos os artistas como se fossem heróis, e que os trobriandeses atribuem alto valor à proeza artística, embora a associem à posse de recursos mágicos, e não à genialidade. No entanto, há muitos tipos de abdução de agência a partir do índice, e a abdução da origem da agência artística é apenas um deles. (GELL, 2018[1998], p. 121)

A ornamentação, segundo Gell, teria a capacidade de criar vínculos entre pessoas e coisas. Esta capacidade de vinculação torna o ornamento um componente da tecnologia social que Gell chama

de tecnologia do encantamento, que é responsável por estimular e sustentar motivações exigidas pela vida social (GELL, 2018[1998], p. 124). Portanto, é possível que um ornamento de carroceria de caminhão crie ou fortaleça vínculos entre o motorista e seu veículo que são necessários para o funcionamento social e psicológico do seu trabalho.

O documentário *Horn Please* (SUMAN, 2012) trata da cultura de ornamentação de caminhões na Índia (figura 13) e mostra exemplos de vínculos entre motoristas e veículos através de entrevistas gravadas com caminhoneiros e pintores de carrocerias indianos. Um dos exemplos do documentário que poderia se relacionar à ideia de *captação*, tal como proposta por Gell, está na associação entre caminhão e noiva, "Eles pedem aos pintores para que o seu caminhão seja tão belo quanto suas noivas" (SUMAN, 2012, seç. 08m59s). Existe uma expectativa, por parte do motorista, de que ele se encante com o resultado da ornamentação, se apaixonando e se deixando capturar pela beleza e singularidade de seu caminhão, de maneira similar ao sentimento de admiração que um noivo indiano tem por sua futura esposa.

Gombrich (2012[1979]) interpreta a fascinação e encantamento do espectador por um ornamento de uma forma diferente de Gell (2018[1998]). Se para Gell o encantamento está associado a uma tentativa do destinatário se projetar na agência do artista, para Gombrich a fascinação por um ornamento é uma manifestação do sentido de ordem, uma capacidade da mente humana em "descobrir e explorar as regularidades que permeiam nosso ambiente, regularidades que se encaixam as nossas expectativas ou que, às vezes, com elas se chocam" (GOMBRICH, 2012[1979], p. 293). O autor faz uma separação entre *percepção de significado* e *percepção de ordem*, sendo que ambas percepções ocorrem de forma conjunta, porém a primeira permite atribuir valores culturais, sociais e pessoais, localizando o ornamento no espaço e no tempo; enquanto que a *percepção de ordem* seria uma resposta interna ligada a um interesse biológico de sobrevivência (GOMBRICH, 2012[1979], p. 142–145).

Figura 13: Caminhões ornamentado na Índia. Fonte: Suman (2012)

Vivendo em um mundo caótico e imprevisível, o organismo humano precisa identificar desvios da ordem do ambiente em que está presente por uma questão de segurança e sobrevivência (GOMBRICH, 2012[1979], p. 4). Deste modo, situações de regularidade transmitiriam uma sensação de paz e segurança similar à ideia de repouso proposta por Jones (1868). Sendo assim, a mente controladora humana sentiria prazer em produzir e identificar ordem na "miscelânea aleatória da natureza." (GOMBRICH, 2012[1979], p. 7). A relação entre imprevisibilidade do mundo e o ornamento como sentimento de ordem e paz é coerente com a realidade arbitrária e imprevisível que ameaça o caminhoneiro[8].

8 Os aspectos da profissão do caminhoneiro serão tratados no tópico 1.3 Destinatário: caminhoneiro.

A despeito dos efeitos estéticos dos ornamentos terem sido tratados, até então, em relação ao índice e ao espectador, o artista também é espectador de sua própria obra. Para o designer brasileiro Lucas Farinelli Pantaleão, o ato de ornamentar um objeto também é uma experiência estética que produz encantamento, conhecimento e prazer (PANTALEÃO, 2010). Independentemente dos efeitos que um ornamento possa produzir, a experiência estética acontece por meio da ação de contemplar um objeto (PANTALEÃO, 2010, p. 83). Por sua vez, o ato de contemplação é mediado por outras agências sociais, que serão discutidas nos tópicos seguintes.

1.2 ARTISTA: OS PINTORES DE FILETES E AS FÁBRICAS DE CARROCERIA

O conceito de artista, para Gell (2018[1998]), não se limita à ideia ocidental de legitimação da arte. Para o autor, o 'artista' é um agente que criou, originou ou fabricou o artefato que está sendo investigado (GELL, 2018[1998], p. 55). Assim, a antropologia da arte de Gell considera como 'artistas' aqueles que são legitimados e consagrados pela história e crítica da arte ocidental, uma vez que estes são os agentes que deram origem às suas obras, mas também inclui como artistas artífices localizados fora do campo hegemônico, como tatuadores melanésios ou construtores maoris. Na teoria de Gell não há distinção entre 'artista' e outros ofícios que produzem artefatos indexadores de agências sociais (como designers, arquitetos, artesões etc.), e, assim, é possível fazer associações entre o que Gell diz a respeito da entidade 'artista' com as pessoas que produzem carrocerias de madeira ornamentadas.

No caso desta dissertação de mestrado, a entidade do artista estaria concentrada na figura dos pintores[8] de filetes em carrocerias, porém não se pode desconsiderar a coletividade deste trabalho. Uma carroceria de madeira é um produto que envolve muitos ofícios, tais como pintor, marceneiro, funileiro e seus respectivos assistentes. Além disso, todos estes profissionais são contratados por um proprietário de uma fábrica de carrocerias e, em função do tamanho da empresa, podem responder a gerentes e demais profissionais executivos. Trilling adverte para a necessidade de considerar a produção de ornamentos como parte de um sistema social e econômico, sugerindo, portanto, que, ao invés de pensar na ideia de 'dom artístico', deve-se questionar: como os pintores aprenderam seu ofício? Como eles são pagos? Quais são os recursos técnicos e materiais dos quais dispõem? Quais são as circunstâncias que permitem a eles realizar inovações ou perpetuar costumes (TRILLING, 2001, p. 20)?

8 Optou-se pelo uso do termo "pintor" para se referir às pessoas que pintam carrocerias ornamentadas com filetes porque este foi o termo, encontrado em campo, que estas pessoas utilizavam para se auto referir. O termo 'artista', quando utilizado nesta dissertação, refere-se à entidade 'artista' dentro da teoria antropológica de Gell.

A teoria dos dois circuitos da economia, de Milton Santos (1979), pode auxiliar na compreensão dos contextos sociais e econômicos dos pintores e das fábricas de carroceria. Segundo o autor, os espaços dos países subdesenvolvidos não são atingidos de maneira ma-

ciça e uniforme pelas forças de transformação do mundo moderno, tecnológico e globalizado. Estes espaços se organizam e reorganização pela polarização entre mundo moderno e não-moderno, que originam dois circuitos antagônicos: o superior e o inferior. (SANTOS, 1979, p. 15).

O circuito superior surge diretamente da modernização tecnológica. Ele é caracterizado pelo uso intensivo do capital e da tecnologia, pela organização burocrática, grande quantidade de estoques e economia de escala (ou produtos de qualidade muito refinada), dependência direta do exterior, dentre outros fatores. Oposto ao circuito superior, o circuito inferior é formado por atividades de pequena dimensão e é caracterizado pelo uso intensivo de mão de obra, por formas mais simples de organização empresarial, pequena quantidade de estoque, dependência reduzida ou nula do exterior (SANTOS, 1979, p. 16–34).

Voltando ao contexto da fabricação de carrocerias de caminhão no Brasil. De um lado temos as grandes montadoras de caminhão (Mercedes-Benz, Volkswagen, Volvo, Ford, Scania, Iveco, DAF, MAN, Hyundai), que são empresas que fazem uso intensivo do capital e da tecnologia, possuindo custos fixos muito altos que são diluídos na grande escala de produção. Estas empresas, pertencentes ao circuito superior, fabricam apenas a cabine do caminhão. As carrocerias, em especial as de madeira, são produzidas em pequenas empresas, em geral, familiares, que fazem uso intensivo da mão de obra (com uma produção artesanal), possuindo custos fixos relativamente baixos, e fabricando em pequena escala.

Enquanto as cabines de caminhão são produzidas, no Brasil, por poucas empresas que produzem muito — no ano de 2018, 99,92% da produção de cabines de caminhão foi feita por 10 empresas (ANFAVEA, 2018) — a carroceria de madeira é produzida por muitas empresas que produzem pouco. No mapeamento realizado nesta pesquisa, foram identificadas 43 empresas que fabricavam carrocerias de madeira apenas no estado de São Paulo e, devido ao caráter informal de muitas destas empresas, tudo leva a crer que este número possa ser ainda maior.

É óbvio que a fabricação de carrocerias de caminhão é um fenômeno contemporâneo à fabricação de caminhões, sendo este então, um fenômeno do mundo moderno. Entretanto, algumas empresas que fabricam carrocerias de madeira podem ter iniciado suas atividades como fabricantes de carroças ou como carpintarias. Esta hipótese foi comprovada pela pesquisa de campo para ambos os casos.

Em 1980, o artista visual luso-brasileiro José Fernandes de Lemos publicou um pequeno livro para o Centro de Documentação e Informação sobre Arte Brasileira Contemporâneas (IDART) e Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo, chamado *A vinheta: da iluminura à carroçaria de caminhão* (LEMOS, 1980). Este livro, ao lado de *A arte do caminhão* (REIS; LIMA, 1981), são as publicações mais

antigas sobre filetes. Apesar de não serem obras de caráter científico, documentam ideias que circulavam a respeito dos filetes nos anos 1980, incluindo registros fotográficos de carrocerias deste período. Segundo Lemos (1980), os filetes, chamados pelo autor de 'vinhetas', teriam sua origem nas carroças e nos barcos de pesca portugueses.

> A vinheta aparece hoje, na dinâmica industrial de São Paulo, manifestando-se em grande parte, tanto no ambiente urbano quanto no rural, integrada na incrementação dos veículos utilitários em quantidade quase explosiva. Surge também sob a forma de pintura na decoração das grades de madeira que formam as carrocerias dos caminhões, das pequenas caminhonetas, num rito de tradição ibérica que já se procedia antes nas carroças e nos barcos de pesca. (LEMOS, 1980, p. 25)

Infelizmente, o autor não mostra nenhuma imagem de carroça ou barco com filetes, nem aprofunda esta questão da origem. Segundo Milton Santos, considerar o circuito inferior como um correspondente à economia colonial dos países subdesenvolvidos é uma ideia equivocada (SANTOS, 1979, p. 30). O circuito inferior, afirma Santos, é um fenômeno da modernidade, e, apesar de ser possível fazer algumas comparações entre ele e uma economia colonial pré-moderna, o circuito inferior não pode ser visto como uma evolução da produção tradicional, manufatureira, que precede a modernização dos países subdesenvolvidos.

> Quanto ao circuito inferior, parece difícil chamá-lo tradicional, não somente porque é um produto da modernização, mas também porque está em processo de transformação e adaptação permanente e ainda porque, em todas as cidades, uma parte do seu abastecimento, vem, direta ou indiretamente, dos setores ditos modernos da economia. O que está em jogo, portanto, é uma questão de comportamento. (SANTOS, 1979, p. 30)

É provável que alguns profissionais que anteriormente trabalhavam na produção de carroças ou de barcos tenham migrado para as fábricas de carroceria com o aumento da oferta de empregos. Todavia, o caminhão, junto com o aumento das estradas, modificou o fluxo de comunicação entre as regiões brasileiras (VILAÇA, 1987[1961], p. 21), criando um dinamismo não existente no Brasil pré-industrial. Assim, podemos entender os filetes como fruto de uma multiplicidade de influências estéticas e culturais, resultantes da modernidade, de uma maior interligação do país e do contexto polarizado do circuito superior e inferior.

> Um dos dois circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro é igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas. (SANTOS, 1979, p. 28)

Em um estudo sobre a ornamentação de caminhões paquistaneses, o antropólogo americano George W. Rich e o antropólogo paquistanês Shahid Khan (1980, p. 261) afirmam que a relação entre os motivos e estilos utilizados na ornamentação de carroças e os ornamentos de caminhão é praticamente nula. Segundo os autores, apesar de ambos os tipos de veículos serem ornamentados, os motivos das carroças paquistanesas eram geométricos, enquanto, nos caminhões estudados, o uso de padrões geométricos é mínimo. Os caminhões paquistaneses (figura 6), segundo os autores, são ricamente ornamentados com criaturas mágicas, pequenas paisagens ou arte sacra.

A grandiosidade da ornamentação dos caminhões paquistaneses os diferencia consideravelmente dos caminhões brasileiros. No Paquistão, a ornamentação de um caminhão é um processo que pode levar até cinco anos para ser completado (ELIAS, 2015, p. 50) e custa a partir de US$ 7000,00 (ELIAS, 2003, p. 187). Rich & Khan (1980) descrevem como é feita a produção de uma carroceria ornamentada no Paquistão. Devido à complexidade dos caminhões, o processo é realizado por diversos especialistas, denominados: *showwala* (em tradução literal, dentista, neste contexto o responsável por fazer reparos na carroceria e no chassi antes do processo de ornamentação), *bodi-maker* (quem faz a estrutura em madeira da carroceria e das extensões da cabine), *rangsaaz* (pintor responsável pelas primeiras camadas de cor), *lakahiwala* (pintor responsável pelo ornamentos, desenhos e tipografia), *lohar* (responsável pela ferragem), *ladianwala* (estofador), *lapay-maker* (responsável por acabamentos cromados), *bijaleewala* (responsável pelas luzes no interior da cabine) e *sheshahwala* (responsável pela ornamentação no para-brisa) (RICH; KHAN, 1980, p. 63–64). Segundo os autores, todos estes especialistas ainda trabalham com um ou mais assistentes e aprendizes.

No Brasil, segundo verificado em pesquisa de campo, o pintor de uma fábrica é o responsável por aplicar as primeiras camadas de cor na carroceria e por criar os filetes[9], diferentemente do que ocorre no Paquistão onde estas tarefas são feitas por profissionais diferentes *(rangsaaz* e *lakahiwala)*. Na pesquisa de Finizola sobre os letreiramentos populares de Pernambuco (FINIZOLA; COUTINHO; SANTANA, 2013, p. 58–61; FINIZOLA, 2015, p. 140), foi identificada a existência de pintores especializados na pintura de lameiras (figura 14), que seriam uma outra classe de especialistas existente na prática da ornamentação de caminhões no Brasil. Na coleta de dados realizada para este mestrado, não foram encontrados caminhões com lameiras ornamentadas, nem pinturas com elementos figurativos similares aos registrados por Finizola em Pernambuco. Os caminhões do estado de São Paulo, quando possuíam lamei-

9 Em alguns casos encontrados em campo, o pintor filetador dispunha de um ou dois assistentes. Também existem casos de pintores que só fazem os filetes e trabalham de maneira autônoma.

Figura 14: Lameiras encontradas em Pernambuco.
Fonte: Finizola et al (2013, p. 61)

ras, estas eram apenas borrachas pretas. Todavia, em alguns caminhões, o lameirão, peça similar a uma lameira grande que protege as rodas dos dois lados da carroceria, é enfeitado com elementos tipográficos e desenhos simples (figura 15).

Figura 15: Lameirão pintado por Paulinho, Carrocerias Mazuco. Fonte: Arquivos da Carrocerias Mazuco.

A história da ornamentação é marcada por uma continuidade de formas e estruturas morfológicas, dominadas pelo desejo de repetição e pela "força do hábito" (GOMBRICH, 2012[1979], p. 171–193). A cópia de outros ornamentos é prática comum ao aprendizado do ofício de um artesão. Com a introdução de novas ferramentas ou novos materiais, ao invés de criar um ornamento totalmente novo, o que acontece é a transferência de ornamentos já existentes para os novos meios e técnicas. A força do hábito não é um fenômeno que acontece apenas no ato de produzir um ornamento. A apreciação de um ornamento também acontece por meio do que Gombrich chama de *hábitos perceptuais* (GOMBRICH, 2012[1979], p. 120). O espectador, ao interagir com o mundo, fórmula critérios de avaliação a respeito de como as coisas e as pessoas funcionam, criando assim expectativas a respeito de como as coisas devem ser.

O filete produzido por um pintor precisa se encaixar dentro da estrutura de madeira da carroceria produzida pelo carpinteiro e funileiro, atendendo às vontades do dono da fábrica (que paga a remuneração do pintor) que por sua vez concilia seus interesses com aqueles de seus fornecedores de matéria prima e com os do cliente final da carroceria. O ato de filetar pode ser visto como um jogo que segue regras explícitas e implícitas, assim o pintor tem um papel de agente em relação ao índice, porém é paciente em relação às regras que norteiam seu trabalho. Identificar algumas destas regras é um caminho para entender o ofício do pintor de carrocerias e o os filetes por ele desenvolvidos.

Existe uma expectativa por parte do proprietário do caminhão de como ficará a carroceria que ele encomendou. O trabalho do pintor consiste primariamente em atender a estas expectativas, porém, em algumas situações, o pintor pode tentar surpreender o cliente, seja através de uma execução perfeccionista de seu trabalho, seja colocando algo um pouco diferente do que era esperado. Rich & Khan (1980) colocam como principais limitações à criatividade do pintor de carrocerias paquistanês atender aos desejos e expectativas do caminhoneiro e ter de encaixar os ornamentos dentro da estrutura da carroceria e do caminhão (RICH; KHAN, 1980, p. 164).

Se, por um lado, as regras podem restringir o trabalho de um pintor, as limitações também podem ser encaradas como desafios para quem pretenda se destacar dentro de sua classe profissional. Este processo de limitações e superações é chamado por Gombrich de

complicação gradual (GOMBRICH, 2012[1979], p. 12). Imagine uma criança com uma bola de futebol aprendendo a fazer 'embaixadinha': ela começa tentando apenas chutar a bola no ar, repetindo o movimento o maior número de vezes, sem deixar que a bola toque o chão. Com um pouco de prática esta ação vai ficando cada vez mais fácil e a criança começa a tentar novos desafios, como por exemplo, entre os chutes, parar a bola equilibrada em cima de sua cabeça. No caso da ornamentação, a busca por novos desafios, pode levar à produção de ornamentos cada vez mais complexos, aumentando gradualmente sua dificuldade técnica e criativa.

A criação dentro de limitações técnicas e econômicas é a questão do antropólogo alemão Kurt Beck (2009) em sua investigação sobre os caminhões do Sudão (figura 16). Está pesquisa se distância um pouco das demais presentes na revisão da literatura sobre carrocerias ornamentadas, uma vez que o foco do estudo está nas modificações na estrutura dos caminhões e não nos elementos gráficos aplicados nos veículos. A realidade da produção de caminhões e carrocerias no Sudão é bastante distinta da realidade brasileira. Diferente do Brasil, onde a cabine do caminhão é fabricada pelo circuito superior e a carroceria pode ser fabricada pelo inferior, no Sudão, tanto a carroceria quanto o chassi da cabine e a própria mecânica dos caminhões são produzidos no circuito inferior, em um processo que reutiliza peças antigas de caminhões fabricados em outros países, fazendo reparos e adaptações às necessidades locais (BECK, 2009).

Figura 16: Caminhão ornamentado no Sudão. Fonte: Beck (2009, p. 170).

O processo de artesanal de reforma de caminhões no Sudão acaba tornando o produto mais barato em relação ao custo de importação de um caminhão novo. Além disto Beck mostra algumas vantagens práticas dos modelos adaptados, como uma maior capacidade de carga e uma melhor resistência aos desgastes provocados ao dirigir no deserto (BECK, 2009, p. 159). A proximidade de diálogo entre usuário e produtor do caminhão possibilita, neste caso, a criação de um produto mais adaptado às necessidades de seu destinatário.

Além da possibilidade intencional de inovação dentro das limitações existentes na produção, outra forma de criar novos artefatos e ornamentos, acontece quando um artífice, na tentativa de copiar um ornamento já existente em um novo suporte, ou pelo meio de outras técnicas e ferramentas, produz cópias imperfeitas que dão origem a novas ordens de ideias (JONES, 1868, p. 57). A busca pela superação de limitações ou a produção de cópias imperfeitas podem resultar em mudanças formais e estruturais em um modo de produção dito 'tradicional'.

Os conceitos de produção 'tradicional', regional e vernacular, carregam com si uma série de preconceitos, que o historiador de design britânico Darron Dean (1994) procurou desconstruir com sua pesquisa a respeito de cerâmicas produzidas na cidade de Burslem (Inglaterra) no período de 1720-1730. O autor mostra como a tradição possui também seus dinamismos. Em um intervalo de uma década, o Dean verificou mudanças tanto em relação à forma visual quanto em relação às técnicas de produção das cerâmicas analisadas. A designer brasileira Fernanda Martins chegou também a um resultado similar em sua pesquisa com abridores de letras de embarcações da região norte do Brasil (MARTINS, 2008, 2017). Na primeira coleta de dados (MARTINS, 2008), a pesquisadora registrou barcos pintados com pincel e o uso frequente de letras análogas à tipografia vitoriana (figura 17, esquerda). Nove anos depois, em uma nova coleta de dados, foi identificado, além do estilo encontrado em 2008, embarcações pintadas com spray (figura 17, direita). A pesquisadora constatou uma mudança não só com relação à técnica

Exemplo de pintura em embarcação encontrada por Martins em 2017

Exemplo de pintura em embarcação encontrada por Martins em 2008

Figura 17: Fotos de embarcações encontradas na pesquisa de Martins. Fonte: https://www.letrasqflutuam.com.br/

de pintura das embarcações, mas também na combinação de cores e no estilo tipográfico dos barcos em um intervalo relativamente curto de tempo (MARTINS, 2017).

1.2.1 O CONCEITO DE HABITUS

A agência da entidade do artista, conforme foi discutido até então, é um fenômeno que sofre influências de vontades individuais e coletivas. Ao invés de pensar o artista como gênio individual, o historiador de arte alemão Erwin Panofsky (1991[1951]), ao estudar a arte e a arquitetura medieval, discute a ação do artista como uma agência gerada e geradora de um *habitus,* um princípio produzido pelos agentes históricos de determinada época e presente tanto na formação profissional quanto na produção intelectual, artística e projetual (VIANNA NETO, 2011, p. 29). O *habitus* é um princípio gerador de atividades criativas e inventivas, diferente do *hábito* que é um conceito mais ligado a comportamentos cotidianos. O que Panofsky busca com a introdução do conceito de *habitus* na história

da arte é compreender o fenômeno artístico por meio de uma força socialmente construída, se distanciando da psicologia individual do artista e de conceitos generalistas como o *espírito do tempo* (*Zeitgeist*) ou da *vontade de arte* (*Kunstwollen*), que eram abordagem teóricas comuns entre historiadores contemporâneos a Panofsky (VIANNA NETO, 2011, p. 21–28).

Um autor que se apropriou do conceito de *habitus* dando sua contribuição ao seu entendimento foi o sociólogo francês Pierre Félix Bourdieu. Em sua obra *A distinção: crítica social do julgamento* (BOURDIEU, 2007[1979]), o autor associa o conceito de *habitus* ao conceito de *campo*, propondo que indivíduos que ocupam diferentes *espaços sociais*, ou seja, que possuem diferentes capitais econômicos, sociais e culturais, organizam diferentes campos de produção, circulação e consagração de bens materiais e simbólicos, que por sua vez são regidos por diferentes *habitus*. Ao associar o *habitus* a um campo, Bourdieu expande o conceito para fora da história da arte medieval, permitindo, por exemplo, discutir diferenciação do 'bom gosto' em diferentes classes sociais por meio de diferentes *habitus* (BOURDIEU, 2007[1979]), o que é um debate pertinente ao estudo de artefatos localizados fora do campo hegemônico, como as carrocerias de madeira ornamentadas.

O *habitus*, para Bourdieu, é uma necessidade internalizada a determinado campo social, um dispositivo gerador de práticas e, ao mesmo tempo, um sistema classificador de tais práticas:

> Para isso, convém retornar ao princípio unificador e gerador das práticas, ou seja, ao *habitus* de classe, como forma incorporada da condição de classe e dos condicionamentos que ela impõe; portanto, construir a *classe objetiva*, como conjunto de agentes situados em condições homogêneas de existência, impondo condicionamentos homogêneos e produzindo sistemas de disposições homogêneas, próprias a engendrar práticas semelhantes, além de possuírem um conjunto de propriedades comuns, propriedades objetivadas, as vezes, garantidas juridicamente – por exemplo, a posse de bens ou poderes – ou *incorporadas*, tais como os *habitus* de classe – e, em particular, os sistemas de esquemas classificatórios. (BOURDIEU, 2007[1979], p. 97)

Pensando na ideia de *habitus* como um princípio comum a "agentes situados em condições homogêneas", a designer brasileira Fernanda de Abreu Cardoso, em sua tese de doutorado *O universo simbólico do design vernacular* (CARDOSO, 2010), propõe a existência de um *campo vernacular* e, por consequência, de um *habitus* comum a toda a produção vernacular. A autora define o campo vernacular em oposição ao campo do design institucionalizado, ou seja, do design criado sob o cuidado e a supervisão de profissionais formados na área e consagrado pelos cursos de ensino de design e pelos grandes escritórios de design. A produção vernacular, portanto, seria gerada e consumida por grupos menos favorecidos em termos econômicos, sociais e culturais e não teria a legitimação como produto de 'design' por parte do campo hegemônico (CARDOSO, 2010).

A tese de Cardoso considera que existem condições semelhantes de existência entre indivíduos que se encontram à margem do campo hegemônico em diferentes regiões do mundo. Sendo assim, produtores vernaculares de diferentes países compartilhariam um mesmo *habitus*. Os agentes que compõem o campo vernacular não costumam se identificar como pertencentes a este campo, tal como acontece no design institucionalizado. Mesmo assim, Cardoso formula a hipótese de que, por dividirem condições de existência muito parecidas, estes agentes tenderiam a se expressar de forma similar (CARDOSO, 2010, p. 93). Motivada por esta hipótese, a pesquisadora analisou diversos artefatos produzidos dentro do campo vernacular e, em sua tese, chegou a conclusões interessantes a respeito de características do *habitus* presente neste campo.

Segundo Cardoso, a preocupação funcional e substancial seria o princípio gerador *(habitus)* que orienta a produção, consumo e consagração de artefatos vernaculares (CARDOSO, 2010, p. 53). Este princípio está presente em muitas características comuns às produções investigadas pela autora, como a simplicidade e objetividade, uso de cores fortes, muito saturadas, e combinações de alto contraste, na busca pela facilidade de compreensão e da composição formada por apenas dois planos (CARDOSO, 2010, p. 50–101). Pode parecer, em um primeiro momento, estranha a afirmação de que a produção vernacular é condicionada por uma preocupação funcional, uma vez que a ideia de que 'a forma segue a função' é um dos mandamentos do design modernista, e, visualmente, os artefatos do campo vernacular são bem diferentes dos do design modernista, porém, levando em conta as condições de existência dos agentes do campo vernacular e os exemplos e argumentos apresentados por Cardoso, essa ideia parece ter alguma coerência. Levando em consideração a realidade econômica do campo vernacular, a escassez de recursos motivaria uma produção que fosse 'direto ao ponto' (funcional), como forma de economizar tempo e dinheiro. Portanto, a produção do campo vernacular teria como principal objetivo sanar alguma necessidade. No caso dos artefatos analisados por Cardoso, sanar uma necessidade de comunicação, geralmente ligada a interesses comerciais.

O campo vernacular, da maneira como é discutido por Cardoso (2010), corresponde em alguns aspectos com o circuito inferior de Milton Santos (1979). O circuito inferior é mais amplo do que o campo vernacular, uma vez que produz e comercializa produtos e neste comércio podem participar produtos oriundos do circuito superior. Mesmo assim, algumas das características do circuito inferior podem estar presentes tanto na produção vernacular como na fabricação de carrocerias. Enquanto o circuito superior dispõe de meios de comunicação e recursos financeiros para criar demanda, o circuito inferior orienta sua produção em função de demandas já existentes:

> O consumo, ligado ao poder de compra, é seletivo, mas as firmas do circuito superior dispõem de meios de publicidade suficientes para criar novos gostos e para atrair a clientela, ou seja, elas impõem a demanda. O circuito inferior, ao contrário, apoia-se no consumo; ele resulta da demanda, mesmo que esta esteja deformada pelo efeito demonstração. (SANTOS, 1979, p. 36)

Portanto, a demanda que as carrocerias de madeira ornamentadas buscam atender é um elemento importante para compreender esta produção. Na teoria da antropologia de arte de Gell (2018[1998]), a entidade que teria o potencial de agir enquanto consumidora de um artefato é chamada de destinatário, que será o assunto do último tópico deste capítulo.

1.3 OS DESTINATÁRIOS DE UMA CARROCERIA ORNAMENTADA

Da mesma forma como um artefato indexa agências de sua origem, ele também pode indexar agências de sua recepção por parte de um público alvo, para "o qual ele foi particularmente feito" (GELL, 2018[1998], p. 56). Para Gell, o uso pretendido de um artefato, bem como o agente esperado para assumir o papel de destinatário, pode ter suas agências indexadas ao índice. No caso desta dissertação de mestrado, o destinatário mais representativo de uma carroceria de caminhão ornamentada seria o próprio motorista de caminhão, ou a pessoa que compra uma carroceria de madeira ornamentada.

Na teoria de Gell, o destinatário pode ser paciente em relação ao índice, assumindo uma postura de observador, ou ativo, ao assumir, por exemplo, o papel de mecenas (GELL, 2018[1998], p. 55–57). O motorista de caminhão flutua entre estas duas posições: é passivo ao observar uma carroceria pronta (seja esta propriedade do próprio caminhoneiro ou de outros motoristas), e pode ser um receptor ativo quando age financiando a ornamentação de sua própria carroceria. É importante resgatar aqui a ideia mencionada no início deste de capítulo de que a relação agente-paciente é bilateral (mesmo que com intensidades diferentes). Isto posto, o observador pode ser paciente em relação às agências indexadas ao índice, mas também é agente em relação a sua própria observação, na medida que o ato de observar envolve a ação do observador de se permitir ser atraído pelo artefato (GELL, 2018[1998], p. 65).

Na fase inicial da pesquisa realizada para esta dissertação, pressupôs-se que o caminhoneiro autônomo seria o principal destinatário de uma carroceria ornamentada com filetes. A pesquisa de campo, porém, revelou uma realidade diferente da imaginada, sendo conveniente apresentar algumas explicações sobre resultados obtidos em campo antes de iniciar uma revisão da literatura a respeito dos possíveis destinatários dos filetes. Em praticamente todas as fábricas visitadas o proprietário da fábrica e, ocasionalmente, o pintor filetador, comentaram que o perfil do comprador de carrocerias havia

mudado nos últimos anos, deixando de ser o caminhoneiro autônomo e passando a ser uma empresa de logística ou qualquer outra empresa que necessita de um caminhão para alguma finalidade. Quando um empresário compra uma carroceria, muitas vezes acaba preferindo uma de metal ou madeira sem filetes, mas também há casos de empresas que compram carrocerias com filetes. Também verificou-se que os feirantes são um grupo que prefere utilizar carrocerias de madeira por conta de um melhor armazenamento da mercadoria e facilidade em descarregar.

Segundo fabricantes de carrocerias, os caminhoneiros autônomos estão desaparecendo. Mesmo que atualmente os caminhoneiros não sejam mais os grandes compradores de carrocerias, eles foram um agente importante no começo da fabricação de carrocerias e na configuração dos filetes. Por isso, é relevante apresentar uma pequena revisão da literatura a respeito do dos caminhoneiros brasileiros, que será desenvolvida no subtópico seguinte.

1.3.1 O PERFIL DOS CAMINHONEIROS

A imagem de um motorista de caminhão, muitas vezes, é construída por uma série de preconceitos: um homem de meia idade, grande, bruto, com uma barriga protuberante, a barba por fazer, sem camisa e com o braço esquerdo mais bronzeado do que o direito é recorrente no imaginário social brasileiro (GOMES, 2018, p. 30). Está imagem vem acompanhada de valores romantizados, que descrevem o caminhoneiro como sujeito aventureiro, corajoso, másculo e namorador. Os estereótipos a respeito dos caminhoneiros foram construídos, em grande parte, pelo seriado *Carga Pesada* (exibido pela Rede Globo inicialmente entre 1979 a 1981 e depois entre 2003 a 2007); por obras da literatura como a crônica *O rei dos caminhos* (escrita por Rachel de Queiroz e publicada em 1950) e o romance *Jorge, um brasileiro* (escrito por Oswaldo França Júnior e publicado em 1967); e também pela obra *Em torno da sociologia do caminhão* (VILAÇA, 1987[1961]), que, apesar de mostrar uma leitura menos estereotipada do motorista de caminhão , está vinculada a uma ideia de consagração do transporte rodoviário e romantização do caminhoneiro (GOMES, 2018, p. 30–37).

A romantização do caminhoneiro estaria relacionada, segundo o antropólogo brasileiro Arthur Fontgaland Gomes Caminhoneiros, (2018, p. 30–39), à política *rodoviarista*, nome dado a um conjunto sucessivo de políticas de Estado com o objetivo de desenvolver o transporte rodoviário, que teve início no governo de Getúlio Vargas (1930-1945) e Café Filho (1955-1955), teve sua efetivação no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) e perdurou durante a ditadura civil-militar (1964-1985). Para atingir seus objetivos, a política rodoviarista demandou um grande volume de investimentos nacionais e internacionais, para desenvolver a malha rodoviária brasileira, e permitiu a instalação de fábricas de grandes montadoras estrangeiras de automóveis e caminhões no Brasil.

> Em termos práticos, o projeto rodoviarista resultou em um grande volume de investimento nacional e internacional na infraestrutura das estradas de rodagem e no desmanche do sistema ferroviário. Também foi responsável pela abertura econômica para implantação de grandes montadoras estrangeiras de automóveis e veículos de cargas; criação de cidades de diferentes escalas; concretização do agronegócio; bem como na efetivação de inúmeros novos postos de trabalho, dentre eles, funcionários públicos, profissionais liberais, trabalhadores informais e, claro, os motoristas de caminhão. (GOMES, 2018, p. 31)

Além do capital estrangeiro, a política rodoviarista também necessitou de apoio ideológico para acontecer, e este suporte foi fundamentado na crença de que o transporte rodoviário era a melhor forma de integrar o Brasil. A fim de sustentar a ideologia rodoviarista, a romantização do caminhão e do caminhoneiro se fez necessária e foi paulatinamente construída através de publicações literárias, jornalísticas e científicas (GOMES, 2018, p. 30–39). No livro *Entorno da sociologia do caminhão* (VILAÇA, 1987[1961]), uma das primeiras publicações que discute o caminhoneiro no Brasil, o motorista de caminhão aparece como herói responsável pela "elaboração da verdadeira história da pátria" (VILAÇA, 1987[1961], p. 12). O motorista, na leitura do ensaísta e poeta brasileiro Marcos Vinicios Rodrigues Vilaça, é o agente responsável por levar as notícias da modernização dos grandes centros urbanos para o interior do Brasil. Apesar das inclinações rodoviaristas que comprometem parte do trabalho de Vilaça, seu trabalho contém algumas informações pertinentes ao estudo de carrocerias de caminhão de madeira, por fazer um registro histórico, ainda que enviesado, a respeito de como eram os caminhões nos anos 1960.

A figura 18 foi retirada do livro de Vilaça (1987[1961]) e mostra um caminhão ornamentado com desenhos diferentes dos encontrados na pesquisa de campo realizada para esta dissertação de mestrado. O caminhão da fotografia possui cabine ornamentada, prática tica não encontrada nos caminhões brasileiros atualmente, mas presente em outros países como Paquistão (RICH; KHAN, 1980; ELIAS, 2003, 2015), Índia (SUMAN, 2012), Nigéria (PRITCHETT, 1979) e Argentina (GENOVESE, 2007). A diferença entre a ornamentação de caminhão do livro de Vilaça, provavelmente da década de 1960, e os caminhões ornamentados do estado de São Paulo, encontrados em pesquisa de campo realizada

Figura 18: Caminhão ornamentado.
Fonte: Vilaça (1987[1961], p. 89)

entre 2017 e 2019, reforça a ideia do dinamismo em práticas ditas como tradicionais e a importância de se fazer registros sistemáticos desta e de outras práticas culturais populares brasileiras, antes que estas memórias se percam no tempo.

Um estudo não romantizado sobre os caminhoneiros e não vinculado à agenda política rodoviarista só vai surgir em 1984, com o artigo do antropólogo brasileiro Mauro Cherobim: *O Caminhoneiro na Estrada* (1984). Cherobim é filho de caminhoneiro, e trabalhou durante um período de sua vida como motorista de caminhão antes de ingressar em carreira acadêmica[10]. No artigo em questão, o antropólogo pretende problematizar as publicações antecedentes a respeito dos caminhoneiros, discutindo caminhos para traçar um perfil sociocultural desta classe profissional. Cherobim propõe definir a atividade do caminhoneiro por meio dos critérios classificatórios da própria classe, trabalhando com jargões e seus significados. O artigo também expõe relações sociais que acontecem na estrada, entre os caminhoneiros e outros agentes, como, funcionários de postos de gasolina e paradas de caminhoneiros. Discute o misticismo e a religiosidade, e caracteriza as relações familiares que permeiam a atividade profissional (CHEROBIM, 1984, p. 113).

10 Atualmente Cherobin é professor na Universidade Estadual Paulista (UNESP). Embora tenha escrito este artigo sobre os caminhoneiros, está é uma produção isolada, sendo os índios Guarani seu tema de pesquisa principal.

A partir dos anos 2000, novos estudos contribuíram com as discussões propostas por Cherobim (NOEL, 2006; LEAL, 2008; KAPRON, 2012; GOMES, 2018). Nestes estudos, o caminhoneiro é visto com um olhar crítico em relação ao sistema de transportes rodoviário no Brasil. Alguns destes autores buscam desconstruir estereótipos sobre a imagem do caminhoneiro ao proporem discussões acerca dos problemas de saúde relacionados à profissão, abordando as longas jornadas de trabalho, que muitas vezes incentivam o uso de drogas lícitas e ilícitas por parte dos motoristas; a saudade de casa e da família; e os riscos de acidentes e assaltos.

Cherobim e Gomes (1984; 2018), comentam a relação entre os imprevistos da profissão – tais como problemas mecânicos, chuvas inesperadas, atoleiros, acidentes e assaltos – e a forte religiosidade e supersticiosidade entre os caminhoneiros. A incapacidade de prever os riscos da profissão propicia uma situação de angústia e opressão (CHEROBIM, 1984, p. 120). O caminhoneiro então buscaria na superstição e na religião (não apenas a católica, ambos autores comentam sobre o sincretismo religioso como característica da fé dos caminhoneiros) uma forma de superar seus temores.

> Outros dispositivos de segurança que alguns motoristas costumam acionar para protegê-los dos perigos que estão expostos, não só para a realização de paradas, mas de uma forma geral, são os já mencionados artigos religiosos e/ou mágicos que adornam as boleias, como cruzes, ferradura, figa, terços, medalhas, etc. Enquanto eles rodam carregando a fé protetiva, muitos afirmam que as famílias, cada qual com suas crenças, também permanecem em casa lançando mão do mesmo recurso fervoroso para proteger o parente caminhoneiro. (GOMES, 2018, p. 114)

Esta ideia de imprevisibilidade da 'vida de estrada' poderia ter relação com o conceito de *sentido de ordem* (GOMBRICH, 2012[1979]), conforme já discutido no tópico **1.1 Índice: os filetes**. Seriam os filetes um outro 'dispositivo de segurança', capaz de propiciar ao caminhoneiro um sentimento de ordem em um mundo desordenado e imprevisível? Em alguns estudos a respeito da ornamentação de caminhões em outros países, esta hipótese se mostra verificável. A ideia de ornamentar caminhões para que estes incorporem uma função de talismã aparece em estudos realizados no Paquistão (ELIAS, 2003, 2015), Índia (SUMAN, 2012), Sudão (BECK, 2009) e Nigéria (PRITCHETT, 1979).

Lameiras de caminhões (figura 14), encontradas na pesquisa de Finizola sobre o letreiramentos popular de Pernambuco (2015), também podem assumir função de talismã. Segundo a autora,

> Algumas das peças fazem uma linha mais "institucional" e reproduzem os logotipos das principais fábricas de veículos, outras são elaboradas a partir de livre criação e, neste caso, geralmente retratam paisagens e trazem frases de cunho religioso, buscando a proteção do veículo. (FINIZOLA, 2015, p. 140)

A constatação de Finizola mostra como caminhoneiros do Brasil também recorrem a modificações no veículo como forma de obter proteção.

As longas viagens motivam o caminhoneiro a realizar diversas adaptações em seu veículo, de forma a facilitar seu trabalho, descanso e possibilitar momentos de lazer (REIS; LIMA, 1981; NOEL, 2006; GOMES, 2018). É comum a existência de uma cama atrás do banco do motorista, em modelos de caminhões voltados para o transporte de longa distância. Este 'quarto' costuma fazer parte do design original da cabine do caminhão, produzida por alguma grande montadora (Volvo, Mercedes Benz, Ford etc.). Todavia, são frequentes as adaptações que buscam tornar o 'quarto' um ambiente mais confortável do que o modelo original 'de fábrica'. Alguns exemplos de adaptações são a instalação de cortinas dividindo o espaço de trabalho e o de descanso; o uso aparelhos de TV e DVD, muitas vezes acoplado à cabine do caminhão; a decoração do interior da *boléia* com fotos e recordações de familiares ou bandeiras de estados ou times de futebol (CHEROBIM, 1984, p. 122; GOMES, 2018, p. 71–75).

Além de 'quarto', muitos caminhões também são equipados com uma 'cozinha' que o caminhoneiro utiliza para preparar sua própria comida, de forma a tornar sua viagem não só mais econômica, como também mais prazerosa (CHEROBIM, 1984, p. 122; GOMES, 2018, p. 79). Similar aos usos de uma cozinha em uma casa, a 'cozinha' de um caminhão é usada tanto para preparar refeições rápidas para o motorista, como em situações de socialização entre caminhoneiros, nas quais afetos e cuidados com a forma de cozinhar são compartilhados e valorizados.

O caminhão, com 'quarto' e 'cozinha', não é apenas mera ferramenta de trabalho do caminhoneiro, mas é também local de descanso, alimentação, lazer e socialização. Estes usos laborais e não laborais do caminhão, somados ao longo tempo que os motoristas passam em seus veículos, torna frequente a associação entre caminhão e casa e, por consequência, caminhoneiro e dono-de-casa. Em estudos de campo com caminhoneiros brasileiros, os pesquisadores relatam o uso de expressões como 'não repare na bagunça', por parte dos caminhoneiros; além do uso do termo 'visita' para se referir ao pesquisador que entrava na cabine de um caminhão (REIS; LIMA, 1981, p. 63; GOMES, 2018, p. 74). Estas expressões são indícios da relação estabelecida pelo caminhoneiro entre 'caminhão' e 'casa', ideia que também aparece em estudos realizados na Índia (SUMAN, 2012) e Sudão (BECK, 2009).

Associado à ideia de caminhão como 'casa' e de caminhoneiro como 'dono de casa', o zelo, por parte do caminhoneiro, em executar atividades de caráter profissionais, domésticas e de higiene pessoal é descrito pelo jargão 'capricho' (GOMES, 2018, p. 76–80). Este termo aparece nos resultados da pesquisa de Gomes (2018) como um adjetivo de conotação positiva:

> *Caprichar* na limpeza, na cozinha, na organização e nas modificações do caminhão, bem como *caprichar* na aparência, são práticas traduzidas em profissionalismo, cuidados que dão estabilidade e permanência ao ser caminhoneiro. (GOMES, 2018, p. 150)

A valorização do capricho é um achado da pesquisa de Gomes que contradiz os estereótipos a respeito dos caminhoneiros. A imagem do motorista caprichoso é contrária à ideia do caminhoneiro bruto e sujo. Seriam os ornamentos de carroceria de caminhão algum tipo de capricho? Essa questão não apareceu na pesquisa de Gomes, porém foi considerada uma pergunta interessante de ser verificada em campo durante a pesquisa para este mestrado.

A ideia do caminhão como casa também sugere que o veículo é muito mais do que uma mera ferramenta de trabalho. Noel descreve o acontecimento da compra de um caminhão como um momento associado a fantasias, emoções e afetos. "A compra do caminhão é um momento especial na vida do caminhoneiro. Para muitos, tem o gosto de conquista do primeiro beijo" (NOEL, 2006, p. 56). Assim, os ornamentos de carroceria poderiam participar de uma fantasia do caminhoneiro, uma agência similar à de uma noiva que fantasia seu casamento, que deseja que aquele momento se torne uma memória perfeita em todos os seus mínimos detalhes.

Além de ser comprado, muitas vezes o caminhão é herdado. Cherobim comenta sobre as mulheres caminhoneiras que, por vezes, se tornam motoristas após a morte do marido (caminhoneiro), quando herdam o veículo e precisam dar sustento econômico para sua família (CHEROBIM, 1984, p. 124). Em casos recorrentes, ainda quando criança, o filho de um caminhoneiro acaba formando uma

admiração por seu pai e, por consequência, pela profissão de caminhoneiro. Assim, o filho pode herdar não só o veículo, mas também o "gosto pelo caminhão" (GOMES, 2018, p. 53) de seu pai. Desta forma, a profissão e o caminhão são motivo de orgulho para caminhoneiro que vê na vida de estrada um vínculo com a memória de seu pai, e, em alguns casos, também com a memória de seu avô (REIS; LIMA, 1981, p. 56; NOEL, 2006, p. 44–48; GOMES, 2018, p. 54).

A ideia de que o caminhoneiro se relaciona por meio do caminhão e da profissão com a memória de seus antepassados permite compreender agências indexadas na prática da ornamentação de carrocerias de madeira mediante uma tradição, que é perpetuada pelo fabricante de carroceria e pelo caminhoneiro. O psicólogo social brasileiro Miguel Mahfoud, ao estudar festividades religiosas tradicionais, comenta:

> Continuar a realizar a festa daquela mesma maneira como a receberam dá a possibilidade de continuarem ligados a esse fio na história; dá a possibilidade de continuarem a viver um significado em comum com pais e contemporâneos, mas dá também a possibilidade de manter-se em sintonia com aquela origem. (MAHFOUD, 2001, p. 58)

De forma similar, pode-se pensar na persistência da carroceria de madeira ornamentada como forma de permitir ao caminhoneiro se manter conectado com a memória de seus antepassados.

A relação entre caminhoneiro e caminhão, mostrada por Gomes (2018), pode se manifestar de diferentes formas: o veículo pode ser uma segunda casa, representar um vínculo com uma memória familiar, como também pode assumir um papel de 'filho' (GOMES, 2018, p. 58–60). A descrição do caminhoneiro 'Canarinho', um dos interlocutores na etnografia feita por Gomes, da metáfora de caminhão como filho, descreve bem como se dá esta situação:

> O filho a gente põe em primeiro lugar, faz de tudo por ele para ele dar alegria pra gente. Tem que dar alimento, dar de beber, cuidar da higiene, investir e gastar. Você se responsabiliza ao máximo, não descuida, aí ele evolui bem, saudável e as despesas valem a pena. Com o caminhão é a mesma coisa. Ninguém é obrigado a ter nenhum filho, nem caminhão, mas se escolhe ter você pode querer ser ou não ser amigo do filho ou do caminhão. Eu sou praticamente um pai dos meus caminhões (Conversa com Canarinho, boleia do seu caminhão, julho de 2015). (GOMES, 2018, p. 58)

O caminhão exige uma série de cuidados por parte do motorista e, mesmo assim, existe um certo grau de imprevisibilidade, tal como com um filho, se estes cuidados trarão ao caminhoneiro o sentimento de orgulho ou de decepção. A despeito da imagem que o caminhão possa assumir (casa, pai ou filho) existe sempre uma relação de afeto e 'capricho' do motorista com seu veículo, misturando cuidados técnicos como abastecer e realizar revisões mecânicas com rituais e superstições variadas, que visam a segurança e o sucesso profissional do caminhoneiro.

Apesar das características dos caminhoneiros que foram encontradas na revisão de literatura e expostas neste tópico, é apropriado reforçar a heterogeneidade desta classe profissional: "o conjunto de aproximadamente 1 milhão de caminhoneiros que existem no Brasil não pode ser reunido numa única comunidade" (LEAL, 2008, p. 246). Existem distinções internas à classe profissional dos motoristas de caminhão, e a tabela 1 sintetiza algumas destas classificações, com base nas pesquisas de Cherobim (1984) e Gomes (2018).

<table>
<tr><th colspan="4">Quanto ao tipo de veículo</th><th>Quanto à rota</th><th>Quanto à forma de trabalho</th></tr>
<tr><td colspan="4">Caminhão (veículo sem articulação)</td><td rowspan="2">de cidade</td><td rowspan="2">autônomo</td></tr>
<tr><td colspan="2">Caminhão toco
(veículo com dois eixos)</td><td colspan="2">Caminhão trucado
(veículo com três eixos)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Carreta (veículo articulado)</td><td rowspan="2">de estrada</td><td rowspan="2">assalariado</td></tr>
<tr><td>Semi-reboque tipo cegonha</td><td>Semi-reboque tipo graneleiro</td><td>Semi-reboque tipo baú</td><td>Semi-reboque tipo tanque</td></tr>
</table>

Tabela 1: Distinções entre tipos de veículos, rotas, e forma de trabalho dos motoristas de caminhão

Os três principais critérios classificatórios se referem ao tipo de veículo, à rota que o motorista costuma fazer e à forma de trabalho. A classificação quanto ao tipo de veículo diz respeito, principalmente, ao tamanho e ao tipo de carga. A diferença entre caminhão e carreta se dá na forma como a cabine é conectada à carroceria (figura 19). No caminhão, a carroceria é fixa no chassi do veículo, já na carreta a cabine (chamada de 'cavalo mecânico') pode ser conecta a diferentes unidades de carga (chamadas de 'semi-reboque'). Maior do que o 'caminhão', a 'carreta' pode transportar cargas específicas em função do tipo do semi-reboque. Os motoristas de carreta costumam se auto-denominar 'carreteiros'. Porém, a classificação quanto ao tipo de veículo não é muito precisa, segundo Gomes:

> Na prática, a distinção entre esses veículos é muito mais complexa e pouco ordenada. Não só por se emaranhar a conhecimentos específicos de mecânica e logística do transporte; mas também pelo fato dessas estruturas, apesar de rígidas, não darem suporte a categorias necessariamente fixas ou consensuais no processo de identificação. Pelo contrário, muitos motoristas que dirigem as carretas e se dizem *carreteiros*, por exemplo, também se consideram *caminhoneiros* e se referem às suas carretas como caminhões. (GOMES, 2018, p. 84)

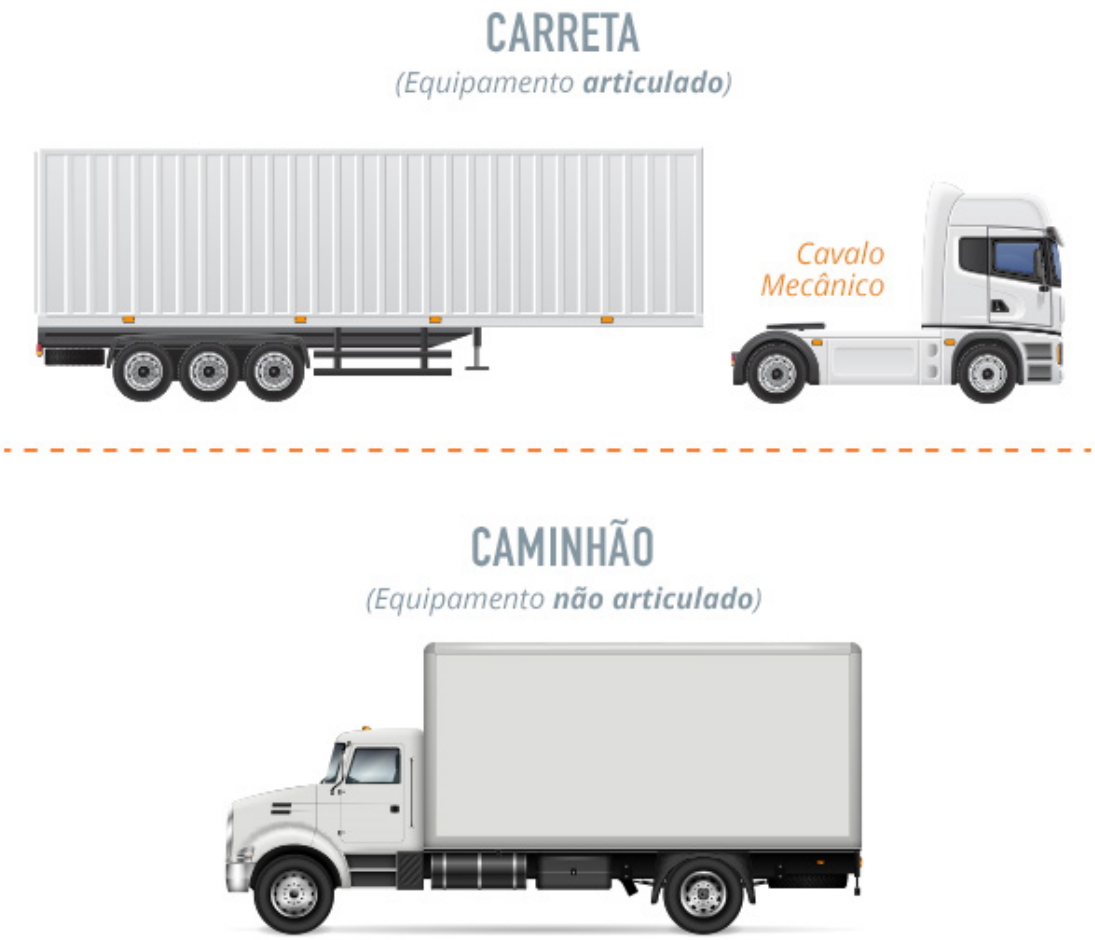


Figura 19: Diferença entre carreta e caminhão.
Fonte: Vialoc - Locação de carretas.

A classificação quanto à rota é mais simples. O motorista 'de cidade' é o que costuma fazer trajetos curtos, dentro de um núcleo urbano; e o 'de estrada', também chamado de *estradeiro*, é o que faz grandes rotas, que levam vários dias para serem completadas. Esta classificação possui uma hierarquização de valores, segundo Cherobim (1984, p. 114): se tornar um *estradeiro* é o sonho de muitos motoristas 'de cidade', e o status de 'estradeiro' costuma vir acompanhado de conceitos de realização econômica e liberdade. O motorista 'autônomo' é proprietário de um caminhão que trabalham por conta própria, já o 'assalariado' é um profissional contratado por uma empresa.

Utilizando a tabela 1 como base para classificar os motoristas que foram interlocutores na pesquisa de campo desta dissertação de mestrado, eles dirigiam 'caminhões toco' ou 'trucados' com carrocerias de madeira, e eram 'autônomos' ou 'assalariados', 'de cidade' ou 'de estrada'. Nos estudos encontrados na revisão da literatura sobre motoristas, o foco das pesquisas eram os motoristas 'de estrada' (REIS; LIMA, 1981; CHEROBIM, 1984; VILAÇA, 1987[1961]; NOEL, 2006; LEAL, 2008; GOMES, 2018), não havendo recortes explícitos com relação ao tipo de veículo ou à forma de trabalho[11].

11 Com exceção de Gomes (2018), que estudou exclusivamente caminhoneiros autônomos.

1.3.2 O PERFIL DOS FEIRANTES

Tal como os caminhoneiros, os feirantes também são potenciais destinatários de carrocerias ornamentadas com filetes. Se o caminhoneiro autônomo é um agente que está desaparecendo no cenário brasileiro, as feiras continuam fortes (conforme sugerido por fabricantes de carrocerias entrevistados durante a pesquisa realizada para esta dissertação de mestrado). Porém o perfil dos feirantes também mudou nos últimos anos.

> Até alguns anos atrás, o feirante era o homem oriundo do campo e quase sempre o pequeno produtor que vinha expor à venda o que colhia na propriedade familiar. Hoje (...)são profissionais qualificados com segundo e terceiro graus que se inseriram nesse tipo de mercado, por razões aliadas à oferta de emprego formal (DINIZ, 1987 *apud* SOUZA; SILVA, 2009, p. 67)

A psicóloga social brasileira Leny Sato (2007, p. 96) discute a feira livre, dentro da teoria dos dois circuitos de Milton Santos (1979), como sendo um fenômeno situado no circuito inferior, escoando produtos de grandes importadores e atacadista e vendendo para pessoas de extratos sociais médios e altos. O autor também observa que supermercados "buscam reproduzir a estética da feira livre e, em alguns casos, também o atendimento personalizado, característico da feira livre" (SATO, 2007, p. 96).

Na tese de doutorado da antropóloga brasileira Viviane Vedana (2008), a autora discute a experiência estética das práticas cotidianas da feira livre, levando em conta todo "o aparato necessário à montagem da feira-livre — com suas bancas, lonas, alimentos, balanças, caminhões, etc. — bem como as formas de interação entre fregueses e feirantes" (VEDANA, 2008, p. 18). Segundo a autora,

> As feiras-livres e mercados de rua estão envoltos em uma atmosfera peculiar de compartilhamento de sentidos derivados do alimento enquanto imagem do tempo. A forma como são estruturados os espaços da rua para receber bancas de frutas e legumes, a maneira como estes alimentos estão dispostos e ordenados para atrair os fregueses, as sonoridades dos pregões e anúncios de produtos, bem como das conversações, são algumas das formas expressivas (Dawsey, 2000) que compõem a poética do mercado. (VEDANA, 2008, p. 113)

Da mesma forma como os filetes não aparecem nos estudos sobre caminhoneiros, eles também passam despercebidos nos estudos sobre as feiras livres, incluindo aqueles que tem por objetivo discutir a estética da feira, como é o caso da tese de Vedana. A figura 20 mostra uma típica situação onde os filetes aparecem nas feiras. Atrás das barracas, quando há espaço, os feirantes estacionam seus caminhões, como forma de facilitar o descarregamento de mercadorias, e lá os caminhões permanecem até a desmontagem da feira. Assim, além da disposição ordenada das mercadorias, ao fundo haveria também a disposição ordenada dos filetes, integrando a composição visual da feira livre.

Figura 20: Carroceria e banca de bananas em feira livre no Jardim Paulista, São Paulo (SP).
Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

A organização da feira, tanto no que diz respeito à organização de produtos e barracas, quanto à organização social, acontece em um ambiente de dinamismo, de cooperação e de competição:

> Valendo-se da prerrogativa de ser uma atividade itinerante e de acontecer no espaço público, a feira livre caracteriza-se por estruturar-se numa ampla rede de relações sociais que mescla diversas gramáticas sociais e vale-se de regras tácitas. A dinâmica dá-se por meio de relações de cooperação e de competição. A amplitude dessa rede alarga-se para diversos lugares além daqueles nas quais as feiras livres se instalam e se corporifica no chão do cotidiano por meio de conversas entre vizinhos de banca, no burburinho e nos debates mais amplos. (SATO, 2007, p. 101)

Segundo Sato (2007), ao mesmo tempo que os feirantes são concorrentes em relação ao consumidor que vai à feira, eles também cooperam entre si por meio de conselhos, mercadorias, troco etc. Os feirantes também teriam a percepção da necessidade de haver outros feirantes que comercializem a mesma mercadoria como forma do cliente poder comparar preço e qualidade dos produtos ofertados (SATO, 2007, p. 99).

A dinâmica de cooperação e competição é organizada dentro de um código de ética implícito. Passado de pai para filho, no caso de famílias de tradição feirante, ou então no cotidiano do ofício.

> O aprendizado das regras e dos "segredos" da profissão tem ocorrido no dia-a-dia, por tentativa e erro, sem contar com a ajuda de qualquer preceptor. Alcançar a condição de membro no universo da feira livre é um longo e sofrido processo pois não é incomum que o estrangeiro só as conheça no momento mesmo em que as regras são executadas. (SATO, 2007, p. 100)

Além de um espaço organizado, a feira também é um espaço lúdico, onde a brincadeira entre vendedores e entre vendedores e clientes acontece. "A feira livre como espaço de trabalho faz-se da beleza, da brincadeira e move-se num mundo ritual, o que faz sobressair sua dimensão como espaço de convivência social." (SATO, 2007, p. 101). Uma pesquisa sobre a feira de Lavras (MG) verificou que 84% dos feirantes homens se consideram satisfeitos ou totalmente satisfeito em relação à profissão, enquanto apenas 54% das feirantes mulheres se consideram satisfeitas ou totalmente satisfeitas (MOREL; REZENDE; SETTE, 2015, p. 56). Um resultado semelhante foi obtido em uma pesquisa sobre a feira de Itabaiana (SE), no qual 80% dos feirantes que possuíam ensino médio ou superior se consideravam felizes e 54% dos feirantes sem ensino médio se consideravam "bem" (SOUZA; SILVA, 2009, p. 77).

Apesar das diferenças em relação aos caminhoneiros, ambas profissões valorizam a organização. O caminhoneiro precisa dela para otimizar seu tempo e entregar o frete dentro do prazo e os feirantes dão importância à organização de seus produtos em suas barracas como forma de atrair sua clientela. A tradição familiar também aparece, frequentemente em ambas as profissões, como motivo da escolha da carreira.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para investigar as características da prática da ornamentação de carrocerias de madeira com filetes no estado de São Paulo foi realizado um estudo de caráter etnográfico, com influências da teoria antropológica de Alfred Gell (GELL, 2018[1998]), dos métodos aplicados na pesquisa de Fátima Finizola a respeito dos letreiramentos populares de Pernambuco (FINIZOLA, 2010, 2015) e dos modelos de análise utilizados por Valero Ramirez & Mejía Benítez na investigação dos ornamentos das *chivas* colombianas (VALERO RAMIREZ; MEJÍA BENÍTEZ, 2015). Estas teorias e processos foram combinados a fim de organizar os métodos e procedimentos de coleta, tratamento e análise de dados, que serão explicados neste capítulo.

Um estudo etnográfico é uma pesquisa de natureza qualitativa, na qual o pesquisador investiga a fundo um grupo que compartilhe de hábitos sociais e culturais em comum (LEEDY; ORMROD, 2013, p. 142). No caso da pesquisa realizada para esta dissertação de mestrado, a prática da filetagem é o vínculo que une os indivíduos em um grupo específico, sem desconsiderar os interesses individuais que se manifestam dentro deste grupo. Os educadores americanos Paul D. Leedy e Jeanne E. Ormrod (2013, p. 142–143) colocam as práticas cotidianas de um grupo (rituais, linguagem, trabalho e demais interações sociais) como foco da investigação etnográfica, que teria por objetivo identificar padrões culturais explícitos (aqueles que são de conhecimento dos membros de um grupo) e implícitos (aqueles que agem sobre os membros, mesmo que estes não tenham plena consciência de sua existência). Ao propor um estudo etnográfico, o interesse da pesquisa aqui relatada tinha como foco a prática cotidiana filetagem. O objetivo foi entender como são os filetes de carroceria produzidos no estado, como é feita esta produção, e quais são as relações sociais que acontecem em torno desta prática, identificando padrões culturais implícitos e explícitos que auxiliassem na compreensão do fenômeno.

A teoria antropológica de Gell (2018[1998]), discutida no **capítulo 1**, auxiliou na reflexão sobre estas relações sociais por meio de seu modelo teórico de investigação de agências de três entidades: índice, **artista** e **destinatário**. Fazendo um paralelo destas entidades com os agentes envolvidos na prática da filetagem, considerou-se que o **'índice'** seria a carroceria de madeira ornamentada com

filetes; que o **'artista'** seria principalmente o pintor de carrocerias, mas também outros funcionários de uma fábrica de carrocerias, e, assim, a entidade 'artista' foi dividida entre 'pintor de carroceria' e 'fabricantes de carroceria' (que se refere ao conjunto dos demais funcionários de uma fábrica junto com o proprietário da mesma); e que o **'destinatário'** seria o cliente de uma fábrica de carrocerias, podendo ser um caminhoneiro autônomo, feirante ou empresário. Os eixos de investigação e procedimentos metodológicos adotados para esta dissertação foram organizados em torno da investigação das agências destas entidades, buscando identificar padrões culturais implícitos e explícitos ao grupo estudado de forma a caracterizar a prática da filetagem no estado de São Paulo.

O objetivo geral da pesquisa descrita nesta dissertação de mestrado foi o de descrever e analisar a prática da ornamentação de carrocerias de madeira com filetes, realizada em fábricas de carroceria do estado de São Paulo, no que se refere aos aspectos visuais dos filetes; aos processos de criação, produção e circulação destes ornamentos; e também no que diz respeito às relações sociais entre agentes que participam, direta ou indiretamente, desta prática.

Tendo em vista a consecução deste objetivo, quatro eixos de investigação foram determinados:

Eixo de investigação 1: a produção das carrocerias de madeira ornamentadas

Este eixo teve como foco a descrição e análise do processo de fabricação e pintura de carrocerias de madeira ornamentadas com filetes, levando em conta as etapas de produção e os materiais e ferramentas utilizados.

Eixo de investigação 2: as características visuais da filetagem

As atividades relacionadas a este eixo buscaram identificar formas, estruturas de organização espacial, cores e combinações de cores recorrentes na prática da filetagem, tendo em vista o reconhecimento de padrões comuns a diferentes carrocerias ornamentadas

Eixo de investigação 3: os clientes

Este eixo teve como foco a descrição e análise do papel do cliente de uma fábrica de carrocerias, enquanto agente e paciente na prática da ornamentação de carrocerias, com especial atenção aos vínculos entre homem e artefato; às relações econômicas, profissionais e sociais envolvidas na compra e uso de uma carroceria ornamentada; e às intenções, sentimentos, ações e causalidades direcionadas ao artefato.

Eixo de investigação 4: os produtores de carrocerias ornamentadas

Este eixo teve como foco o papel dos produtores de carroceria, com especial atenção à figura do pintor de filetes enquanto agente e paciente na prática da ornamentação de carrocerias, no que

diz respeito aos meios de aprendizado do ofício, trajetórias de vida, processos criativos e formas de aprimoramento e otimização da experiência, além de outras intenções, sentimentos, ações e causalidades direcionadas ao artefato.

Organização dos métodos e procedimentos

A fim de alcançar o objetivo proposto, a coleta e tratamento de dados foi organizada em 4 fases: (1) **Mapeamento das fábricas de carroceria**; (2) **Coleta de dados em fábricas de carroceria**; (3) **Coleta de dados sobre destinatários**; (4) **Tratamento dos dados coletados em função dos eixos de investigação**. A demarcação das fases auxiliou na organização da pesquisa, porém elas aconteceram de maneira concomitante, de forma que durante o tratamento dos dados eram encontradas lacunas que orientavam novas coletas e assim por diante. Abaixo estão descritas todas as fases de coleta e tratamento de dados, que serão explicadas de maneira individualizada nos tópicos seguintes

Fase 1: Mapeamento das fábricas de carroceria
Etapa 1: Mapeamento das fábricas de carroceria
Etapa 2: Seleção das fábricas que integraram a pesquisa
Etapa 3: Organização de roteiros de pesquisa de campo

Fase 2: Coleta de dados em fábricas de carroceria
Etapa 1: Entrevistas semiestruturada com pintores
Etapa 2: Entrevistas semiestruturada com proprietário da fábrica
Etapa 3: Coleta de fotografias
Etapa 4: Observação e conversas informais

Fase 3: Coleta de dados sobre destinatários
Etapa 1: Entrevista semiestruturada com feirantes
Etapa 2: Entrevista semiestruturada com caminhoneiros

Fase 4: Tratamento dos dados coletados em função dos subproblemas
Eixo de investigação 1: a produção de carrocerias de madeira ornamentadas
Eixo de investigação 2: as características visuais da filetagem
Eixo de investigação 3: os clientes
Eixo de investigação 4: os produtores de carrocerias ornamentadas

2.1 FASE 1: MAPEAMENTO DAS FÁBRICAS DE CARROCERIA

Uma vez que a revisão de literatura apontou que nenhum estudo sistemático a respeito da ornamentação de caminhões no estado de São Paulo havia sido realizado, embora estudos exploratórios tivessem apontado a existência de exemplares notáveis de filetes em

carrocerias de madeira paulistas, o estado de São Paulo foi definido como recorte geográfico para a pesquisa. A partir desta definição, foi feito um mapeamento das fábricas de carroceria de madeira ornamentadas. Este levantamento foi realizado em junho de 2017, a partir de consultas à lista de associados da ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), ao Google Maps e ao Facebook. O resultado do levantamento foi a identificação de 41 oficinas de fabricação ou reforma de carrocerias de madeira ornamentadas, que possuíam fotos dos resultados de seu trabalho em site próprio da empresa ou em perfis em redes sociais.

A fim de garantir a exequibilidade da pesquisa dentro do prazo previsto para a conclusão do mestrado, das 41 empresas encontradas, 15 foram selecionadas para serem visitadas. O critério utilizado nesta seleção foi buscar a maior variedade possível de ornamentos e técnicas de ornamentação. Um segundo critério foi o tempo de atividade da empresa, priorizando as mais antigas. Por este critério, foram incluídas fábricas como a Garcia Implementos Rodoviários (fundada em 1929) e a Carretas Casagrande (1935). Ao longo da execução da pesquisa, verificou-se que algumas das fábricas selecionadas haviam fechado, e outras, uma vez contactadas, não se dispuseram a participar da pesquisa. Também foram descobertas novas fábricas por meio de indicações de entrevistados ou nos caminhos percorridos durante a pesquisa. Assim, ao fim da pesquisa foram mapeadas 43 fábricas ativas de carroceria, e, destas, 15 foram visitadas.

Escolhidas as empresas, foram planejadas quatro viagens com duração de três a quatro dias, e quatro viagens com duração de apenas um dia, para a coleta de dados nestas empresas. A figura 21 mostra o mapa de todas as viagens realizadas; os nomes das fábricas a visitadas e a data da visita; além da localização das demais empresas encontradas no mapeamento, inclusive aquelas que não integraram o universo de pesquisa deste mestrado. Neste mapa está sinalizada a presença de algumas fábricas de carroceria na região Sul do estado de São Paulo. O projeto de pesquisa original previa visitas a algumas destas fábricas, porém os responsáveis por elas não se dispuseram a colaborar, e, por isso, elas não foram visitadas.

Figura 21: Mapa dos roteiros de pesquisa de campo.

Fábrica	Data da visita
Viagem breves	
2 - Garcia Implementos Rodoviários	14/12/2016
3 - Eliocar	27/11/2018
4 - Carrocerias Malagutti	02/04/2019
5 - Carrocerias União	26/04/2019
Viagem curta 1	
2 - Carrocerias II Irmãos	16/04/2019
3 - Carrocerias Jardim	16/04/2019 e 17/04/2019
4 - Carroceria Mazuco	17/04/2019 e 18/04/2019
Viagem longa 1	
2 - Carrocerias Pirâmide	02/05/2019 e 03/05/2019
3 - Carrocerias São José	02/05/2019
4 - Carrocerias Mambrini	03/05/2019

Fábrica	Data da visita
Viagem longa 2	
2 - Carrocerias Casa Grande	29/05/2019
3 - Carrocerias Rampa	29/05/2019 e 30/05/2019
4 - Carrocerias Parapuã	30/05/2019
Viagem curta 2	
2 - Carrocerias Ibitinga	13/06/2019
3 - Carrocerias Monte Belo	14/06/2019
Local de partida	
1 - São Paulo	
Fabricas não incluidas na pesquisa	

2.2 FASE 2: COLETA DE DADOS EM FÁBRICAS DE CARROCERIA

12 Etapas que não seguem ordem específica. Durante a coleta de dados para a pesquisa aqui relatada, elas foram realizadas em função da disponibilidade das pessoas envolvidas.

As fábricas de carroceria selecionadas foram a grande fonte de dados para a pesquisa aqui relatada, sendo que estes dados foram complementados também por entrevistas com os destinatários dos artefatos realizadas na fase 3. Em 2017 foi realizado um estudo piloto na Carrocerias Garcia (Mogi das Cruzes-SP) no intuito de propor e testar métodos e procedimentos para a coleta e tratamento de dados em fábricas de carroceria de madeira ornamentadas (QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019). Os procedimentos de coleta de dados propostos em 2017 foram revisados, corrigindo algumas falhas, sendo organizados em quatro etapas não ordenadas[12]:

Etapa 1: Entrevistas semiestruturada com pintores
Etapa 2: Entrevistas semiestruturada com proprietários de fábrica
Etapa 3: Coleta de fotografias, registro fotográfico e videográfico
Etapa 4: Observação e conversas informais

2.2.1 ETAPA 1: ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS COM PINTORES

Na etapa 1, foram gravadas entrevistas semiestruturadas com pintores que atuavam nas fábricas visitadas, com a finalidade de compreender como é feito o planejamento e a execução das pinturas de carroceria; identificar critérios classificatórios, crenças e valores. Também foram feitas perguntas relacionadas ao histórico profissional, com o objetivo de resgatar a memória do trabalho feito pelo pintor e compreender melhor a sua trajetória de vida. Para conduzir a entrevista se fez uso da metodologia para entrevistas temáticas da historiadora brasileira Verena Alberti, explicada no livro *Manual de história oral* (2004).

> O ideal, numa situação de entrevista, é que se caminhe em direção a um diálogo informal e sincero, que permita a cumplicidade entre entrevistado e entrevistador, à medida que ambos se engajam na reconstrução, na reflexão e na interpretação do passado. (ALBERTI, 2004, p. 102)

O roteiro semiestruturado da pesquisa de Finizola (2010, 2015), utilizado em entrevistas com pintores letristas, foi aproveitado como referência na construção do roteiro de entrevista para este mestrado, fazendo ajustes pertinentes à especificidade da prática da filetagem. O roteiro criado inclui algumas perguntas e tópicos com pontos a serem abordados em conversas com os pintores. Procurou-se realizar a entrevista aproximando-a de um diálogo informal, no qual, muitas vezes, as perguntas e tópicos eram discutidas espontaneamente pelo entrevistado à medida em que este contava sua história.

Em alguns casos, algumas perguntas também não foram feitas por não fazerem sentido ao contexto de determinado pintor. Por exemplo, não foi perguntado a um pintor que reproduz com forma um desenho de filete criado por seu patrão como que ele tinha criado aquele desenho.

Roteiro para entrevista semiestruturada com pintores de carrocerias

Parte 1: Histórico Pessoal / Processo de Formação

Fale um pouco sobre como você começou a pintar carrocerias.
Tópicos: Onde começou? Há quanto tempo exerce o ofício? Com quem e como aprendeu? Já ensinou alguém? Onde já trabalhou?

Parte 2: Processo criativo / Prática profissional

Quais são os tipos diferentes de filetes que você pinta?
Tópicos: Diferentes estilos; formas de identificá-los; variedade de produção.

Como você aprendeu a fazer esses estilos?
Tópicos: Processo criativo; cópia; referências visuais; inspirações; regras.

Como você escolhe qual filete que vai ser pintado na carroceria?
Tópicos: Processo de pintura; projeto prévio x intuição; uso de rascunhos em papel ou de desenhos que 'tem na cabeça'; liberdade de trabalho.

Qual o passo a passo para pintar uma carroceria?
Tópicos: Diferentes etapas; tempo gasto em cada etapa; maiores dificuldades; ferramentas utilizadas; ferramentas antigas x ferramentas novas; tipo de tinta; como erros são corrigidos; o que são erros.

Como é feita e escolha das cores?
Tópicos: escolha do pintor, do cliente ou da fábrica; combinações ou cores preferidas.

Você observa outras carrocerias? Como é isso?
Tópicos: critérios classificatórios; admiração x desprezo.

Você também pinta letras?
Tópicos: Se sim, com quem/ como aprendeu? Se não, por que não? Quem pinta letras quando o cliente pede?

Parte 3: Comunidade

Tem contato com outros pintores?

Que outros pintores/fábricas você considera que fazem um bom trabalho?
Tópicos: critérios classificatórios, sugestão de outras fábricas para serem visitadas.

Qual o futuro da sua profissão?
Tópicos: risco de desaparecimento; planos para o futuro.

Parte 4: Valores

Como é uma pintura de carroceria bem-feita?
Tópicos: critérios classificatórios.

Para que serve um ornamento de carroceria?
Tópicos: critérios classificatórios; função do ofício.

Que importância o seu trabalho tem para o caminhoneiro?
Tópicos: critérios classificatórios; função do ofício.

Como você se sente ao pintar um filete?
Tópicos: prazer x obrigação; monotonia x diversidade; sentimentos; experiência estética; percepção.

O que você acha sobre ter seu trabalho copiado? Você copia o trabalho de outros pintores?
Tópicos: autoria x plágio; plural x singular.

Parte 5: Identificação

Nome completo; idade; endereço atual; local nascimento; escolaridade; telefone para contato.

2.2.2 ETAPA 2: ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS COM PROPRIETÁRIOS DE FÁBRICAS

Além dos pintores, os proprietários das empresas visitadas também foram entrevistados. A visão do proprietário da fábrica é a de alguém imerso na prática da ornamentação de carrocerias de madeira, porém com uma visão mais estratégica (mesmo que alguns dos entrevistados já tenham trabalhado em outras funções, participando ativamente da fabricação de uma carroceria). Estimou-se que estes dois olhares, o do pintor e o do proprietário, poderiam se complementar ou divergir, fornecendo assim, mais material para uma análise crítica das entrevistas. Tal como nas entrevistas com pintores, optou-se por realizar entrevistas semiestruturadas com os proprietários de fábricas.

Roteiro para entrevista semiestruturada com proprietários de fábricas de carrocerias

Parte 1: Histórico da empresa

Como foi o surgimento da empresa?
Tópicos: Quando e como a empresa começou; dificuldades e oportunidades; quantos pintores a empresa já teve.

Como você imagina o futuro da empresa?
Tópicos: riscos; planos para o futuro; oportunidades x ameaças.

Parte 2: Produção

Do começo ao fim, como é feita uma carroceria de madeira?
Tópicos: Diferentes etapas; ferramentas utilizadas; materiais utilizados; dificuldades.

Como você orienta o trabalho dos pintores?
Tópicos: critérios classificatórios; regras explícitas; liberdade criativa.

Quanto custa uma carroceria? Existe diferenciação de preço em função do acabamento?
Tópicos: valor agregado ao produto; contextualização econômica.

Parte 3: Comunidade

Que outras empresas você considera que fazem uma boa carroceria de madeira?
Tópicos: critérios classificatórios, sugestão de outras fábricas para serem visitadas.

Parte 4: Valores

Como é uma carroceria de madeira bem-feita?
Tópicos: critérios classificatórios.

Para você, qual a importância de um ornamento em uma carroceria de madeira?
Tópicos: critérios classificatórios; função do ornamento.

Por que você acha que os caminhoneiros gostam da sua empresa?
Tópicos: critérios classificatórios; diferenciação; autocrítica.

Parte 5: Identificação

Nome completo; idade; endereço atual; local nascimento; escolaridade; telefone para contato.

2.2.3 ETAPA 3: COLETA DE FOTOGRAFIAS, REGISTRO FOTOGRÁFICO E VIDEOGRÁFICO

Fábricas de carroceria costumam fazer um registro fotográfico regular de sua produção. Estas fotos são utilizadas como portfólio de seus produtos, e, em alguns casos, também são entregues ao proprietário do caminhão como suvenir quando a empresa lhe entrega a carroceria nova. O arquivo fotográfico e portfólio de cada fábrica visitada foi a principal fonte de dados visuais utilizada na pesquisa para este mestrado, sendo complementada pelo registro fotográfico, feito pelo pesquisador nos dias das visitas às fábricas. Algumas vezes também foi permitido filmar o pintor filetando uma carroceria, resultando em 37 vídeos (apêndice 1) — estes dados também foram importantes para a compreensão das técnicas utilizadas na filetagem.

Das fotografias encontradas nas fábricas, as analógicas foram digitalizadas (utilizando o equipamento encontrado no escritório das empresas, ou fotografando com uma câmera digital) e as fotografias digitais foram copiadas em um *pendrive*. Em um pré-tratamento de dados, as fotos foram organizadas em pastas (no computador do pesquisador) em função das fábricas e dos pintores, e foram eliminadas as fotos duplicadas, as de carrocerias sem ornamentos e as em qualidade insatisfatória para análise dos ornamentos. Este pré-tratamento foi importante para reduzir o número de fotos a serem posteriormente analisadas. De 7.572 fotografias coletadas nas fábricas visitadas, 1.855 foram selecionadas neste pré-tratamento para serem analisadas, representando um total de 830 carrocerias diferentes (apêdice 1).

2.2.4 ETAPA 4: OBSERVAÇÃO E CONVERSAS INFORMAIS

Além da coleta de dados por meio de entrevistas, fotografias e registros em vídeo, a observação do cotidiano de uma fábrica de carrocerias e o diálogo informal com as pessoas que participam deste ambiente, sem gravação de áudio e sem um roteiro de entrevista, pode revelar informações relevantes aos problemas da pesquisa. Segundo Leedy & Ormrod (2013, p.143), a imersão no cotidiano, em um estudo etnográfico, possibilita ao pesquisador compreender comportamentos de um grupo, por meio de um olhar impossível de ser alcançado com outros métodos de pesquisa. Durante as coletas de dados em fábricas de carroceria, a própria ida à empresa já era uma forma de pesquisa de campo. Ao final de cada dia de visitas, o pesquisador gravou depoimentos em áudio a respeito de suas principais recordações da experiência.

2.3 FASE 3: COLETA DE DADOS SOBRE OS DESTINATÁRIOS

Dados sobre proprietários de carrocerias permitem compreender o artefato por meio da agência do destinatário. Carrocerias de madeira ornamentadas existem, também, porque alguém decidiu comprá-las. Compreender situações de compra e uso de carrocerias é um caminho para identificar critérios classificatórios, valores, crenças e vontades dos destinatários em relação ao artefato.

Foram identificados dois grupos de usuários que costumam possuir maior engajamento na compra de carrocerias de madeira ornamentada com filetes: caminhoneiros e feirantes. Em função destes grupos, a coleta de dados sobre os destinatários foi organizada em três etapas não ordenadas: (1) **entrevistas semiestruturadas com feirantes**; (2) **entrevistas semiestruturadas com caminhoneiros**; e (3) **imersão em grupos e canais de caminhoneiros em redes sociais**.

2.3.1 ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS COM FEIRANTES

A cidade de São Paulo possuí 871 feiras livres (PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2020). Para realização da etapa 1 da fase 3, foram visitadas 2 das quinze maiores feiras da cidade (tabela 2), nas quais alguns feirantes, que também eram proprietários de caminhões com carroceria de madeira ornamentadas, foram entrevistados. As entrevistas da etapa 1 foram realizadas entres seis e oito horas da manhã, período onde as barracas já estão montadas e os feirantes organizam a mercadoria que vai ser vendida. Neste período não há um fluxo relevante de consumidores, o que facilita a entrevista, uma vez que os entrevistados não precisam interromper a conversa para atender clientes.

Dia	Nº	Feira	Endereço	Bairro	Feirantes	Metragem	Dia da visita	Feirantes entrevistados
Quinta--Feira	50059	Jardim América	Rua Barão de Capanema, S/N	Jd. América	180	804	21/06/2019	4
Domingo	10111	Santa Cecília	Rua Sebastião Pereira, 553	Sta. Cecília	160	639	10/02/2019	5

Tabela 2: Feiras visitadas. Os dados relativos ao número de feirantes e a metragem vieram do levantamento realizado pela Prefeitura da cidade de São Paulo (2020)

Roteiro para entrevista semiestruturada com feirantes

Parte 1: Compra e uso da carroceria

Como foi a compra da sua carroceria?
Tópicos: Memória da compra; relação emocional; madeira x metal.

Como foi a escolha das cores?
Tópicos: Critérios classificatórios; decisão do caminhoneiro x pintor; preferência de combinações e de cores.

E os desenhos, foi você que escolheu?
Tópicos: Critérios classificatórios; decisão do caminhoneiro x pintor; relação com o pintor.

Parte 2: Valores

Você gostou da sua carroceria?
Tópicos: Critérios classificatórios; vínculos; relação emocional.

Como é uma carroceria de madeira bem-feita?
Tópicos: critérios classificatórios.

Como você vê as outras carrocerias? O que te chama atenção?
Tópicos: critérios classificatórios; percepção.

Parte 3: Identificação

Nome completo; idade; endereço atual; local nascimento; escolaridade; telefone para contato.

Além das entrevistas, observações sobre situações de uso de carrocerias também foram registradas pelo pesquisador como forma de complementar a coleta de dados sobre destinatários. Nestas observações, procurou-se descrever questões relativas à forma como os caminhões ficam estacionados, interações entre destinatários e carrocerias e conversas entre feirantes sobre carrocerias ou caminhões. Ao todo foram entrevistados 5 feirantes.

2.3.2 ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS COM CAMINHONEIROS

As entrevistas com caminhoneiros foram realizadas, no dia 07 de novembro de 2019, no Entreposto Terminal São Paulo (também conhecido por Ceagesp São Paulo), que é a maior central de abastecimento de alimentos da América Latina, com uma circulação diária média de 50 mil pessoas e 12 mil veículos (CEAGESP, 2020). Ao todo, foram entrevistados 5 caminhoneiros, sendo 3 motoristas contratados e 2 autônomos, que dirigiam caminhões com carrocerias de madeira ornamentadas com filetes. O roteiro de entrevista com caminhoneiros pode ser visto a seguir.

Roteiro para entrevista semiestruturada com caminhoneiros

Parte 1: Vida profissional

Você trabalha como autônomo ou contratado?

Há quanto tempo você é caminhoneiro?
Tópicos: Histórico profissional e trajetória de vida.

Por que escolheu esta profissão?
Tópicos: Valores e trajetória de vida.

Parte 2: Compra e uso da carroceria

Como foi que você comprou este caminhão?
Tópicos: Usado ou novo; motivações; esforço para ter um caminhão.
Obs.: Esta pergunta só foi feita para motoristas autônomos.

O que acha desse caminhão?
Tópicos: Valores; critérios classificatórios; preferências.

Como foi a compra da sua carroceria?
Tópicos: Memória da compra; relação emocional.
Obs.: Esta pergunta só foi feita para motoristas autônomos, que compraram o caminhão novo.

O que acha desse caminhão?
Tópicos: Valores; critérios classificatórios; preferências; madeira x metal.

Como foi a escolha das cores?
Tópicos: Critérios classificatórios; decisão do caminhoneiro x pintor; preferência de combinações e de cores.
Obs.: Esta pergunta só foi feita para motoristas autônomos.

E os desenhos, foi você que escolheu? O que acha deles?
Tópicos: Critérios classificatórios; decisão do caminhoneiro x pintor; relação com o pintor.

Parte 3: Memória e valores

Você já teve outros caminhões? Como eles eram?
Tópicos: memória afetiva; valores; histórico profissional.

Como é uma carroceria de madeira bem-feita?
Tópicos: critérios classificatórios;

Como você vê as outras carrocerias? O que te chama atenção?
Tópicos: critérios classificatórios; percepção.

Parte 3: Identificação

Nome completo; idade; endereço atual; local nascimento; escolaridade; telefone para contato.

2.3.3 IMERSÃO EM GRUPOS E CANAIS DE CAMINHONEIROS EM REDES SOCIAIS

Ao longo da pesquisa de mestrado, o pesquisador participou de grupos de caminhoneiros no *Facebook* e acompanhou alguns canais ligados a este universo no *Youtube*. A imersão nestas redes sociais foi uma forma de observar os caminhoneiros discutindo entre si, revelando suas preocupações, gostos e valores. Em ambas as redes sociais foram observados o conteúdo das postagens, e os comentários e discussões que estas causavam. As Tabela 3 e 4 mostram a relação dos grupos de *Facebook* e canais do *Youtube* investigados. Durante o processo de imersão, quando eram encontradas postagens ou discussões relevantes para a pesquisa, o procedimento adotado para coleta de dados foi fazer uma captura da tela, salvando-a como imagem, e registrar em uma tabela o link para o conteúdo.

Nome do grupo	Nº de membros	Descrição do grupo
Só caminhão Compra e Venda CAMINHÕES E UTILITÁRIOS	205.583	Grupo criado para anúncios classificados de caminhões, carretas, camionetas 3/4 e utilitários a venda. aceitamos, anúncios diversos devido a solicitações. favor denunciar vídeos impróprios, políticos, religiosos etc...
Caminhão ta no sangue	113.697	Este é um grupo formado por amigos que amam a profissão e são motoristas ou admiradores da vida real dos caminhoneiros, O que passam nas estradas e os cristais ou acompanhantes aqui vão relatar um pouco da rotina dessa profissão perigo que por uns são amadas e por outros odiada.... enfim aqui estão os verdadeiros sem brilho sem maquiagem sem tututu, a realidade mais próxima possível um beijo grande a todos os amigos que nos incentivaram a pôr em prática essa ideia. Michele Rute
desapego de caminhão	111.936	Não possui
Compra venda troca de caminhão em Ponta Grossa e região	100.941	Não possui
Grupo Caminhões Antigos e Atuais	90.963	GRUPO CAMINHÕES ANTIGOS E ATUAIS! Um dos melhores quando se trata de conteúdo de caminhão de qualidade! BEM VINDO CARO(A) AMIGO(A). Por favor, leia as nossas regras na postagem fixa do grupo. Lembrando, o grupo é de todos, e todos aqui são amigos!!! Um forte abraço e obrigado por lerem. Grupo Caminhões Antigos e Atuais® Desde abril de 2014 trazendo o melhor do conteúdo de caminhão no Facebook.
Galera do caminhão boiadeiro	68.666	Não possui
Caminhões qualificados	40.324	Postem fotos de caminhões
CAMINHÃO 3/4 A GALERA QUE CURTE OS PEQUENOS	17.092	GRUPO CRIADO PARA A GALERA DA RODAGEM, QUE DÃO VALOR, AOS CAMINHÕES PEQUENOS!!! E PARA GALERA POSTA FOTOS ANUNCIOS DE CARGAS, FRETES, CARRETOS, FALA SOBRE PÉÇAS MODELOS DE CAMINHOES 3/4. WLLW GENTE Importante!!! O grupo não tem fins lucrativos! As negociações são feitas diretamente entre vendedores e compradores. Assim como, o pagamento e a entrega do produto. Os moderadores não se responsabilizam por negociações mal sucedidas!!!
Apaixonados por caminhão	12.460	O grupo apaixonados por caminhão é um grupo para aqueles que gostam de caminhão e queiram compartilhar informações sobre caminhão empregos fretes informações que ajudem nossos amigos pelas estradas.
motoristas de caminhão	8.010	Não possui
Um dia ainda vou realizar esse sonho!	6.597	Não possui
DIESEL NAS VEIAS OS TOP DA RODAGEM	5.256	GRUPO CRIADO PARA AMANTES POR CAMINHÕES.. AQUI OS CAMINHONEIROS PODEM POSTAR UM POUCO DA SUA VIDA NO TAPETÃO, POSTAR A REALIDADE DE UM GUERREIRO, O QUE MUITAS DAS VEZES PASSAMOS PARA QUE NA SUA MESA NADA VENHA FALTAR.. UM GRUPO ONDE O CARINHO E O RESPEITO ANDAM JUNTOS.. AQUI PROIBIDO TODO E QUAL TIPO DE OFENSA,, PROIBIDO POSTAR NUDEZ, VÍDEOS PORNOGRAFIA PESSOAIS E DE INTERNET.. O DESCUMPRIMENTO DAS REGRAS DA DIREITO A SER BANIDO DO GRUPO.. GRATA.. #ADM DO GRUPO..
DJ Wagner o próprio original	4.478	Não possui

Tabela 3: Grupos de *Facebook* que participaram da pesquisa de imersão. Nome e descrição dos grupos em grafia original.

Nome do canal	Nº de assinantes	Descrição do canal
Diário de Bordo de um Caminhoneiro	562.000	Diário de bordo de um caminhoneiro, vídeos relacionados a vida e o dia a dia de um caminhoneiro. Viajando e compartilhando. Os caminhões mais tops encontrados nas estradas. Diário de bordo de Um Caminhoneiro é uma aventura sem fim pelas estradas. caminhões bonitos, bitrem e Rodotrem treminhão e todos os caminhões que transportam de tudo nesse país, a vida real de um caminhoneiro nas estradas. Sofrimentos, alegrias, humor, as paisagens das estradas, as cidades do Brasil, a liberdade de viajar, as comidas, as paradas nas estradas, muitas entrevistas com pessoal do trecho, as cargas pesadas as manobras. Brasil de todos os caminhoneiros. Vivi dois anos na Suíça também e tenho vários vídeos de toda a Suíça e Europa. Se inscrevam e curtam está fantástica pelo mundo e viagem na viagem.
Planeta Caminhão (também no *Facebook* com 377.356 curtidas)	224.000	Programas feitos para quem gosta de caminhão - se você é um deles, junte-se a nós! Informação e entretenimento que pode ser assistido onde você quiser, e quando você quiser. Lançamentos, clássicos, customizados, eventos - aqui, você fica por dentro de tudo. E o melhor, feito por quem gosta, para quem gosta. Inscreva-se em nosso canal e venha com a gente!
Repórter Jaime Alves	112.000	Canal de notícias sobre caminhões e caminhoneiros. Dedicado a divulgar as minhas matérias exibidas pelo Pé na Estrada (Band, domingos, 10h30) e também produções próprias que gravo durante as reportagens. É a minha visão como repórter sobre o dia a dia do transporte.
GRUPO IRMÃOS ESTRADEIROS GRUPO IRMÃOS ESTRADEIROS	21.100	Não possui
Rebitado flog G.F.B	798	Descrição Galera flogueira da band Se inscrevam no canal e deixa aquele like e não desistam dos seus sonhos pois um dia dá certo
Rodrigo vídeos Vídeos	447	Vídeos sobre caminhão

Tabela 4: Canais do *Youtube* que participaram da pesquisa de imersão. Nome e descrição dos canais em grafia original.

2.4 FASE 4: TRATAMENTO DOS DADOS COLETADOS EM FUNÇÃO DOS EIXOS DE INVESTIGAÇÃO

Conforme os dados foram sendo coletados, estes foram organizados e tratados em função de cada um dos quatro eixos de investigação, seguindo procedimentos descritos nos tópicos a seguir.

2.4.1 EIXO DE INVESTIGAÇÃO 1: A PRODUÇÃO DAS CARROCERIAS DE MADEIRA ORNAMENTADAS

O primeiro eixo de investigação diz respeito aos processos de fabricação e ornamentação de uma carroceria de madeira, incluindo tanto a parte de pintura e produção dos filetes, quanto etapas anteriores de trabalho de marcenaria e a fabricação e instalação de peças de metal que fazem parte da carroceria. Conseguir descrever como uma carroceria ornamentada é fabricada é uma etapa importante para melhor abordar os demais eixos de investigação. O primeiro procedimento relacionado a este eixo, e que também está relacionado aos demais, foi a transcrição de todas as entrevistas realizadas com pintores e fabricantes de carrocerias[13]. Com as entrevistas transcritas, foram destacados os textos relevantes para a descrição dos processos de fabricação e ornamentação de carro-

13 Como algumas entrevistas contém depoimentos que podem expor de maneira negativa os entrevistados, optou-se por não divulgar estas transcrições.

cerias. Estes dados foram complementados por registros fotográficos das ferramentas utilizadas; gravações em vídeo dos processos de pintura e filetagem; além das observações do pesquisador sobre as fábricas visitadas.

2.4.2 EIXO DE INVESTIGAÇÃO 2: AS CARACTERÍSTICAS VISUAIS DA FILETAGEM

O segundo eixo de investigação teve como foco características visuais da filetagem, buscando compreender regras explícitas e implícitas que podem agir sobre a produção e percepção dos artefatos. O caminho escolhido para compreender estas regras foi o de procurar identificar aspectos estéticos, formais e estruturais, a partir da busca pelo reconhecimento de padrões recorrentes em diferentes filetes presentes nas fotos coletadas na etapa 2 da fase 2.

Devido a problemas de qualidade com muitas das fotos coletadas, foi necessário fazer ajustes para deixá-las mais próximas da realidade e permitir também uma maior facilidade na identificação das cores e dos ornamentos presentes nas carrocerias. O software utilizado para o tratamento das fotos foi o *Adobe Lightroom*, por permitir o tratamento simultâneo de múltiplas fotografias e possuir predefinições automáticas de tratamento que produzem um resultado satisfatório para os fins propostos.

Tratadas as fotografias, seus dados foram organizados em uma tabela criada utilizando o software *Notion* (apêndice 1), que possibilita integrar com facilidade múltiplas tabelas, textos e arquivos de imagem. Esta análise foi inspirada na catalogação realizada por Finizola em sua pesquisa sobre a tradição do letreiramento popular em Pernambuco (FINIZOLA, 2010, 2015), incorporando elementos das fichas utilizadas no estudo piloto sobre as Carrocerias Garcia (QUEIROGA; FARIAS, 2018, p. 718). Neste procedimento, para cada carroceria analisada, foi identificado: (1) nome do arquivo da primeira fotografia da carroceria; (2) empresa que produziu a carroceria; (3) tipo de carroceria; (4) pintor que fez os filetes; (5) modelos de filetes utilizados na ornamentação; (6) outros tipos de acabamento além dos filetes; (7) cores das diferentes partes da carroceria; (8) saturação geral das cores; (9) valor geral das cores; (10) temperatura das cores; (11) relação de matiz entre as cores; (12) relação de saturação entre as cores; (13) relação de valor entre as cores.

1. Nome do arquivo da primeira fotografia da carroceria: Esta informação foi gerada automaticamente ao importar as fotografias para a tabela. Como uma carroceria pode possuir mais de uma fotografia, foi nomeada apenas a primeira fotografia. Os nomes dos arquivos das fotografias foram padronizados de acordo com a figura 22. O número da fotografia corresponde à contagem da pasta do computador contendo as fotografias de cada uma das fábricas visitadas.

Figura 22: Padrão de nomenclatura das fotografias de carrocerias.

2. Empresa que produziu a carroceria: Apesar desta informação já estar contida no nome do arquivo, foi importante duplicá-la em uma outra coluna para facilitar as opções de filtro de dados por fábrica. Além disto, esta informação também é gerada automaticamente ao importar as fotografias para a tabela.

3. Tipo de carroceria: a) **carga seca** (carroceria aberta, tipo de carroceria com maior volume de produção nas fábricas visitadas); (b) **graneleira** (carroceria com a grade alta e, geralmente, fechada, utilizada para o transporte de grãos); (c) **mista** (carroceria de madeira e metal, que costuma ser também uma carroceria para carga seca); (d) **carga viva** (carroceria com grade alta, utilizada para o transporte de animais vivos, em geral, gado ou cavalos); (e) **carreta de trator**; (f) **especial** (carroceria para carga seca com algum tipo de adaptação, como um braço hidráulico, reforço para o transporte de troncos ou suporte para o transporte de vidro). Estes e outros tipos de carroceria estão apresentados na figura 23. Os desenhos em preto são de carrocerias que podem ser feitas de madeira e os em amarelo de carrocerias feitas de aço ou alumínio.

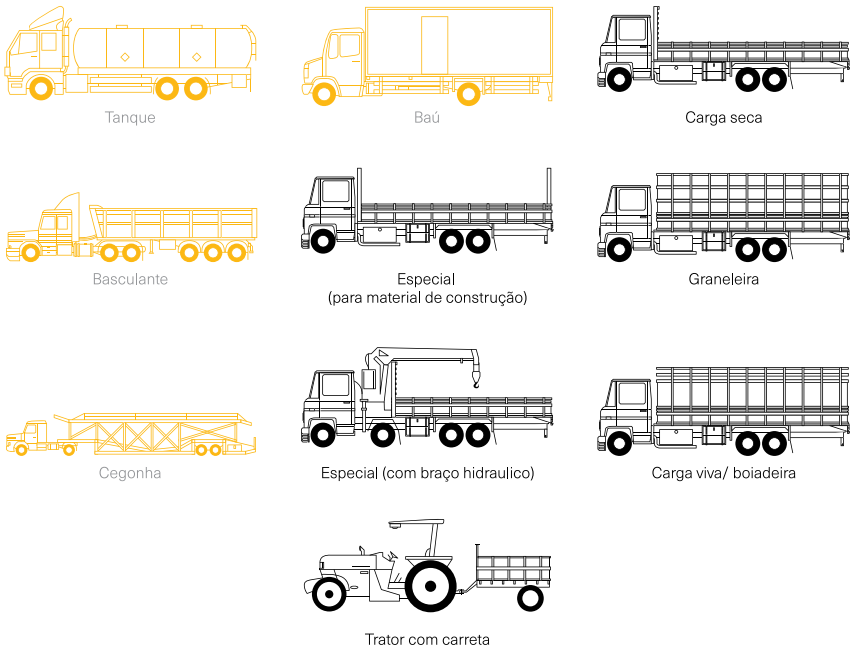


Figura 23: Diferentes tipos de carroceria.

4. Pintor que fez os filetes: Nome do pintor. Esta coluna da tabela permite conectar os dados da tabela de fotografias com uma tabela com dados sobre os pintores, utilizada no tratamento de dados para o eixo de investigação 4.

5. Modelos de filetes utilizados na ornamentação: Ao analisar as fotografias, os diferentes modelos de filetes encontrados foram identificados. Para cada filete identificado, foi gerada automaticamente uma nova linha em uma outra tabela, que foi utilizada na análise das formas e estruturas espaciais recorrentes nos filetes. Os nomes dos filetes identificados nas fotografias foram padronizados de acordo com a figura 24. No caso de modelos de filetes feitos por mais de um pintor o campo 'nome' não foi preenchido. Para a localização do filete na carroceria, foram criadas as seguintes siglas: TL (tábua larga), TLC (canto da tábua larga), SA (sarrafo), SAC (canto do sarrafo), CX (caixa de ferramentas), BOI (parede de carrocerias boiadeiras /carga viva), ER (enfeite de roda), GE (genéricos, filetes pintados em partes diversas da carroceria). Estes e outros termos utilizados para descrever as diferentes partes de uma carroceria estão apresentados na figura 25.

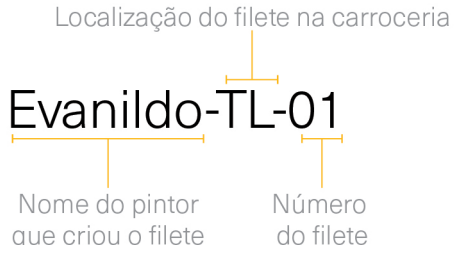


Figura 25: Padrão de nomenclatura para os filetes.

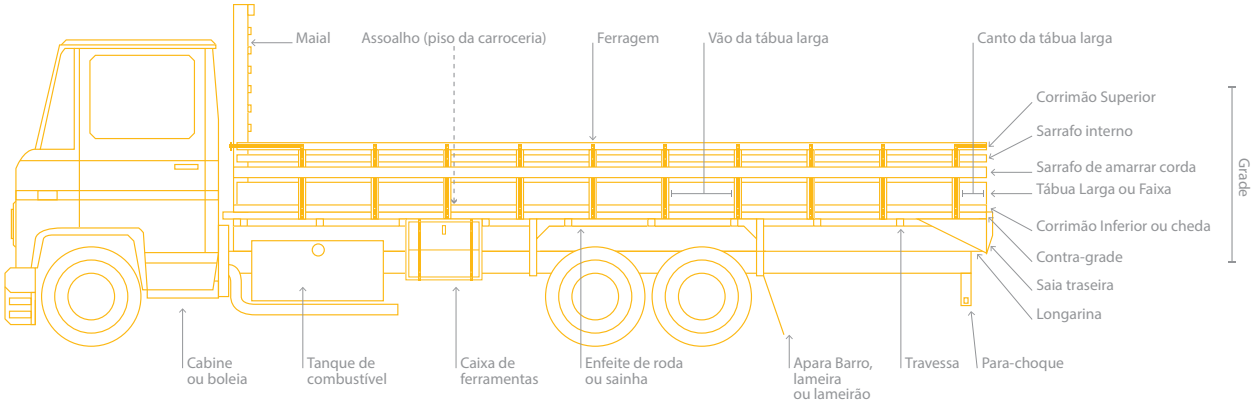


Figura 25: Nomes das partes de uma carroceria de madeira.

6. Outros tipos de acabamento além dos filetes: Ferragem cromada, frisos ou elementos tipográficos.

7. Cores das diferentes partes da carroceria: Foram identificadas separadamente as cores presentes nas seguintes partes da carroceria: cabine, 'cor da carroceria' (expressão utilizada pelos pintores de carroceria para designar a primeira cor que é pintada na carroceria, que também é a cor com maior cobertura da superfície da carroceria), ferragem, tábua larga, sombreado (efeito de degradê na tábua larga produzido com a pistola de pintura), filete, sarrafo de amarrar corda, friso, lameira ou lameirão. A nomencla-

tura das cores seguiu o círculo cromático mostrado na figura 26, uma adaptação de um círculo cromático apresentado pelo designer norte-americano Timothy Samara no livro *Design Elements: A graphic style manual - Understanding the rules and knowing when to break them* (SAMARA, 2014). Este círculo cromático só contém informações em relação ao matiz, o que simplifica a análise das cores. Mesmo assim, informações em relação ao valor e à saturação das cores também foram coletadas, porém de maneira mais generalizada. Optou-se por esta simplificação por conta do grande número de carrocerias a serem analisadas.

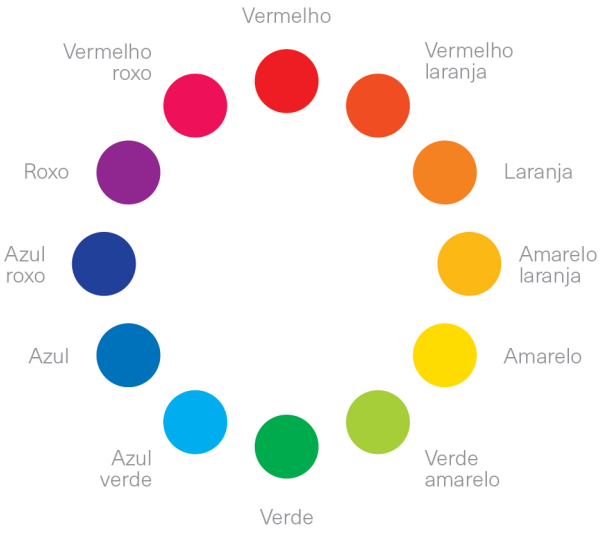


Figura 26: Nomenclatura das cores utilizadas na análise das carrocerias.
Fonte: adaptação de círculo cromático proposto por Samara (2014, p. 98)

8. Saturação geral das cores: Classificação do nível de saturação das cores da carroceria em: (a) **muito saturado**, (b) **medianamente saturado**, (c) **pouco saturado**, (d) **sem saturação** (carrocerias pintadas apenas com preto, branco e tons de cinza). Esta classificação não especifica qual das cores tem determinado nível de saturação, assim, para uma carroceria contendo a cor vermelha muito saturada e a cor azul pouco saturada, por exemplo, foi apenas sinalizada a presença dos níveis 'muito saturado' e 'pouco saturado'.

9. Valor geral das cores: Classificação do valor das cores, de forma similar à da saturação geral (sem especificar qual das cores tem determinado valor), em: (a) **claro**, (b) **meio claro**, (c) **equilibrado**, (d) **meio escuro**, (e) **escuro**, (f) **sem cor para avaliar o valor** (carrocerias pintadas apenas com preto, branco e tons de cinza).

10. Temperatura das cores: Impressão quanto à temperatura das cores da carroceria, enquanto conjunto, sendo classificada em: (a) **quente**, (b) **fria**, (c) **equilibrada**, (d) **sem cor para avaliar a temperatura**.

11. Relação de matiz entre as cores: Interação entre diferentes matizes de cores (identidades das cores definidas por seu comprimento de onda, por exemplo, azul, vermelho, amarelo), de acordo com a figura 27, podendo ser:

a. **Sem saturação:** carrocerias pintadas apenas com preto, branco e tons de cinza, não havendo relação de matiz;

b. **Monocromática:** carroceria pintada apenas com cores saturadas de um matiz específico, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

c. **Análoga:** carroceria pintada com duas ou mais cores saturadas próximas entre si no círculo cromático, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

d. **Triádica:** carroceria pintada com três cores saturadas que formam um triângulo equilátero a partir da sua posição dentro do círculo cromático, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

e. **Retangular:** carroceria pintada com quatro cores saturadas que formam um retângulo a partir da sua posição dentro do círculo cromático, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

f. **Quadrangular:** carroceria pintada com quatro cores saturadas que formam um quadrado a partir da sua posição dentro do círculo cromático, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

g. **Complementar:** carroceria pintada com duas cores saturadas em posições opostas dentro do círculo cromático, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

h. **Semi complementar:** carroceria pintada com duas cores complementares que quase formam uma relação complementar, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

i. **Decomposição complementar:** carroceria pintada com a combinação de três cores saturadas, sendo duas análogas e uma complementar em relação à posição do par análogo dentro do círculo cromático, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

j. **Duplo complementar:** carroceria pintada com quatro cores saturadas, sendo dois pares de cores complementares, e que não chegam a formar uma relação quadrangular ou retangular, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

k. **Múltipla:** carroceria pintada com várias cores, que se relacionam de maneiras diversas, podendo também haver a presença de cores não saturadas;

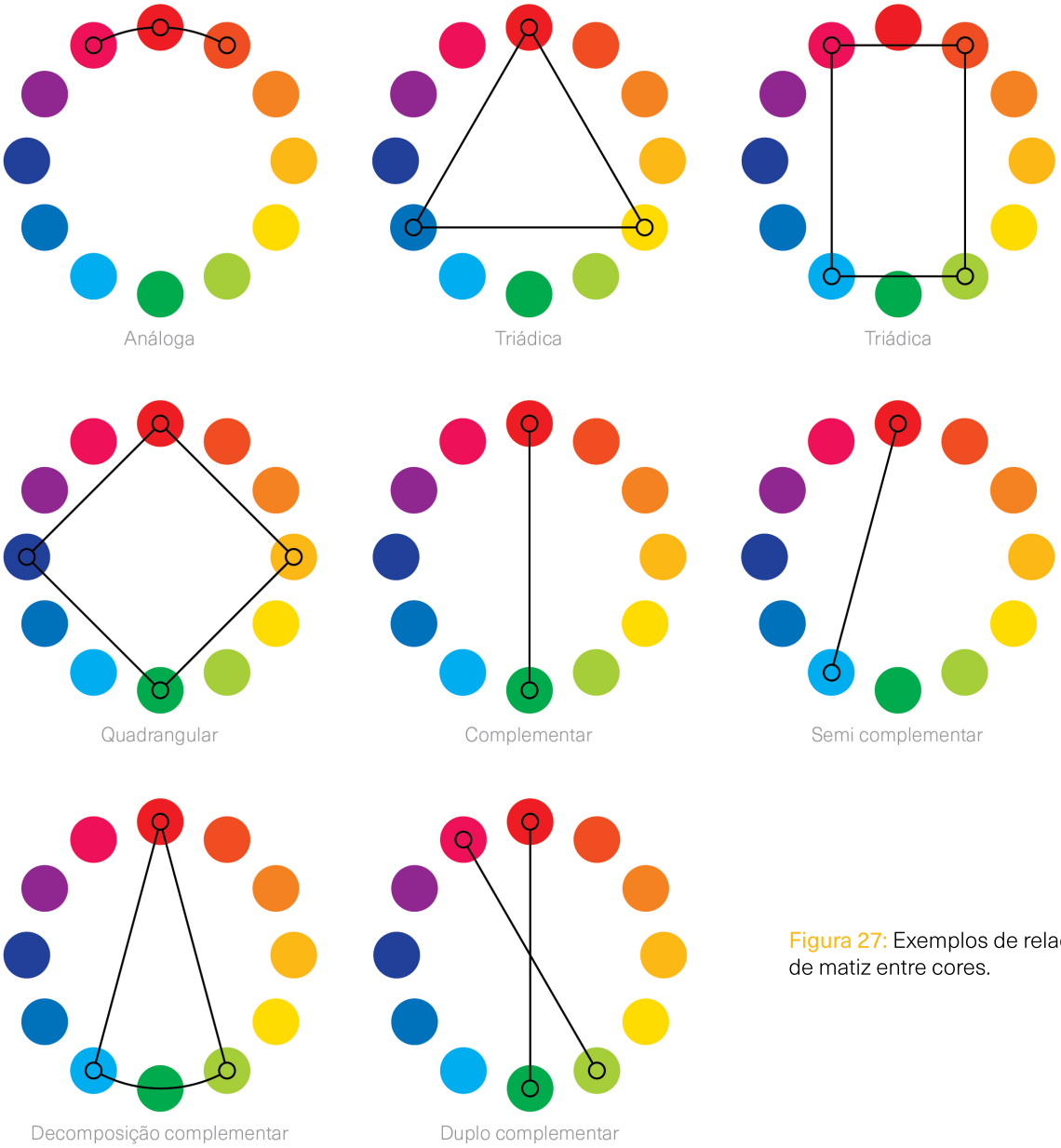


Figura 27: Exemplos de relações de matiz entre cores.

12. Relação de saturação entre cores: Interação entre os valores de saturação das cores presentes na carroceria, podendo ser:

a. **Sem saturação:** carrocerias pintadas apenas com preto, branco e tons de cinza;

b. **Análoga (-):** carrocerias pintadas majoritariamente com cores sem saturação ou pouco saturadas, porém com alguns pontos em cor saturada;

c. **Complementar:** carrocerias pintadas de forma a criar equilíbrio entre cores saturadas e cores sem saturação, ou pouco saturadas;

d. **Análoga (+):** carrocerias pintadas com cores majoritariamente saturadas com alguns pontos em cores não saturadas;

13. Relação de valor entre as cores: Interação entre as cores claras e escuras presentes na carroceria, podendo ser:

a. **Análoga (clara):** carrocerias pintadas majoritariamente com cores claras, porém com alguns pontos em cor escura;

b. **Complementar:** carrocerias pintadas de forma a criar equilíbrio entre cores claras e escuras;

c. **Análoga (escura):** carrocerias pintadas majoritariamen te com cores escuras, porém com alguns pontos em cor clara;

2.4.2.1 DIGITALIZAÇÃO DOS FILETES

Os diferentes desenhos de ornamentos encontrados no conjunto das fotografias catalogadas foram nomeados conforme descrito no item 5, acima (Modelos de filetes utilizados na ornamentação). Uma tabela (apêndice 1) com dados sobre os filetes encontrados foi criada, contendo as seguintes informações: (1) **nome de referência do filete** (seguindo o padrão de nomenclatura já criado na tabela com os dados das fotografias), (2) **imagem do filete digitalizada em vetor**; (3) **fábrica(s) que produz(em) o filete**, (4) **ferramentas utilizadas para produzir o filete**, (5) **parte(s) da carroceria onde o filete foi identificado**, (6) **número de carrocerias onde o filete foi identificado** (facilitando o acesso às fotografias das mesmas), (7) **comentários e hipóteses** que foram surgindo s durante a análise, relativos às formas e estruturas espaciais recorrentes nos diferentes desenhos de filetes.

Cada desenho diferente de filete identificado foi reconstruído digitalmente utilizando as ferramentas de criação de desenhos em vetores do *Adobe Illustrator*. A figura 28 mostra um exemplo de filete vetorizado (ao lado direito) acompanhado de algumas fotografias do mesmo ornamento reproduzido em diferentes carrocerias (ao lado esquerdo). Ao todo foram identificados e vetorizados 347 ornamentos (apêndices 1 e 2).

Figura 28: Exemplo de filete vetorizado e fotografias do mesmo ornamento reproduzido em diferentes carrocerias.
Fonte: fotografias do arquivo da Carrocerias Garcia.

A prática da reconstrução de ornamentos, por meio de desenhos (digitais ou não), é um procedimento comum no estudo de padrões ornamentais. Um exemplo clássico deste método é a obra *The Grammar of Ornament* (JONES, 1868), na qual cerca de 1000 ornamentos diferentes foram ilustrados em litogravuras coloridas. Os ornamentos do livro de Jones foram organizados, em função de sua origem cultural, em lâminas como a reproduzida na figura 29.

Figura 29: Ilustração de ornamentos persas.
Fonte: Jones (1868, lâmina 45)

Trilling (2001, p. 60) também defende o uso de reconstruções como forma de auxiliar na análise de ornamentos. Segundo o autor, as ilustrações teriam uma vantagem em relação às fotografias, por permitir isolar apenas os elementos a serem analisados. A vetorização dos ornamentos, nesta dissertação de mestrado, tem como objetivo complementar a análise do artefato, que também considera as fotografias e a observação direta de artefatos encontrados nas pesquisas em campo. Por fim, este método ainda teve inspiração na análise de rótulos de cachaça realizada pela designer brasileira Isabella Aragão:

> Com a análise, pudemos ter uma visão geral desses elementos separadamente e da composição como um todo, pois eles juntos compõem as imagens. Funcionou mais ou menos como a engenharia reversa: desmontamos as imagens para posteriormente descobrir como elas são compostas. O ensaio também seguirá esse mesmo caminho, mostrando esses elementos desmontados para no final montá-los em rótulos padronizados, repetidos e copiados. (ARAGÃO, 2011, p. 94)

2.4.3 EIXO DE INVESTIGAÇÃO 3: OS CLIENTES

Para a investigação sobre a agência dos clientes, as entrevistas feitas com caminhoneiros e feirantes foram transcritas (apêndices 5 e 6) e as observações sobre a imersão em grupos e canais voltadas para caminhoneiros foram revisadas. Diferentemente dos pintores, fábricas e proprietários de fábricas investigados nesta pesquisa, que tiveram seu nome revelado (pensando na possibilidade desta informação auxiliar pesquisas futuras a respeito da filetagem), optou-se por manter o anonimato dos clientes entrevistados, uma vez que não havia motivos para expor sua identidade.

2.4.4 EIXO DE INVESTIGAÇÃO 4: OS PRODUTORES DE CARROCERIAS ORNAMENTADAS

As entrevistas com pintores e proprietários de fábricas, já transcritas (apêndices 3 e 4), foram revisadas procurando trechos que se referissem especificamente ao foco deste eixo de investigação. Também foi criada uma tabela (apêndices 1 e 8) com as seguintes informações sobre cada pintor: (1) **nome**, (2) **fábrica onde trabalha atualmente**, (3) **fábricas onde já trabalhou**, (4) **forma de aprendizado do ofício**, (5) **ferramentas utilizadas nos processos de pintura e filetagem**, (6) **nome do mestre** (quando indicado pelo pintor), (7) **nome do aprendiz** (quando indicado pelo pintor), (7) **sexo**, (8) **links** para a entrevista transcrita, modelos de filete e carrocerias pintadas pelo pintor.

Outra tabela foi criada com as seguintes informações de cada fábrica (apêndices 1 e 7): (1) **nome da empresa**, (2) **nome(s) do(s) proprietários(s)**, (3) **nome do pintor filetador atual da empresa**, (4) **nome de pintores antigos da empresa**, (4) **cidade onde a fábrica está instalada**, (5) **endereço da fábrica**, (6) **data de fundação da empresa**, (7) **número de funcionários**, (8) **área do terreno da fábrica**, (9) **capacidade de produção mensal de carrocerias**, (10) **data da visita**, (11) **e-mail de contato**, (12) **telefone de contato**, (13) **site ou página do *Facebook* da empresa**, (14) **links** para a transcrições das entrevistas realizadas na fábrica e painel descritivo.

3. ASPECTOS PRODUTIVOS, CARACTERÍSTICAS VISUAIS, MEMÓRIA E PROJEÇÃO DOS FILETES

Este capítulo começa com uma descrição dos processos envolvidos na fabricação de uma carroceria de madeira ornamentada com filetes, explicando suas etapas de produção, materiais e ferramentas utilizados. O entendimento de como os filetes são produzidos é fundamental para a análise visual destes ornamentos, que será apresentada no segundo tópico deste capítulo. A discussão destes dois primeiros tópicos contempla a filetagem no momento presente, em sua prática cotidiana. O último tópico do capítulo discorre sobre a capacidade de agência dos filetes enquanto conjunto, como objetos distribuídos no tempo e no espaço que interagem por meio da projeção e da memória.

3.1 ASPECTOS PRODUTIVOS DA FABRICAÇÃO DE CARROCERIAS DE MADEIRA ORNAMENTADAS

Nas fábricas visitadas durante a pesquisa de campo, foi verificado que o processo de fabricação, pintura e filetagem de carrocerias não varia em relação às suas etapas. As diferenças encontradas dizem respeito às ferramentas e materiais utilizados. Neste tópico, os processos de fabricação de uma carroceria ornamentada serão divididos em duas partes: (1) **processo de fabricação de car-**

rocerias de madeira; (2) **processo de pintura e filetagem**. Estes processos serão descritos no intuito de compreender os aspectos práticos e produtivos da filetagem e facilitar o desenvolvimento das discussões que serão apresentadas nos tópicos seguintes deste capítulo e do próximo.

3.1.1 PROCESSO DE FABRICAÇÃO DE CARROCERIAS DE MADEIRA

São raras as vezes em que uma fábrica produz ou reforma uma carroceria sem que haja uma encomenda. Os fabricantes de carroceria entrevistados explicam que existe um custo elevado de material e uma dificuldade para estoque de produção e de matéria prima, que inviabiliza a produção de carrocerias desassociada de encomendas.

Segundo Milton Santos (1979, p. 167) as pequenas fábricas, bem como outros negócios pertencentes ao circuito inferior, se caracterizam por suas pequenas dimensões, tanto em espaço, como em volume de vendas, estoque e quantidade de capital. Outras características do circuito inferior (SANTOS, 1979, p. 34), que são partilhadas pelas fábricas de carroceria, são: o trabalho intensivo; a possibilidade de negociação de preços com os clientes; a margem de lucro elevada por unidade, mas pequena em relação ao volume de negócios; o relacionamento direto e pessoal com os clientes; a ausência de publicidade; a ausência de ajuda do governo (aliás os fabricantes afirmam que o governo atrapalha o seu negócio); e a independência do exterior (menor dependência em relação a empresas do circuito superior).

É importante levar em consideração que a teoria dos dois circuitos da economia foi elaborada por Milton Santos em 1979, e o contexto dos países subdesenvolvidos mudou bastante desde então. Em um artigo de 2013, os geógrafos brasileiros Márcio Cataia e Silvana Cristina da Silva (2013) propõem algumas adaptações à teoria dos dois circuitos de Milton Santos, para aproximá-la do contexto atual. Segundo os autores, o contexto da globalização atual é mais intenso do que em 1979, havendo uma "maior interdependência dos lugares, de incorporação de novas tecnologias no circuito inferior e da ascensão do crédito como elemento fundamental para a expansão do consumo." (CATAIA; SILVA, 2013, p. 53).

No que diz respeito às fábricas de carrocerias de madeira, a incorporação de novas tecnologias acontece menos no maquinário utilizado para produção e mais nos meios de comunicação com os clientes. Muitas fábricas possuem presença na internet, através de sites ou perfis em redes sociais, e se comunicam com seus clientes via *Whatsapp*, enviando orçamentos e fotografias de seu portfólio pelo celular. A ascensão do crédito, tanto por parte dos clientes, quanto por parte dos fabricantes, possibilitou que algumas fábricas crescessem e prosperassem, diferenciando os fabricantes entre si.

Das fábricas visitadas, as menores tinham capacidade produtiva de duas a quatro carrocerias por mês, já as maiores conseguiam produzir até 40 carrocerias por mês, segundo dados fornecidos pelos próprios fabricantes.

Além da questão econômica e estrutural, que leva as fábricas de carrocerias a produzirem sob encomenda, o processo de fabricação por demanda também permite que as carrocerias sejam feitas sob medida. Antes de produzir uma carroceria, fabricantes e clientes entram em acordo sobre as dimensões da peça, buscando sanar necessidade específicas de logística, conforme comentado no tópico anterior. Por exemplo: um caminhoneiro que transporta alface utiliza caixas de um tamanho definido, e se a carroceria for larga ou comprida demais a carga pode deslizar um pouco e ser danificada. As fábricas visitadas conseguem fazer uma carroceria sob medida, que comporte as caixas de alface sem sobrar espaço para que elas deslizem. Estes projetos podem se tornar mais complexos quando o cliente transporta uma carga no trajeto de ida e outra no caminho de volta.

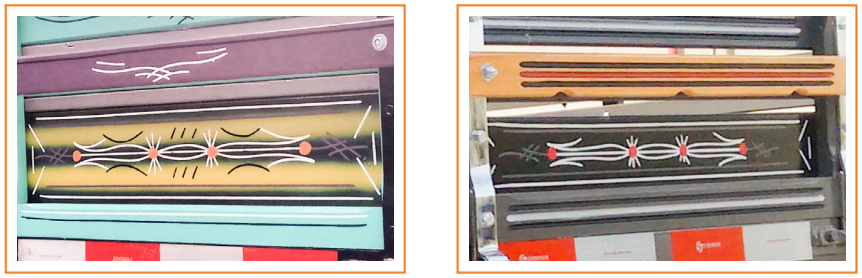
Ademais de melhor acomodar a carga, o tamanho da carroceria também interfere no preço: quanto maior a carroceria, mais cara ela fica (podendo variar de vinte a sessenta mil reais, segundo dados obtidos em abril de 2019 com César, proprietário da Carrocerias Malagutti). Outro fator que interfere no formato da carroceria é o caminhão ao qual ela será acoplada — o número de eixos, bem como a distância entre eles interfere nas possibilidades estruturais da carroceria.

Esta primeira etapa, de definições das dimensões da carroceria, é uma atividade de caráter projetivo feita, muitas vezes, com auxílio de um esboço em papel, para facilitar a comunicação com clientes e funcionários que estarão envolvidos na produção da carroceria. As particularidades das dimensões de cada carroceria podem interferir no desenho dos filetes, uma vez que esta variação afeta as dimensões dos vãos da tábua larga que serão ornamentados. Filetes feitos com técnicas que permitem o controle manual, como a carretilha e o pincel, apresentam maior facilidade de adaptação. Filetes feitos com estampo ou serigrafia também podem variar sem que seja necessário produzir uma nova matriz.

A figura 30 mostra exemplos deste tipo de adaptação no desenho do filete. No primeiro par de imagens vemos dois filetes feitos com pincel. Na fotografia da esquerda, o vão da largura da tábua larga é proporcionalmente menor em relação à tábua larga da fotografia da direita. O desenho do filete foi adaptado aos dois formatos em um movimento de esticar e comprimir. O segundo par de fotografias contém dois filetes feitos com carretilha. Neste caso, a diferença entre os vãos da tábua larga é em relação à altura e não ao comprimento, e a solução que o pintor encontrou foi colocar mais detalhes no desenho do filete da esquerda. No terceiro par, o elemento central do filete de forma foi duplicado, e as extremidades deslocadas,

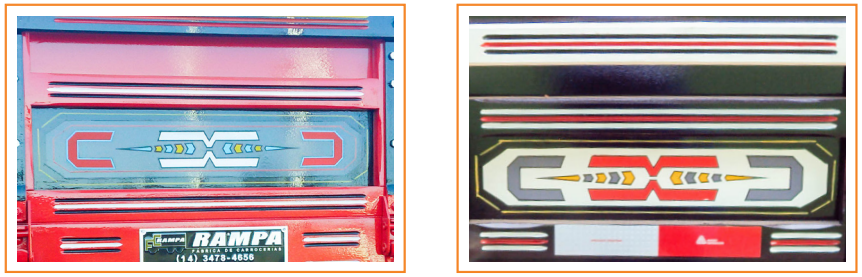
para compensar a diferença de comprimento dos vãos da tábua larga. O último par de fotografias apresenta filetes feitos com serigrafia, pincel e carretilha. A borda do filete se adapta com facilidade a diferentes formatos de vãos, por ser feita com pincel e carretilha, e o centro do filete, feito com serigrafia, pode ter seus elementos mais separados ou mais próximos em função da área da tábua larga.

Pincel



Carretilha

Estencil



Serigrafia

Figura 30: Exemplos de desenhos de filetes adaptados a diferentes formatos de tábuas. Fonte: de cima para baixo, fotografias dos arquivos da Carrocerias Mazuco, Garcia Implementos Rodoviários, Carrocerias II Irmãos e Carrocerias Rampa.

Nas negociações entre fabricante e cliente também são decididas as cores da carroceria e a presença de outros acabamentos como friso, caixa de ferramentas, saias traseiras e laterais. Algumas vezes, os modelos de filete da tábua larga também são decididos neste

momento de negociação. Os filetes e os frisos são ornamentos que não alteram o custo total da carroceria — é como se eles já fizessem parte do produto desde o início de sua concepção. Sobre os filetes, o pintor Guilherme (Carrocerias Jardim) comenta "A parte que a pessoa dá mais valor é o desenho. Porque a carroceria sem desenho não é nada." (Trecho transcrito da entrevista com Guilherme, realizada em 16 de abril de 2019).

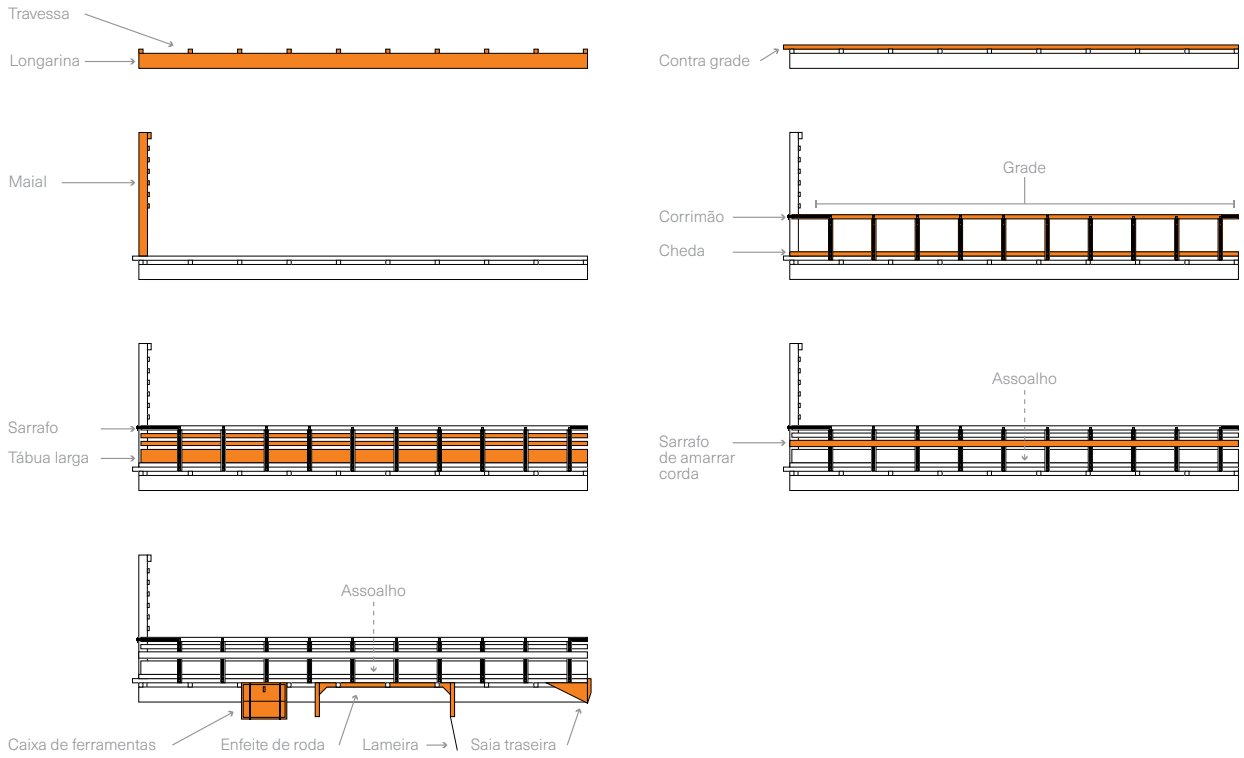
O envolvimento do cliente nas decisões a respeito das cores e filetes, segundo depoimentos de fabricantes, costuma ser bastante variável. Alguns clientes só pedem para que a cor 'combine' com a cabine do caminhão, deixando para o fabricante e o pintor decidirem sobre as cores e filetes. Também foram reportadas situações nas quais o cliente, neste caso, caminhoneiro autônomo, vem com a família inteira para a fábrica, no intuito de decidir em conjunto, cada detalhe da carroceria.

Feita esta primeira etapa de caráter projetual, são separados os materiais necessários para a produção da carroceria (madeira, ferro, parafusos, brocas e outras partes de metal) e começa a fabricação da ferragem e o corte das madeiras. Em fábricas maiores, estes processos são feitos por meio de uma ordem de serviço escrita, nas fábricas menores a organização dos trabalhos é feita oralmente. Durante as etapas iniciais de fabricação as partes de madeira e ferragem são feitas em paralelo. A quantidade de peças de metal que é fabricada dentro da fábrica de carrocerias varia entre as fábricas visitadas. Em geral, os parafusos e brocas são comprados prontos e as dobradiças são produzidas nas fábricas. Algumas partes da carroceria, relacionadas à segurança de trânsito e de transporte, como dispositivos de amarração de carga e para-choque, possuem uma regularização mais rígida com atualizações constantes. Os fabricantes de carroceria relatam ter problemas em acompanhar as novas regulamentações. Fábricas maiores conseguem, com um certo esforço se adaptar e fabricar estas partes também. Já os produtores menores, algumas vezes acabam comprando estas partes de empresas terceirizadas, o que diminui sua margem de lucro.

Separados os materiais, cortadas as tábuas e sarrafos e fabricada a ferragem, é feita a montagem da carroceria. A figura 31 mostra o processo de montagem de uma carroceria, de acordo com o que foi observado nas fábricas visitadas e seguindo a descrição fornecida por Elio, proprietário da Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias:

O processo começa primeiro pelas longarinas, que são as madeiras que acompanham o chassi. Normalmente as maiores madeiras são as longarinas. Depois, em segundo, vem as travessas, em cima das longarinas. Elas que determinam a largura da carroceria. As longarinas determinam o comprimento e as travessas a largura. Depois das travessas vem outras madeiras, que fazem o fechamento lateral, a gente as chama de 'contra grade'. Que vão parafusadas em cima das travessas, na lateral, são as contra grades. Depois vem a montagem do maial, que vai atrás de onde vai ficar a cabine, é o mais alto ali. Ele tem que ser pelo menos uns 5 centímetros mais alto que a cabine, para poder colocar alguma coisa por cima da carroceria e não pegar na cabine, às vezes o cara pega uma peça maior que a carroceria e põe por cima. Depois do maial vem as grades, as da lateral. É montado o de cima, o 'corrimão', e a parte de baixo, esse aqui lá no Sul eles chamam de 'cheda', agora nós aqui no estado de São Paulo chamamos de "pau-de-baixo-da-grade" (risos). Para simplificar a coisa (risos). Depois vem a tábua, e normalmente dois sarrafos. Tábua em baixo, dois sarrafos em cima, fecha a grade. Depois tem um sarrafo na parte externa que se chama 'sarrafo de corda'. Onde amarra a lona e tal. Então essas são as grades, tanto as da lateral como a traseira. Aí depois vem o assoalho, o assoalho vem em cima das travessas. A gente fecha o assoalho. E depois vem as partes externas de acabamento, por cima do caminhão. (Trecho transcrito da entrevista com Elio, realizada em 27 de novembro de 2018)

Figura 31: Etapas do processo de montagem de uma carroceria de madeira.



Em algumas fábricas o assoalho é pregado apenas momentos antes de entregar a carroceria ao cliente, isto porque, sem o assoalho, a carroceria fica mais leve, facilitando a sua locomoção dentro da fábrica. Nestes casos, a pintura é feita antes de pregar o assoalho.

A última etapa do processo de fabricação é instalar a carroceria, que costuma ser levantada por meio de roldanas, na cabine do caminhão. O processo de pintura será discutido em mais detalhes no subtópico seguinte.

3.1.2 PROCESSO DE PINTURA E FILETAGEM

Na pesquisa de campo foram encontrados três tipos de tinta utilizados na pintura de carrocerias: o esmalte sintético; a 'tinta PU' (abreviação para tinta à base de poliuretano, também chamada de tinta automotiva); e a tinta vinílica (utilizada nos filetes feitos com serigrafia). A opinião em relação a estes tipos de tinta é bastante polarizada entre os pintores. Alguns dizem que a tinta PU é mais resistente e dá um melhor acabamento, outros defendem que ela foi feita para pintar carro e não madeira, e, por isso, com o tempo, ela descasca e perde o brilho.

Apesar de mais cara, a tinta PU possibilita uma correspondência exata entre a cor da cabine e a cor da carroceria, pois é a mesma tinta utilizada pelas montadoras de caminhão (figura 32). Outras vantagens da tinta PU são a possibilidade de pintar com tons metálicos, como acontece no sarrafo de amarrar corda e na ferragem da carroceria da figura 33, e o fato de gerar acabamento brilhante, possibilitando a visualização de reflexo espelhado na carroceria (efeito que é motivo de orgulho para os pintores, mas que, infelizmente, não foi possível capturar adequadamente com câmera fotográfica).

Figura 32: O pintor Guilherme mostrando o catálogo de tintas de um fornecedor da Carrocerias Jardim (Santo Antônio do Jardim – SP0. Registro fotográfico feito pelo autor.

Pintores e fabricantes mais velhos, que participaram desta pesquisa, também afirmam que, nos últimos anos, houve uma evolução muito grande nas tintas disponíveis no mercado. Segundo Ademir, pintor e proprietário da fábrica Carrocerias Ibitinga:

Figura 33: Carroceria produzida pela Garcia Implementos Rodoviários
Fonte: Arquivo da Garcia Implementos Rodoviários.

> Na época que eu comecei pintar nem esmalte sintético tinha ainda. Daí a gente pintava com tinta óleo. Isso nem existe mais! Depois veio o esmalte sintético, o sintético automotivo... Até chegar hoje no PU que é o mais resistente, né? Então houve assim, uma mudança muito grande de lá para cá. Na época que eu comecei a pintar nem thinner para dissolver não tinha. Era com gasolina, naquela época, você dissolvia tinta com gasolina! Mas era uma gasolina boa... hoje isso não existe mais. A tinta melhorou bastante, mudou muito! Hoje a fabricação de tinta, ela vem assim... uma cobertura boa, uma secagem boa, um alastramento bom, naquele tempo não tinha nada disso, quando a gente começou. Pintava com pincel, hoje eu pinto tudo no revólver. (Trecho transcrito da entrevista com Ademir, realizada em 13 de junho de 2019)

Os novos materiais para pintura, dão mais resistência à carroceria, protegendo a madeira de desgastes causados pelo sol e pela humidade. Assim, além do caráter estético da ornamentação de carrocerias, existe uma preocupação em aumentar a durabilidade do produto. As novas tecnologias também tornaram o processo de pintura mais demorado. Na época da pintura a óleo, apenas a tinta era aplicada à carroceria. Hoje, antes de começar a pintura as seguintes etapas são realizadas:

1. Lixar a carroceria;
2. Aplicar o primer;
3. Lixar o primer;
4. Aplicar massa corrida em partes irregulares da madeira;
5. Lixar a massa;

Em algumas fábricas visitadas, o pintor de filetes era um profissional autônomo que só vinha para filetar. Porém, na grande maioria dos casos, o pintor era um funcionário registrado, que possuía outras atribuições além de produzir filetes, como pintar e lixar a carroceria. Nas fábricas visitadas, o processo de pintura era sempre o mesmo, havendo diferenças em relação ao tipo de tinta (esmalte sintético ou tinta automotiva) e nas ferramentas utilizadas para o 'recorte' da carroceria e o desenho dos filetes. A figura 34 ilustra o processo de pintura de uma carroceria, após ter-se aplicado o primer e a massa corrida. Na primeira etapa o pintor pinta a carroceria inteira de uma só cor utilizando a pistola de pintura (também chamada pelos pintores de 'revólver'), processo que costuma ser feito com duas ou três demãos de tinta. Para esta etapa o pintor pinta a carroceria da cor que mais estará presente na carroceria, em termos de área de superfície pintada, está cor é chamada pelos pintores de 'cor da carroceria'. Nas etapas 2, 3 e 4 são pintadas as demais cores da carroceria, também utilizando o 'revólver' e fazendo o 'recorte' para proteger as partes da carroceria que já estão pintadas com sua cor final. O recorte é o procedimento que antecede a pintura de cores diferenciadas de uma carroceria, de forma a proteger partes

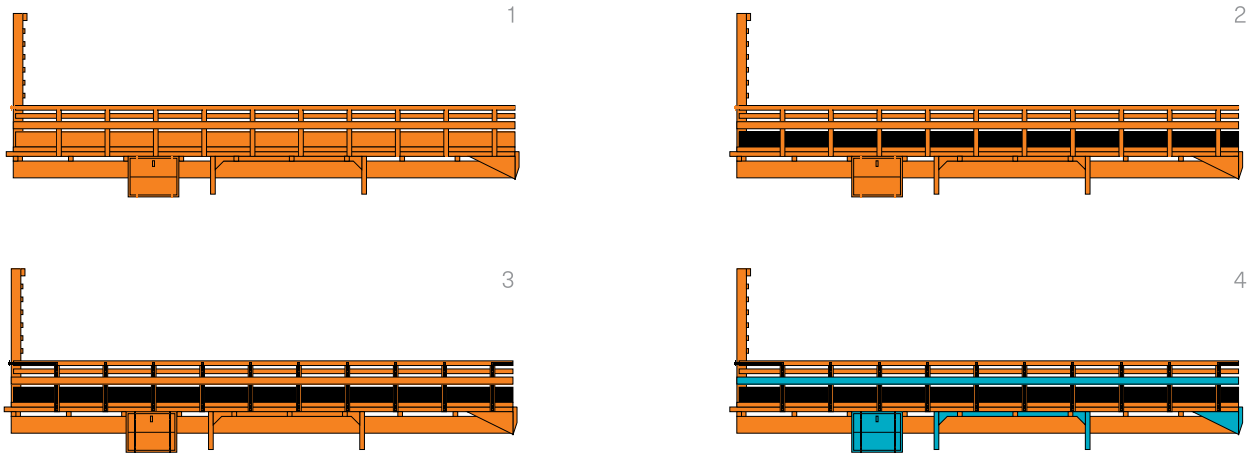


Figura 34: Etapas do processo de pintura de carrocerias de madeira.

da carroceria que já estão pintadas com sua cor final. Em fábricas onde o pintor possui um ou mais assistentes, o recorte é feito com partes móveis de metal, seguradas por um assistente, servindo como barreira protetora (figura 35), em fábricas em que o pintor não possui um assistente o recorte é feito com fita crepe, que também serve como barreira e posteriormente é retirada. No caso da figura 35, o pintor Guilherme não sabia se poderia contar com um assistente, porque este estava empenhado em outras atividades. Guilherme começou colocando a fita crepe na saia traseira da carroceria, mas depois mudou de ideia e chamou um assistente.

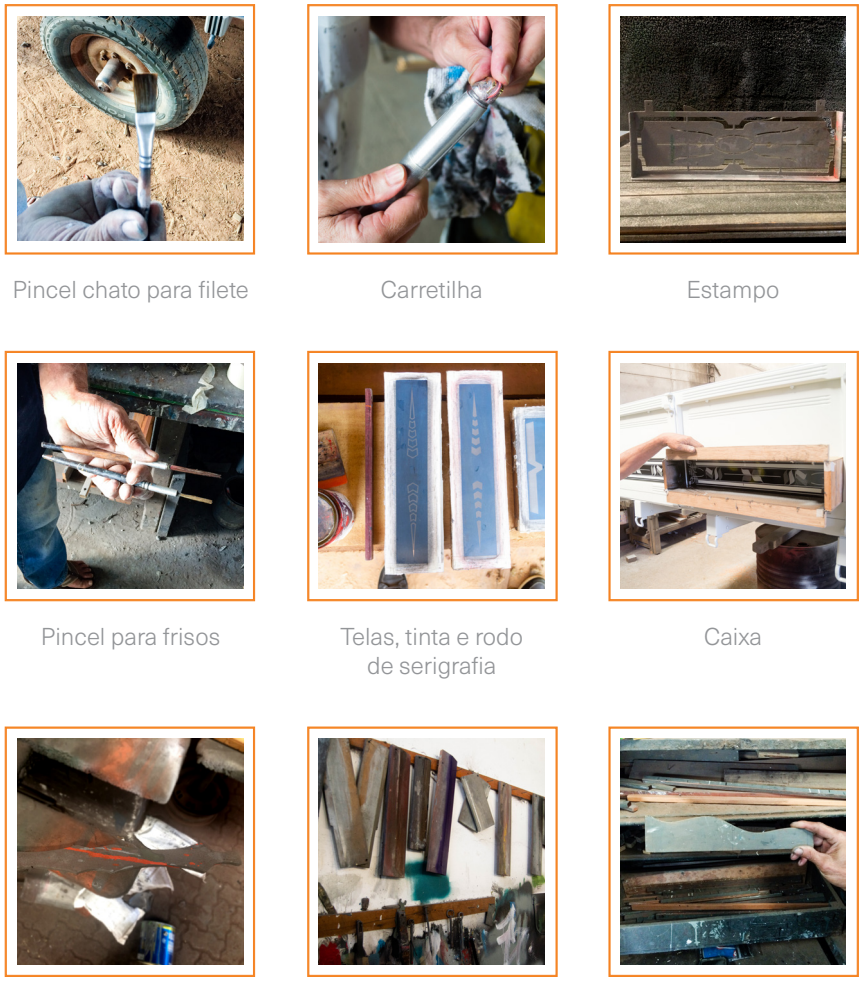
Figura 35: O pintor Guilherme fazendo recorte de ferragem com um assistente.
Fonte: frame de registro videográfico feito pelo autor.

Na Carrocerias Mazuco foi encontrada uma terceira forma de se fazer o recorte, com um instrumento que o pintor Paulinho chama de 'caixa' (figura 36). Na fábrica existe um estoque com tábuas de medidas diversas, que o pintor utiliza para montar uma caixa no tamanho exato da tábua larga, permitindo pintar a tábua com uma cor diferente do restante da carroceria, sem a necessidade de um assistente. Mesmo assim, quando foi feita a visita à Carrocerias Mazuco, Paulinho tinha outros dois assistentes, que faziam outras partes do processo de pintura, como pintar as ferragens, a base da carroceria e os frisos.

O tempo despendido no processo de pintura, para uma carroceria carga seca de porte mediano, costuma ser de dois dias. A pintura dos filetes ocupa uma parte pequena neste processo, levando de quarenta minutos (para filetes feitos com forma, serigrafia ou carretilha) ou duas horas (para filetes feitos com pincel). Segundo proprietários de fábricas que possuem um pintor que fileta com pincel, dentro de todo o processo de fabricação de uma carroceria, a economia de tempo que poderia ser ganha fazendo o processo com forma não é significativa. Sendo assim, eles preferem que os filetes sejam feitos com o pincel por acharem mais bonito e acreditarem

que seus clientes valorizam este tipo de trabalho. Principalmente nestes casos, a ornamentação de carrocerias também se manifesta como um 'capricho' para os pintores e fabricantes. É um cuidado que estas pessoas têm com o produto que está sendo fabricado, compartilhando valores de seus clientes caminhoneiros, que também, por capricho, gostam de uma carroceria 'arrumada'.

Figura 36: Ferramentas utilizadas para a ornamentação de carrocerias.
Fonte: registros fotográficos feitos pelo autor.



Além das ferramentas já mencionadas, existem outras ferramentas que podem auxiliar no trabalho do pintor. A figura 36 apresenta registros fotográficos de ferramentas utilizadas nas fábricas visitadas. A 'carretilha', já discutida por Queiroga & Farias (2019), — também chamada de caneta de filetar, filetadeira, maquininha ou caneta — é uma ferramenta que produz filetes com linhas finas e de espessura uniforme. Esta ferramenta foi patenteada em 1933, pelo americano Samuel Beno Beugler (figura 37) que a chamou de *striper*. Segundo o site da companhia criada por Beugler, a *Beugler Stripers*, a ferramenta foi criada com o objetivo de pintar linhas finas e precisas em automóveis, sem pingar e com fácil manuseio (BEUGLER STRIPERS, 2019). Apesar da aparente complexidade da carretilha, a ferramenta faz uso de uma mecânica similar a uma caneta esferográfica: a rotação do cilindro transfere a tinta do interior da carretilha para a superfície que será pintada (QUEIROGA; FARIAS, 2019, p. 144).

Existem, essencialmente, dois tipos de pinceis utilizados na pintura de carrocerias, um para o preenchimento dos frisos e outro para a pintura dos filetes. O pincel utilizado para o preenchimento dos frisos costuma ser fino, de ponta redonda e com uma cerda comprida, que permite que ele carregue uma boa quantidade de tinta. Já o pincel utilizado para pintar os filetes possui a ponta quadrada, o que facilita o traçado com variação de espessura, e uma cerda com um comprimento menor do que a do pincel utilizado para os frisos. Existem pintores, como Ademir (Carrocerias Ibitinga), que utilizam mais de um pincel para pintar os filetes. Estes pinceis variam em tamanho, mas são todos de ponta quadrada.

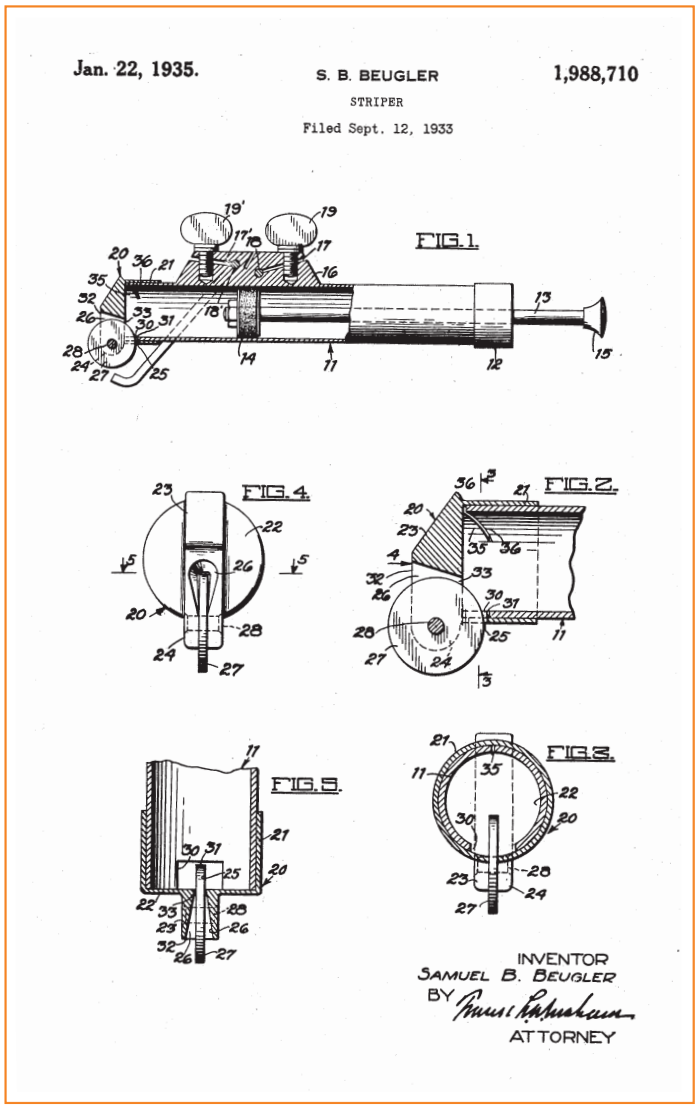


Figura 37: Patente do *striper*.
Fonte: U.S. Patent No. 1,988,710

O estampo é outra ferramenta utilizada para produzir filetes, e funciona como um estêncil. Elas possuem dobras nas extremidades para evitar que a tinta pinte também a grade da carroceria. Um desenho de filete costuma utilizar de duas a três formas sobrepostas. As formas eram tradicionalmente feitas manualmente com serra tico-tico. Atualmente os fabricantes as compram prontas, ou então encomendam um desenho específico para ser cortado a laser. Os fabricantes que utilizam formas preferem esta técnica pela sua facilidade de execução, o que reduz poder de barganha do pintor, uma vez que outro profissional, com um pouco de treinamento, poderia produzir os filetes necessário. Pintores que trabalhavam com carretilha ou pincel, principalmente antes da crise da fabricação de carrocerias no Brasil, ganhavam bons salários por conta de sua especialização. Alguns deles, conseguiram juntar capital para criar sua própria fábrica, como é o caso da Carrocerias Jardim, fundada por Sebastião, que antes filetava na Carrocerias Andradas, junto com seu sócio Marcelo. Com a redução das vendas de carrocerias, a relação entre proprietário e pintor se complicou um pouco e as formas começaram a se tornar uma alternativa para diminuir a exigência de conhecimento para a produção de filetes. Assim, a existência da forma enquanto técnica de filetar está mais associada a uma disputa de poder entre proprietário e pintor, bem como facilidade em encontrar mão de obra, do que uma necessidade de acelerar o processo produtivo.

Tanto para produzir as formas, como para fazer as telas de serigrafia os fabricantes costumam contratar algum profissional terceirizado que tenha conhecimento de softwares de edição de imagem (como

Adobe Illustrator, *Corel Draw* ou *AutoCAD*) para finalizar esboços de desenhos feitos pelos próprios fabricantes e produzir as telas ou as formas. Em geral, os proprietários de uma fábrica de carrocerias já trabalharam como pintores ou marceneiros, e possuem conhecimentos de desenho.

César, proprietário da Carrocerias Malagutti, começou a trabalhar como pintor de carrocerias aos doze anos quando a fábrica era de seu pai. Ao completar 18 anos saiu da empresa do pai e foi ser caminhoneiro. Depois de um tempo, César se casou, teve filhos, e, para ficar mais perto de casa, assumiu a empresa do pai. Esta mesma narrativa se repete na história de outros fabricantes de carroceria. Os filetes de forma das carrocerias Malagutti foram desenhados por César (figura 38). Um dos modelos foi feito com o intuito de atrair clientes que gostam do filete 'estilo sul' (modelo de filete criado na região sul do Brasil e copiado em muitas fábricas de outras regiões do país) e o outro foi feito para se diferenciar dos demais fabricantes. Segundo César, este último se assemelha a um filete que ele fazia com pincel quando era empregado de seu pai (infelizmente no arquivo da empresa não havia fotos destes filetes feitos com pincel). Uma característica interessante dos dois filetes de forma da Carrocerias Malagutti é a presença nas iniciais da fábrica (C e M), o que sugere um interesse, por parte de César, de identificar as carrocerias produzidas por sua fábrica por meio dos filetes.

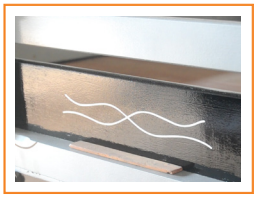
Filete estilo sul

Filete diferenciado da Carrocerias Malagutti

Figura 38: Filetes feitos com forma na Carrocerias Malagutti.

As réguas de madeira são utilizadas, principalmente, junto com a carretilha. Nas fabricas de carroceria, os pintores guardam restos de ripas de tamanhos diversos que são utilizados como réguas para traçar as bordas do filete e os eixos de simetria. A régua curva de madeira foi encontrada somente em duas das fábricas visitadas, a Carrocerias Jardim e Carrocerias II Irmãos (ambas em Santo Antônio do Jardim). É provável que fabricas de carroceria do município de Andradas (cidade mineira localizada a 13km de Santo Antônio do Jardim) também utilizem a régua curva, porque Samuel, um dos proprietários da Carrocerias Jardim, diz que trouxe a ferramenta de lá, onde trabalhou como pintor no início de sua carreira. Esta ferramenta é utilizada para fazer os traços curvos do centro do filete, conforme pode ser observado na figura 39.

Figura 39: Guilherme utilizando a régua curva. Fonte: frames de registro videográfico feito pelo autor.



Com um uso similar à régua curva de madeira, o molde de madeira é utilizado para fazer os dois filetes mostrados na figura 40. Para fazer o filete da esquerda, o pintor coloca o molde no centro da tábua larga e traça com um lápis curvas em volta do molde. Depois, com o pincel, ele desenha a borda do filete paralela aos traços feitos com lápis, adaptando as dimensões em função do tamanho da tábua. No filete da direita, a carretilha foi usada para traçar algumas das curvas do molde, depois foram traçadas outras linhas paralelas, em direção ao centro da tábua larga.

Figura 40: Molde de madeira e filetes produzidos com o auxílio desta ferramenta.
Fonte: registro fotográfico feito pelo autor (duas primeiras fotografias) e arquivo da Garcia Implementos Rodoviários.

Outra ferramenta importante, da qual não foi feito registro fotográfico, é a pistola de pintura, também chamada, pelos pintores, de 'revólver'. Esta ferramenta é utilizada para pintar a madeira e a ferragem da carroceria de maneira uniforme, para fazer o efeito chamado de 'sombreado' (figura 41), e para fazer filetes com forma. Pintores que fazem filetes com carretilha ou pincel, apesar de utilizarem o revólver para pintar o fundo da carroceria, classificam como inferiores os filetes feitos com forma, chamando-os também de 'filetes feitos com revólver'. Está expressão apareceu no discurso de vários pintores, sempre em um tom pejorativos, desaprovando a falta de capricho daqueles que não filetam com carretilha ou pincel.

Figura 41: Exemplos de sombreado.
Fonte: as duas primeiras fotos vieram do arquivo da Carrocerias União e a última do arquivo da Garcia Implementos Rodoviários.

Os filetes, feitos com pincel ou carretilha na tábua larga, são pintados em um movimento de enquadramento, preenchimento e vinculação. Estes são procedimentos comuns à ornamentação em geral, conforme discutido no **capítulo 1** (JONES, 1868; GENOVESE, 2007; GOMBRICH, 2012[1979]). Nestes procedimentos, a estrutura da carroceria tem um papel significativo na produção dos filetes, uma vez que ela delimita os espaços que serão ornamentados sendo o primeiro enquadramento. A figura 42 mostra as etapas de produção de dois filetes (com base nos depoimentos dos pintores). O filete da esquerda é feito por Biriba com carretilha e o da direita é feito por Paulinho com pincel e carretilha. Em ambos filetes, é possível identificar processos de enquadramento, preenchimento e vinculação.

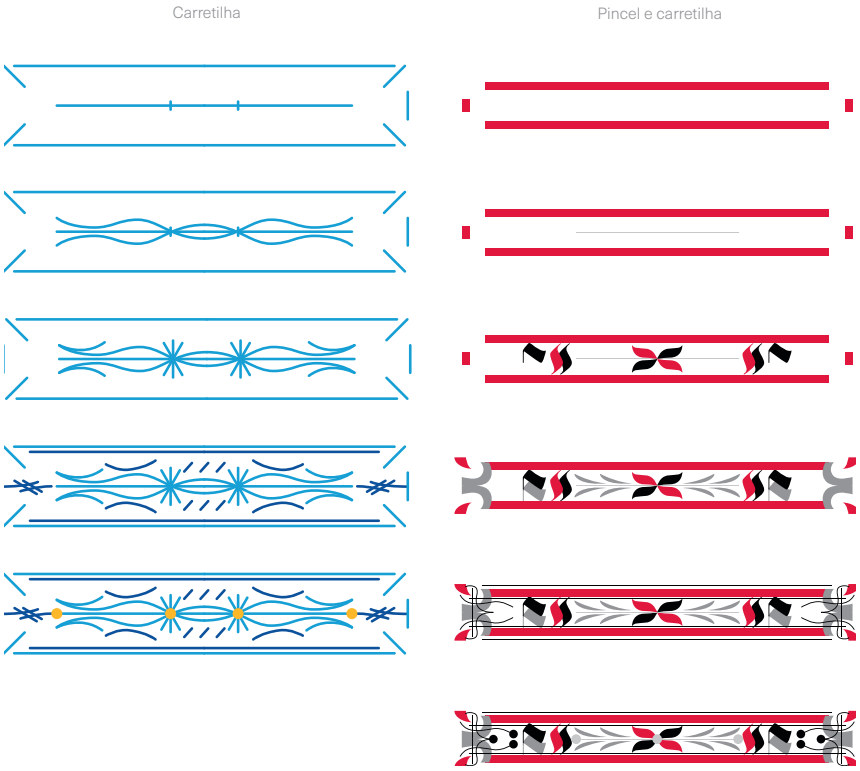


Figura 42: Etapas da produção de dois filetes, um feito com carretilha e o outro feito com carretilha e pincel.

Devido ao tempo gasto para esvaziar, lavar e encher a carretilha, Biriba faz todos os traços de uma cor para depois mudar a cor que está utilizando. Assim, o pintor vai circulando a carroceria, ornamentando-a por inteiro, de maneira que o tempo para circular a carroceria é suficiente para que a tinta seque um pouco e seja possível dar continuidade ao ornamento. A produção de filetes circulando a carroceria é um procedimento comum aos outros pintores entrevistados, que filetam com carretilha ou qualquer uma das ferramentas.

Os primeiros traços que Biriba faz delimitam o enquadramento do filete, seguindo paralelamente a estrutura da carroceria (com exceção dos quatros traços diagonais no canto do filete). O pintor também faz duas marcações verticais no traço do centro do filete, que lhe ajudaram a traçar as curvas do filete. A segunda etapa é um primeiro preenchimento do filete, onde são traçadas as curvas maiores do filete, segundo depoimento de Biriba e de outros pintores que fazem desenhos parecidos, esta é a parte mais difícil de ser feita. Estas curvas são feitas em dois movimentos contínuos, atravessando a linha central do filete nos pontos sinalizados com pequenos traços verticais (mesmo que Biriba não utilize a régua curva de madeira, a figura 39 pode ajudar a compreender estes movimentos). Depois são feitos outros traços, ainda na mesma cor, para complementar o preenchimento do filete. Com uma segunda cor, Biriba, termina de preencher alguns espaços vazios e vincula alguns elementos do filete. Por último, utilizando o seu dedo polegar, o pintor faz os pontos, que também seriam um elemento de vinculação.

O filete de Paulinho (figura 42), inicialmente, era feito exclusivamente com o pincel. Ao longo de sua carreira o pintor passou a utilizar

novas ferramentas e procedimentos, no intuito de aprimorar a uniformidade do filete no conjunto da carroceria e facilitar seu trabalho. Voltando ao processo de pintura da carroceria, mostrado na figura 34, quando Paulinho vai pintar este filete em questão, antes de pintar a tábua larga ele protege com fita crepe o local onde vai ser a borda do filete (os traços grossos vermelhos da figura 42). Desta forma, a borda do filete fica com a 'cor da carroceria', se diferenciado da cor da tábua larga. A segunda etapa do filete de Paulinho é fazer com a carretilha uma linha reta horizontal no centro do filete, indicando o eixo de simetria do filete, e auxiliando nas etapas seguintes. Da mesma forma de Biriba, nas etapas iniciais Paulinho faz o enquadramento do filete. Nas etapas 3 e 4 é feito, com pincel, os elementos de preenchimento do filete, sempre circulando a carroceria para que de o tempo da tinta estar minimamente seca. Na etapa 5 é feito com a carretilha os traços finos pretos, que reforçam o enquadramento do filete (linhas retas horizontais maiores) ou são elementos de vinculação (curvas menores nas laterais do filete). Por último, da mesma fora de Biriba, são feitos os pontos com o dedo polegar do pintor.

A figura 42 mostra como apesar de visualmente diferentes, os filetes de Paulinho e Biriba possuem elementos e estruturas semelhantes. Algumas destas semelhanças aparecem não só no trabalho destes dois pintores, mas no conjunto dos filetes de todos os pintores estudados. Estás características visuais comuns serão discutidas no tópico seguinte.

3.2 CARACTERÍSTICAS VISUAIS DOS FILETES

Neste tópico os filetes de carroceria serão discutidos em relação à agência de suas formas, organização espacial e cor. Como discutido anteriormente, para Gell, as formas de um ornamento interagem entre si, em uma relação de causa e efeito (GELL, 2018[1998], p. 127–132). Assim, as partes de um filete podem ser consideradas agentes do filete como um todo. De maneira similar a Gell, Guilford descreve o processo de ornamentação como uma sucessão de implicações — uma operação cognitiva, na qual formas já existentes sugerem novas formas à pessoa que está executando a ornamentação, também criando relações de causa e efeito (GUILFORD, 1971, p. 159). As características visuais dos filetes foram divididas em três partes e serão discutidas na seguinte ordem: (1) **forma**, (2) **organização espacial**, (3) **cor**.

3.2.1 FORMA

Nos 347 desenhos diferentes de filetes identificados nesta pesquisa, foi verificada a recorrência de certas formas e estruturas, organizadas na tabela 5. As diferentes linhas representam diferentes

ferramentas utilizadas (dedo, pincel, carretilha, forma ou serigrafia) e as formas utilizadas são generalizações das formas encontradas em campo. Na última linha de cada coluna está descrito o princípio comum às formas produzidas com diferentes ferramentas e o número total de modelos de filetes onde formas com estes princípios foram identificadas.

Ferramentas	**Formas Recorrentes**						
Dedo							
Pincel							
Carretilha							
Forma							
Serigrafia							
Princípio comum	Curva ondulada 192	Ponto 135	Progressão linear 110	Elemento radial 129	Preenchimento em grade 116	Agrupamento de curvas e retas 44	Linhas marcando eixos de simetria ou seguindo a estrutura da carroceria 228

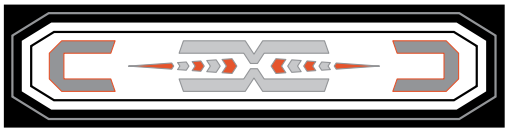
Tabela 5: Formas recorrentes nos diferentes filetes encontrados em campo.

Esta classificação das formas em função das ferramentas foi proposta em função das diferentes vantagens e limitações de cada uma para produzir certos tipos de formas. Todavia, apesar das ferramentas produzirem formas diferentes, em um mesmo filete é comum o pintor utilizar diferentes ferramentas. A Figura 43 mostra um exemplo de filete produzido com o uso de múltiplas ferramentas. No caso deste filete, como a largura das tábuas da carroceria costuma variar, a borda do ornamento é feita com o pincel (seguindo uma marcação prévia a lápis), permitindo ao pintor adaptar o ornamento ao formato da estrutura da carroceria. A carretilha é utilizada para produzir linhas contínuas, retas e de espessura uniforme. A serigrafia é utilizada para reproduzir os elementos mais complexos do filete.

Em diferentes partes da estrutura da carroceria, foram encontrados diferentes níveis de complexidade de filetes, conforme mostra a figura 44. O miolo da tábua larga, provavelmente por ser um dos espaços com uma maior área disponível para ornamentação (em relação às demais partes da carroceria), é onde costumam aparecer os filetes mais complexos. Os filetes de miolo de tábua larga costumam ter vários dos elementos recorrentes mostrados na tabela 5 e os filetes das demais partes da carroceria possuem pelo menos um dos elementos recorrentes (com algumas exceções).

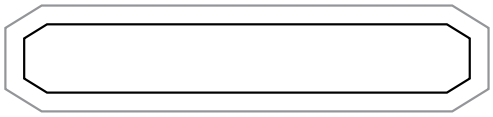
Carroceria fabricada pela Carrocerias Rampa

Filete completo



Parte feita com pincel

Parte feita com carretilha



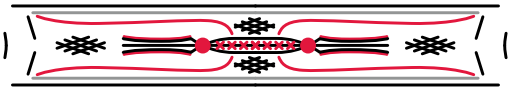
Parte feita com serigrafia

Figura 43 (acima):
Filete produzido na fábrica Carrocerias Rampa, com o uso de diferentes ferramentas.
Fonte: Registro fotográfico e desenhos feitos pelo autor.

Figura 44 (abaixo):
Carroceria fabricada pela Carrocerias União, com seus filetes vetorizadas e organizados em função da sua posição na estrutura da carroceria.
Fonte: Fotografia do arquivo da Carrocerias União, desenhos elaborados pelo autor.

Carroceria fabricada pela Carrocerias União

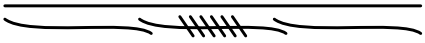
Filete do miolo da tábua larga

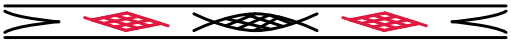


Filete do canto da tábua larga

Filete da cheda e do sarrafo superior

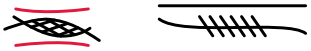
Filetes do miolo dos sarrafos





Filetes da saia traseira

Filetes do canto dos sarrafos



Filete das travessas

Filete das longarinas

A curva ondulada é um elemento recorrente nos filetes que permite criar diferentes composições, quando duplicado e deslocado no plano a ser ornamentado. A figura 46 mostra algumas das composições encontradas com a curve ondulada, organizadas em função dos quatro movimentos da figura no plano, propostos por Gell (2018[1998], p. 131). Alguns dos exemplos mostrados na figura poderiam estar em mais de uma categoria. Segundo Gell, é na ambiguidade e na multiplicidade de relações que se encontra a riqueza de um ornamento.

> A expressiva complexidade, a involução e a sugestão simultânea de um grande número de relações de formas entre motivos são características da arte decorativa em geral. Não se pode compreender a arte decorativa por meio da generalização de exemplos simples, de fácil interpretação, pois o *télos* da arte decorativa reside na direção oposta, voltada ao complexo, ao ambíguo e ao abundante. (GELL, 2018[1998], p. 130)

A reflexão translada da curva ondulada (figura 46) é um arranjo recorrente nos filetes que alguns pintores chamam de 'borboleta' ou 'flor'. Estes pintores que se referiam ao arranjo por algum tipo de nome, também o consideravam uma característica elementar dos filetes. Segundo o pintor Evanildo: "Então, isso é chamado na pintura de 'borboleta'. Em quase todas as carrocerias, a gente costuma deixar essa borboleta. Para não sair do padrão." (Trecho transcrito da entrevista com o pintor Evanildo, realizada em 27 de novembro de 2018).

A posição da 'borboleta' dentro da composição do filete costuma ser centralizada. Nestes casos, o arranjo também é uma forma de organização radial, na qual outros elementos do filete também são 'atraídos' pelo seu centro. Em outros casos, quando a borboleta está próxima, mas não está no centro do filete, suas curvas convergem em uma organização radial (figura 45).

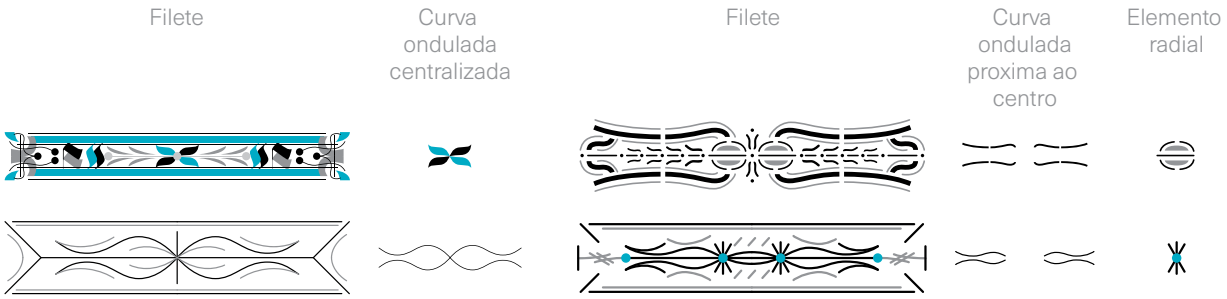
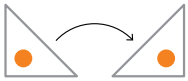


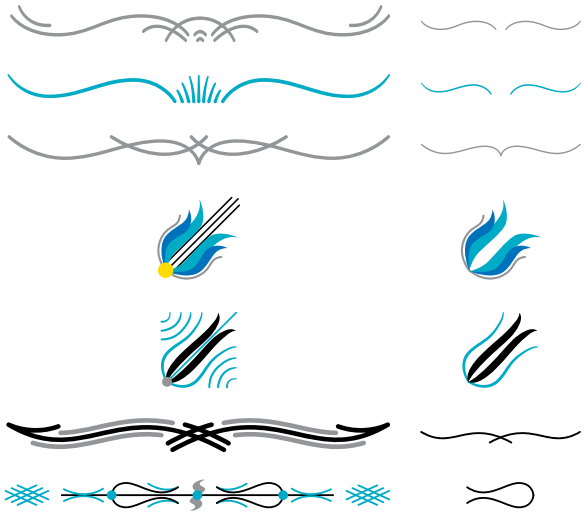
Figura 45: Diferentes posições da curva ondulada em um filete.

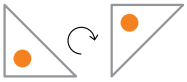
Para Gombrich, a linha ondulada, como é o caso da curva ondulada dos filetes, é uma forma que chama atenção ao olhar, por conter saliências espelhadas ao longo do que o autor chama de "eixo de deslizamento" (GOMBRICH, 2012[1979], p. 137). O olhar do espectador tende a seguir a curva ondulada, que sugere a sensação de movimento. A curva ondulada dos filetes, pode apresentar uma junção tangencial entre curvas de direções opostas. Este tipo de mudança de direção guia o olhar em um movimento suave e envolvente, algo que, para Jones (1868, p. 5–6), é uma das características responsáveis pela beleza e harmonia de um ornamento.



Reflexão

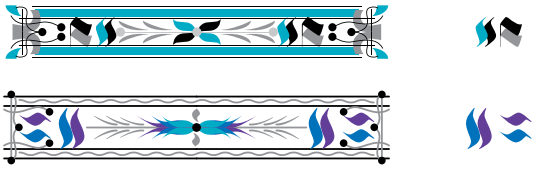
Filete | Curva ondulada

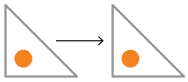




Rotação

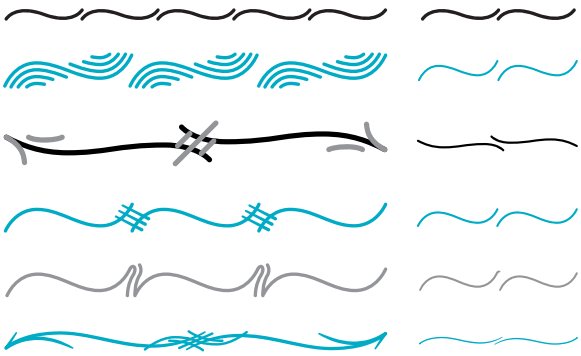
Filete | Curva ondulada

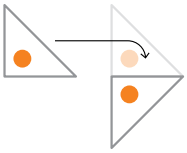




Translação

Filete | Curva ondulada





Reflexão translada

Filete | Curva ondulada

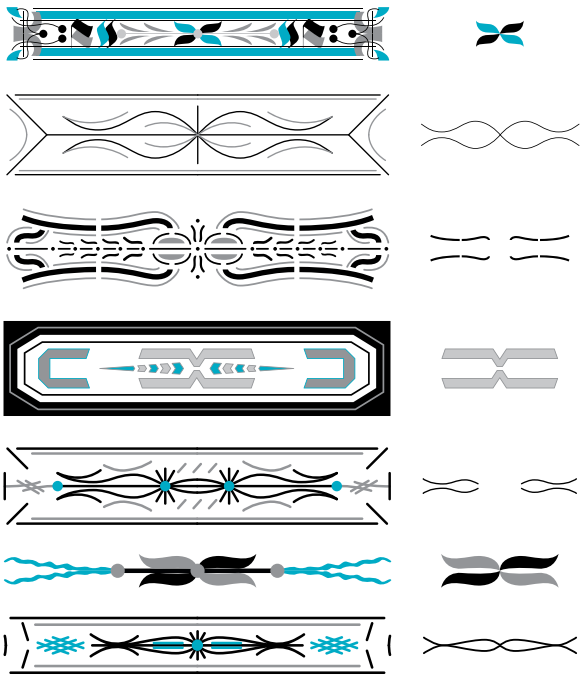
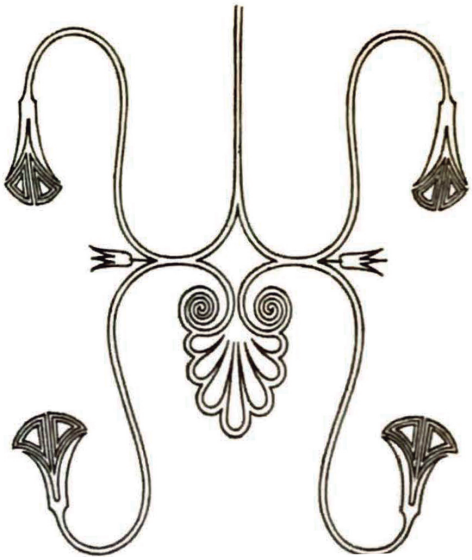


Figura 46: Diferentes composições feitas com a curva ondulada, a partir de movimentos de reflexão, rotação, translação e reflexão translada.

A curva ondulada não é um elemento exclusivo dos filetes, mas sim uma forma recorrente em diversos ornamentos produzidos ao longo da história. No livro que Gombrich considera como "o melhor livro já escrito sobre a história da ornamentação." (GOMBRICH, 2012 [1979], p. 182), o historiador de arte austríaco Alois Riegl (RIEGL, 1980[1893]) investiga ornamentos de diversas culturas que possuíam linhas onduladas. A figura 47 mostra alguns dos ornamentos analisados pelo autor.

Figura 47: Exemplos de ornamentos com curvas onduladas.
Fonte: Riegl (1980[1893]).



Ornamento de asa de ânfora, Grécia Antiga
(RIEGL, 1980[1893],p.131)

Borda de estuque em uma mesquita no Cairo
(RIEGL, 1980[1893],p.196)

Ramo de hera, ornamento micênico
(RIEGL, 1980[1893],p.83)

Segundo Riegl, os micênicos foram os primeiros na história a utilizar a linha ondulada, integrada com motivos vegetais, de forma leve e dinâmica (RIEGL, 1980[1893], p. 77–89). O ramo de hera ondulado foi um dos motivos mais comuns da arte helênica e se mantiveram nos estilos posteriores se mantendo presentes até a época de Riegl[14] (RIEGL, 1980[1893], p. 82). A obra de Riegl investiga a história de diversos desenhos de ornamento, mostrando como é complexa e longa a investigação acerca da origem de um ornamento, de maneira que a afirmação de Lemos (LEMOS, 1980, p. 25) de que os filetes teriam sua origem nas carroças e nos barcos portugueses, parece uma solução muito simplista para o problema.

14 Apesar de não ter sido feita a verificação histórica da continuidade das formas discutidas por Riegl, depois do fim do século XIX, é provável que as folhas de hera onduladas também estejam presentes em ornamentos posteriores à morte do autor.

Figura 48: Gradil de ferro ornamentado.
Fonte: registro fotográfico feito pelo autor.

Uma investigação sobre as origens dos filetes exigiria uma investigação sistemática de ornamentos presentes na cultura visual brasileira, bem como suas respectivas origens e influências, e esta é uma tarefa que, infelizmente, não cabe ao escopo deste mestrado. Contudo, cabe uma observação sobre uma outra possível referência que Lemos (1980) sugere em seu livro, que são os gradis de ferro ornamentados (figura 48). Este tipo de artefato é bastante recorrente na cultura

visual brasileira, e é possível que tenha influenciado o desenho de alguns filetes.

A curva ondulada, nos exemplos apresentados em estudos sobre a história da ornamentação (JONES, 1868; LEMOS, 1980; RIEGL, 1980 [1893]; TRILLING, 2001; GOMBRICH, 2012[1979]), apresenta sempre algum elemento em sua terminação, frequentemente uma espiral (figura 48) ou um motivo vegetal (figura 47). Nos filetes identificados, as terminações das curvas onduladas se diferenciam do que é mais frequente na história da ornamentação. A figura 49 apresenta exemplos de filetes com curvas onduladas, organizados em função das cinco diferentes terminações encontradas (como a curva possui duas extremidades, uma mesma curva pode aparecer em até duas categorias).

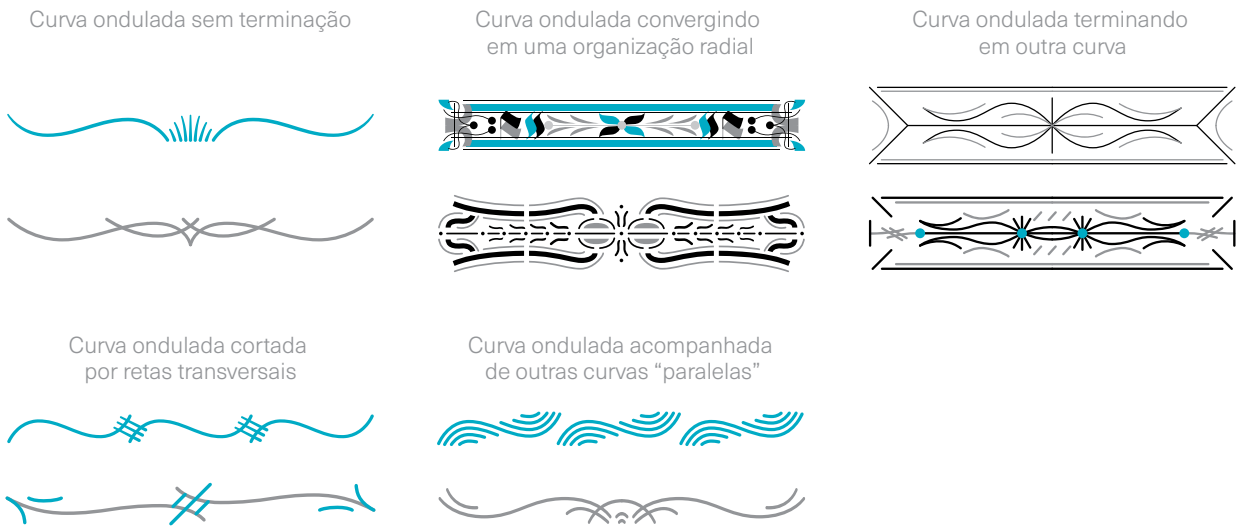


Figura 49: Diferentes terminações de curvas onduladas.

A primeira categoria identificada é a ausência de terminações. Em relação à localização de uma curva ondulada dentro da composição de um filete, a extremidade da curva sem terminação, em geral, é a mais afastada do centro do filete. A segunda categoria, presente em grande parte dos filetes de tábua larga, acontece quando duas ou quatro curvas onduladas convergem em uma forma ou organização radial (podendo esta ser um ponto ou um conjunto de formas). Nos filetes feitos com carretilha também é bastante frequente que a extremidade da curva ondulada, mais afastada do centro do filete, termine em outra curva que indique um movimento em direção contrária ao da curva ondulada. Em uma quarta categoria de terminação, a curva ondulada é cortada por duas ou três retas transversais. Este tipo de terminação é frequente em filetes mais simples, em geral aqueles presentes nos sarrafos e outras partes menores de uma carroceria de madeira. Na última categoria de terminação encontrada, a curva ondulada é acompanhada por uma ou mais curvas 'paralelas'. Em filetes feitos com forma ou pincel, estas curvas 'paralelas' são, frequentemente, mais finas do que a curva ondulada, e, em filetes feitos com carretilha, as curvas paralelas possuem a mesma espessura da curva ondulada.

15 Em filetes feitos com forma, o ponto também é feito com forma.

Voltando à tabela 5, outra forma recorrente nos filetes é o ponto, que seria uma pequena circunferência. O ponto, geralmente, é feito com dedo polegar do pintor[15]. Em uma das etapas finais da produção de um filete, o pintor passa seu dedo na tampa da lata de tinta e pinta pontos sobrepostos aos traços e formas anteriormente produzidos com pincel ou carretilha. A figura 50 mostra exemplos de pontos em filetes feitos com o uso de diferentes ferramentas. No caso da serigrafia, nos filetes produzidos no estado de São Paulo não foram encontrados pontos. Durante a coleta de dados, porém, foi fotografada uma carroceria com filetes feitos com serigrafia que possuía pontos. Esta carroceria foi fabricada no Paraná, pela fábrica Carricla (Rio Claro – PR), e este filete serviu de inspiração para a criação dos filetes das Carrocerias Parapuã e Carrocerias Rampa.

Figura 50: Exemplos de pontos em filetes feitos com diferentes ferramentas.
Fonte: da esquerda para direita, fotografias dos arquivos das fábricas: Carrocerias São José, Carrocerias União, Carrocerias Mazuco e registro fotográfico feito pelo autor.

Pincel

Carretilha

Estampo

Serigrafia

O ponto possui uma função estética e prática na produção de filetes. Em filetes feitos com forma, muitas vezes, os pontos são utilizados como gabaritos, para orientar a sobreposição de formas. A figura 51 é uma fotografia de duas formas que são usadas sobrepostas para produzir filetes feitos nos sarrafos de uma carroceria. Na forma de baixo existem vários pontos, e na de cima apenas dois, que são utilizados como uma espécie de registro.

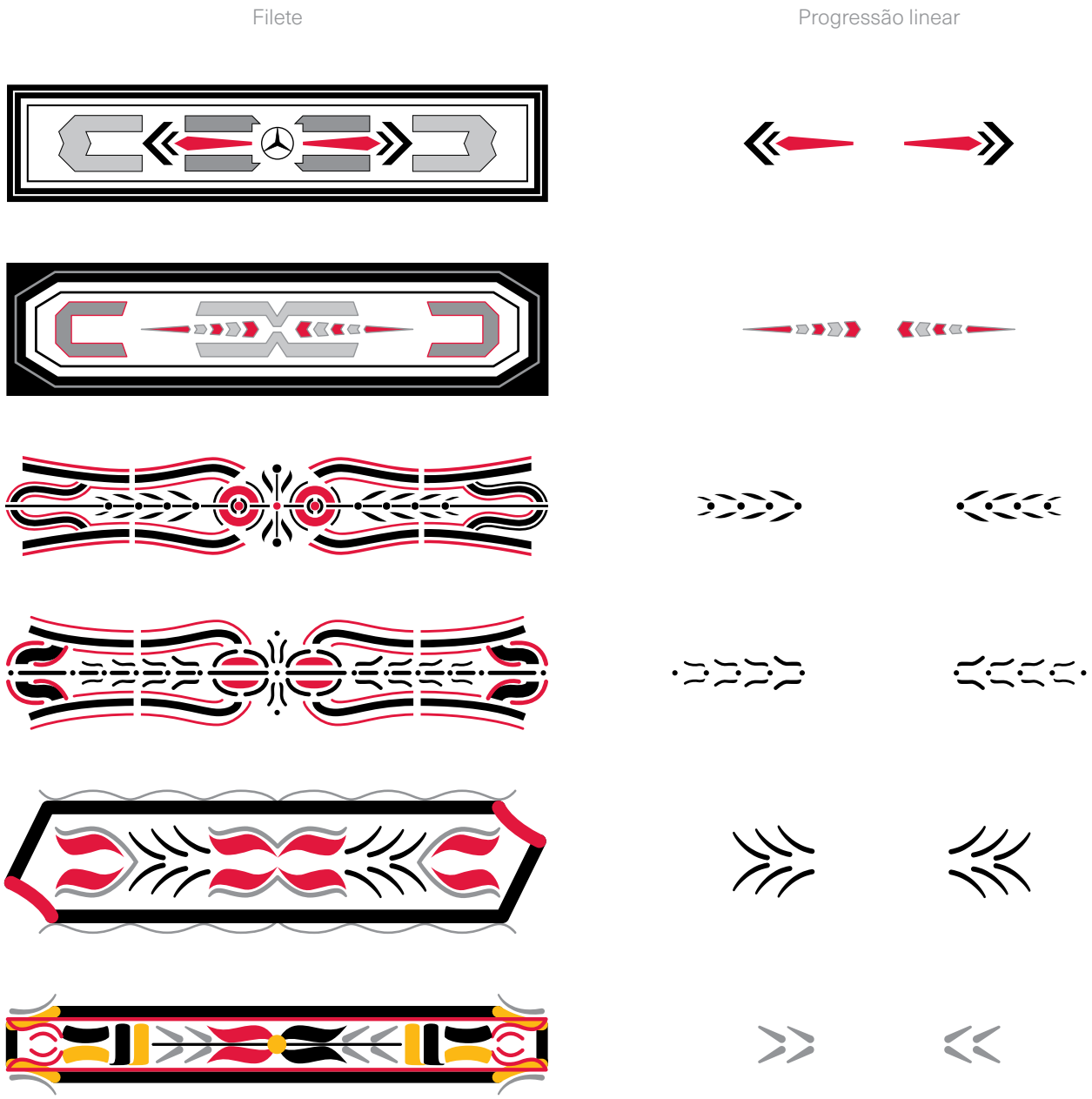
figura 51: Formas utilizadas pela Carrocerias Pirâmide.
Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

Em filetes produzidos com pincel ou carretilha, o ponto também pode ter um aspecto prático, sendo utilizado para esconder marcações ou imperfeições nos filetes. Voltando à, muitas curvas onduladas convergem em pontos e, para produzir os filetes de maneira mais rápida, nem sempre a convergência destas curvas é

precisa — nestes casos, o ponto serve para sobrepor e esconder esta imprecisão. Também é recorrente que o pintor que produz filetes com pincel ou carretilha faça algumas marcações ao longo do eixo de simetria horizontal, para auxiliar na construção da simetria do filete. Estás marcações também são sobrepostas com pontos, escondendo do destinatário registros de como o artefato foi produzido.

Na região intermediária entre o centro e as extremidades de um filete é comum a presença de progressões lineares, que são um conjunto de formas simples que se deslocam em um movimento de translação linear, se aproximando ou distanciando do centro do filete, frequentemente com uma progressão crescente ou decrescente de escala. Alguns exemplos deste tipo de elemento podem ser observados na figura 52.

Figura 52: Exemplos de progressões lineares.



Os efeitos estéticos, provocados por uma progressão linear, podem ser explicados com o auxílio da teoria de Gombrich a respeito da percepção de um ornamento (2012[1979], p. 120–137). O autor compara o olho humano a uma máquina fictícia, chamado 'detector de interrupções'. Ao se deparar com um conjunto ordenado de formas, o detector de interrupções busca por interrupções na ordem do conjunto. Com o objetivo de otimizar seu trabalho, o detector dispensa informações redundantes e já identificadas como ininterruptas. Assim, o olhar humano ao se deparar com a sequência **XXXXXXO,** não vai observar meticulosamente cada letra **X,** e será guiado rapidamente para a letra **O**. Voltando às progressões lineares dos filetes, por serem um conjunto redundante de elementos alinhados, o olhar humano não observaria cuidadosamente cada elemento que forma a progressão linear e seria guiado rapidamente para o centro do filete, informação menos redundante na composição. Além disto, os elementos da progressão linear, muitas vezes, se parecem com uma sequência de setas que apontam para o centro do filete, contribuindo ainda mais para o direcionamento do foco para o centro do ornamento.

Outra maneira de guiar o olhar humano para o centro de um ornamento é dispor simetricamente os elementos que o compõem. A grande maioria dos filetes possui algum tipo de simetria (figura 53), em geral seguindo eixos verticais e horizontais e, ocasionalmente, diagonais (em geral os filetes que apresentam simetria diagonal são os localizados nas extremidades da tábua larga). Voltando ao detector de interrupções, segundo Gombrich, a simetria provocaria um efeito perceptivo específico. Ao se deparar com um ornamento simétrico, o detector de interrupções cambiaria entre os dois hemisférios do ornamento, no intuito de verificar se a informação é de fato redundante. Em seguida ele seria guiado para o eixo central, por esta ser a única parte não redundante da composição.

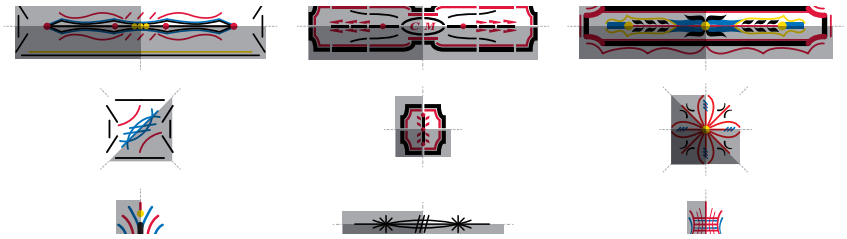


Figura 53: Eixos de simetria presentes em filetes diversos.

> Tomar esse ponto vantajoso e começar a testar em busca de simplicidade, presta-se a estabelecer a redundância dos elementos proximais, pois irá receber a mesma sequência de mensagens quer se desloque para a direita, quer para a esquerda do eixo. Tendo assim formado a hipótese preliminar de que essa forma de redundância deve em geral prevalecer, a visão periférica irá rapidamente confirmá-la. (GOMBRICH, 2012[1979], p. 126)

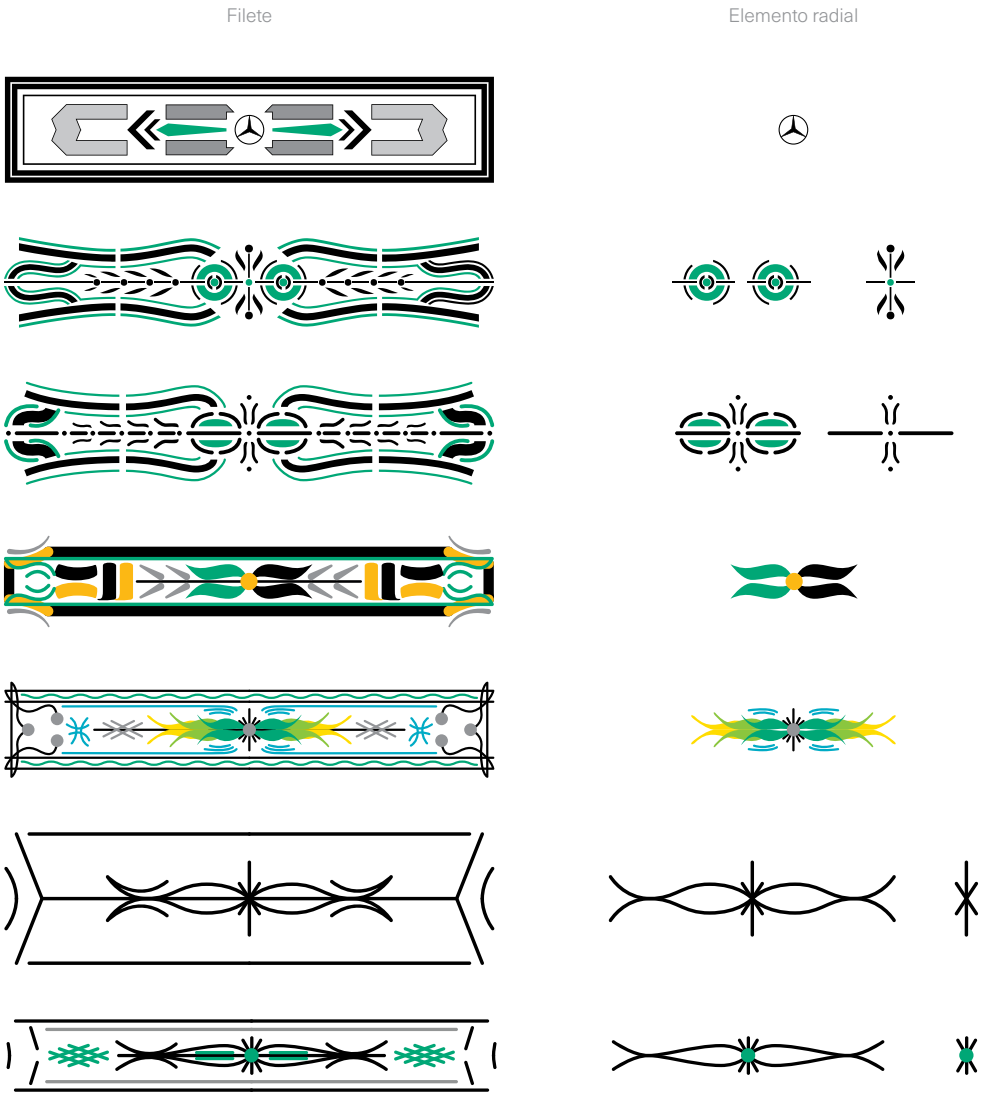
Segundo Gombrich, como ao observar um ornamento simétrico o olhar foca no eixo central e lida com a informação de ambos hemisférios com a visão periférica, a simetria provoca a sensação de expansão do campo de visão (GOMBRICH, 2012[1979], p. 126). O

autor, fundamentado na teoria da percepção do psicólogo americano James J. Gibson (1950), compara a expansão do campo de visão (provocada pela simetria) com caminhar ou dirigir em linha reta.

> Caminhando ou dirigindo em direção a um objeto no nível do chão e fixando nossos olhos no "alvo", não apenas o vemos crescer em tamanho, mas também percebemos o que Gibson chama de "fluxo panorâmico" do entorno que se abre diante de nós e que gira em um padrão regular. Nessa situação, a assimetria do fluxo irá denotar que nos desviamos de nosso curso e devemos ajustá-lo, ou ainda que o solo não está nivelado. Em outras palavras, o "equilíbrio" da modulação simétrica da visão periférica está envolvido na experiência básica de monitorar nosso próprio equilíbrio e movimento. (GOMBRICH, 2012[1979], p. 129)

No centro dos eixos de simetria é recorrente a presença de uma, duas, ou até três formas circulares ou outros tipos de elementos radiais ou centralizados, como asteriscos ou círculos e circunferências concêntricas (figura 54). Além de sua importância dentro do efeito estético de expansão do horizonte, os elementos radiais também podem ter efeitos práticos semelhantes ao ponto, escondendo marcações feitas pelo pintor, auxiliando na marcação de registro (no caso dos filetes feitos com forma), ou disfarçando pequenas imperfeições dos filetes.

Figura 54: Exemplos de filetes com elementos radiais.



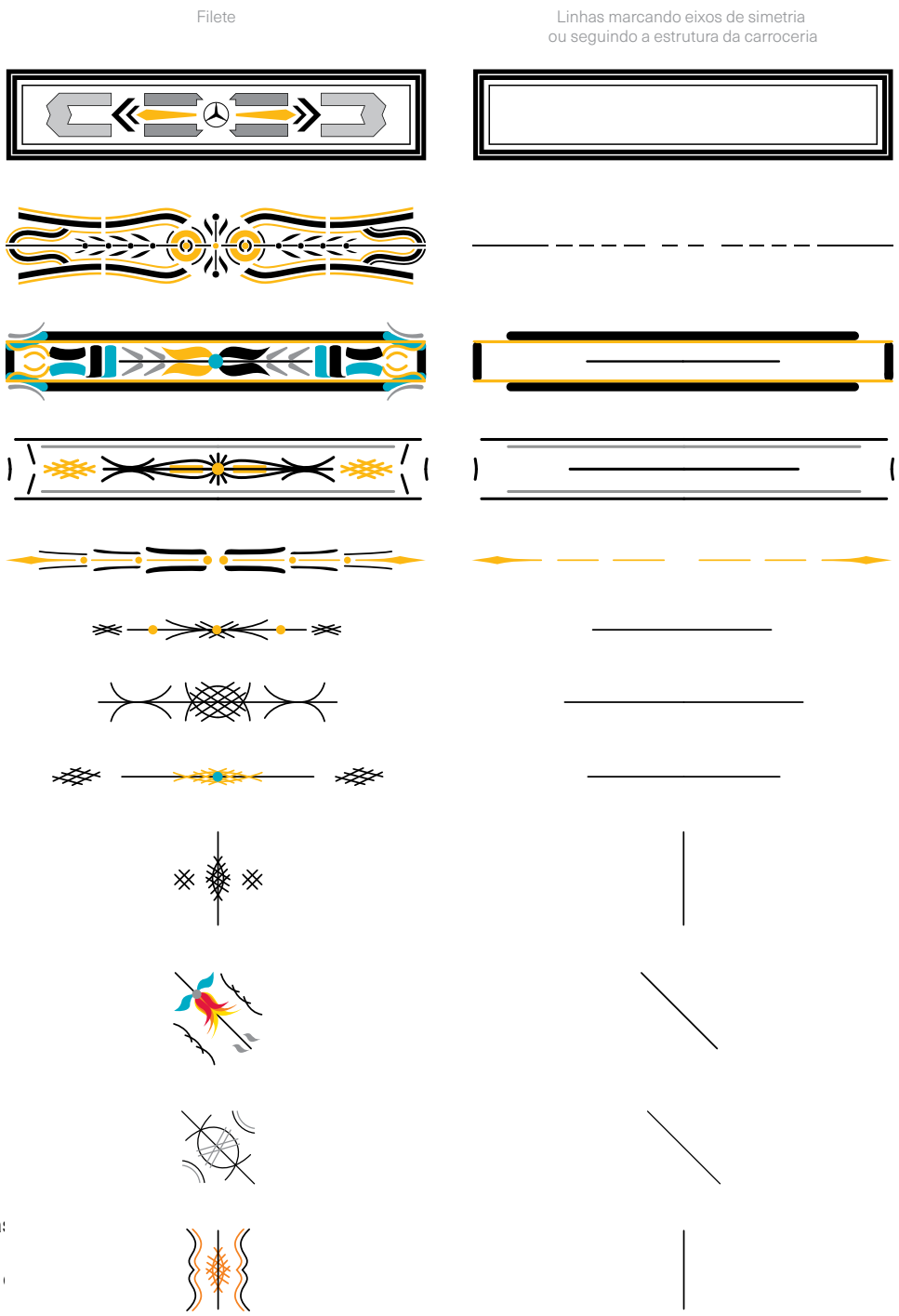


Figura 55: Exemplo de linhas marcando eixos de simetria acompanhando a estrutura da carroceria.

Principalmente em filetes localizados na tábua larga ou sarrafos, é comum a presença de linhas verticais ou horizontais, paralelas à estrutura da carroceira, marcando eixos de simetria de um ornamento, ou servindo como moldura para o filete. O eixo pode ser definido como "uma linha estabelecida por duas partes no espaço e sobre a qual formas e espaços podem ser organizados de maneira regular ou irregular"[16] (CHING, 1979, p. 334). No caso dos filetes, os eixos organizam suas formas de maneira regular e simétrica. Independentemente da ferramenta utilizada, estas linhas costumam ser finas e de espessura uniforme, quando marcam um eixo de simetria, ou grossas, quando servem de moldura. A figura 55 mostra alguns exemplos deste tipo de elemento dos filetes.

16 Tradução feita pelo autor. Trecho original em inglês: "a line established by two parts in space and about which forms and spaces can be arranged in a regular or irregular manner." (CHING, 1979, p. 334)

O eixo é um dos meios mais elementares de organizar formas e espaços na arquitetura, sendo um elemento obrigatório para a existência de uma simetria bilateral (CHING, 1979, p. 334–342). A diferença do eixo dos filetes em relação ao eixo da arquitetura, conforme discutido por Ching, é que, enquanto o eixo na arquitetura é uma linha imaginária e não visível (CHING, 1979, p. 334), nas carrocerias o eixo é visível, colaborando tanto na organização das formas como na reprodução prática de um filete. Estas linhas costumam ser os primeiros elementos dos filetes a serem pintados e auxiliam o pintor, delimitando os limites do filete ou servindo como marcação dos eixos de simetria.

Além de sua função prática, quando utilizadas como moldura, estas linhas também exercem uma função estética, colaborando para a percepção da simetria dos filetes.

> Isso combina bem com essas considerações de que o "equilíbrio" do design simétrico demanda como corolário uma firme moldura ou outros meios de isolamento da configuração. (GOMBRICH, 2012[1979], p. 129)

A sequência **XOX** é simétrica, mas quando replicada seguindo um movimento de translação, como **XOXXOXXOXXOXX**, a simetria fica mais difícil de ser percebida, se confundindo com outras leituras, como **XXO** ou **OXX**. Nestes casos, a inclusão de uma moldura protege a percepção da simetria do padrão, ficando assim: **| XOX | XOX | XOX | XOX |**. Quanto aos filetes, além da moldura pintada, a própria estrutura da carroceria serve como isolamento do ornamento, valorizando sua simetria.

Os desenhos de filetes feitos com carretilha possuem limitações em relação aos desenhos feitos com as demais técnicas. Isto porque a carretilha é uma ferramenta que não permite fazer traços que variam sua espessura, tal como o pincel, que permite ao pintor variar a espessura do traço em função da pressão e da velocidade da pincelada. A carretilha também dificulta a pintura uniforme de grandes áreas. Por conta destas características específicas da carretilha, os filetes feitos com esta ferramenta são compostos apenas de linhas de espessuras uniformes, por vezes complementados com pontos feitos com o dedo polegar do pintor. Esta especificidade da ferramenta também é acompanhada por uma especificidade de formas recorrentes, que não aparecem nas demais técnicas, onde vários traços se entrelaçam em uma espécie de malha. Estas formas foram agrupadas em duas categorias: preenchimento em grade (formado apenas por linhas retas) e agrupamento de curvas e retas (figura 56).

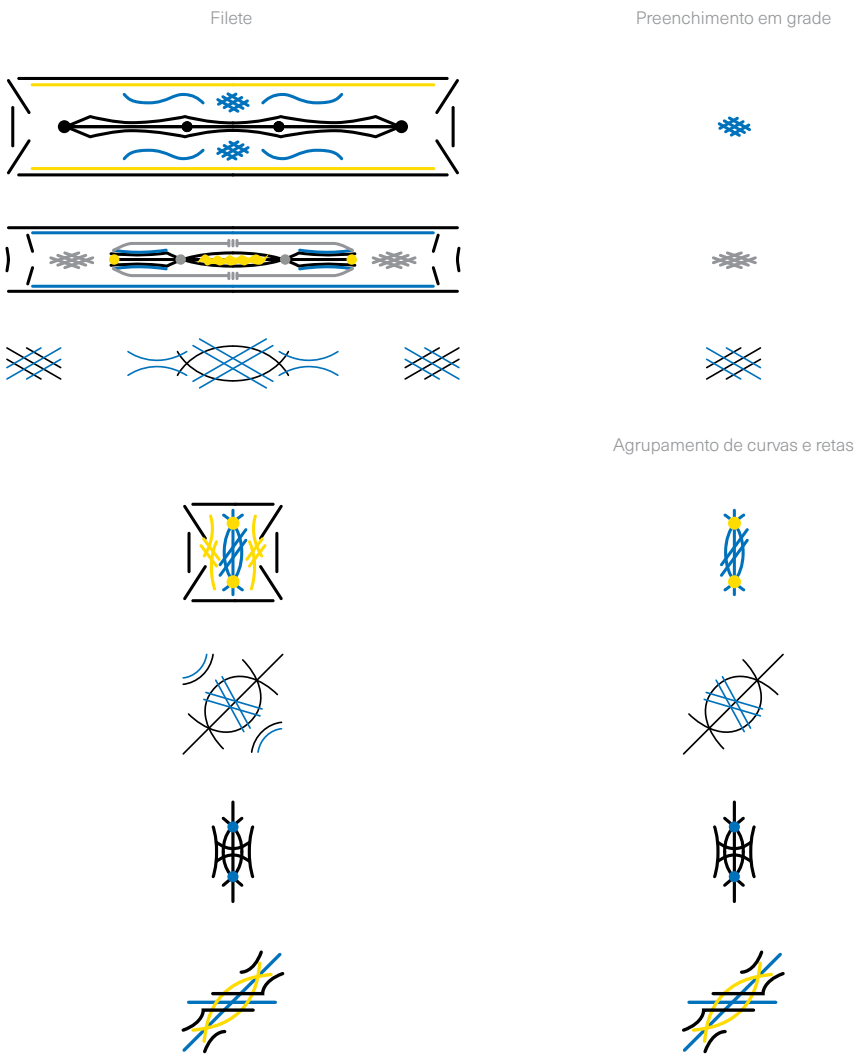


Figura 56: Exemplo de preenchimentos em grade ou de agrupamentos de curvas e retas.

Os filetes feitos com serigrafia, uma técnica que ainda não é tão difundida no estado de São Paulo[17], também possuem suas peculiaridades em relação aos demais filetes estudados. A figura 57 apresenta os três modelos de filetes, feitos com serigrafia, encontrados na análise das fotografias de carrocerias. Estes filetes possuem o uso de formas geométricas predominantemente retas, o que os diferenciam em relação aos filetes mais 'tradicionais', que possuem muitas curvas. Além disto, nos filetes feitos com serigrafia as formas possuem contorno, coisa que não acontece nos demais filetes. Mesmo assim estes filetes possuem estruturas de organização espacial semelhantes aos demais filetes do estado de São Paulo. Estas estruturas serão apresentadas no tópico seguinte.

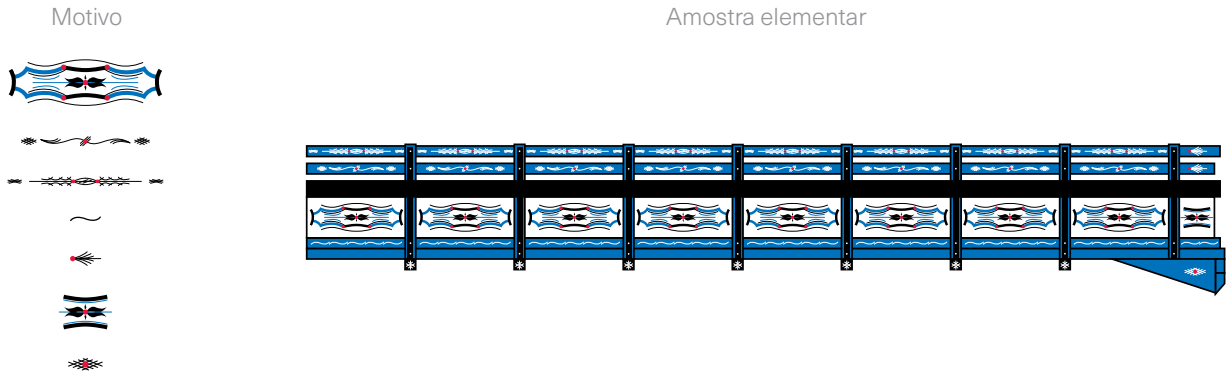
17 Apenas 2 das 15 fábricas visitadas utilizavam esta técnica e os pintores das demais fábricas, que não produziam filetes com serigrafia, também desconheciam a serigrafia como técnica para fazer filetes.

Figura 57: Filetes feitos com serigrafia.

3.2.2 ESPAÇO

Além de compreender quais são as formas recorrentes nos filetes, para um maior entendimento destes ornamentos é importante identificar como estas formas se relacionam entre si e com o caminhão como um todo. Para este tipo de investigação, é útil a definição de 'motivo' e 'amostra elementar'. A figura 58 foi inspirada no artigo de Valero Ramirez & Mejía Benítez (2015, p. 240) e mostra quais seriam os motivos e a amostra elementar que estão sendo discutidos nesta dissertação. Desta maneira, cada filete seria um 'motivo' e o padrão produzido por um conjunto de filetes seria a 'amostra elementar'.

Figura 58: Distinção entre motivo e amostra elementar. Fonte: Adaptação do esquema de Valero Ramirez & Mejía Benítez (2015, p. 240) utilizando dados obtidos na pesquisa de campo.



No tocante à amostra elementar, a organização dos motivos é semelhante em todas as carrocerias analisadas. Tanto os motivos quanto a própria estrutura da carroceria, são organizados de maneira linear em movimentos de translação. Nas extremidades da carroceria costuma aparecer um motivo diferente, que fecha a sequência linear de filetes. Ocasionalmente, há uma relação de reflexão entre os motivos das extremidades da traseira da carroceria. A figura 59 mostra um exemplo de movimento de reflexão na organização dos filetes de uma carroceria. Os motivos das extremidades da tábua larga estão espelhados entre si, enquanto os motivos centrais seguem um movimento de translação.

Figura 59: Fotografia da traseira de uma carroceria fabricada pela Carrocerias Pirâmide. Fonte: Arquivo da Carrocerias Pirâmide.

No interior de cada motivo também existe uma organização de formas, linhas e pontos que, agrupadas, formam o filete. No artigo de Valero Ramírez & Mejía Benítez (2015; 2017), a respeito das chivas colombianas, os autores fazem uma análise a respeito das organizações espaciais dos desenhos por eles encontrados (figura 60), utilizando categorias de classificação propostas por Ching (1979, p. 73).

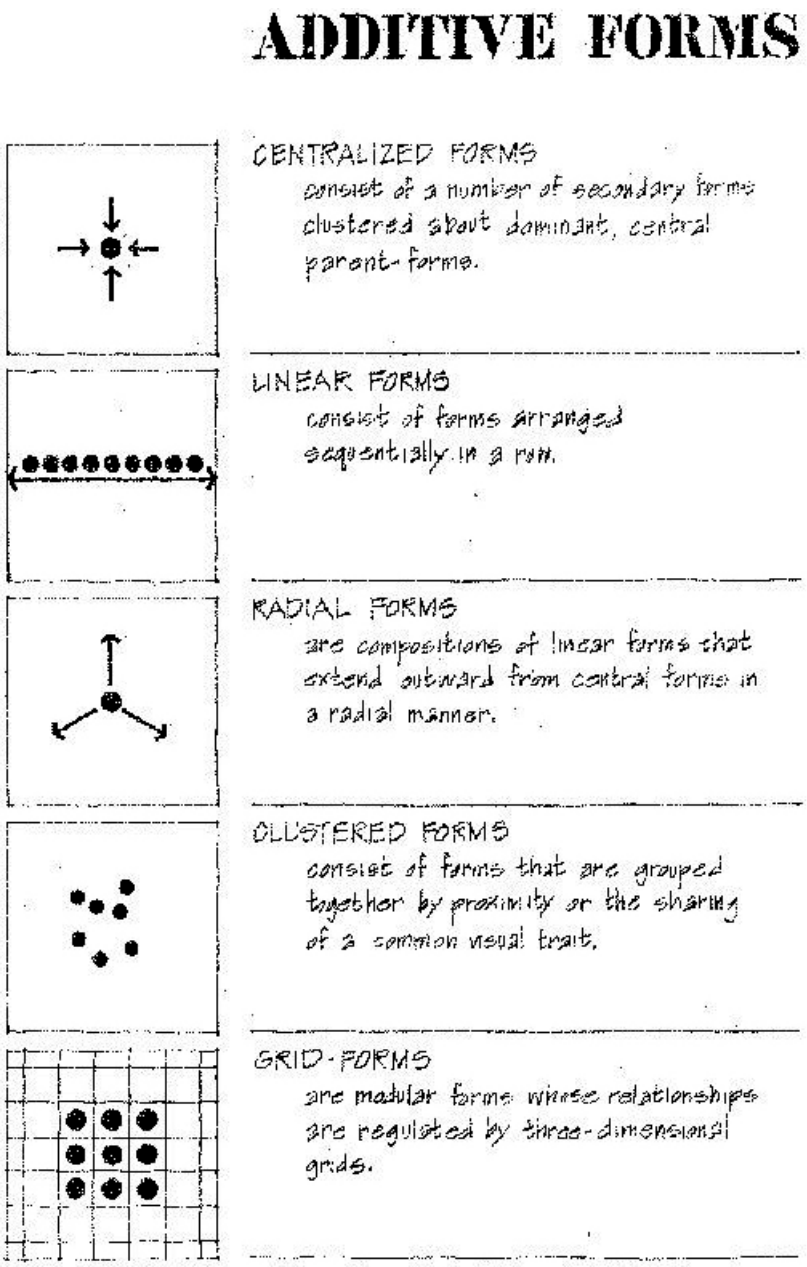


Figura 60: Categorias de organizações espaciais. Fonte: Ching (1979, p. 73)

Organizações centralizadas são um tipo de organização de formas que requer o domínio visual de uma forma geométrica regular (frequentemente um círculo, mas outras formas também podem ser utilizadas), localizada no centro do conjunto de formas (CHING, 1979, p. 75). Organizações lineares são arranjos de uma ou mais formas ao longo de uma linha, podendo também conter transformações dimensionais nas formas em questão. Molduras e bordas também podem ser consideradas organizações lineares (CHING, 1979, p. 76). A organização radial seria uma combinação da organização centralizada com a linear, na qual as formas se organizam em linhas que se orientam em direção a um elemento central. O centro de uma organização radial pode estar em posição de destaque ou se fundir com as demais formas (CHING, 1979, p. 80). Diferentemente das formas de organização anteriormente apresentadas, que possuem uma forte base geométrica orientando o arranjo, as formas em um agrupamento se organizam em função de seu tamanho, formato, proximidade ou função (CHING, 1979, p. 82). Por

conta desta independência parcial da geometria, Ching considera os agrupamentos o tipo mais flexível de organização. O último tipo de organização, a organização em grade, é definida como:

> ... duas ou mais intersecções de conjuntos de linhas paralelas espaçadas regularmente. Estas linhas geram um padrão de partes regularmente espaçadas (onde as linhas da grade se intersectam) e campos de formato regular (definidos pelas linhas da grade)[18] (CHING, 1979, p. 86)

18 Traduzido pelo autor. Trecho original em inglês: "A grid can be defined as two or more intersecting sets of regularly spaced parallel lines. It generates a geometric pattern of regularly spaced parts (where the grid lines intersect) and regularly shaped fields (defined by the grid lines).

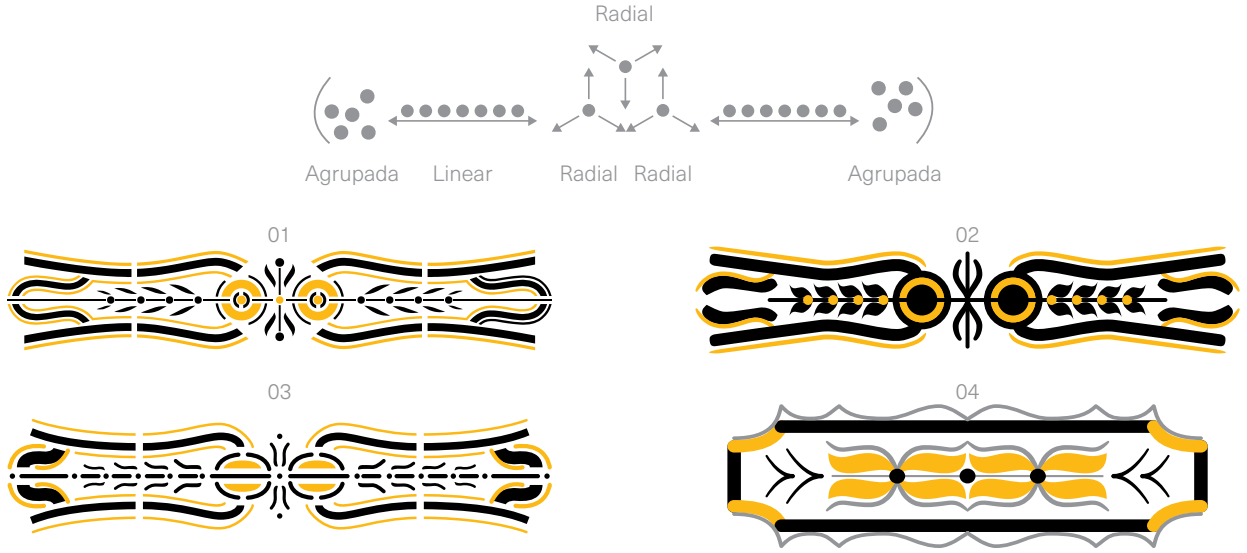
Pensando na carroceria como um todo, a sua estrutura cria um conjunto de linhas paralelas (verticais e horizontais), que organizam os filetes em grade. Todavia, a grade da carroceria – por coincidência os funcionários de uma fábrica de carroceria também costumam se referir a esta estrutura como 'grade' – não é tão regular como os exemplos de grade mostrados por Ching (1979, p. 86–87). Os campos definidos nas extremidades da carroceria costumam ter um tamanho diferente dos demais (figura 59), por conta disto, estas partes costumam receber filetes adaptados a este formato. Além disso, os sarrafos não produzem espaços de tamanho regular. Mesmo assim, é inegável que uma carroceria de madeira seja uma organização regular de espaços definidos por um conjunto de linhas paralelas (verticais e horizontais).

Ao analisar os 89 filetes de tábua larga identificados nesta pesquisa segundo os critérios de classificação de organização de Ching (1979), os motivos foram agrupados em quatro modelos de classificação (figuras 61 e 62). Nos dois primeiros modelos os filetes possuem em seu centro um conjunto de três núcleos de organização e nos modelos três e quatro, o centro do filete é composto apenas por um núcleo de organização radial.

O modelo de organização 1 é recorrente, principalmente, em filetes produzidos com forma, mas também aparece em alguns filetes feitos com pincel. Na figura 61, os filetes número 01, 02 e 03, pertencem a um grupo de filetes chamados pelos pintores de 'estilo sul', por ser um desenho de filete que foi, segundo os pintores entrevistados, criado na região Sul do Brasil. É interessante notar que filetes 'estilo sul' também apareceram no repertório de filetes produzidos por fábricas de carroceria do estado de Pernambuco (FINIZOLA; SANTANA, 2014, p. 4–6), mostrando assim quão difundida é esta prática pelo país.

Por sua vez, o modelo de organização 02 é mais frequente em filetes produzidos com carretilha ou com técnicas mistas, como é o caso do filete número 10. A carretilha, tal como pincel, é uma ferramenta que demanda habilidade motora fina por parte do pintor. Por conta disso, os ornamentos são mais distintos entre si, se comparados com os filetes mostrados no modelo de organização 01, produzidos com formas. Também é característico destes modelos a presença de molduras, que acompanham a estrutura da carroceria.

Modelo de organização 1



Modelo de organização 2

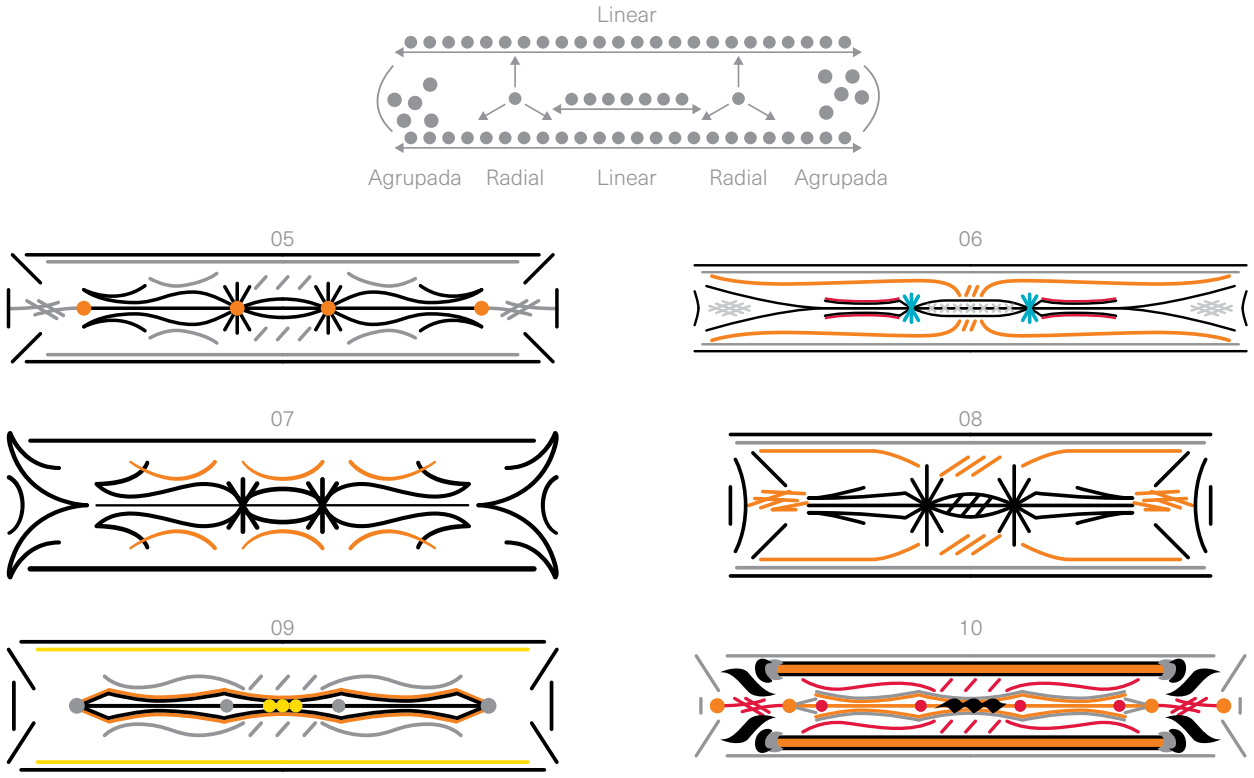
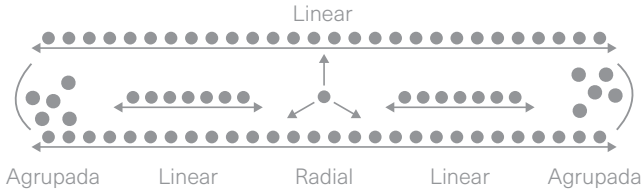
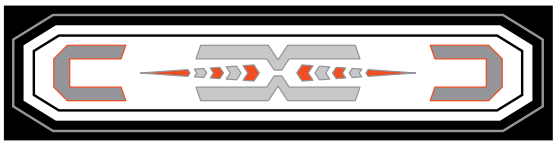


Figura 61: Modelos de organização 1 e 2.

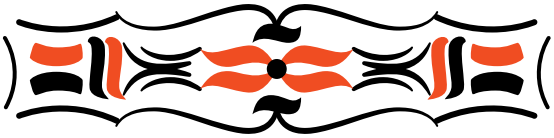
Modelo de organização 3



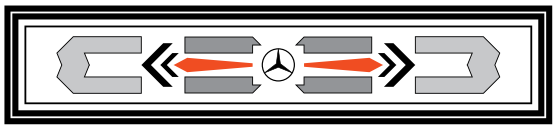
11



12

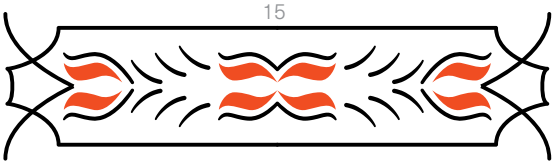


13



14

15



16

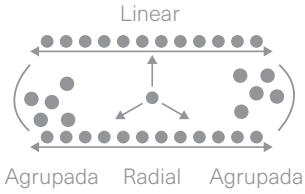
17

18

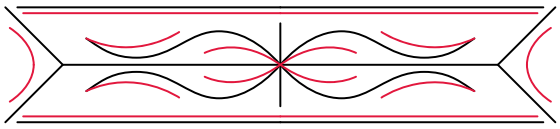
19

20

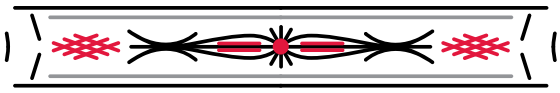
Modelo de organização 4



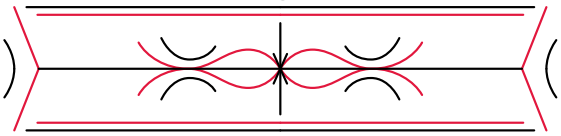
21



22



23



24

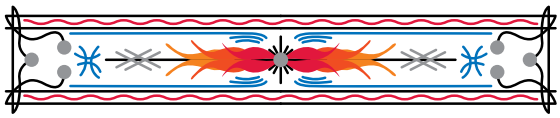


Figura 62: Modelos de organização 3 e 4.

Os filetes classificados dentro do modelo de organização 03 (figura 62) são feitos com serigrafia, forma, pincel ou técnicas mistas. O filete número 18 é de um estilo chamado pelos pintores de carroceria de 'Ibitinga' (por ter sido, de acordo com eles, criado na fábrica Ibitinga Carrocerias). Este estilo de filete é popular nas fábricas do estado de São Paulo, tendo também aparecido em caminhões fabricados pela Carrocerias Montebello, Carrocerias Mazuco, Carrocerias São José, Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias, além da própria Carrocerias Ibitinga. Os filetes número 12, 16 e 17 são adaptações do filete de 'Ibitinga', se diferenciando, principalmente, pelas molduras. O filete número 19 é outro modelo recorrente no interior do estado de São Paulo, chamado pelos pintores de 'tradicional', por ser um modelo de filete que estes pintores, segundo seus relatos, faziam antes de começar a fazer também o estilo 'Ibitinga' ou qualquer outro.

O último modelo de organização também é mais recorrente em filetes feitos com carretilha, apesar de também aparecer em alguns filetes feitos com pincel, como o caso do filete número 24. Tal como os modelos 2 e 3, este modelo possui uma moldura que acompanha a estrutura da carroceria. No centro do filete é recorrente a presença de um ponto, um asterisco, ou ambos, mas há casos, como no filete número 21, em que o centro do motivo é formado apenas pela intersecção de linhas curvas. Conforme discutido no tópico anterior, o ponto e o asterisco são utilizados para esconder imperfeições nas intersecções de duas curvas onduladas com o eixo de simetria horizontal e vertical do filete (o que acontece no centro dos filetes do modelo de organização 4), desta forma o filete número 21 demanda uma dificuldade técnica maior do pintor do que os filetes que possuem bolas e asteriscos.

Figura 63: Carroceria ornamentada com degradê, produzida pela fábrica Garcia Implementos Rodoviários. Fonte: Arquivo da Garcia Implementos Rodoviários.

As formas e organizações espaciais discutidas neste capítulo são recorrentes na grande maioria dos filetes identificados nesta pesquisa, mas existem algumas exceções que acontecem em contextos bem delimitados. Nas carrocerias de madeira destinadas para o transporte de animais vivos de grande porte (vacas ou cavalos), a estrutura da carroceria é adaptada para este tipo de carga (figura 64). A parte inferior de uma carroceria para carga viva é semelhante à de uma para carga seca (modelo mais comum de carroceria), mas a parte superior da primeira é montada com várias tábuas formando uma 'parede'. Nesta parte superior, os ornamentos são feitos com pistola de tinta, gerando formas geométricas (principalmente retas), feitas com máscaras produzidas com fita crepe e jornal. Estes ornamentos são semelhantes aos do enfeite de roda (figura 64) e aos ornamentos de tábua larga chamados de 'faixas' ou 'degradê' (figura 63), ambos produzidos de forma similar.

Carrocerias do tipo ‘carga viva’ | Enfeite de roda

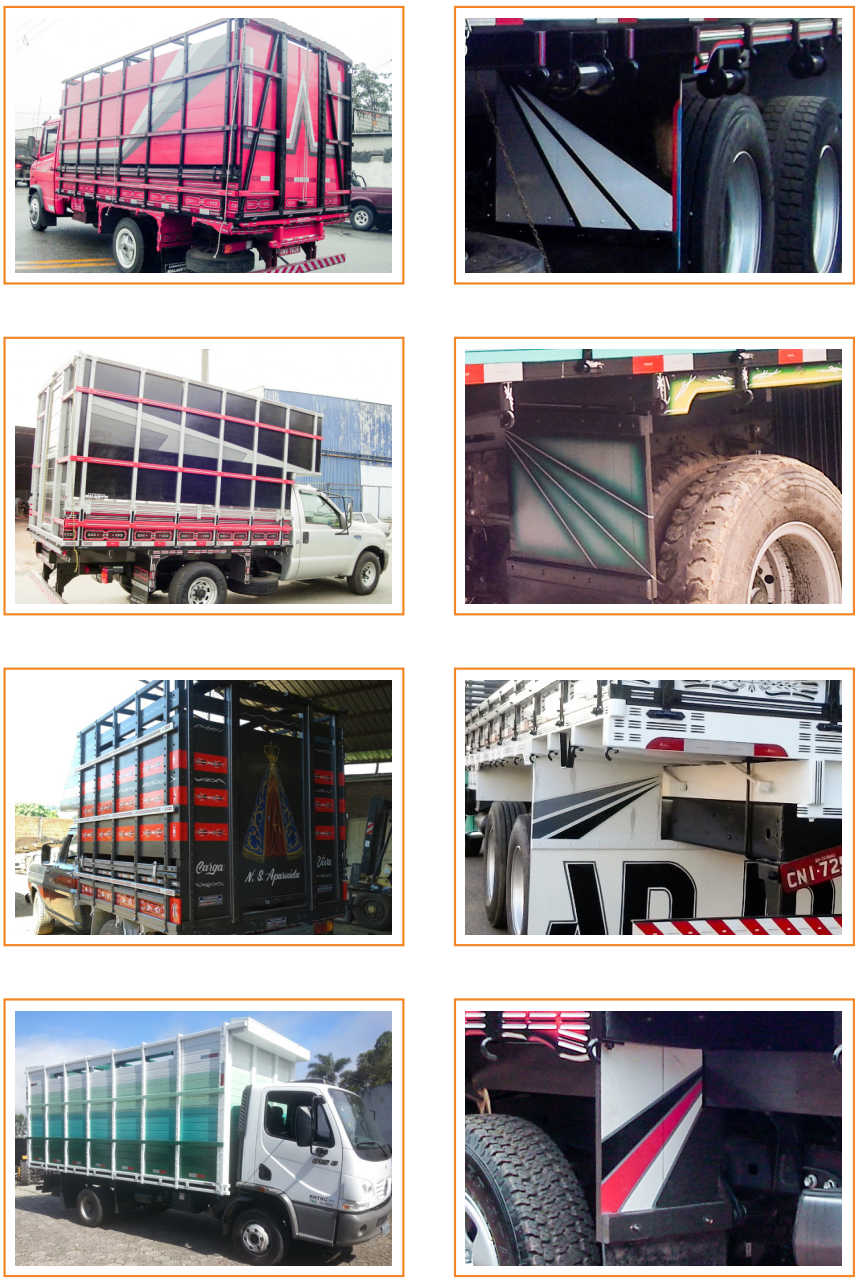


Figura 64: Exemplos de ornamentos de carrocerias do tipo ‘carga viva’ e enfeites de roda.
Fonte: da esquerda para direita, fotografias dos arquivos das fábricas: Carrocerias Malagutti, Carrocerias Ibitinga, Carrocerias Malagutti, Garcia Implementos Rodoviários, Carrocerias Montebello, Carrocerias Mazuco, Carrocerias União, Carrocerias Malagutti.

Estes motivos nem sempre possuem simetria interna, mas o efeito de simetria é obtido pelo conjunto dos motivos na carroceria, que geram, entre si, um movimento de reflexão. Assim, as lameiras que cobrem as rodas do lado esquerdo são espelhadas em relação às lameiras da direita e as paredes das laterais da carroceria para carga viva também são espelhadas. Nas carrocerias para carga viva também foram encontrados motivos figurativos (figura 64) como imagens religiosas ou animais (cavalos ou bois). Também é recorrente o uso de letras manuscritas para escrever ‘carga viva’, o nome da fazenda, cidade ou a placa do caminhão. Em uma das conversas com os pintores, foi comentado sobre o trabalho de um antigo colega de fábrica que fazia pinturas naturalistas com aerógrafo em carrocerias do tipo ‘carga viva’, mas este tipo de ornamentação não foi encontrado na coleta de dados.

Voltando aos modelos de organização espacial identificados nas figuras 61 e 62, quanto mais minuciosa for a análise mais diferenças entre os filetes emergirão. Por outro lado, quanto maior a distância com a qual olhamos para diferentes objetos, mais semelhantes estes aparentam ser. Gombrich sintetiza os efeitos estéticos de simetria, ordem e correspondência de um padrão na metáfora do "campo de força" (GOMBRICH, 2012[1979], p. 155), uma força que puxa o olhar do observador para determinadas partes do ornamento.

> Se são necessários termos para descrever esses efeitos conhecidos do "campo de força", eu sugeriria "intensificação posicional" para a mudança para o centro privilegiado, e "atenuação posicional" para o dispositivo oposto. A linguagem reconhece essa distinção ao descrever uma matéria como sendo de "central importância" e outra como meramente "marginal" ou "periférica". (GOMBRICH, 2012[1979], p. 155)

Observando os modelos de organização espacial encontrados nos filetes (figuras 61 e 62) sob a óptica do campo de força, é possível identificar princípios mais gerais na composição dos filetes. Nos modelos 1 e 2, se dividirmos os filetes em hemisférios direito e esquerdo, cada um dos hemisférios terá seu próprio campo de força, orientando todas as formas do filete. No modelo 1 existe um terceiro campo de força, localizado no centro do filete, que se articula com os campos de força do hemisfério direito e esquerdo. Já no modelo 2 o centro do filete é orientado em função dos campos de força de cada hemisfério. Em ambos os modelos, o olhar é guiado para o centro, mas o modelo 1 é o que apresenta uma maior intensificação posicional.

Nos modelos 3 e 4 existe apenas um campo de força, que direciona o posicionamento das formas dos hemisférios esquerdo e direito. Nos modelos 2, 3 e 4, a moldura do filete delimita a área de influência do campo de força, que aparenta se intensificar ao se aproximar do centro do filete. A forma como o campo de força age em ornamentos faz Gombrich compará-lo com a força da gravidade:

> Tão forte é esse sentimento de um impulso organizador que tomamos como certo que os elementos do padrão são todos orientados no sentido de seu centro comum. Em outras palavras, o campo de força cria seu próprio campo gravitacional. O que está acima ou abaixo, fora da moldura, é uma questão de indiferença comparativa dentro do mundo fechado do padrão. (GOMBRICH, 2012[1979], p. 157)

O contraste da influência do campo de força no centro e nas extremidades é mais fácil de ser percebido nos filetes número 12, 16, 17 e 18 (estilo Ibitinga) e nos 20, 22 e 24 (figura 62). As formas das extremidades destes filetes aparentam mais orbitar o campo de força do que serem atraídas diretamente para o centro.

Enquanto Gell coloca nas formas a possibilidade de agir sobre o ornamento como um todo, em uma relação de causa e efeito que se assemelha com o conceito de implicação do psicólogo americano Joy P. Guilford, para Gombrich o campo de força seria uma força

invisível, de certa forma semelhante à gravidade, que teria o poder de agir sobre as formas de um ornamento, também em uma relação de causa e efeito. Nos filetes de carroceria, ambos fenômenos podem ser observados. Existe um repertório de formas relativamente limitado, que, ao ser combinados pelo pintor de carroceria, cria diferentes motivos. Por outro lado, a disposição destas formas dentro do filete segue princípios de organização espacial específicos, orientados por um ou mais campos de força, localizados no centro dos ornamentos.

Se comparamos as formas e estruturas espaciais da filetagem no estado de São Paulo com filetes encontrados por Finizola & Santana em Pernambuco (FINIZOLA; SANTANA, 2014), ou com ornamentos de caminhão em outros países da américa latina, como Colômbia (VALERO RAMIREZ; MEJÍA BENÍTEZ 2015; 2017) ou Argentina (GENOVESE, 2007), podemos perceber que a filetagem dentro do Brasil possui uma unidade que a diferencia consideravelmente da ornamentação de carrocerias na Argentina ou Colômbia (figuras 65, 66 e 67). Os caminhões destes outros dois países da américa latina são muito mais coloridos e possuem uma maior variedade de motivos do que os ornamentados no Brasil. O repertório de formas utilizados na ornamentação dos três países, comparando os resultados desta pesquisa com os trabalhos de Valero Ramirez & Mejía Benítez (2015; 2017) e Genovese (2007), também são bem diferentes. Pontos em comum entre os filetes do estado de São Paulo e Pernambuco e os ornamentos das *chivas* colombianas são a simetria e as dimensões retangulares dos motivos.

Figura 65: Ornamentos de uma *chivas* colombiana. Fonte: Valero Ramirez & Mejía Benítez (2017, p. 58).

Figura 66: Caminhão argentino ornamentado com *filetes porteños*. Fonte: Genovese (GENOVESE, 2007, p. 84).

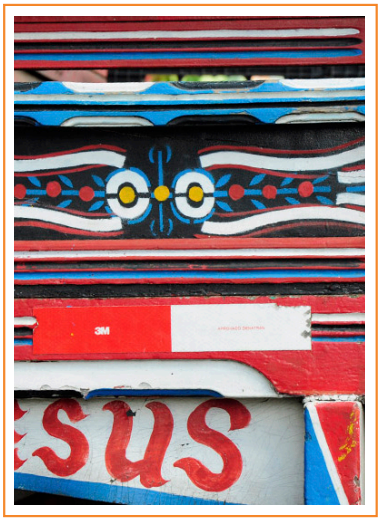


Figura 67: Filetes de Pernambuco. Fonte: Finizola & Santana (2014, p. 3)

3.2.3 COR

Como já mencionado, a fabricação de carrocerias de madeira acontece, na grande maioria dos casos, sob encomenda. Assim, as carrocerias são produzidas sob medida para um caminhão já definido e especificado. Pode-se dizer que a cabine do caminhão é um dos destinatários da carroceria ornamentada, isto porque as carrocerias são destinadas a uma cabine predeterminada e as cores da carroceria estabelecem algum tipo de relação com as cores da cabine, por estarem em proximidade. Quando questionados sobre como é feita a escolha de cores, os pintores entrevistados costumam dizer que as cores são escolhidas em função de pedidos específicos dos clientes ou para 'combinar' com a as cores da cabine do caminhão (mesmo que os pintores tenham concepções ligeiramente diferentes entre si do que é 'combinar cores').

Figura 68: Carroceria fabricada pela Carrocerias Jardim.
Fonte: Arquivo da Carrocerias Jardim.

As figuras 68 e 69 são exemplos de como as cores da cabine influenciam as cores da carroceria. A cabine do caminhão da figura 68 é amarela, com detalhes em preto, laranja e vermelho. Estas cores também se repetem na carroceria, mas quando isso acontece há uma inversão nas proporções: o preto se torna a cor da carroceria, amarelo da tábua larga, laranja do sarrafo e vermelho das partes inferiores da carroceria. O caminhão da figura 69 possui o logotipo da empresa na cabine, e tanto a cabine quanto o logo influenciam nas cores da carroceria (situação bastante recorrente em caminhões com logotipos de empresas). Apesar da influência, as cores da carroceria são ligeiramente diferentes daquelas do logotipo. O laranja, que no logotipo é solido, na carroceria aparece em degradê (efeito chamado pelos pintores de 'sombreado'). Também foram adicionadas outras cores na pintura dos filetes e do friso, como azul, vermelho e amarelo. Estes exemplos mostram como a cabine do caminhão influencia a escolha das cores da carroceria, em uma relação de causa e efeito, e que existe alguma flexibilidade na organização destas cores, e até a possibilidade da inclusão de novas cores (não existentes na cabine).

Figura 69: Carroceria fabricada pela Carrocerias União.
Fonte: Arquivo da Carrocerias União.

O processo de ornamentação é descrito por Guilford (1971, p. 150–159) como uma sucessão de operações cognitivas que o autor classifica como 'implicações visuais'. Neste processo, a forma do objeto a ser ornamentado sugere algu-

mas possibilidades de formas a serem utilizadas na ornamentação. O objeto com alguns ornamentos já produzidos pode sugerir novas formas, e assim por diante.

A escolha das cores de uma carroceria também pode ser compreendida por meio de 'implicações visuais'. A cor da cabine do caminhão implica, geralmente, na cor principal da carroceria (chamada pelos pintores apenas de 'cor da carroceria'), isto é, na cor mais presente na carroceria, ou na cor da tábua larga. A partir da 'cor da carroceria' e da cor da tábua larga as demais cores são definidas, produzindo efeitos de contraste ou de harmonia.

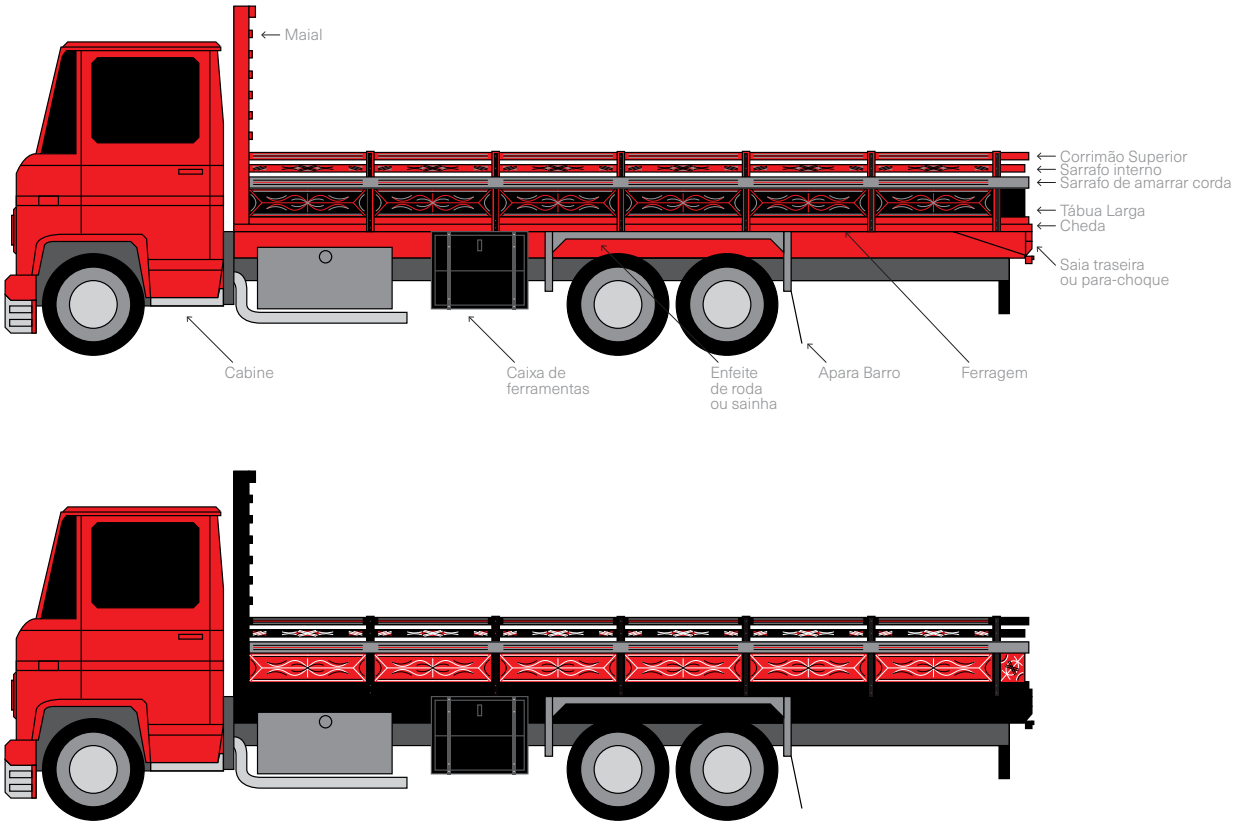


Figura 70: Exemplo de duas combinações de cores recorrentes em caminhões com a cabine vermelha.

A figura 70 apresenta dois exemplos recorrentes de combinações de cores para caminhões com cabine vermelha. No primeiro exemplo a cor vermelha da cabine implicou na 'cor da carroceria', que também é vermelha. A escolha da cor da tábua larga é uma segunda implicação. Levando em consideração o conjunto 'cabine + cor da carroceria', foi escolhido o preto, que cria um contraste de saturação e de valor. A terceira implicação diz respeito à escolha das cores do sarrafo de amarrar corda e do enfeite de roda. Foi escolhido o cinza, como uma cor que suaviza o contraste entre o preto e o vermelho. As ferragens, em geral, são sempre pretas, da 'cor da carroceria', ou cromadas. Por último são escolhidas as cores dos filetes e dos frisos, também por implicações em relação às demais cores já escolhidas. A segunda carroceria da figura 70 teve sua escolha de cores realizada de maneira similar à da carroceria anterior. A diferença é que, neste caso, a cor da cabine foi copiada na tábua larga e a 'cor da carroceria' foi uma implicação que levou em conta a cor da cabine e a cor da tábua larga.

Não existe regra sobre a ordem de escolha das cores. Em geral, as cores da carroceria e da tábua larga são decididas junto com o cliente, no momento que é feita a ordem de serviço. A escolha das demais cores pode ficar a encargo do pintor, do dono da fábrica ou do cliente. Na visita feita à fábrica Carrocerias Mazuco, o pintor Paulinho estava pintando uma carroceria, e tinha recebido o pedido de pintar a carroceria de branco e a tábua larga de preto. "Aqui é branco, porque a carroceria é branca, daí a gente segue com preto para tábua e para ferragem e um cinza também." (Trecho transcrito da entrevista com o pintor Paulinho, realizada em 18 de abril de 2019).

A figura 71 mostra uma parte da carroceria que estava sendo pintada por Paulinho. O branco e o preto haviam sido escolhidos por seu chefe em conjunto com o cliente, mas as tonalidades de cinza foram propostas pelo pintor. Próximo ao centro do filete existem algumas pinceladas em azul apenas em um dos lados. Paulinho havia incluído estes elementos em azul para mostrar ao seu chefe, e, em caso de aprovação, completaria o trabalho aplicando-os também do outro lado. Neste modelo de filete ainda há pontos feitos com o polegar do pintor que serão feitos no momento de finalizar a pintura.

Figura 71: Pintura em produção na Carrocerias Mazuco. Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

Como mencionado anteriormente, embora a combinação harmoniosa de cores entre carroceria e cabine seja um objetivo comum a todos os pintores entrevistados, o que se entende por 'combinar cores' varia entre os pintores. A figura 73 apresenta os dados coletados na análise das cores das carrocerias, de forma a permitir a comparação de como as cores são trabalhadas em cada fábrica de carroceria. O gráfico de cada fábrica é dividido em quatro setores: (1) **número de cores** saturadas diferentes na pintura da carroceria, (2) **relação de saturação** (a interação entre os valores de saturação das cores presentes na carroceria), (3) **relação de valor** (a interação entre tons claros e escuros presentes na carroceria), (4) **relação de matiz** (a interação entre diferentes matizes de cores). Os valores destes quatro setores são percentuais relativos ao total de carrocerias analisadas por fábrica. Também foram incluídas informações sobre qual é a moda[19] de cada uma das categorias, o número de carrocerias analisadas e o número de modelos de filetes diferentes identificados (estes dois últimos indicadas com valores absolutos na figura 73).

19 O conceito de moda é usado aqui dentro do campo da estatística, indicando o valor que ocorre com mais frequência dentro de um conjunto.

Dos quatro setores do gráfico, o valor é o que menos se modifica. Tanto em carrocerias com muitas cores, como em carrocerias monocromáticas ou sem nenhuma cor, a relação complementar de valor é a mais recorrente. A figura 72 mostra dois exemplos de carrocerias com relação de valor complementar, mas com diferenças em relação ao número de cores e combinação de matizes. Além disto, ambas as carrocerias possuem filetes em estilo 'Ibitinga', sendo a da esquerda fabricada na Carrocerias Ibitinga (onde este estilo foi criado, Ibitinga – SP) e a segunda na Carrocerias Mazuco. Paulinho, pintor da Carrocerias Mazuco, explica a diferença entre o filete da Carrocerias Ibitinga e o dele:

> Um é que eles usam muitas cores. Aqui eu uso mais cinza. Se eles fossem fazer esse filete aqui ia ter amarelo, azul, vermelho, verde. (...) E o risco deles (borda) é mais largo. É mais fechado, eles querem encher todo o quadrado. Só fica a parte de pincel. Então, nós diminuímos as cores e o espaço. (Trecho transcrito da entrevista com o pintor Paulinho, realizada em 17 de abril de 2019).

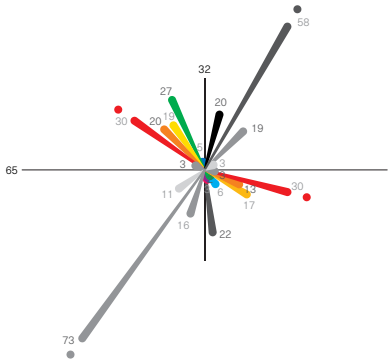
Figura 72: Carrocerias com relação complementar de valor. À esquerda uma carroceria fabricada pela Carrocerias Ibitinga e à direita uma fabricada pela Carrocerias Mazuco. Fonte: Da esquerda para direita: registro fotográfico feito pelo autor e arquivo da Carrocerias Mazuco

A relação de saturação complementar também é recorrente no trabalho de todos os pintores, variando a intensidade da recorrência. Voltando à figura 72, em ambas carrocerias existe um contraste entre formas ou áreas de saturação muito intensa, com partes da carroceria utilizando cores sem nenhuma saturação (preto, branco ou cinza). Na fotografia da esquerda os filetes são muito coloridos, mas a tábua e o sarrafos são brancos ou pretos; já na carroceria da fotografia da direita, a tábua larga é amarela, mas o filete não possui saturação.

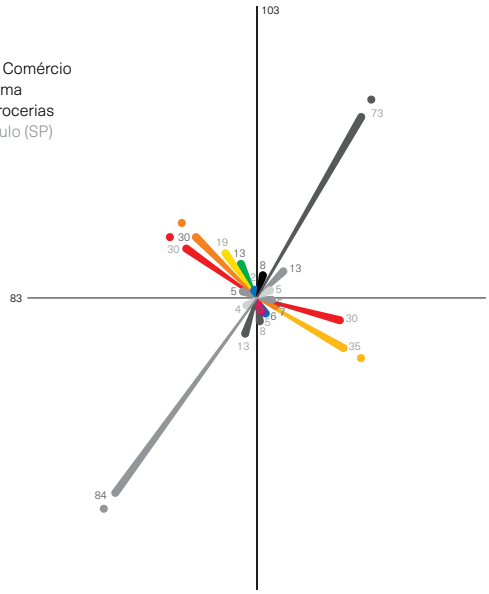
Na análise das relações de saturação levou-se em conta o volume das formas da carroceria e dos filetes. Assim, carrocerias pintadas majoritariamente com cores sem saturação, porém com alguns pontos em cor saturada foram contabilizadas como 'análogas (-)' e carrocerias pintadas com cores majoritariamente saturadas com alguns pontos em cores não saturadas foram contabilizadas como 'análogas (+)'. Carrocerias com relação de saturação análoga (+) apareceram em quase todas as fábricas, mas não são muito recorrentes[20], já carrocerias com relação de saturação análoga (-) ou sem saturação apareceram com um pouco mais de frequência. A figura 74 mostra exemplos destes tipos de relação.

20 A figura 73 mostra apenas a Carretas Casagrande com um número expressivo de carrocerias de saturação análoga (+), porém esta fabrica tinha poucas fotos de carrocerias que pudessem ser analisadas, o que torna o seu gráfico não muito confiável.

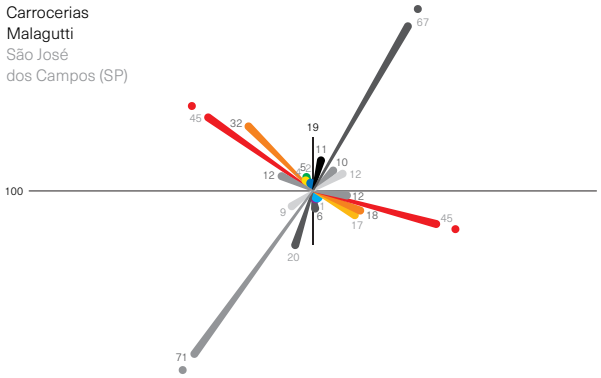
Garcia Implementos
Rodoviários
Mogi das Cruzes (SP)



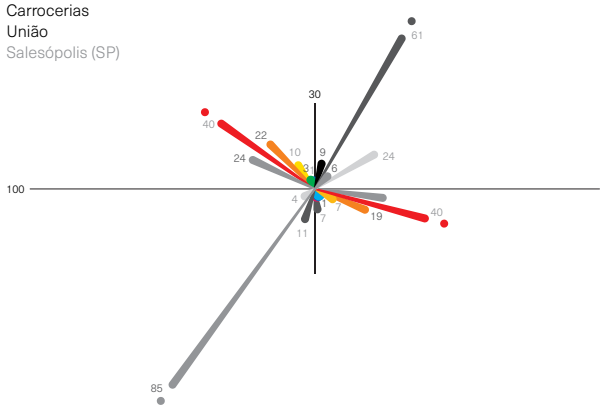
Eliocar Comércio
e Reforma
de Carrocerias
São Paulo (SP)



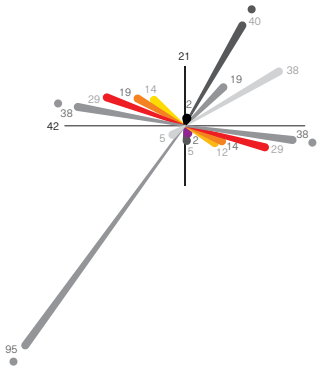
Carrocerias
Malagutti
São José
dos Campos (SP)



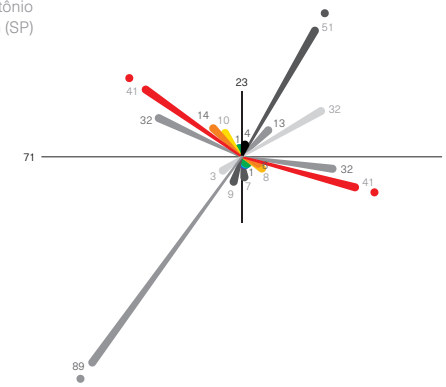
Carrocerias
União
Salesópolis (SP)



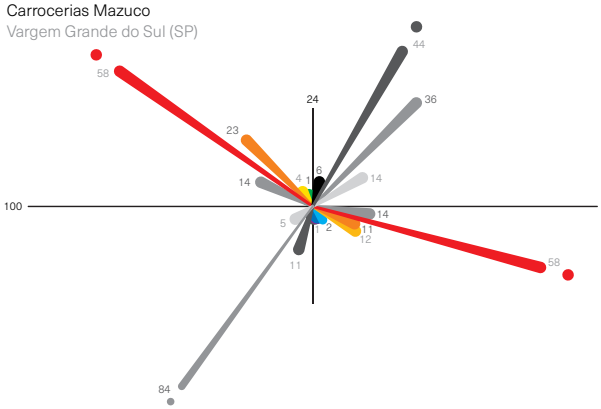
Carrocerias II Irmãos
Santo Antônio
do Jardim (SP)



Carrocerias Jardim
Santo Antônio
do Jardim (SP)



Carrocerias Mazuco
Vargem Grande do Sul (SP)



Carrocerias Pirâmide
Cravinhos (SP)

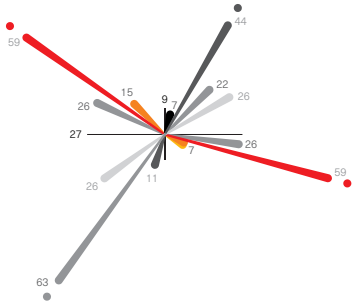
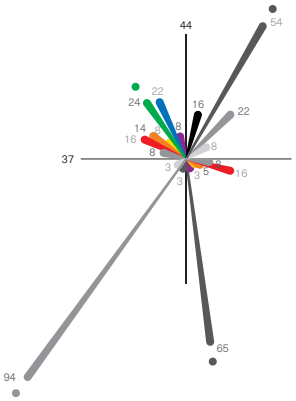
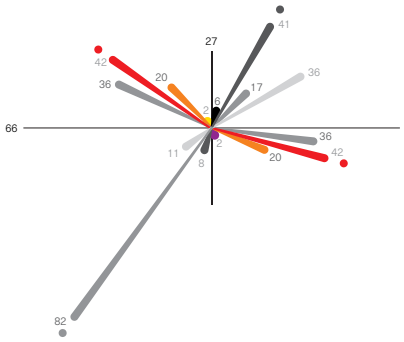


Figura 73: Relações de cores dos filetes

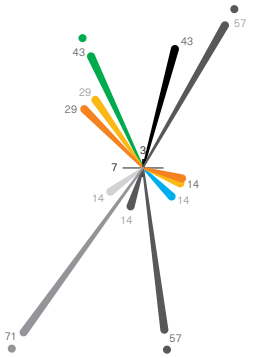
Carrocerias
São José
Franca (SP)



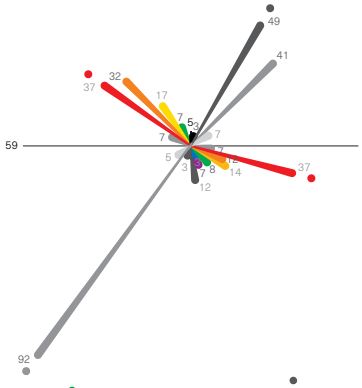
Carrocerias
Mambrini
Ribeirão Preto (SP)



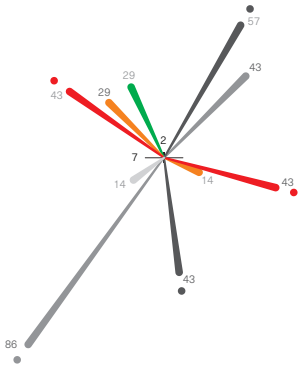
Carretas
Casagrande
Birigui (SP)



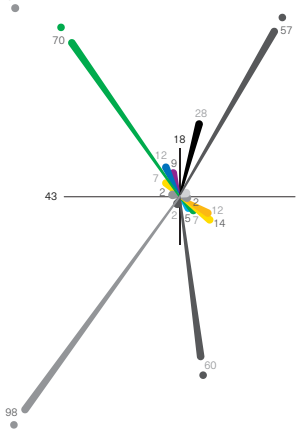
Carrocerias
Rampa
Bastos (SP)



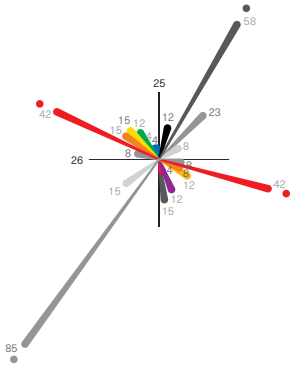
Carrocerias
Parapuã
Parapuã (SP)

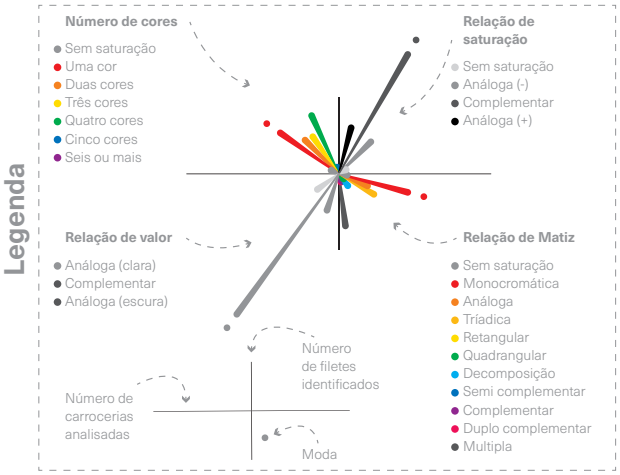


Carrocerias
Ibitinga
Ibitinga (SP)



Carrocerias
Montebello
Saltinho (SP)





Análoga (+)

Análoga (-)

Sem saturação

Figura 74: Exemplos de relação de saturação. Fonte: da esquerda para direita, fotografias dos arquivos das fábricas: Garcia Implementos Rodoviários, Carrocerias Parapuã e Carrocerias II Irmãos.

O número de cores e as relações de matiz são as categorias com maior diversidade e equilíbrio, tanto dentro do escopo das carrocerias pintadas por um pintor específico, quanto na comparação dos trabalhos de vários pintores. Mesmo assim, carrocerias monocromáticas costumam ser a moda na maior parte das carrocerias analisadas. Diferentemente das relações de saturação ou de valor, as relações complementares de matiz existem, mas são raras. Em carrocerias com quatro cores ou mais, é comum a existência de mais de uma relação de matiz — estes casos foram classificados como relação 'múltipla'.

Em conversas com pintores ou outros funcionários e proprietários de fábricas de carroceria, foi recorrente o comentário de que as carrocerias estavam ficando menos coloridas com o passar dos anos. Quando questionados a respeito das causas deste fenômeno, a resposta costumava se fundamentar em fatores externos à fábrica, como o aumento do número de caminhões brancos, uma transformação no gosto dos caminhoneiros e uma mudança no perfil dos clientes, que antes eram majoritariamente caminhoneiros autônomos e hoje são empresários donos de frotas (esta mudança também foi associada a uma mudança nos desenhos dos filetes e à demanda por carrocerias de madeira é discutida em mais detalhes no capítulo seguinte). Também é frequente o comentário de que na Bahia as carrocerias são mais coloridas — esta informação não pode ser verificada, mas é uma pista interessante para pesquisas futuras.

Tal como as formas, as cores também são organizadas no espaço da carroceria. Seguindo as categorias de Ching (1979, p. 73), esta seria uma organização em grade, cujos espaços são delimitados pela estrutura da carroceria. As cores costumam serem organizadas seguindo um padrão de alternância rítmica, que pode ser observado na figura 72 (sendo a fotografia da direita um melhor exemplo). A cor da tábua larga se repete nos frisos ou nos filetes dos sarrafos, a cor da carroceria está presente nos filetes da tábua larga, e assim por diante. A organização em grade das cores também aparece nas *chivas* colombianas estudadas por Valero Ramirez & Mejía Benítez (2015, p. 252). Mesmo que os motivos colombianos sejam diferentes dos filetes paulistas, ambos possuem na simetria e na organização de cor alguns pontos em comum.

Tanto em relação à forma, espaço ou cor, a ornamentação de uma carroceria busca ordem, simetria e equilíbrio. Os pigmentos muito saturados são equilibrados com áreas pintadas em branco ou preto. Os valores escuros se intercalam com claros. Quando existe mais de uma cor, também é recorrente a combinação de cores quentes e frias. O equilíbrio e a simetria são resultado de relações de causa e efeito entre as partes dos filetes, a carroceria e a cabine do caminhão.

3.3 FILETAGEM: MEMÓRIA E PROJEÇÃO

Este último tópico discorre sobre a capacidade de agência dos filetes e das carrocerias enquanto conjunto formado por várias carrocerias e ornamentos, distribuídos no tempo e no espaço, influenciando a prática da ornamentação de carrocerias no tempo presente. Ao mesmo tempo, este conjunto também se transforma com a prática cotidiana da filetagem, uma vez que esta prática cria novos artefatos que poderão se somar ao conjunto.

Segundo Gell (2018[1998], p. 321–370) o conjunto de obras de um artista ou de um agrupamento de artistas[21], em uma escala macroscópica, podem ser vistos como um objeto distribuído no tempo. O autor não nega que estas obras, no caso de um agrupamento de artistas, pertencem a agentes individuais e distintos, tampouco sugere que o conjunto seja "produto de uma 'mente grupal' ou de uma consciência coletiva" (GELL, 2018[1998], p. 322). O que Gell propõe é que as obras, distribuídas no tempo, interagem entre si, tanto possibilitando novos caminhos para obras futuras (como em esboços ou como obras preparatórias), quanto relembrando obras passadas (como em cópias ou recapitulações):

> Finalmente, percebemos que os componentes da "obra" de um artista não apenas apontam "para a frente" na linha do tempo, assim como o "esboço preparatório" aponta para a obra finalizada, ou como o primeiro "papa" de Bacon aponta para seus "papas" posteriores. Os artistas também "se lembram" de suas obras antigas ao desenvolver as novas, chegando até mesmo a fazer cópias e réplicas de obras que produziram anteriormente. Não sabemos qual das duas versões de A Virgem das rochas pintadas por Leonardo da Vinci é a original e qual é a cópia, a de Londres ou a de Paris. Tudo o que se pode afirmar com certeza é que ambas apresentam a mesma excelência técnica, e que elas são "Leonardos". (GELL, 2018[1998], p. 338)

Com a finalidade de compreender esta interação entre as obras, o autor retoma o modelo de 'consciência do tempo' do filósofo e matemático alemão Edmund G. A. Husserl, no qual a percepção que o sujeito tem do tempo (passado, presente e futuro) é modificada em função da sucessão de diferentes momentos vivenciados no presente (GELL, 2018[1998], p. 345). A figura 75 é uma adaptação do diagrama que Gell utiliza para explicar o conceito de 'consciência do tempo'. A linha horizontal superior, com as letras **A** > **B** > **C** > **D**

21 Aqui o conceito 'artista' é utilizado dentro do contexto da teoria de Gell, como agentes diretamente responsáveis pela produção de um artefato.

representa a sucessão de acontecimentos no momento presente. As passagens **A'** > **B'** > **C'** > **D'** e **A''** > **B''** > **C''** > **D''** correspondem aos estados dos fatos recordados da memória (retenções) ou imaginados por meio de projeções do futuro (protenções).

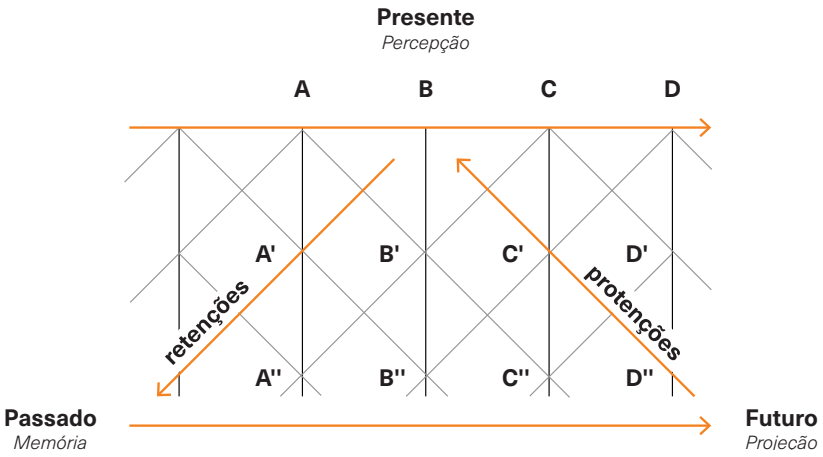


Figura 75: Diagrama da consciência temporal, baseado no diagrama elaborado por Gell a partir da obra de Husserl (GELL, 2018[1998], p. 346).

> Suponha que estamos em B: nossas percepções correspondem ao momento de B. A paisagem temporal do ponto B consiste na nossa experiência perceptiva do estado de fatos no ponto B, mais as de retenções A, como A', diluídas no passado. A' (A visto a partir de B) é uma modificação do A original, ou seja, o que A "parece" quando o percebemos a partir de B, atenuado ou diminuído, mas ainda assim ligado ao presente. Talvez possamos pensar na "modificação" de A, em seu mergulho (diagonalmente em direção à esquerda, na figura 9.4 / 2) no passado (A > A' > A" > A"'...), como uma perda gradual de verossimilhança que afeta as percepções experimentadas em A, superadas pelas percepções experimentadas em B, C, D etc. Nossa percepção do estado dos fatos em um determinado momento "presente" não deixa de ser válida de imediato, mas apenas gradualmente, pois o mundo não muda por completo de uma só vez. Não podemos mais dizer, em B, que o estado dos fatos de A é o "presente", dada a mudança de perspectiva temporal; mas existem correlações entre muitas das características de A e B, B e C, e assim por diante. (GELL, 2018[1998], p. 345)

No diagrama de Husserl, o fato **A** se transforma em **A'** quando o sujeito está em **B**; se modifica para **A''** quando o sujeito está em **C**; e assim por diante. **A**, que era uma percepção no momento presente, passa a ser uma retenção ao se transformar em **A'**, e **A''** é uma retenção de **A'**, ou seja, uma retenção da retenção. Segundo Gell, a importância do raciocínio de Husserl está em deixar de olhar o tempo como uma linha rígida de acontecimentos fixos e passar a ver o passado, presente e futuro como fenômenos em constante transformação (GELL, 2018[1998], p. 347).

A contribuição de Gell para a discussão iniciada por Husserl é defender que a obra de arte, de forma análoga à consciência, também se transforma no tempo.

> Em termos gerais, toda obra de arte, considerada no contexto do conjunto da obra de seu criador, tende a ser uma "preparação" para as obras posteriores, bem como uma "recapitulação" de suas antecessoras. (GELL, 2018[1998], p. 338)

No conjunto das obras de um artista ou agrupamento de artistas, organizadas como objeto distribuído no tempo, cada obra retém, mesmo que parcialmente, características de obras anteriores e antecipa obras que serão produzidas no futuro. Assim, os pontos **A**, **B** e **C** da figura 75, que no modelo de Husserl representam 'acontecimentos', poderiam ser substituídos por obras individuais que compõem um conjunto de obras (GELL, 2018[1998], p. 341–349).

Pensando nos filetes ou nas carrocerias de madeira ornamentadas enquanto conjunto, estes também poderiam estar representados nos pontos **A**, **B** e **C** da figura 75. Como visto neste capítulo, existe um conjunto de formas, combinações de cores e estruturas de organização do espaço que são recorrentes a muitos filetes. A repetição destas características na prática da ornamentação de carrocerias é uma retenção de carrocerias produzidas no passado, da mesma forma que pequenas mudanças na produção atual podem ser uma preparação para a criação de filetes novos.

Na teoria de Gell, as relações de protenção e retenção, entre artefatos, podem ser de diferentes intensidades (GELL, 2018[1998], p. 336–340). O autor enumera quatro exemplos de intensidades de protenções e retenções:

1. **Esboço** (protenção forte)
2. **Obra preparatória** (protenção fraca)
3. **Cópia** (retenção forte)
4. **Recapitulação** (retenção fraca)

Gell considera como 'esboço' algo "produzido ao se projetar uma obra em termos concretos" (GELL, 2018[1998], p. 338). Já a 'obra preparatória' é definida como "um fim em si mesma, torna-se ancestral de uma obra posterior, não tendo sido *especificamente* concebida como tal no momento de sua produção" (GELL, 2018[1998], p. 338). De maneira similar, o autor diferencia 'cópia' de 'recapitulação' por meio da ideia específica por trás da concepção da obra. Assim, uma 'cópia' é uma réplica intencional de um trabalho, enquanto a 'recapitulação' é uma "réplica involuntária de obras anteriores, necessária para elaborar as obras seguintes" (GELL, 2018 [1998], p. 339). Os limites entre estes conceitos, conforme Gell adverte, não são sempre bem definidos, sendo, às vezes, difícil distinguir, por exemplo, até onde uma recapitulação pode se assemelhar a uma obra passada sem ser uma cópia.

Na filetagem, a produção de esboços é uma atividade pouco recorrente. Mesmo ao criar desenhos novos de filetes os pintores alegam ter a ideia em sua cabeça e executá-la diretamente na carroceria. Alguns relatos da prática de se fazer esboços foram encontrados

em filetes produzidos por meio de matrizes (como a forma ou a serigrafia). A figura 76 mostra um exemplo de esboço em papel e filete já finalizado em uma carroceria de madeira. Este filete é feito com serigrafia, pincel e carretilha pela Carrocerias Rampa. Como a cor dos filetes pode mudar em cada carroceria, não era intuito do autor deste esboço fazer um estudo de cores, apenas de formas que foram posteriormente gravadas em uma tela de serigrafia. A borda do filete, que é a parte feita a mão livre, é onde houve uma maior diferença entre o esboço e o filete na carroceria (desconsiderando as mudanças de cor). Outra mudança significativa entre esboço e filete na carroceria é a quantidade de quadrados no centro do filete, que no esboço são dois e na carroceria apenas um. Esta mudança deve ter acontecido por conta do comprimento relativamente reduzido do vão da tábua larga da carroceria em questão. Em outras carrocerias produzidas pela mesma fábrica, com um vão mais comprido, existem dois quadrados no centro do filete (figura 77). Uma última diferença entre as duas fotografias da figura 76 é o número de telas de serigrafia que fora proposto no esboço e o número de telas utilizadas na produção do filete. Desconsiderando as bordas do esboço e admitindo que cada cor seria uma tela, o esboço propunha o uso de cinco matrizes, enquanto os filetes produzidos nas carrocerias das figuras 76 e 77 foram feitos apenas com duas telas.

Figura 76: Esboço e filete produzidos na Carrocerias Rampa (Bastos–SP). Fonte: Arquivo da Carrocerias Rampa.

Na prática da ornamentação de carrocerias, casos de obras preparatórias são mais recorrentes do que esboços. Relações de protenção fraca podem ser encontradas tanto no conjunto de carrocerias ornamentadas por um mesmo pintor, como no conjunto de artefatos produzidos por diferentes pintores e fábricas. Infelizmente, como muitas das fotografias coletadas nos arquivos das fábricas não possuem data, e também porque o registro fotográfico das carrocerias produzidas é um costume relativamente recente nas fábricas visitadas (com algumas exceções de fábricas que já tiravam fotos com câmeras analógicas, a maioria das fotos foram feitas com câmeras digitais ou com celulares), algumas vezes não é possível estabelecer com certeza qual dos filetes seria a obra preparatória e qual seria a recapitulação (por não ser possível identificar uma ordem cronológica precisa na produção dos desenhos). Todavia, combinando a análise das fotografias com depoimentos dos pintores foi possível identificar algumas destas relações.

Figura 77: Exemplo de carroceria com dois quadrados no centro do filete. Fonte: Arquivo da Carrocerias Rampa.

Ao criar o estilo de Ibitinga, Ademir conta que se inspirou em outros filetes que eram produzidos na mesma época, em especial o filete da fábrica Carrocerias Monte Alto (Monte Alto – SP). A figura 78 mostra fotografias do filete criado por Ademir e de um filete do estilo 'Monte Alto'[22]. Segundo o pintor, ele copiou a borda do filete da Carrocerias Monte Alto e criou os elementos do centro do filete. Os pares paralelos de curvas onduladas, localizados nas extremidades do filete de Ibitinga (elementos nas cores verde, vermelha, amarela e branca), se assemelham ao trio de curvas onduladas do filete estilo 'Monte Alto'. De acordo com o depoimento de Ademir, a maior diferença entre os dois filetes está no centro do filete. No filete estilo 'Monte Alto', o agrupamento de formas possui um formato que Ademir chama de 'coração' e no filete Ibitinga o centro possui a organização radial de curvas onduladas chamada por outros pintores de 'flor' ou 'borboleta'. Ademir não deu nome a este conjunto de formas, que, segundo o pintor, foi concebido por ele.

22 Não foi possível averiguar se esta carroceria foi de fato produzida pela Carrocerias Monte Alto, mas foi confirmado por Ademir que este é o estilo de filete no qual ele se inspirou.

Figura 78: Filete estilo 'Ibitinga' e 'Monte Alto'.
Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

Filete criado na Carrocerias Ibitinga

Filete estilo 'Monte Alto'

O filete de Monte Alto não foi criado com o propósito de servir de estudo para o filete de Ibitinga, mas ele possui elementos que permitiram a criação do filete de Ibitinga. Sendo assim, o filete de Monte Alto é uma obra preparatória em relação ao filete de Ibitinga. Caso seja verdadeira a afirmação de Ademir[23], de que ele criou a composição conhecida como 'borboleta', o filete de Ibitinga seria também uma obra preparatória para outros filetes que utilizam o mesmo elemento.

23 Não foi coletado nenhum dado que contestasse a possibilidade de Ademir ter criado a "borboleta". Porém, diferentemente do estilo Ibitinga, cuja criação outros pintores atribuem à Carrocerias Ibitinga, não foi registrada nenhuma confirmação de que a 'borboleta' teria surgido neste ornamento.

Não necessariamente a obra preparatória tem de ser um trabalho de outro pintor. Em artigos publicados com resultados iniciais desta pesquisa (QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019) foi analisada a obra de um único pintor, Biriba, que trabalha na Garcia Implementos Rodoviários. Três modelos de filetes produzidos pelo pintor foram discutidos em função de suas diferenças e semelhanças. Na figura 79, estes modelos estão apresentados em ordem cronológica.

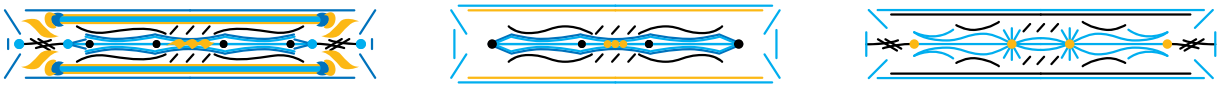
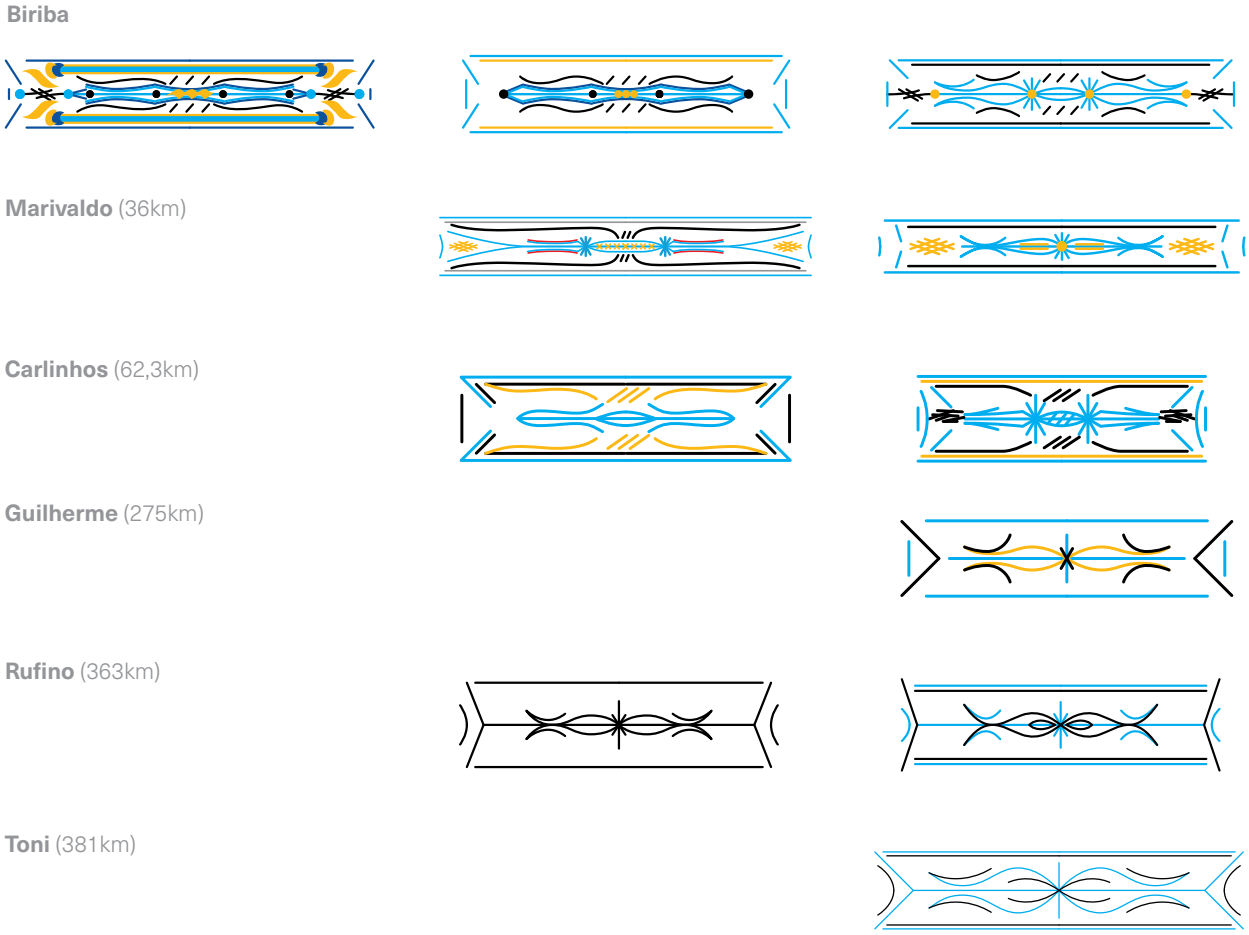


Figura 79: Modelos de filetes feitos por Biriba na tábua larga de carrocerias.

O primeiro modelo de filete era feito por Biriba em conjunto com o antigo pintor da fábrica, 'Seu Cláudio'. Este filete mistura traços produzidas com carretilha (feitos por Biriba) com partes elaboradas com pincel (feitas por Seu Cláudio). Os dois últimos filetes foram feitos exclusivamente por Biriba, utilizando apenas carretilha e o dedo polegar do pintor para fazer os pontos. Existe uma relação de protenção fraca entre o os filetes, uma vez que certas formas e estruturas perduram entre os três modelos, tais como as bordas, o trio de pequenos traços diagonais localizados na parte central do filete, a disposição dos pontos, e as curvas onduladas.

Quando foram escritos os artigos que tratam dos filetes feitos por Biriba (QUEIROGA; FARIAS, 2018, 2019), a coleta de dados de outras fábricas ainda não havia sido feita. Por isso, não se sabia ao certo quais elementos seriam característicos do trabalho de Biriba e quais seriam comuns ao trabalho de outros pintores de carroceria. A figura 80 mostra alguns modelos de filetes, criados por outros pintores, que possuem certa semelhança com os filetes feitos por Biriba. Os filetes estão organizados em linhas por pintores, e a ordem das linhas é em função da distância em quilômetros entre a fábrica onde trabalha cada pintor e a Garcia Implementos Rodoviários (fábrica onde trabalha Biriba).

Figura 80: Filetes feitos com carretilha que apresentam certa similaridade com os filetes criados por Biriba.



Voltando aos modelos de organização espacial, todos os filetes de Biriba são constituídos segundo o 'modelo de organização 2' (figura 61). Este modelo é comum a todos os filetes criados por Biriba, e aparece em alguns filetes de pintores próximos a ele (primeiro filete de Marivaldo e dois filetes de Carlinhos — figura 80). Os filetes, feitos com carretilha, de pintores mais distantes, seguem o 'modelo de organização 4' (figura 62). Mesmo assim existem formas recorrentes nos filetes da figura 80, como a curva ondulada, o asterisco (ausente nos dois primeiros filetes de Biriba, em um dos filetes de Carlinhos e no filete de Toni) e as linhas horizontais e verticais. A moldura composta por traços duplos horizontais, traços diagonais nos cantos e traços curtos verticais também é recorrente no trabalho de pintores de diferentes regiões. Existe ainda um indicativo de que em Minas Gerais existam outros filetes similares aos modelos de Guilherme, Rufino e Toni; e que no Rio de Janeiro e no Espírito Santo existam filetes similares ao primeiro modelo de Marivaldo. Estes indicativos foram sugeridos pelos próprios pintores, mas não puderam ser investigados por conta do escopo desta pesquisa.

A disposição dos pontos aparenta ser uma característica específica do trabalho de Biriba, visto que ela é similar em seus três filetes e diferente dos demais desenhos da figura 80. Os pontos, no trabalho de Biriba, servem para esconder algumas marcações que o pintor faz para organizar e orientar os demais elementos do filete. Por isso, a disposição semelhante dos pontos é também um índice de uma forma semelhante de organização espacial entre os três filetes. Contudo, convém lembrar os limites desta pesquisa, que não investigou todas as fábricas de carrocerias de madeira do país. Assim, não é possível afirmar com certeza que está é uma característica particular de Biriba. Os asteriscos e as grandes curvas em 's' do terceiro filete de Biriba são formas que não estavam presentes em seus dois filetes anteriores e aparecem em vários filetes de outros pintores. Por isso é provável que Biriba tenha copiado estas formas de outros pintores. Assim, dentro do conjunto de filetes do Biriba, existem relações de protenção fraca (obras preparatórias) tanto em relação a trabalhos anteriores do pintor, como em relação a filetes de outros pintores.

A recapitulação, ou seja, a relação de retenção fraca entre obras, também é uma relação recorrente dentro do conjunto de filetes do estado de São Paulo. Como mencionado, os pintores que fazem filetes com carretilha ou pincel afirmam não fazerem esboços ao criar um filete novo, sendo este feito diretamente na carroceria produzida para o cliente. Em alguns casos o pintor fica satisfeito com o novo desenho e passa a copiá-lo em outras carrocerias (o que seria uma relação de retenção forte), em outros casos o pintor não fica inteiramente satisfeito, e, em trabalhos seguintes, faz pequenos ajustes nos filetes. Neste segundo caso existe uma relação de retenção fraca, na qual o pintor não copia inteiramente o filete, mas recapitula elementos e estruturas utilizadas no desenho anterior, criando um desenho diferente. A figura 81 mostra exemplos de retenção fraca em filetes de Marivaldo. Conforme o depoimento do pintor, com o

tempo ele foi fazendo filetes cada vez com menos traços, fenômeno que pode ser observado em alguns dos exemplos apresentados na figura 82. Apesar de conterem menos traços, a essência das formas dos desenhos permanece bastante semelhante.

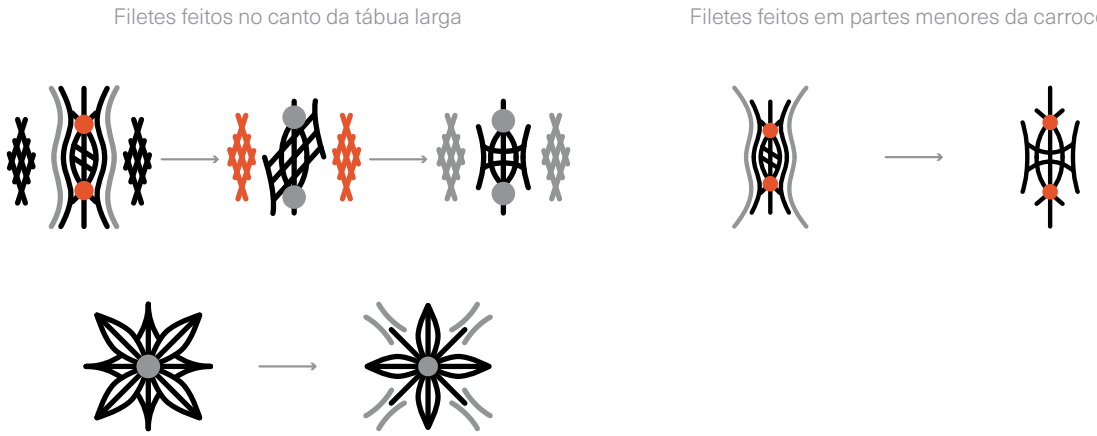


Figura 81: Exemplos de retenção fraca em filetes do Marivaldo

A retenção forte entre filetes, ou seja, a cópia, é a situação mais recorrente no ofício dos pintores. Em uma mesma carroceria um filete é copiado diversas vezes ao longo da estrutura da carroceria. No conjunto de carrocerias ornamentadas por um pintor, também pode ser identificado que poucos modelos de filetes são copiados em muitas carrocerias. Ao observar um mesmo modelo de filete em várias carrocerias (figura 82) percebe-se que apesar do modelo de filete ser copiado as cópias não são perfeitas e os filetes variam em relação a cor e dimensões. Situações como esta corroboram a ideia de Gell, de que "Na realidade, a fronteira entre réplica intencional e a recapitulação voluntária é diluída, mas ainda se pode estabelecer essa distinção ideal típica" (GELL, 2018 [1998], p. 339). Assim, mesmo não sendo cópias perfeitas, existe uma grande distinção entre as diferenças dos filetes da figura 81 e os da figura 82 o que permite identificar os primeiros como uma relação de retenção forte e os segundos como retenção fraca.

Figura 82: Um mesmo modelo de filete espaços de diferentes tamanhos.
Fonte: Arquivo da Garcia Implementos Rodoviários.

Até então este tópico discutiu a retenção e protenção na prática da ornamentação de carrocerias em termos de formas e estruturas de organização espacial. As cores e suas combinações também podem ser influenciadas por retenções e protenções, o que justificaria a recorrência de certas relações de cores, conforme discutido no tópico anterior. Todavia, não foi possível analisar a distribuição das cores ao longo do tempo e do espaço da mesma forma como foram analisada as formas e organizações espaciais, uma vez que, como

o pintor pinta muitas carrocerias, mas cria poucos modelos novos de filetes, é mais fácil ordenar um grupo de filetes cronologicamente do que uma série de carrocerias.

Este capítulo descreveu o processo de fabricação, pintura e filetagem de uma carroceria ornamentada; mostrou quais são as formas, estruturas espaciais, cores e combinações de cores recorrentes em filetes do estado de São Paulo, e como estes elementos interagem entre si, tanto no nível da individualidade de um filete, quanto na coletividade das carrocerias ornamentadas, enquanto objeto distribuído no tempo e no espaço. Entretanto, todas estas relações necessitam da ação humana para acontecer. Os alcances de agências humanas na prática da ornamentação de carrocerias serão discutidos no capítulo seguinte, buscando dialogar com as características visuais discutidas neste capítulo.

4. AGÊNCIAS HUMANAS NA ORNAMENTAÇÃO DE CARROCERIAS

Neste capítulo serão discutidas as agências, em especial as que envolvem agentes humanos, presentes na prática da ornamentação de carrocerias. O primeiro tópico aborda os clientes de uma fábrica de carrocerias, seus diferentes perfis e interesses. O segundo tópico discute as influências do proprietário e dos funcionários de uma fábrica de carrocerias na filetagem. O terceiro tópico apresenta características do pintor de carrocerias, com atenção especial em relação ao aprendizado, aprimoramento técnico e liberdade criativa. O quarto e último tópico sintetiza as agências discutidas ao longo desta dissertação, discutindo quais seriam os princípios geradores da prática da ornamentação de carrocerias, bem como os motivos que podem acarretar o fim desta prática.

4.1 QUEM COMPRA UMA CARROCERIA ORNAMENTADA?

Cada tipo de carroceria possibilita transportar diferentes cargas e, por consequência, conseguir diferentes contratos de fretes. Assim, a escolha da carroceria está vinculada aos possíveis serviços que se pretende realizar com o caminhão. A figura 23 (Capítulo 2) mostra alguns dos diferentes tipos de carroceria. A carreta de trator e as carrocerias do tipo carga seca, graneleira, carga viva e especial (em azul na figura 23) podem ser feitas de madeira e costumam ser ornamentadas com filetes.

Na percepção dos caminhoneiros e fabricantes de carroceria entrevistados, as carrocerias do tipo baú estão crescendo em proporção

aos demais tipos de carroceria. Isto seria um dos motivos da redução da produção de carrocerias de madeira ornamentadas. Porém, para alguns tipos de carga a carroceria tipo baú não é indicada, como, por exemplo, verduras e frutas que podem estragar se o baú não tiver refrigeração. Sendo assim, a carroceria do tipo carga seca é uma alternativa mais barata para este tipo de carga. Materiais de construção pesados como tijolos ou sacos de cimento podem ser carregados e descarregados de maneira mais rápida em carrocerias de carga seca.

Além do tipo de carga, o perfil do cliente também pode influenciar na escolha por uma carroceria de madeira. Na Carrocerias Pirâmide, as carrocerias carga seca são produzidas tanto em metal como em madeira. O proprietário da fábrica, Hélio, afirmou que seus clientes empresários preferem comprar carrocerias de metal por ter uma manutenção mais fácil. Já as poucas carrocerias de madeira que sua empresa ainda fabrica são vendidas para caminhoneiros autônomos. Segundo Hélio, os caminhoneiros autônomos preferem a carroceria de madeira por uma questão estética e de costume, ignorando as vantagens práticas da carroceria de metal:

> Porque eles gostam de coisas bonitinhas, porque a de madeira é mais bonita, mais delicada, enfeitada. E eles gostam porque eles têm ilusões. Atrás de um caminhão, se você vir que tem uma lâmpada vermelha no chassi do caminhão, que eles chamam de foguetinho, porque aquilo fica aceso, o caminhão é um foguete. Né? Sabe, tem aqueles borrachões enfeitados, escrito alguma frase. Então aquilo é meio a casa deles... Aquilo ali é tudo o que eles têm. Pole esse caminhão, lustra esse caminhão, aí manda fazer uma carroceria de aço, não tem muito jeito de filetar, de fazer desenho, enfeitar, assim, padronizar do jeito que eles querem,' cê (sic) sabe? Então, o caminhoneiro gosta de madeira por isso. Porque o assoalho de madeira, se entra um daqueles carrinhos paleteiros, quebra tudo. Vira e mexe eles têm que consertar. A de aço é tudo chapa xadrez, sabe? Então resiste mais. (Trecho transcrito da entrevista com Hélio, realizada em 2 de maio de 2019)

A única exceção, onde Hélio vê vantagens na carroceria de madeira, é no transporte de verduras. Um dos caminhoneiros entrevistados, que transportava alface no momento da entrevista, afirmou que mesmo existindo mais ofertas de frete para carrocerias do tipo baú, ele preferiu comprar uma carroceria de madeira por uma preferência estética:

> Na verdade, para nós é até melhor baú, né? Só que com a carroceria assim fica mais bacaninha. O caminhão fica mais bonito. Eu procurei baú também, mas não achei nenhum que me agradou... Então eu peguei esse daqui mesmo. (Trecho transcrito da entrevista com um caminhoneiro, realizada em 7 de novembro de 2019)

A beleza de uma carroceria, segundo a visão de caminhoneiros entrevistados, está mais relacionada à impressão geral do conjunto cabine mais carroceria do que no detalhe de como os filetes são

desenhados. Em relação a este conjunto, foram mencionados como valores importantes a combinação das cores da carroceria com as cores da cabine, o brilho da carroceria e a limpeza do caminhão e da carroceria. A traseira da carroceria 'arrumada' também tem um peso grande para deixar o caminhão bonito. Um dos entrevistados contou que tinha planos de instalar uma lâmpada de LED, embaixo da carroceria, de forma a iluminar o desenho do borrachão do seu caminhão.

Além dos caminhoneiros autônomos e empresários, outros compradores recorrentes de carrocerias de madeira são os feirantes. Dentro do grupo dos feirantes entrevistados foi verificada a presença de indivíduos com diferentes capitais econômicos. Existem feirantes que gerenciam barracas pequenas e possuem caminhonetes adaptadas com carrocerias de madeira; assim como também existem feirantes com uma ou mais barracas grandes que possuem até quatro caminhões diferentes. O feirante pequeno também é motorista de seu caminhão, enquanto o feirante grande dirige o caminhão ocasionalmente. No caso dos feirantes, a escolha pela carroceria de madeira foi explicada pelos entrevistados como sendo uma preferência vinculada a vantagens objetivas da carroceria de madeira em relação aos demais tipos de carroceria. Algumas destas vantagens também foram mencionadas por caminhoneiros entrevistados, sendo elas:

1. Facilidade de carregar e descarregar o caminhão;
2. Projeto sob medida da carroceria em função da carga que será transportada;
3. Qualidade de armazenamento de alimentos perecíveis;
4. Melhor custo em relação a uma carroceria de metal;
5. Segurança em relação a abordagens policiais ou assaltos.

No momento de descarregar a mercadoria, a carroceria carga seca possui uma grande vantagem em relação a uma do tipo baú. A carroceria de madeira permite abaixar as grades laterais, permitindo que a carga seja retirada pela lateral do caminhão, já a carroceria do tipo baú costuma ter apenas uma ou duas saídas para a carga.

As medidas máximas de uma carroceria são definidas por leis e regulamentações brasileiras, e fábricas maiores de carroceria de metal tem sua produção padronizada dentro destes limites. Já fábricas menores de carroceria de madeira fazem as medidas da carroceria também dentro destes limites, mas variando em função da carga que a carroceria irá transportar.

A questão da qualidade do armazenamento da mercadoria é controversa entre os feirantes. Alguns dizem que a carroceria de baú deixa os alimentos abafados, e outros que preferem o baú porque,

quando chove, os produtos não são molhados. Existe também o baú refrigerado, que protege os alimentos da chuva e os mantém frescos, porém esta alternativa é significativamente mais cara do que uma carroceria carga seca ou tipo baú sem refrigeração. Nas feiras visitadas, baús refrigerados eram utilizados por vendedores de peixes e frutos do mar, além de alguns vendedores de produtos orgânicos.

Produzir uma carroceria de madeira, segundo os fabricantes de carroceria, ainda é mais barato do que produzir uma de metal. Todavia, esta vantagem está progressivamente diminuindo à medida em que novas leis de fiscalização sobre o uso de madeira vêm sendo criadas. A impressão dos fabricantes é de que dentro de alguns anos uma carroceria de madeira será mais cara do que uma de metal. Outra vantagem mencionada diz respeito à segurança. Segundo depoimentos, como na carroceria carga seca você consegue ver o que está sendo transportado (e geralmente são produtos de baixo valor), este tipo de carroceria sofre menos abordagens policiais e é menos visada por assaltantes.

Nas entrevistas com destinatários, os principais critérios para a escolha da fábrica de carroceria foram indicação de um colega, durabilidade, e localização da fábrica (preferindo comprar a carroceria em uma fábrica próxima à sua residência). Na coleta de dados em feiras, que aconteceu durante a montagem das barracas, pode ser observada uma cena na qual dois feirantes indicavam a mesma fábrica para um terceiro que desejava uma carroceria nova. Durante este episódio, um feirante que possuía uma carroceria fabricada pela Carrocerias União e era 'vizinho de barraca' do feirante que desejava trocar de carroceria, atravessou a feira para chamar outro feirante que também tinha uma carroceria da mesma fábrica, e, juntos, foram compartilhar sua experiência com o outro feirante. Este episódio reflete uma das características dos processos cotidianos de organização do trabalho na feira livre, que é o equilíbrio entre cooperação e competição (SATO, 2007, p. 99). Apesar dos feirantes vizinhos venderem o mesmo produto, no caso bananas, um não deixou de compartilhar informações com o outro a respeito de onde comprar uma carroceria.

A despeito da localização ter aparecido como critério nas entrevistas com destinatários, muitos fabricantes de carroceria ostentam com orgulho que possuem clientes de cidades distantes, que vêm até eles por conta da qualidade de seus produtos. Nas viagens feitas durante a pesquisa de campo, também foi percebido que o número de carrocerias de determinada fábrica parecia aumentar conforme se aproximava da localização da mesma. Isso sugere que grande parte dos negócios de uma fábrica de carrocerias é regional, e os clientes distantes são casos menos recorrentes.

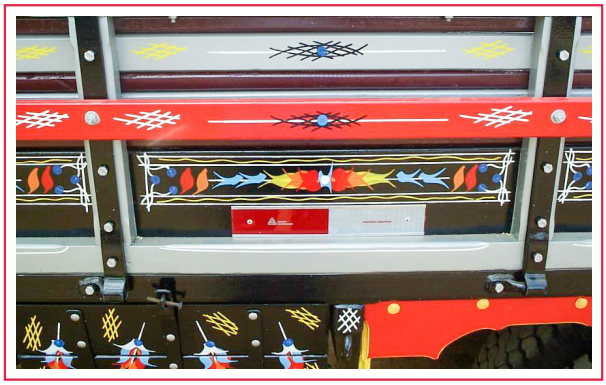
Os fabricantes de carroceria reportaram uma mudança no seu perfil de cliente: no início a grande maioria eram caminhoneiros autônomos, que, aos poucos, foram perdendo espaço para empresários.

Além das empresas de logística, outras empresas, de diferentes tamanhos, também começaram a comprar caminhões para atender às suas necessidades de transporte. De acordo com a impressão dos fabricantes de carroceria, a política de redução do IPI de automóveis (realizada em 2012) foi um incentivo para as empresas investirem em caminhões. Esta medida também afetou a queda no preço do frete no Brasil, porque, com um maior número de empresas com caminhão, a procura por fretes feitos por terceiros diminuiu. Além disso, com o preço do caminhão reduzido, aumentou o número de caminhoneiros autônomos, assim a oferta de fretes aumentou.

Uma carroceria de madeira é um bem de consumo durável. De acordo com depoimentos de fabricantes e usuários, se bem cuidada, uma carroceria pode durar de 20 a 30 anos, sendo necessárias apenas algumas 'reformas' (nome utilizado por fabricantes para se referir à substituição de algumas tábuas e sarrafos mais desgastados por madeiras novas). Por conta da longa durabilidade, existe uma grande oferta de venda de caminhões usados já com carroceria. Muitos dos destinatários entrevistados compraram sua carroceria desta forma. Assim, mesmo que ainda exista um número razoável de profissionais autônomos que utilizam carrocerias de madeira, estes não compram carrocerias novas com tanta frequência, e, por isso, não geram demanda suficiente para as fábricas.

Figura 83: Dois diferentes estilos de filetes feitos por Tomás na Carrocerias São José. Fonte: arquivo da Carrocerias São José.

Filete para empresário



Filete para caminhoneiro

Fabricantes mais focados em carrocerias de madeira também reportaram uma mudança no perfil de clientes, passando a trabalhar majoritariamente para empresários. Está mudança no tipo de cliente também teria influenciado mudanças visuais nos filetes. Na Carrocerias São José, Tomás, o proprietário e pintor da fábrica, faz dois estilos de filete diferentes (figura 83), um para clientes empresários e outro para caminhoneiros autônomos. Segundo Tomás, os empresários preferem desenhos mais discretos enquanto os caminhoneiros preferem carrocerias mais chamativas. Além das diferenças visuais entre os dois filetes da figura 83, existe uma diferença técnica entre os dois motivos. O filete para empresários é feito com carretilha, ao passo que o filete para caminhoneiros é feito com pincel.

Figura 84: Estampo da Carrocerias Pirâmide, utilizado para ornamentar o canto da tábua larga.
Fonte: registro fotográfico feito pelo autor.

Em fábricas que não fazem filetes com pincel, como na Carrocerias Pirâmide, os filetes para caminhoneiros costumavam ser feitos com estampo, está técnica, segundo Toni (pintor desta fábrica) produz filetes mais 'chamativos' do que os filetes feitos com carretilha. Com a diminuição da demanda de carrocerias por parte de clientes caminhoneiros, os estampos da Carrocerias Pirâmide foram sendo cada vez menos utilizados. Quando foi feita a visita a esta fábrica (junho de 2019), Toni só fazia filetes com serigrafia, e os estampos da fábrica estavam todos empoeirados e enferrujados (figura 84). Segundo o pintor, os empresários prefeririam filetes feitos com carretilha, ou então carrocerias sem filetes.

> Aí às vezes tem um que gosta mais daquele, daí pede aquele, daí tem outros que gostam mais desse porquê fica um pouco mais discreto. É fininho né? O outro não, ele é mais chamativo. Porque quem gostava muito disso aí eram os caminhoneiros mesmo. Não tinha muita firma que pedia essas coisas. A maioria era caminhoneiro mesmo. Mas como foi ficando ruim o frete do caminhoneiro, eles foram parando né? Então hoje mais é firma. Olha lá (mostra outras carrocerias de metal sendo feitas na fábrica), pinta só na cor da firma e acabou né? Não faz filete. Agora caminhão assim, que é o cara que tem o caminhão só para trabalhar mesmo, é mais difícil né? Hoje em dia é tudo firma, a maioria nem fileta, só pinta na cor e acabou. (Trecho transcrito da entrevista com Toni, realizada em 3 de maio de 2019)

A combinação de cores também varia em relação ao tipo de cliente. Os empresários preferem uma carroceria com menos cores ou com as cores do logotipo da empresa, e os caminhoneiros, segundo alguns fabricantes de carroceria, preferem uma carroceria mais colorida. Na Carrocerias São José, mesmo quando o cliente não explicita esta escolha, e deixa ao encargo de Tomás escolher as cores e os filetes, ele escolhe um tipo de pintura por implicação ao tipo de cliente (empresário ou caminhoneiro).

Os estilos de filetes preferidos por feirantes e empresários são os mesmos. Mesmo que os feirantes escolham a fábrica de carroceria por indicação, ou comprem um caminhão já com a carroceria pronta (o que limita a possibilidade de escolha do visual da carroceria), nas conversas com feirantes, foi verificada uma preferência por filetes mais 'discretos', feitos com carretilha. Todavia, os feirantes entrevistados trabalhavam na cidade de São Paulo, então é possível que feirantes de outras cidades tenham outras preferências.

As Carrocerias União (Salesópolis – SP; Iconha – ES; Igarapé – MG) e Carrocerias Mambrini (Ribeirão Preto – SP; São Sebastião do Paraíso – MG; Uberlândia – MG; Belo Horizonte – MG; Itaboraí – RJ) são fábricas com unidades no estado de São Paulo e em outros estados brasileiros. Ambas as empresas têm uma história de expansão similar: são empresas familiares que foram expandindo conforme a família crescia. Nas conversas com os proprietários destas

empresas foi possível identificar algumas características regionais da ornamentação de carrocerias de madeira no Brasil.

A figura 85 mostra exemplos de carrocerias fabricadas pela União e pela Mambrini em diferentes estados. Segundo depoimentos, clientes de Minas Gerais preferem carrocerias sem frisos nos sarrafos e tábuas largas sem filetes (apenas com linhas horizontais finas). No Rio de Janeiro e Espírito Santo, por outro lado, existiria uma preferência por carrocerias sem friso e com filetes feitos com carretilha, mas com desenhos com mais riscos e mais preenchidos do que os filetes de carretilha do estado de São Paulo.

Figura 85: Exemplos de carrocerias produzidas em diferentes estados brasileiros. Fonte: arquivos das Carrocerias União e Carrocerias Mambrini.

União Igarapé - MG

Mambrini Itaboraí - RJ

União Salesópolis - SP

Mambrini Ribeirão Preto - SP

Ainda, segundo depoimentos de proprietários destas duas fábricas, existiriam preferências em função das rotas e das estradas que os caminhoneiros percorrem, o que tornaria o fenômeno mais complexo do que a simples demarcação de fronteiras estaduais. A fábrica da Carrocerias União de Salesópolis atende muitos clientes que fazem a rota São Paulo/ Rio de Janeiro, e estes clientes tendem a preferir filetes com desenhos mais cheios e pedir para colocar filetes nos sarrafos (figura 86). Já os clientes feirantes, que costumam utilizar o caminhão dentro dos limites da metrópole de São Paulo, tenderiam a preferir filetes mais simples e sarrafos com frisos.

Rota São Paulo/ Rio de Janeiro

São Paulo capital e interior

Figura 86: Dois exemplos diferentes de filetes produzidos pela Carrocerias União (Salesópolis – SP). Fonte: arquivo da Carrocerias União.

Comparando os depoimentos de destinatários com os de proprietários e pintores de fábricas de carrocerias é possível identificar uma mudança histórica no papel das agências dos destinatários e dos produtores em relação ao desenho dos filetes. Segundo depoimentos de funcionários de fábricas, houve um tempo em que os caminhoneiros vinham com fotos de filetes específicos e pediam para a fábrica reproduzir estes desenhos. Este tipo de pedido teria sido um dos fatores responsáveis pela recorrência de certos desenhos de filetes em diferentes fábricas, como o 'Ibitinga' e o 'estilo sul'. Esta também pode ter sido a causa do surgimento de outros desenhos de filetes, uma vez que, na tentativa fracassada de copiar um ornamento, algo novo pode surgir (JONES, 1868, p. 57). Porém, de acordo com as entrevistas com produtores e destinatários, este tipo de pedido não é mais recorrente, e agora o cliente costuma escolher um entre os diferentes modelos de filete do portfólio da fábrica.

Portanto, a agência dos destinatários em relação aos filetes enfraqueceu, deixando de propor modelos diferentes de filetes às fábricas, passando a escolher um dos desenhos predeterminados pelos produtores. Isto nos casos em que o destinatário encomenda uma carroceria nova. Quando o motorista compra um caminhão usado com carroceria pronta, seu poder de escolha é decidir qual carroceria ele prefere dentro das ofertas disponíveis.

Mesmo que os destinatários possam ter diminuído sua agência em relação aos filetes, eles poderiam pedir aos fabricantes que não ornamentassem as carrocerias, pedido que, segundo os fabricantes, acontece mais com clientes que são empresários. A escolha por carrocerias com filetes é uma decisão fundamental para a continuidade desta prática, e a mudança do tipo de cliente, de caminhoneiro para empresário, é um dos fatores que vem contribuindo para o fim dos filetes. Segundo Bourdieu, o gosto é uma forma de união e de distinção de indivíduos:

> Como toda espécie de gosto, ela une e separa: sendo o produto dos condicionamentos associados a uma classe particular de condições de existência, ela une todos aqueles que são o produto de condições semelhantes, mas distinguindo-os de todos os outros e a partir daquilo que têm de mais essencial, já que o gosto é o princípio de tudo o que se tem, pessoas e coisas, e de tudo o que se dá para os outros, daquilo que serve de base para classificar a si mesmo e pelo qual se é classificado. (BOURDIEU, 2007, p. 56)

Seguindo o raciocínio de Bourdieu, os filetes podem ser caracterizados como uma forma de identificação e de união entre motoristas de caminhão. Ao mesmo tempo, o ato de rejeitar os filetes, pode ser caracterizado como uma forma dos empresários se distinguirem de seus funcionários e de seus valores.

Figura 87: Caminhões da Comiotto Transportes. Fonte: www.youtube.com/watch?v=69MLLLikTHw

Durante processo de imersão em grupos de *Facebook* e canais de *Youtube* voltados para caminhoneiros foi verificado que algumas empresas de logística do Rio Grande do Sul ostentam frotas de caminhões ornamentados, como a Comiotto Transportes (Bento Gonçalves) e a Transportes Spoiler (São Leopoldo) (figuras 87 e 88). Mesmo estando fora do recorte geográfico definido para esta dissertação, é interessante comentar o caso destas duas companhias, porque nelas a prática da ornamentação continua sendo valorizada e, para muitos jovens caminhoneiros, identificados nas redes sociais, trabalhar nestas empresas seriam um sonho. Além de serem ornamentados com filetes, os caminhões da Comiotto Transportes possuem a traseira levantada, prática que é proibida por lei e controversa entre os caminhoneiros. Ambas as empresas também são conhecidas por terem caminhões potentes e muito limpos. De acordo com comentários nas redes sociais, a limpeza do caminhão é feita pelos próprios caminhoneiros, mas o custo dos materiais utilizados neste processo é pago pelas empresas.

Figura 88: Caminhão da Transportes Spoiler. Fonte: www.spolier.com.br/#!/estrutura

A forma específica do desenho dos filetes pode não ser mais tão importante para os motoristas, mas outras formas de ornamentação da carroceria e do caminhão continuam importantes. Após uma conversa com um caminhoneiro no Ceagesp, outro motorista apareceu, perguntando onde o primeiro havia encomendado a placa com as palavras “Hortifruti Piedade” (cidade do interior de São Paulo, onde o segundo mora com sua família), presente em seu caminhão. Os dois caminhoneiros, que até então não se conheciam, começaram um diálogo a partir de um ornamento de carroceria, depois falaram um pouco sobre o lameirão (outra customização). Em um terceiro momento, passaram a discutir questões mais comerciais, como o preço do coentro, contatos de fornecedores e

clientes, e lucro do frete. O ornamento de carroceria foi uma introdução, uma forma de aproximar dois desconhecidos, com problemas similares.

Dentro do Youtube há muitos canais de caminhoneiros ou de aspirantes a caminhoneiros (pessoas que ainda não são motoristas, mas postam vídeos de caminhões que filmam na estrada, muitas vezes, acompanhados por frases motivacionais). Um dos canais que dispõe de muito material para compreender o gosto dos motoristas (autônomos e contratados), é o canal *Diário de Bordo de um Caminhoneiro*, do caminhoneiro Jair, que possui mais de quinhentos mil inscritos. Jair grava vídeos enquanto está dirigindo, comentando sua opinião sobre assuntos diversos relacionados ao seu universo; entrevista outros motoristas; faz resenhas de paradas de estrada e novos modelos de caminhões; e mostra seu cotidiano nos vídeos de seu canal.

Figura 89: Adesivo em caminhão da empresa Transgires utilizado pelo motorista Jair.
Fonte: frame do vídeo *Adesivo pra identificar meu caminhão*, do canal de Youtube *Diário de um caminhoneiro* (2018, 2'43")

Um assunto recorrente nos vídeos e nos comentários sobre os mesmos no canal mantido por Jair é a relação entre motoristas e patrões de transportadoras, no que diz respeito à liberdade de customizar o veículo. Em um vídeo de 2 de julho de 2015 (DIÁRIO DE BORDO DE UM CAMINHONEIRO, 2015), Jair conta que ganhou um adesivo, mas não pode colar no caminhão porque seu patrão não deixou. Em outro vídeo, gravado cerca de três anos depois (DIÁRIO DE BORDO DE UM CAMINHONEIRO, 2018), Jair filma o processo de colagem de um adesivo na 'bochecha' do caminhão (figura 89). O motorista afirma ter colado o adesivo para poder ser identificado na estrada, visto que todos os caminhões da empresa na qual ele estava trabalhando eram iguais. Segundo a descrição do vídeo:

> Aja (sic) vista a Empresa ter vários caminhões iguais, resolvi fazer um adesivo para que os inscritos identifiquem por ontem (sic) eu passar, nada muito significativo, coloquei a bandeira do Brasil e Suíça pois vivi dois anos na Suíça e conhecendo a história desse país, fiz uma homenagem com a mescla das bandeiras. (DIÁRIO DE BORDO DE UM CAMINHONEIRO, 2018)

O caminhão de Jair possui uma carroceria branca, de alumínio, tipo baú, que foi comprada pela empresa. Neste caso, o motorista não teve a possibilidade de decidir sobre as cores, o tipo de carroceria, e muito menos se o caminhão teria ou não filetes. Entretanto, Jair ornamentou seu caminhão dentro do espaço que lhe foi permitido agir. Portanto, a despeito da possibilidade do fim dos filetes, a ornamentação de caminhões parece ainda ser um desejo dos motoristas, contratados ou autônomos.

A figura 90 mostra dois exemplos de ornamentação em caminhões com carroceria de metal, que foram encontrados durante a elabo-

ração desta dissertação. Mesmo que o objeto de pesquisa seja a prática da ornamentação de carrocerias de madeira com filetes, a existência de carrocerias de metal ornamentadas no Brasil revela a importância da ornamentação para o caminhoneiro. Ornamentar, ou 'arrumar' o caminhão (termo utilizado pelos caminhoneiros entrevistados), faz parte de uma atitude característica e mais geral do caminhoneiro, associada à profissão e ao seu estilo de vida, chamada por eles de 'capricho'.

Baú sendo pintado no centro de São Paulo - SP

Carroceria de metal pintada por Miro, Piedade - SP

Figura 90: Baú sendo pintado em uma rua do centro de São Paulo e carroceria de metal ornamentada. Fonte: registro fotográfico feito pelo autor e foto de divulgação da empresa *Miro Pinturas*.

O conceito de 'capricho', aqui tratado, parte de expressões utilizadas por caminhoneiros autônomos — tais como 'caminhoneiro caprichoso' ou apenas 'caprichoso' —, e se expande para descrever outros agentes da prática da ornamentação de carrocerias.

> O motorista que enfeita a cabine ou que a mantem organizada, incluindo a parte externa, frequentemente pode ser identificado por um colega ou até mesmo se identifica como um *caminhoneiro caprichoso* ou apenas *caprichoso*. (...) ser *caprichoso* é mobilizado pelos motoristas de modo positivo para caracterizar práticas de cuidado realizado por eles, ainda que esses mesmos homens acreditem na masculinidade como um valor dos mais consideráveis e irretocáveis. (GOMES, 2018, p. 76)

O capricho, segundo os resultados do estudo etnográfico de Gomes (2018) a respeito dos caminhoneiros, é um mecanismo importante para os motoristas de caminhão, que lhes dá estabilidade, conforto e segurança. Um sentimento de cuidado em relação ao caminhão, à alimentação, à qualidade de sono, à saúde e à higiene. O caminhoneiro 'caprichoso' assume certos valores tidos como femininos, dentro da sociedade patriarcal atual brasileira, como a atenção com a limpeza e organização da casa ou o ato de cozinhar. Curiosamente, segundo a pesquisa de Gomes (2018), o capricho dos caminhoneiros é prática que só ocorre na estrada. Quando está com sua família o caminhoneiro não auxilia nas atividades domésticas, como limpar ou cozinhar, que ficam à encargo de sua esposa.

4.2 O PAPEL DOS PRODUTORES DE CARROCERIAS

Se por um lado a agência do destinatário em relação à especificidade do desenho dos filetes diminuiu, em algumas fábricas a agência do produtor, em relação ao filete, aumentou. Alguns produtores ou fabricantes utilizam o filete como uma espécie de 'assinatura', uma forma de distinguir suas carrocerias em relação à concorrência. Nestes casos o desenho do filete é pensado com um propósito além de seu caráter ornamental. Ao propor um filete 'padrão' (expressão recorrente nos depoimentos dos proprietários das empresas visitadas) o proprietário de uma fábrica pode agir de três formas: (1) fazer pessoalmente um esboço de filete e a partir dele encomendar a produção de um estampo ou tela serigráfica para reproduzir este desenho (situação que aconteceu na Carrocerias Rampa, Carrocerias Parapuã e Carrocerias Malagutti); (2) orientar o trabalho do pintor procurando criar este padrão (comum em fábricas que produzem filetes com carretilha ou pincel, situação relatada na Garcia Implementos Rodoviários, Carrocerias União, Carrocerias Mazuco e Carrocerias Mambrini); ou (3) no caso de proprietários que são também pintores, criar um filete ou um estilo de filete característico da empresa (situação reportada na Carrocerias Ibitinga e Carrocerias São José).

Figura 91: Filete da Carrocerias Rio Claro em uma carroceria encontrada no pátio da Carrocerias Parapuã. Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

Além de se preocuparem em se diferenciar por meio dos filetes, os proprietários das fábricas de carroceria também se atentam à produção de seus concorrentes e, às vezes, modificam a forma de produzir, tanto a carroceria quanto os filetes, por conta de influências externas. Uma situação como esta aconteceu na Carrocerias Parapuã, quando chegou um caminhão fabricado pela Carricla Carrocerias Rio Claro (Nova Esperança – PR) com um filete feito em serigrafia (figura 91). O pintor e o proprietário da fábrica não conheciam esta técnica e ficaram impressionados com a precisão do desenho, em especial com os contornos pretos das formas. O pintor da fábrica sugeriu ao proprietário que eles mudassem o desenho deles para um similar ao filete da Carrocerias Rio Claro. No começo tentaram reproduzir o efeito fazendo o filete com estampo e, em seguida, pintando o contorno com pincel, mas, segundo o proprietário da fábrica, este processo era muito demorado. Foi vendo uma pessoa estampar uma camiseta com serigrafia que Tladimir (proprietário da Carrocerias Parapuã) diz ter tido a ideia de utilizar o mesmo processo para produzir filetes.

Uma vez descoberto que o filete da Carrocerias Rio Claro era feito com serigrafia, Tladimir, que também havia trabalhado como pintor de carrocerias na época que a Carrocerias Parapuã era comandada

por seu pai, fez o desenho de um novo filete para sua fábrica (figura 92). Um aspecto singular do filete criado por Tladimir é a presença do logotipo de uma fábrica de automóveis, no caso da figura 92 este logotipo é o da Mercedes-Benz. Além das telas serigráficas utilizadas para fazer o desenho, ele mandou fazer telas com o logotipo de diferentes fábricas de automóveis, que são utilizadas para combinar o filete com a marca do caminhão o qual será instalada a carroceria.

Quando Tedi Ferrara, irmão de Tladimir, decidiu abrir sua própria fábrica, a Carrocerias Rampa, ele também decidiu fazer filetes com serigrafia. Porém o desenvolvimento do filete da Carrocerias Rampa foi feito de maneira um pouco diferente. Tedi Ferrara e seu antigo sócio contrataram um profissional externo, que, segundo o Tedi, trabalhava com produção gráfica. O filete desenvolvido (figura 92) possui algumas relações com as formas dos filetes da Carrocerias Parapuã e Carrocerias Rio Claro (figuras 91 e 92), estes três filetes possuem formas geométricas com um maior uso de retas, em relação aos filetes feitos com outras técnicas. Porém a organização espacial do primeiro filete da Carrocerias Rampa destoa um pouco dos demais filetes, por se organizar em dois 'campos de foça' com 'centros' mais afastados um do outro (os círculos dentro do polígono preto do primeiro filete seriam os 'centros' deste ornamento, uma vez que eles orientam as demais formas do filete), já os outros filetes do estado de São Paulo possuem uma organização mais centralizada (conforme discutido no capítulo 3).

Figura 92: Filetes feitos com serigrafia na Carrocerias Parapuã e Carrocerias Rampa. Fonte: arquivos da Carrocerias Parapuã e Carrocerias Rampa

Filete da Carrocerias Parapuã

Primeiro filete da Carrocerias Rampa

Segundo filete da Carrocerias Rampa

Tedi, que também já havia trabalhado como pintor de carrocerias, conta que não gostava deste desenho, mas seu sócio não queria investir na produção de outro. Quando a sociedade acabou, Tedi, ficou como o único proprietário da fábrica e projetou um novo filete (figura 92). Este novo modelo de filete, segundo o proprietário, foi bastante elogiado pelos clientes e alguns deles, que haviam comprado carrocerias com o desenho antigo, pediram para repintar sua carroceria com o novo filete. Os filetes criados por Tedi e Tladimir Ferrara possuem semelhanças e diferenças em relação ao filete da Carrocerias Rio Claro. Este movimento de observação, cópia e distinção caracteriza muitos dos modelos de filetes criados pelos pintores que participaram desta pesquisa. Os filetes, enquanto objetos multilocalizados no tempo e no espaço, ultrapassam os limites da produção da fábrica onde foram criados. Um filete criado no Paraná é reutilizado no estado de São Paulo, se modificando neste processo e com isso abrindo caminho para novas possibilidades.

A maioria das fábricas visitadas são empresas familiares, ou seja, são empresas onde uma família exerce controle sobre a estratégia da firma e está envolvida nos cargos mais altos de gerência (COLI; ROSE, 2008, p. 1–2). Mesmo que os proprietários ocupem uma posição privilegiada dentro da empresa, é comum que, durante a infância e adolescência, eles tenham trabalhado em funções diversas da fábrica, controlando estoque, trabalhando da carpintaria e, em alguns casos, filetando. O conhecimento adquirido trabalhando em posições diversas na fábrica é motivo de orgulho para os proprietários entrevistados, além de auxiliar no gerenciamento da fábrica. Alguns proprietários também foram caminhoneiros durante parte da sua vida, o que também auxilia na comunicação com os clientes.

A grande maioria dos fabricantes entrevistados demonstrou estar ciente e temeroso quanto ao fim das carrocerias de madeira. Diante deste cenário alguns fabricantes já começaram, ou estão se preparando para começar, a fabricar de carrocerias de metal. Curiosamente, em nenhuma das fábricas visitadas foi feita uma tentativa de ornamentação em carrocerias de metal. Embora as fábricas contem com a presença de pintores de filetes, estes não ornamentam carrocerias de metal. A filetagem não acontece em carrocerias de metal, possivelmente, por não ser solicitada pelos clientes, que hoje são majoritariamente empresários. Assim, o desaparecimento dos filetes estaria mais associado à uma mudança no perfil do cliente das fábricas de carroceria do que à substituição de carrocerias de madeira por carrocerias de metal.

Além da família de proprietários, as fábricas de carroceria também costumam contar com famílias de empregados. É muito comum que os filhos de um funcionário passem a trabalhar na empresa. Como a fabricação de carrocerias é um processo que exige bastante trabalho braçal, os carpinteiros, ferreiros e pintores das fábricas visitadas eram todos homens. No entanto, muitos dos cargos administrativos eram ocupados por mulheres, que podiam ser tanto da família do proprietário, quanto filhas de algum funcionário.

Carpinteiros e ferreiros também possuem responsabilidade causal pela existência de uma carroceria ornamentada, porém estes funcionários não possuem a mesma liberdade criativa dos pintores dentro da fábrica. O projeto da estrutura da carroceria é uma decisão feita pelo proprietário da fábrica junto ao cliente, os carpinteiros e ferreiros não interferem diretamente no projeto da carroceria, contribuindo apenas com seus conhecimentos técnicos no momento de fabricação. A profissão de carpinteiro e ferreiro, assim como a de pintor de carrocerias, são profissões que exigem conhecimentos técnicos específicos e os profissionais dedicados a elas são difíceis de serem substituídos. Nas fábricas visitadas era comum que o fundador da empresa tivesse sido carpinteiro, ferreiro ou pintor em outra fábrica antes de abrir seu próprio negócio.

4.3 PROFISSÃO FILETADOR

A maioria dos pintores que participaram da pesquisa aqui relatada afirmaram terem aprendido o ofício de forma autodidata e poucos disseram ter ensinado algum aprendiz. A maioria dos pintores também demonstrou acreditar que possui habilidades superiores que a média, uma espécie de 'dom divino'. Os casos no qual o pintor aprendeu o ofício com alguém se restringem a situações onde o pai já era pintor de carrocerias e ensinou o filho a filetar. No caso dos pintores que fazem filetes com pincel ou carretilha, uma narrativa comum aos pintores entrevistados é a de um jovem, de idade entre doze a vinte anos, que começou a trabalhar em uma fábrica de carrocerias como assistente de marcenaria ou pintura. Ao ver outro pintor filetar, ele se interessa pela atividade. Este jovem começa a tentar copiar os gestos do pintor mais experiente, tentando produzir filetes em restos de madeira descartados pela fábrica. Aos poucos ele vai auxiliando o pintor na preparação da pintura que antecede os filetes, lixando e pintando a base da carroceria. Até que, em um determinado momento, o antigo pintor sai da empresa e o proprietário da fábrica oferece ao aprendiz a vaga do pintor mais experiente. Nesta ocasião, a maioria dos pintores autodidatas afirmam que ainda não tinham capacidade para fazer um filete bem feito, mas assumiram mesmo assim a responsabilidade, e com a prática foram melhorando.

Um dos riscos da crença na superioridade do aprendizado autodidata é a dificuldade da transmissão do conhecimento para futuras gerações, o que pode contribuir para o desaparecimento da prática da ornamentação de carroceria. Por outro lado, como são poucas as pessoas que sabem filetar, o pintor de filetes goza de certo status na fábrica, e, sendo o único que pode executar o serviço, pode exigir salários mais elevados. Provavelmente este é o motivo pelo qual a maioria dos pintores entrevistados nunca ensinou ninguém.

O aprendizado de um pintor de carrocerias acontece, principalmente, por meio da observação e da cópia. O aspirante a pintor observa como o pintor mais experiente trabalha e tenta copiar seus desenhos e movimentos. Outras formas de observação e cópia acontecem quando um caminhão produzido em outro local chega à fábrica para ser reformado e o cliente pede para manter a pintura antiga; ou então, o pintor, inspirado pela pintura antiga, decide modificar o seu próprio desenho.

No trabalho cotidiano de um pintor de carrocerias é mais recorrente a reprodução de filetes já criados do que a criação de novos. Durante a pesquisa de campo foi encontrado um pintor, Evanildo (que trabalha na Eliocar Comércio e Reformas de Carrocerias, São Paulo – SP), que se destaca em relação ao demais criando um filete novo a cada seis meses. O restante dos pintores entrevistados passa anos reproduzindo o mesmo repertório de filetes. O gráfico da figura 93 mostra o número de filetes diferentes identificados a partir da análise das carrocerias de cada uma das fábricas visitadas. Na maioria

das fábricas foram encontrados entre 20 e 30 modelos de filetes diferentes, enquanto na Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias foram encontrados 103.

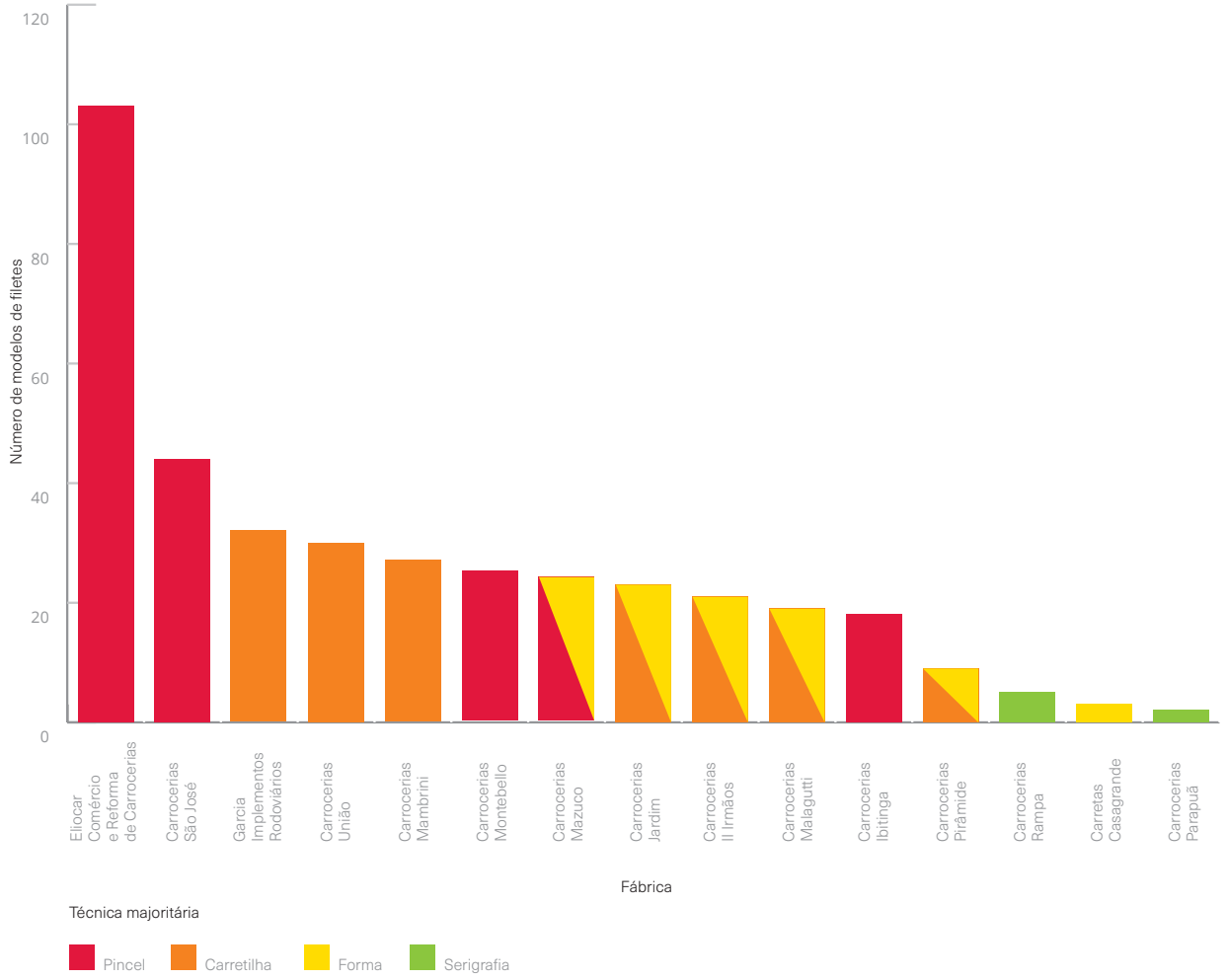


Figura 93: Quantidade de modelos de filetes encontrados por fábrica visitada.

Além de mostrar o número de modelos de filetes por fábrica, o gráfico apresentado na figura 93 indica as principais ferramentas utilizadas na produção dos ornamentos. As fábricas que filetam com serigrafia ou estampo são as que trabalham com menor variedade de filetes, enquanto as que trabalham com pincel ou carretilha são as que apresentam maior variedade. Segundo o pintor Evanildo, a criação de novos modelos de filete também é uma forma de fazer 'publicidade' para a empresa, e, apesar de diferentes, os filetes devem seguir um 'padrão'. O pintor não conseguiu explicar o que viria a nortear o padrão de seus filetes. Mesmo assim, seus desenhos (figura 94) mantêm uma coerência em relação aos demais filetes produzidos por outros pintores do estado de São Paulo, fazendo uso das formas e das estruturas espaciais recorrentes nos filetes paulistas (assuntos abordados no capítulo anterior).

O conjunto dos filetes de tábua larga, identificados nas fotos de carrocerias pintadas por Evanildo podem ser organizados em grupos de acordo com diferentes elementos característicos, conforme mostra a figura 94. Alguns destes grupos, por sua vez se assemelham a filetes produzidos em outras fábricas (figura 95). A variedade

dos filetes de Evanildo se dá pela transformação de desenhos já existentes, originalmente criados por Evanildo ou por outros pintores. Todos estes filetes são feitos exclusivamente com o pincel. Em alguns casos, os filetes criados por Evanildo são recapitulações de desenhos de outro pintor, feitos com estampo ou carretilha (figura 96). Nesta tentativa de reproduzir com pincel um filete feito com outras ferramentas, surge algo novo, e, dentro dos limites do que esta pesquisa pode afirmar, único do trabalho de Evanildo. Sobre o primeiro filete apresentado na figura 96, Evanildo comenta:

> Esse aqui eu estava fazendo bastante, cara. Porque os clientes vinham pedindo o 'estilo sul', que é onde essa forma é vendida. Então tem um cara que fabrica para todas as empresas, o mesmo estilo. Então, qualquer firma de carroceria, não importa, o estilo vai ser sempre o mesmo, que é o estilo sul. Então, quando eu fiz esse aqui na mão, já chamou atenção. Então essa forma é praticamente o estilo sul só nessa parte aqui de fora (bordas do ornamento), o restante fui eu que criei. (...) Então é coisa assim, que vem na mente. E fica legal. (Trecho transcrito da entrevista com Evanildo, realizada em 27 de novembro de 2018)

A peculiaridade do trabalho de Evanildo acompanha uma particularidade da empresa na qual o pintor trabalha. A Eliocar é a única das fábricas visitadas cujo principal negócio não é a fabricação de carrocerias, mas sim a reforma. A empresa compra carrocerias usadas para desmontar e aproveitar as peças para consertar as carrocerias de seus clientes. Por conta deste modelo de negócios, existe um fluxo de carrocerias e filetes com muito mais variedade do que nas demais fábricas visitadas, o que pode servir de estímulo para as criações de Evanildo.

Com a crise dos caminhoneiros autônomos, a venda de caminhões usados já com carrocerias aumentou significativamente. Milton Santos coloca as oficinas de reparos como exemplo de atividade do circuito inferior:

> O consumo crescente de produtos modernos por uma população pobre faz nascer uma série de novas atividades no circuito inferior. Talvez o melhor exemplo seja o das oficinas de conserto de automóveis. O caminhão, meio de transporte essencial, e o carro, cobiçado por todos, são o protótipo desses produtos modernos. Muitas vezes comprados de segunda mão, exigem reparos constantes nas oficinas de pequenas dimensões, com recursos disponíveis no local, aos quais é necessário acrescentar a capacidade de invenção de mecânicos autodidatas. (...) Essa atividade de reparos apela para as atividades ligadas à metalurgia, à mecânica ou à eletricidade e todas, se bem que nascidas da adaptação de consumos modernos, pertencem ao circuito inferior, por suas dimensões e suas características. (SANTOS, 1979, p. 200)

Nas entrevistas com destinatários, uma parcela significativa dos entrevistados havia comprado caminhões usados já com carrocerias. Assim, apesar dos caminhoneiros autônomos já não serem um

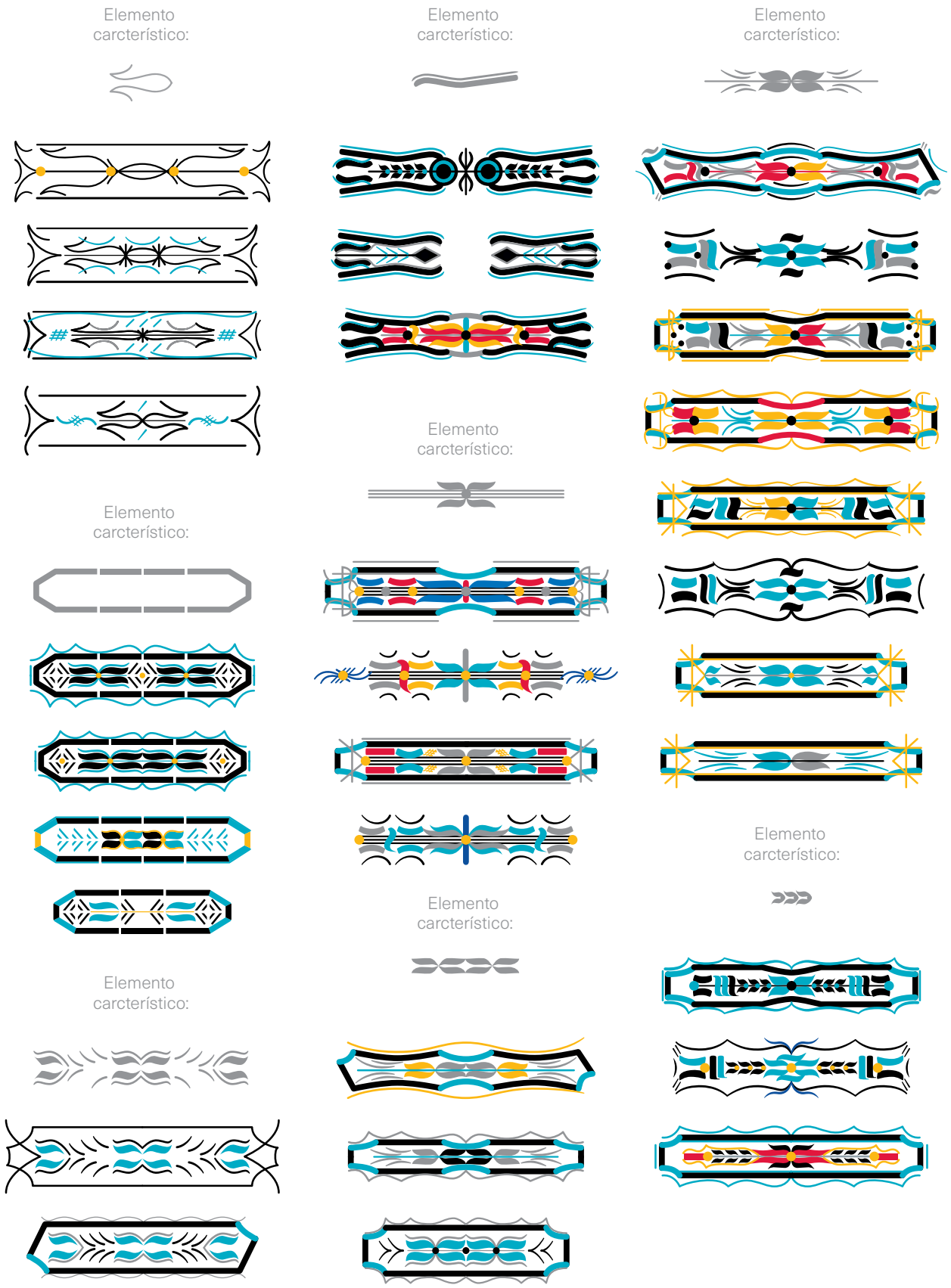
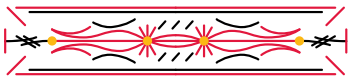


Figura 94: Modelos de filete feitos por Evanildo na tábua larga.

Elemento carcterístico:

Elemento carcterístico:

Elemento carcterístico:



Garcia Implementos Rodoviários

Carrocerias Malagutti

Carrocerias Ibitinga

Carrocerias Malagutti

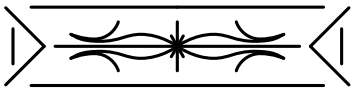
Carrocerias Jardim

Carrocerias Mazuco

Carrocerias União

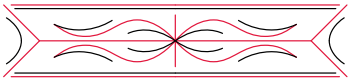
Carrocerias Pirâmide

Carrocerias Montebello



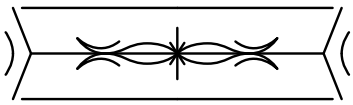
Carrocerias Jardim e Carrocerias II Irmãos

Carrocerias II Irmãos



Carrocerias Pirâmide

Carrocerias Mazuco



Carrocerias Mambrini

Figura 95: Filetes de outras fábricas que se assemelham aos filetes de Evanildo.

Evanildo (pincel)

Carrocerias Mazuco (estampo)

Evanildo (pincel)

Biriba (carretilha)

Figura 96: Filetes feitos por Evanildo (coluna da esquerda) inspirados em filetes produzidos com outras técnicas (coluna da direita).
Fonte: à esquerda, fotografias dos arquivos da Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias; à direita e acima, fotografia dos arquivos da Carrocerias Mazuco, e abaixo dos arquivos da Garcia Implementos Rodoviários.

cliente importante para a fabricação de carrocerias, eles continuam sendo um cliente potencial para a reforma de carrocerias, principal atividade da fábrica onde Evanildo trabalha.

As demais fábricas visitadas focavam seus negócios mais na fabricação de carrocerias do que na reforma. Nestas empresas a situação do pintor era bem diferente a situação de Evanildo. Conforme discutido no tópico anterior, muitos proprietários de fábricas de carrocerias veem nos filetes uma oportunidade de criar um 'padrão' que diferencia a produção de sua empresa dos demais concorrentes. Assim, a agência do proprietário se sobressaí a agência do pintor, buscando padronizar os filetes da fábrica. Isto não significa que nestas empresas o pintor não possa propor novos filetes, mas sim que este processo é um pouco mais complicado do que é para Evanildo. Apesar do filete da Carrocerias Parapuã ter sido criado pelo proprietário da fábrica, a ideia criar um ornamento que se assemelhasse ao filete da Carrocerias Rio Claro veio do pintor da Carrocerias Parapuã. Biriba, quando começou a trabalhar na Garcia Implementos Rodoviários, propôs mudar os filetes e os processos de pintura da empresa. Esta proposta foi aceita pelos proprietários, mas foi realizada mediante a aprovação deles.

4.2.1 A PINTURA DE CARROCERIAS E A OTIMIZAÇÃO DA EXPERIÊNCIA

O psicólogo húngaro Mihaly Csikszentmihalyi, em um estudo sobre a felicidade e a otimização da experiência humana (CSIKSZENTMIHALYI, 2018), afirma que o momento em que o indivíduo se sente no controle de sua própria existência, que também é o momento em que ele se sente mais feliz e realizado, é quando o indivíduo estressa seu corpo e mente até os seus limites, de maneira voluntária, desafiadora, e buscando um objetivo que lhe faça sentido e permita a expansão e desenvolvimento pessoal (CSIKSZENTMIHALYI, 2018, p. 3). Segundo o autor, para que alguém consiga atingir este estado de otimização da experiência (também chamado de *flow*), a complexidade dos desafios deve estar em harmonia com as habilidades do indivíduo.

O gráfico da figura 97, adaptado do livro *Flow: The psychology of optimal experience* (CSIKSZENTMIHALYI, 2018, p. 74), explica a relação entre desafios, habilidades e o *flow*. Quando o indivíduo está em **A1**, ele está realizando um desafio de baixa complexidade que é proporcional às suas habilidades. Caso ele aumente a complexidade do desafio, sem ter desenvolvido as suas habilidades, ele chega na posição **A3**, onde a desarmonia entre desafio e habilidades causa ansiedade. Por outro lado, caso o indivíduo tivesse mantido a complexidade do desafio de **A1**, mas também tivesse desenvolvido suas habilidades, a execução de um desafio pouco complexo, proporcionalmente ao seu nível de habilidades, causa o tédio. O caminho ideal, segundo Csikszentmihalyi, é seguir aumentando

a complexidade do desafio conforme o indivíduo desenvolve suas habilidades.

> É essa característica dinâmica que explica por que as atividades de *flow* levam ao crescimento e à descoberta. Não se pode gostar de fazer a mesma coisa no mesmo nível por muito tempo. Ficamos entediados ou frustrados; e então o desejo de nos divertir novamente nos impele a ampliar nossas habilidades ou a descobrir novas oportunidades para usá-las.[23] (CSIKSZENTMIHALYI, 2018, p. 75)

23 Tradução feita pelo autor, trecho original em inglês: It is this dynamic feature that explains why flow activities lead to growth and discovery. One cannot enjoy doing the same thing at the same level for long. We grow either bored or frustrated; and then the desire to enjoy ourselves again pushes us to stretch our skills, or to discover new oppor- tunities for using them. (CSIKSZENTMIHALYI, 2018, p. 75)

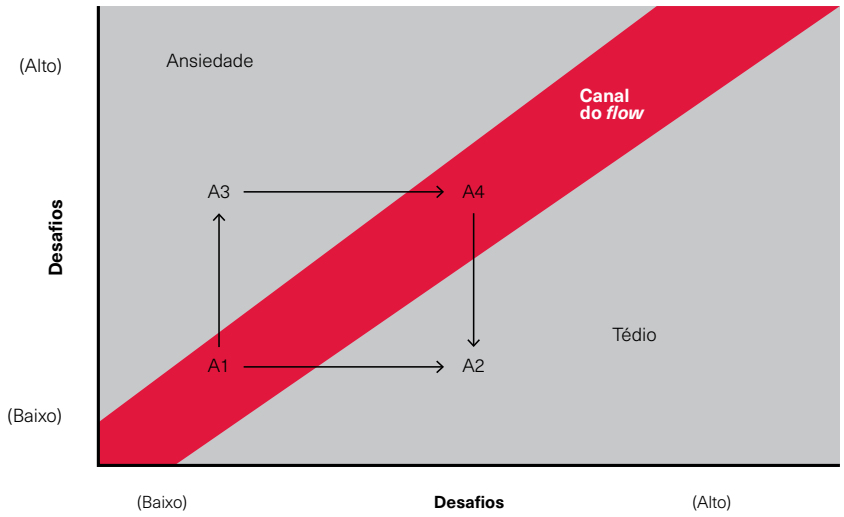


Figura 97: Gráfico que mostra a relação entre desafios, habilidade e o *flow*. Elaborado pelo autor, baseado no gráfico apresentado no livro *Flow: The psychology of optimal experience* (CSIKSZENTMIHALYI, 2018, p. 74).

Esta relação entre desafio, habilidades, tédio e ansiedade também pode ser verificada no trabalho dos pintores de carroceria. No início da carreira, as habilidades do pintor são baixas e o desafio é alto. Para adquirir confiança e habilidades, o pintor, por vezes, opta por encarar um desafio de menor complexidade do que ornamentar uma carroceria inteira com um desenho de filete que ele não domina. Neste momento, o pintor começa reproduzindo filetes, ou partes de filetes em tábuas ou paredes.

Em algumas das fábricas foi possível observar alguns destes estudos iniciais. A figura 98 mostra tentativas de fazer um filete, feitas por um dos assistentes de Marivaldo, pintor da Carrocerias União, e a figura 99 mostra uma carroceria com o filete de tábua larga que, provavelmente, o assistente tentava copiar. Fazer o filete na carroceria é mais fácil do que fazer na parede ou em uma tábua, isto porque a grade da carroceria serve como apoio fixo para mão e como guia para os traços horizontais. Entretanto, não existe muito espaço para erro no momento de fazer os filetes na carroceria do cliente, porque para corrigir seria necessário lixar e pintar a carroceria inteira novamente, atrasando assim a entrega em dois dias. Por isso, estes treinos antes de produzir o filete na carroceria são importantes

Figura 98: Rascunhos de filete no galpão da Carrocerias União. Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

para desenvolver as habilidades do indivíduo antes que ele consiga encarar um desafio maior.

Figura 99: Carroceria pintada por Marivaldo. Fonte: arquivo da Carrocerias União.

Com algum tempo de profissão, se o pintor continua fazendo sempre o mesmo filete com o mesmo nível de exigência, as habilidades vão aumentando e o nível do desafio continua o mesmo. Por conta disto, alguns pintores entrevistados relataram estarem entediados. Ao fazer um filete diferente, surge um novo desafio, novos movimentos que o pintor deverá executar com perfeição. Possivelmente, esta é uma das motivações para Evanildo (pintor das Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias) criar um filete novo a cada seis meses. Ele busca o contínuo estado de *flow* e está em uma empresa que lhe permite mudar o desenho do filete quando sente vontade.

Em outras fábricas visitadas os pintores não tinham a mesma liberdade de mudar os desenhos dos filetes com tanta frequência, pois os filetes também eram vistos como 'assinaturas' da empresa, conforme discutido no tópico anterior. Mesmo assim, existem pintores que reproduzem durante anos os mesmos filetes e não se sentem entediados, como é o caso de Paulinho, pintor da Carrocerias Mazuco. Este pintor faz sempre dois modelos de filete de tábua larga diferentes com pincel, e outro no estilo sul com estampo (figura 100).

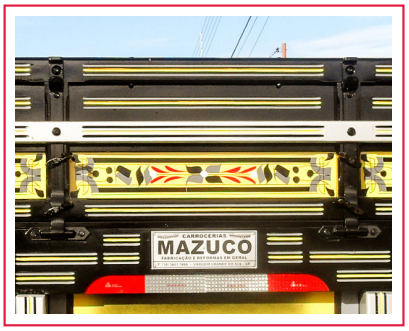


Figura 100: Dois modelos de filete de tábua larga feitos com pincel por Paulinho. Fonte: arquivo da Carrocerias Mazuco.

Um pintor pode continuar fazendo sempre um mesmo modelo de filete, e não se sentir entediado se a forma como ele encara o desafio for mudando conforme ele vai desenvolvendo suas habilidades. Principalmente quando se trata de técnicas que envolvem maior coordenação motora, como pincel e carretilha, fazer os filetes perfeitamente simétricos e iguais é um desafio inesgotável. Começar a filetar buscando uma perfeição muito grande também pode ser frustrante, porque as habilidades do pintor não são proporcionais ao desafio. Por conta disto, muitos pintores se contentam com algum grau de imperfeição. Este grau de imperfeição pode ir reduzindo, conforme o pintor desenvolve suas habilidades, de maneira a dar continuidade ao estado de *flow*.

A figura 101 mostra dois filetes no estilo Ibitinga, um feito por Evanildo (à esquerda) e outro feito por Paulinho (à direita). Se comparados, podemos observar como o filete de Paulinho é mais elaborado do que o de Evanildo, possuindo um melhor equilíbrio entre figura e fundo e contraste entre traços grossos e finos. Por outro lado, Paulinho só faz dois modelos de filete de tábua larga com pincel, enquanto no trabalho de Evanildo foram identificados trinta e sete modelos de filete de tábua larga e cento dois modelos de filetes em todas as partes da carroceria. A comparação entre estes dois pintores mostra como existem, na prática da ornamentação de carrocerias, maneiras diferentes de se engajar com um mesmo problema. Evanildo cria desenhos diferentes a partir de transformações diversas em modelos de filetes já existentes, ao passo que Paulinho aperfeiçoa um mesmo modelo de filete.

Figura 102: Filetes em estilo Ibitinga feitos por Evanildo e Paulinho.
Fonte: da esquerda para direita, arquivos da Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias e Carrocerias Mazuco.

Evanildo (estilo Ibitinga)

Paulinho (estilo Ibitinga)

Tanto no trabalho de Evanildo como no de Paulinho a agência do pintor está presente nos filetes. Contudo, a vontade de agir é diferente entre estes dois pintores. Evanildo quer criar filetes diferentes, estes novos desafios o estimulam, colocando-o em um estado de *flow*. Já Paulinho não manifestou, durante a entrevista e conversas, interesse em fazer novos filetes ou tédio em repetir sempre os mesmos desenhos. Por outro lado, o pintor mostrou com orgulho as ferramentas e procedimentos que ele desenvolveu para aprimorar seu trabalho.

Marivaldo, pintor da Carrocerias União, é outro caso de busca pelo aperfeiçoamento dos filetes. Diferente de Paulinho, na busca pelo aperfeiçoamento Marivaldo modifica os filetes criando desenhos novos. Na análise das fotos deste pintor é possível identificar um movimento de simplificação, não apenas no filete da tábua larga, como também nos filetes de outras partes da carroceria. Este mesmo movimento também pode ser identificado no trabalho de outros pintores (figura 102) como Biriba, que trabalha na Garcia Implementos Rodoviários, e Guilherme, pintor da Carrocerias Jardim. A simplificação também pode ser observada na análise das fotografias de outras fábricas que fazem filetes com carretilha. O mesmo fenômeno não foi verificado em filetes feitos com as demais técnicas.

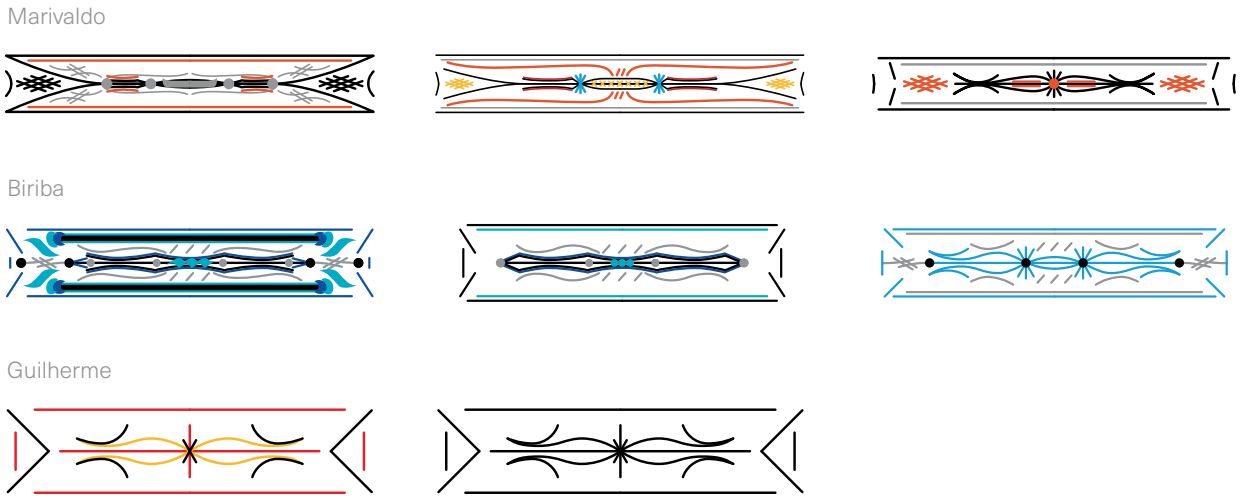


Figura 102: Processo de simplificação de filetes produzidos por três pintores diferentes.

4.2.2 OUTRAS ATIVIDADES DOS PINTORES FILETADORES

Figura 103: Pintor de letras na Carrocerias Jardim. Fonte: arquivo da Carrocerias Jardim.

Alguns pintores entrevistados também pintam letras em caminhões e suportes diversos, além de quadros e afrescos. Até o ano 2010 a placa do caminhão e o nome da cidade onde o veículo fora registrado eram pintadas na traseira das carrocerias (figura 103). Estas informações são chamadas pelo Contran de 'sistema auxiliar de identificação veicular' e pelos caminhoneiros e produtores de carroceria de 'terceira placa'. Esta demanda fez com que alguns pintores se especializassem em pintar letras e começassem também a reproduzir logotipos de empresas e escrever outras frases nas carrocerias. Porém, em 2010, a resolução Nº 370 do Detran determinou que o sistema auxiliar de identificação veicular deveria ser feito com a fonte 'Mandatory' seguindo as seguintes especificações:

> Os caracteres alfanuméricos deverão estar incorporados na construção da película por meio de transferência térmica e sobre laminados com filme de alta performance e durabilidade mínima de 10 anos de exposição externa vertical ou 2.200h de intemperismo artificial acelerado Arco Xenônio. Os caracteres não poderão ser recortados, colados ou impressos superficialmente e deverão ser indeléveis e resistentes à maioria dos solventes e produtos químicos utilizados na limpeza dos veículos. (DETRAN, 2010)

Por conta desta mudança na legislação, segundo os pintores, além da terceira placa, outros elementos verbais uma vez presentes nas carrocerias também foram deixando de serem feitos.

Letras manuscritas ainda aparecem nas carrocerias para escrever o nome de uma empresa ou reproduzir seu logotipo. Estes textos costumam ser pintados em uma tábua mais grossa que substitui o sarrafo de amarrar corda (figura 104). No lameirão, às vezes, também existem letras indicando o nome do motorista, o tipo de carga ou compondo frases de teor religioso (figura 105).

Figura 104: Carroceria com logotipo e informações comerciais, produzida pela Garcia Implementos Rodoviários. Filete feito por Biriba, logotipo e letras feitas por Seu Chico. Fonte: arquivo da Carrocerias Garcia.

Nem todas as fábricas fazem customizações no lameirão. Tomás, pintor e proprietário da Carrocerias São José, diz que houve um tempo em que era uma tradição dos motoristas da cidade de Franca terem um lameirão com a frase "Salve Maria". Ele conta que já fez muitos lameirões assim, similares a um que mantém exposto no galpão de sua fábrica (figura 106), mas que, com a crise dos caminhoneiros autônomos, este tipo de serviço começou a ser desvalorizado, a ponto do dinheiro ganho com este trabalho não valer as horas gastas com sua produção.

Figura 105: Carroceria com lameirão customizado, produzida pela Carrocerias Mazuco. Fonte: Arquivo da Carrocerias Mazuco.

Figura 106: Lameirão exposto no galpão da fábrica Carrocerias São José. Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

Alguns pintores também pintam quadros ou afrescos por lazer ou comercialmente. Com a redução da produção de carrocerias de madeira da Carrocerias Pirâmide, que atualmente fábrica mais carrocerias de metal, Toni deixou de ser funcionário fixo e passou a trabalhar como autônomo, sendo chamado apenas para filetar quando necessário. Com isso, o pintor começou a fazer outros trabalhos, como pintar quadros por encomenda, escrever o nome de fazendas da região em silos e pintar logotipos de empresas em fachadas. Alguns quadros de Toni decoram as paredes da Carrocerias Pirâmide. Eles possuem estilos bastante diversos, conforme pode ser observado na figura 107. Quando estava mostrando seus quadros, o que deixava o pintor mais animado era um quadro realista de um caminhão com um braço hidráulico.

Figura 107: Quadros pintados por Toni, expostos no escritório da Carrocerias Pirâmide.
Fonte: Registro fotográfico feito pelo autor.

Como a maioria dos pintores, Toni aprendeu a pintar filetes de forma autodidata. E com os quadros não foi diferente. Ele conta que aprendeu a pintar lendo revistas de desenho e pintura e observando pinturas de outras pessoas. A fachada da Carrocerias Pirâmide (figura 108), com o nome da empresa e telefone de contato também foi pintada por Toni. Na parte superior da fachada há um pequeno desenho de uma pirâmide, que também foi criado por Toni, e era pintado com estampo no canto da tábua larga de algumas carrocerias (figura 109), servido como uma espécie de logotipo de empresa.

Figura 108: Fachada da Carrocerias Pirâmide.
Fonte: registro fotográfico feito pelo autor

Nascido em 1958, na pequena cidade de Fernandópolis (SP), Toni estudou apenas até a quarta série. Segundo o pintor, na sua época e em sua cidade não era possível estudar além da quarta série "Não tinha o que mais você estudar, né? Você recebia até um diploma de quarto ano (risos)." (Trecho transcrito da entrevista com Toni, realizada em 3 de maio de 2019). Aos 15 anos ele começou a trabalhar em uma fábrica de carrocerias em Fernandópolis, a Carsisto — empresa que ainda existe, mas não fabrica mais carrocerias de madeira, apenas de metal — e, por curiosidade e interesse, aprendeu a fazer filetes, letras e quadros.

O filho de Toni teve oportunidades diferentes do pai — se formou em ciência da computação e fez pós-graduação em design. Segundo depoimento do pintor, seu filho trabalha em uma agência de publicidade em Ribeirão Preto (SP) e é professor de Design na Unip (Campus de Ribeirão Preto). Toni diz que gostaria de ter aprendido o que o filho aprendeu, mas não teve oportunidade. Ao longo da conversa, o pintor afirmou em diversos momentos que em sua época as coisas eram mais difíceis do que são hoje:

Figura 109: Carroceria com desenho de pirâmide criado por Toni.
Fonte: arquivo da Carrocerias Pirâmide

> Só que no meu tempo a gente não tinha chance para fazer essas coisas, nem tinha computador na época né? Então, agora não, agora tem tudo na mão. Tem aquela mesa que faz os desenhos tudo certinho, aquilo já vai sair lá no computador. A gente fica aqui, o risco não fica certinho. Lá no computador ele sai retinho, né? Hoje é tudo mais fácil, né? Eu não peguei essa época. Na minha época era tudo na mão mesmo. (Trecho transcrito da entrevista com Toni, realizada em 3 de maio de 2019)

A história de Toni tem alguns aspectos em comum com a história de outros pintores. Para alguém como Toni, pintar filetes é uma oportunidade de criar e de trabalhar no campo visual e estético, de desenvolver seu capricho. A produção de filetes também era uma carreira sólida, na época da juventude de Toni, que permitia a alguém não pertencente ao campo hegemônico ter um trabalho estável e que estimulasse sua criatividade. Infelizmente, com os riscos de desaparecimento da carroceria de madeira, a segurança que um pintor de carrocerias antigamente possuía não existe mais.

A relação entre passado e presente e a ideia de que 'na minha época era diferente' aparece no discurso de outros pintores. Eles percebem seu ofício e os filetes como sendo uma coisa 'do passado'. Este sentimento é mais forte para os pintores que trabalham com técnicas que exigem maior controle manual, como pincel ou carretilha. Outro discurso recorrente por parte deste grupo de pintores é que atualmente todos estão fazendo filetes com estampo[24], menos eles, que continuam fazendo 'na mão'. A valorização do fazer manual é um princípio comum aos pintores que trabalham desta forma, e, segundo a percepção destes, seus clientes também valorizam o trabalho manual. Filetar com pincel ou carretilha é tanto um capricho dos pintores como um fazer multilocalizado no tempo, uma forma de viver o passado no presente.

24 A serigrafia é uma técnica desconhecida para todos os pintores entrevistados, com exceção, é claro, dos pintores da Carrocerias Parapuã e Carrocerias Rampa, que utilizam esta técnica.

Se compararmos os pintores de carroceria do estado de São Paulo, com os pintores letristas de Pernambuco, estudados por Finizola (2010, 2015), é possível encontrar algumas semelhanças e diferenças. A começar pelas semelhanças, em ambos os casos os pintores são todos homens, a busca pela excelência profissional é dada pela prática diária do ofício, os pintores acreditam na ideia de 'dom divino' e se interessam por arte. Porém existe uma diferença grande em relação ao propósito dos dois grupos de pintores. A maior parte dos pintores letristas estudados por Finizola tinham um trabalho relacionado à comunicação ou à promoção de algum tipo de comércio, enquanto os pintores de filetes fazem um trabalho decorativo.

O improviso aparece bastante nos pintores letristas, ao passo que na filetagem é mais frequente a cópia de um mesmo desenho de filete. Mesmo assim, às vezes, um pouco de improviso acontece no momento de ajustar o desenho do filete à superfície da carroceria ou na escolha de algumas cores do filete. Por fim, os pintores estudados por Finizola aprenderam o ofício com base no ensino mestre-aprendiz e os pintores de filete do estado de São Paulo declararam ser, em sua maioria, autodidatas.

4.4 SÍNTESE DAS AGÊNCIAS ENVOLVIDAS NA PRÁTICA DA ORNAMENTAÇÃO DE CARROCERIAS DE CAMINHÃO

Ao longo desta dissertação foram expostos e discutidos diversos agentes envolvidos na prática da ornamentação de carrocerias de caminhão e como suas agências podem ser indexadas ao índice (tanto em respeito à totalidade da carroceria ornamentada como em relação ao detalhe do filete). A figura 110 sintetiza estas relações em um gráfico. No centro da figura está representada a carroceria de madeira ornamentada (índice), demarcada por uma circunferência preta. Dentro desta circunferência estão os principais componentes do índice que foram investigados nesta pesquisa: desenho do filete (enquanto forma e organização espacial), cor do filete, cor da carroceria e estrutura da carroceria (maneira como as tábuas e sarrafos são arranjados de forma a delimitar os espaços a serem ornamentados). Circunscrevendo o índice, estão arranjados os principais agentes envolvidos na prática da ornamentação de carrocerias, direta ou indiretamente, sendo estes: o pintor que ornamenta as carrocerias com filetes; o fabricante de carrocerias (proprietário da fábrica e demais funcionários); o cliente (empresário, feirante ou caminhoneiro autônomo); fabricante de caminhões; o mercado de frete; e o universo das carrocerias ornamentadas no Brasil (enquanto conjunto de objetos distribuído no tempo e no espaço). Os traços que conectam os agentes da figura 110 representam as relações e as direções de agência, sendo que: um traço contínuo representa uma relação de agência forte; um traço tracejado corresponde a uma relação de agência fraca; e um traço duplo representa uma relação de agência bidirecional (onde ambas entidades são agente e paciente uma da outra)[30]. As cores das linhas acompanham as cores dos agentes externos aos quais elas estão relacionadas.

30 Na teoria de Gell (2018[1998]) toda agência é uma via de duas mãos, se examinada em profundidade. A ideia de colocar algumas linhas como duplas e outras não é mostrar onde a bidirecionalidade é mais explícita.

As relações de agência mostradas na figura 110 não são todas as relações possíveis entre todos os agentes possíveis. Quanto mais profunda for a investigação, mais agentes e relações irão emergir, criando um emaranhado cada vez mais complicado de ser compreendido. O propósito deste tópico não é imaginar todos os agentes possíveis e suas relações com a carroceria de madeira ornamentada, mas sintetizar o que foi discutido nesta dissertação, acrescentando algumas novas reflexões, e propondo um modelo

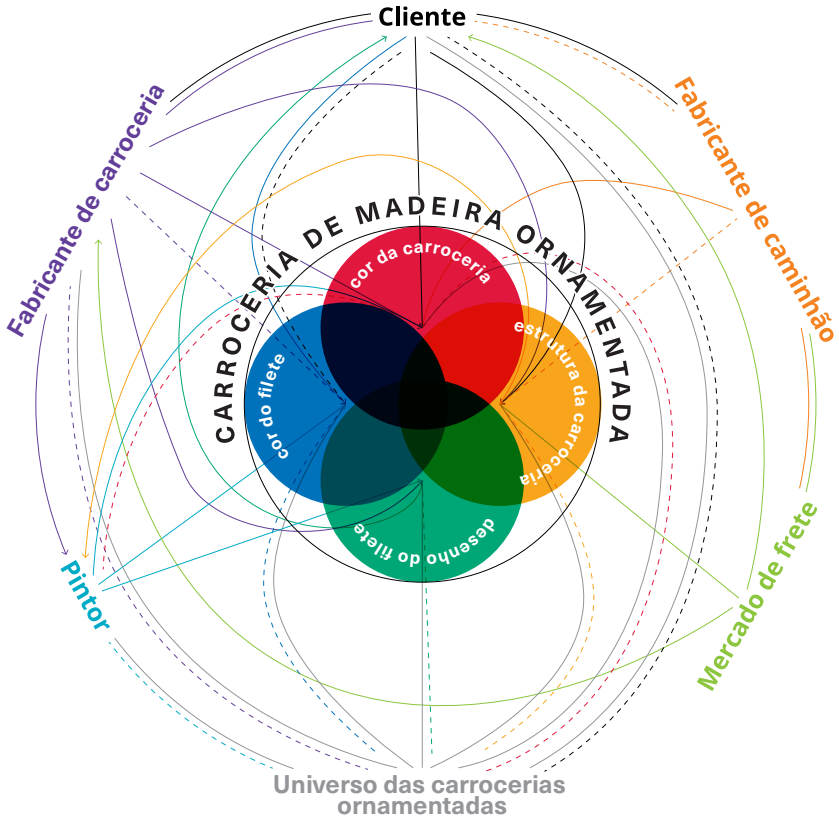


Figura 110: Síntese das relações de agência envolvidas na prática da ornamentação de carrocerias de caminhão de madeira.

que caracterize a prática contemporânea de ornamentação de carrocerias no estado de São Paulo, no que se refere aos seus aspectos formais e estruturais, processos de criação, produção e circulação.

Como a carroceria é produzida em uma fábrica, ela é resultado de um trabalho coletivo. Assim, todos os funcionários têm uma parcela de responsabilidade sobre a existência da carroceria. Porém, como o que estamos discutindo nesta pesquisa é a ornamentação de carrocerias com filetes, o pintor é o principal agente do objeto desta investigação. A agência do pintor, sobre a carroceria ornamentada diz respeito à sua participação dentro da divisão de trabalho de um fábrica, ou seja, o quanto ele é responsável pelo desenho dos filetes, as cores dos filetes e as cores da carroceria.

A parcela da agência do pintor nestes três componentes varia de intensidade em relação à técnica utilizada e às condições de trabalho na fábrica. Pintores que fazem filetes com estampo ou serigrafia possuem menos capacidade de agir sobre o desenho do filete do que pintores que utilizam pincel ou carretilha. Por outro lado, a liberdade de escolha das cores não depende da técnica e sim da relação entre pintor, proprietário da fábrica e cliente. Ainda existem pintores que fazem somente os filetes. Neste caso eles não agem sobre a cor da carroceria e são também mais passivos em relação à escolha das cores dos filetes, considerando que estas costumam seguir as cores da carroceria.

O agente 'fabricante de carroceria' não representa um indivíduo, mas um conjunto de pessoas que são responsáveis pela fabricação de carrocerias, incluindo o proprietário da fábrica, carpinteiros,

ferreiros, vendedores e outros funcionários da administração da empresa. Dentro deste grupo, os ferreiros e carpinteiros são responsáveis causais pela existência da carroceria, mas não detém a mesma liberdade de agência do pintor, sendo mais subordinados à administração da fábrica. Mesmo assim são profissionais com bastante conhecimento acumulado, de difícil substituição, e que, muitas vezes, trabalham na fábrica durante muitos anos. A configuração da estrutura da carroceria é uma decisão acordada entre o vendedor (que muitas vezes é o próprio proprietário da fábrica) e o cliente. Nesta negociação, por vezes, também é definida a cor da carroceria.

Alguns proprietários de fábricas de carroceria possuem uma preocupação com a coerência, estética e material, do conjunto de carrocerias produzidas pela fábrica. Nestes casos o proprietário intervém sobre o desenho do filete, buscando criar um 'padrão da empresa' (expressão que foi utilizada por vários dos fabricantes entrevistados). O 'padrão da empresa' é um desenho que se diferencia dos filetes da concorrência e que serve para identificar a procedência da carroceria (o que também pode falhar quando o novo desenho faz sucesso entre os clientes e é copiado por outra fábrica). O proprietário pode agir fazendo um esboço de como ele quer que seja feito o filete, e depois mandar confeccionar matrizes de serigrafia ou formas de metal. Ou então, o proprietário pode direcionar o trabalho do pintor, solicitando que este não crie modelos novos de filete ou que modifique algum desenho já criado.

Conforme já mencionado neste capítulo, o perfil do cliente que compra uma carroceria de madeira pode variar, principalmente, entre empresário, feirante e caminhoneiro autônomo. Cada um destes perfis se relaciona de maneira diferente com a carroceria ornamentada. A estrutura da carroceria é uma das questões mais importantes para os clientes, porque interfere na quantidade e na qualidade do transporte de cargas. A carroceria de madeira apresenta vantagens estruturais para certos tipos de mercadorias e é fabricada sob medida para melhor acomodar a carga a ser transportada. Algumas fábricas oferecem ao cliente a opção de comprar carrocerias de diferentes qualidades, o que influencia na durabilidade e no preço do produto. Quando o cliente é uma empresa, às vezes é feito o pedido para que as cores da carroceria acompanhem as cores do logotipo da empresa. Por sua vez, o cliente feirante ou caminhoneiro autônomo escolhe as cores de acordo com suas preferencias, em geral levando em consideração as cores da cabine. A relação entre cliente e cor do filete foi marcada na figura 110 com uma linha dupla, sendo a direção **cliente** > **cor do filete** pontilhada, porque, na maioria dos casos, o cliente é ativo em relação à escolha das cores da carroceria, mas passivo em relação às cores do filete.

Como discutido neste capítulo, conforme a gradativa substituição do perfil típico de clientes de uma fábrica de carrocerias, passando de caminhoneiros autônomos a empresários, os clientes foram perdendo sua agência em relação ao desenho dos filetes. Por conta

disto, na figura 110 os clientes foram sinalizados como pacientes em relação ao desenho dos filetes. Os filetes agem sobre os clientes despertando sentimentos de fascinação e ordem. Durante as visitas à fabricas de carrocerias, algumas vezes foi possível assistir ao processo de filetagem de uma carroceria. Nestes momentos, por vezes havia um cliente que ficava admirando o trabalho do pintor. Também é comum, de acordo com os pintores, o elogio, por parte dos clientes, aos filetes (em especial àqueles feitos com pincel ou carretilha).

Esta admiração entre público e obra é explicada por Gell por meio da ideia fascinação (ou captação), um dos componentes da 'tecnologia do encantamento' (GELL, 2005[1992], 2018[1998]), efeito no qual o indivíduo é preso pela obra em uma busca por decifrar a forma como esta foi produzida. Em uma postagem relacionada a um vídeo que mostra um dos pintores da Carrocerias Montebello filetando, publicado pela página do *Facebook Planeta Caminhão*[31], um usuário do *Facebook* publicou o seguinte comentário:

> Fico hipnotizado com isso! Lembro que vi uma vez um senhor fazendo isso e achei muito legal! Eu tinha uns 13 anos e meu pai tinha caminhão, achava que o cara era mágico devido a (sic) habilidade.

Este comentário exemplifica bem a relação entre magia, encantamento e arte que Gell defende na ideia de tecnologia do encantamento. Segundo Gell:

> A partir da captação ou fascinação – a desmoralização produzida pelo espetáculo de virtuosidade inimaginável –, o espectador é capturado pelo índice, pois este incorpora uma agência que é basicamente indecifrável. Em parte, isso vem da incapacidade que tem o espectador de refazer, em pensamento, a origem do índice a partir do ponto de vista daquele que lhe deu origem, o artista. Esse "bloqueio" cognitivo surge quando o espectador não consegue seguir a série de etapas na "performance" do artista (a "performance" que, objetivamente, se encontra cristalizada na obra terminada). (GELL, 2018[1998], p. 120)

Assim, a criança de 13 anos ficou hipnotizada, não conseguindo compreender como era possível que o pintor estivesse fazendo os filetes e acreditou que aquela performance deveria ser mágica, uma vez que o que ela acreditava serem as habilidades possíveis de serem adquiridas por uma pessoa não permitiram que o pintor executasse o seu trabalho daquela maneira. Muitos dos pintores entrevistados também relatam que começaram a trabalhar quando crianças ou adolescentes em uma fábrica de carrocerias e se encantaram ao ver o antigo pintor da fábrica trabalhar. Este fascínio os motivou a aprender a filetar. É possível que estes pintores, quando crianças, tivessem tido uma experiência similar ao comentário sobre o vídeo do *Planeta Caminhão*.

Além do sentimento de captação, os filetes também podem estimular o sentido de ordem dos clientes. De acordo com Gombrich (GOMBRICH, 2012[1979], p. 5), o homem, assim como outros ani-

31 Disponível no link: https://www.facebook.com/search/posts/?q=planeta%20caminh%C3%A3o%20filete&epa=SERP_TAB

mais, observa o ambiente não de forma aleatória, mas buscando identificar padrões ordenados, sendo guiado por seu sentido de ordem. Este sentido de ordem estaria associado ao sentimento de conforto ao observar padrões ordenados e ao desconforto da confusão visual.

> Tão profundamente entranhada é nossa tendência em ver a ordem como marca de uma mente ordenadora que nós instintivamente reagimos com admiração sempre que percebemos regularidade no mundo natural. (GOMBRICH, 2012[1979], p. 5)

Deste modo, a harmonia das formas de um filete e sua repetição ordenada ao logo da estrutura da carroceria, poderia causar um sentimento de conforto aos clientes por conta de seu sentido de ordem.

Mesmo que os clientes entrevistados não tenham reportado um envolvimento com a escolha dos desenhos dos filetes, a grande maioria das carrocerias de madeira das feiras e atacados visitados possuíam filetes. Isso indica uma preferência por carrocerias com filetes em detrimento a carrocerias sem filetes. Apesar de parecer uma decisão pequena, a escolha por uma carroceria com filetes ao invés de uma carroceria sem filetes, é uma ação fundamental para a continuidade desta prática.

Na figura 110, o 'fabricante de caminhão' também é um agente que designa um conjunto de pessoas que trabalha da fabricação de caminhões no Brasil. Apesar de não haver qualquer indício de uma intenção dos fabricantes de caminhão em agir sobre a fabricação de carrocerias de madeira ornamentadas, este agente, assim como o 'mercado de frete' e o 'universo das carrocerias ornamentadas' influencia indiretamente a produção estes artefatos.

Ao fabricar uma cabine de caminhão da cor vermelha, por exemplo, a Scania não tem a intenção de que seja fabricada uma carroceria de madeira com partes pintadas com este mesmo tom de vermelho. Porém, existe uma relação de causalidade entre as cores que são escolhidas pelos fabricantes de caminhão e as cores da carroceria de madeira, a ponto de pintores e fabricantes de carroceria acreditarem que as carrocerias estão ficando menos coloridas em função do aumento do número de cabines brancas fabricadas no Brasil.

Novas tecnologias possibilitam a fabricação de caminhões progressivamente mais potentes, o que influencia o mercado de frete, o cliente e a estrutura da carroceria, uma vez que este aumento de potência pode ser aproveitado para aumentar a quantidade de carga transportada. Isto influencia a dinâmica do mercado de frete, os usos que o cliente fará do caminhão, e a estrutura da carroceria, adaptada para transportar cargas cada vez maiores. O pintor Paulinho (Carrocerias Mazuco) conta que as carrocerias de outrora tinham comprimento que variava entre 1,80 e 3,00 metros. Acompanhando o aumento da potência dos caminhões, a Carrocerias Mazuco passou a fabricar carrocerias com 7,60 a 9,50 metros de comprimento. Além do tamanho, o aumento da quantidade da carga que pode ser transportada também interfere em outras partes

da estrutura da carroceria, como os sistemas de amarração, a resistência necessária para a madeira e a altura da tábua larga (que ficou mais baixa com o passar dos anos).

Os fabricantes de caminhão têm uma relação mercadológica com caminhoneiros autônomos, feirantes e empresas proprietárias de caminhão. Contudo, a relação entre cliente e fábrica de carrocerias não é a mesma que entre cliente e fabricante de caminhão. A realidade das fábricas de carroceria é muito diferente daquela das fábricas de caminhão. Elas integram diferentes circuitos da economia que Milton Santos chama de superior e inferior (SANTOS, 1979). As diferenças entre os dois circuitos dizem respeito à forma como o capital é empregado, ao volume de produção, aos processos produtivos, à capacidade de estoque e ao relacionamento com o cliente. Enquanto nas fábricas de carroceria é possível discutir valores e condições de pagamento com maior flexibilidade, junto às fábricas de caminhão o cliente não possui o mesmo poder de barganha. Nas fábricas de carroceria o produto é feito sob medida para atender as necessidade específicas do cliente, ao passo que nas fábricas de caminhão o cliente se limita a escolher um dentre os modelos predeterminados disponíveis no mercado (por vezes o cliente realiza modificações na cabine, mas estas são feitas fora das fábricas de caminhão).

O mercado de frete, apesar de não agir diretamente em relação aos filetes, age sobre os fabricantes de carroceria e de caminhão, sobre o cliente e sobre a estrutura da carroceria. A redução do valor e da oferta do frete empobreceu muitos motoristas autônomos, o que impactou negativamente na produção de carrocerias ornamentadas, visto que este era o público com maior engajamento em relação à ornamentação.

Com o desaquecimento da economia e a consequente redução da oferta de frete, muitos motoristas autônomos passaram a dar preferência a carrocerias do tipo baú ao invés de carrocerias abertas de madeira. Em sua etnografia sobre motoristas de caminhão, Gomes afirma:

> Entre motoristas autônomos geralmente é menos comum a preferência por carrocerias mais específicas e mais usual as carrocerias do tipo multiuso. Essas são estruturas que comportam maior versatilidade de cargas a serem transportada. Os baús secos são exemplos de carrocerias que podem carregar grande diversidade de mercadorias, especialmente cargas fracionadas e de tamanhos diversos que precisam ser acomodadas e empilhadas, além de protegidas contra impactos, intempéries e quedas. (GOMES, 2018, p. 90)

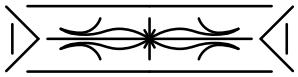
Esta preferência também impacta negativamente a continuidade da prática da ornamentação de carrocerias de madeira. Além da situação desfavorável do mercado, a maioria dos fabricantes de carroceria considera as mudanças constantes na legislação a respeito do transporte de carga no Brasil e da fabricação de produtos de madeira como fatores que mais dificultam a produção de carrocerias

de madeira. Estas mudanças constantes demandam uma série de adaptações e alvarás que são um investimento pesado até mesmo para os fabricantes maiores.

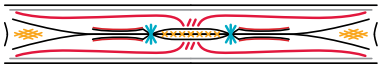
O universo das carrocerias ornamentadas no Brasil, ou seja, o conjunto das carrocerias ornamentadas produzidas no país enquanto um objeto distribuído no tempo e no espaço, é um agente importante, que age em relação ao índice, pintor, fabricante de carrocerias e cliente. Conforme discutido no capítulo anterior, por meio de retenções e protenções, as carrocerias e os filetes interagem entre si ao longo do tempo e do espaço. Assim, uma carroceria ornamentada que acabou de ser produzida dialoga com outras carrocerias feitas no passado e pode dialogar, ou não, com carrocerias que serão feitas no futuro. A memória (passado) e a projeção (futuro) da carroceria ornamentada está em constante transformação, à medida em que novas carrocerias são feitas e antigas carrocerias são esquecidas. O que não foi discutido no capítulo anterior é como o universo das carrocerias age sobre agentes humanos.

Apesar deste estudo ter como recorte geográfico o estado de São Paulo, ao falar em 'universo das carrocerias ornamentadas' se optou por considerar a escala nacional, uma vez que foram encontrados na pesquisa muitos casos de influências interestaduais no desenho dos filetes. Alguns exemplos disso são o filete chamado 'estilo sul', original da região sul do país; o filete feito pela Carrocerias II Irmãos e pela Carrocerias Jardim, que teria sido criado em Minas Gerais; e alguns dos filetes da Carrocerias União que foram criados no Espírito Santo, estado onde a empresa começou (figura 111).

Estilo sul



Filete da Carrocerias II Irmãos e Carrocerias Jardim



Filete da Carrocerias União

Figura 111: Exemplos de filetes que surgiram em outros estados, mas que também são feitos no estado de São Paulo.

As relações de agência entre o universo das carrocerias ornamentadas do Brasil e os demais agentes foram sinalizadas, na figura 110, sempre com uma linha dupla, contínua no sentido **universo** > **outro agente**, e pontilhada no sentido inverso. Isto indica que os demais agentes, apesar de serem influenciados pelo universo das carrocerias também agem sobre este universo, na medida em que pintam, produzem ou compram novas carrocerias, modificando assim o conjunto das carrocerias ornamentadas no Brasil. Mesmo assim, estes agentes individuais não possuem força suficiente para mudar radicalmente o universo em questão e, por conta disto, a linha que indica a relação da sua agência é pontilhada.

O pintor aprende seu ofício por meio da observação e da cópia de outros filetes. Mesmo ao criar um modelo de filete novo ele utiliza elementos e estruturas de outros filetes já existentes. Portanto, nestes processos ele é paciente em relação ao universo das carrocerias ornamentadas. Por outro lado, ao criar um modelo novo, este

filete se integra este universo, possibilitando novas projeções de futuro da filetagem. O pintor também aprende com as carrocerias que faz. Na repetição de seu trabalho, na cópia cotidiana de um mesmo modelo de filete, o pintor se desenvolve e aperfeiçoa sua técnica, se conectando com o universo das carrocerias ornamentadas.

Ao contrário da memória, que é um elemento importante para a continuidade do ofício dos pintores, a projeção do futuro pode contribuir para o desaparecimento da prática da ornamentação de carrocerias de madeira. De acordo com depoimentos de pintores mais velhos, o ofício de pintor filetador foi, no passado, uma carreira sólida, segura e relativamente bem remunerada. Com a diminuição do número de fábricas de carroceria de madeira e a projeção do desaparecimento dos filetes em um futuro próximo, não existe mais o mesmo incentivo para aprender este ofício.

> Não vai ter, porque quem faz também já não está tendo muito serviço. Para quem vai começar agora é ainda pior. O cara fala "eu não vou começar um serviço que daqui uns anos não vai ter mais.". Não tem interesse, né? Então vai chegar uma hora que não vai ter mais. (Trecho transcrito da entrevista com Toni, realizada em 3 de maio de 2019)

A maioria das fábricas de carroceria visitadas eram empresas familiares, algumas delas envolvendo várias gerações de uma mesma família. Nestas fábricas a ornamentação de carrocerias também está relacionada à manutenção da memória da própria família. Desta forma, o repertório de filetes de uma empresa agiria sobre ela, buscando a continuidade de certos desenhos e costumes. Mesmo assim, praticamente todos os proprietários de fábricas de carrocerias se mostraram céticos em relação ao futuro da carroceria de madeira ornamentada. Diante deste cenário, os proprietários podem ser divididos em dois grupos: (1) os que afirmaram que vão continuar fabricando carrocerias de madeira até o negócio se tornar insustentável e decidirem aposentar, fechando assim a empresa; (2) os que pretendem continuar fabricando carrocerias de madeira mas já estão fabricando, ou se preparando para fabricar, carrocerias de metal.

As empresas do **grupo 2** são empresas maiores, cujos proprietários possuem herdeiros que manifestaram interesse em dar continuidade ao negócio. As empresas do **grupo 1** são empresas menores onde, geralmente, os herdeiros continuam trabalhando com os pais, mas não tem planos em dar continuidade ao negócio. Quando indagado sobre planos para o futuro, esta foi a resposta de Elio, proprietário da Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias:

> Eu? Meu plano é parar, não vai demorar muito. Eu já estou com setenta anos, e, ao que parece... Os filhos não querem tocar a empresa [a filha dele estava quieta na mesma sala]. O futuro vai ser parar, não vai demorar muito não. Com a economia ruim, o transporte péssimo... Então para madeira não está fácil. Hoje o cliente nosso, o transportador, não está conseguindo manter nem o caminhão. Essa gente com quem eu trabalho aqui... Eu trabalho 90% [do tempo] consertando carroceria velha, remendando para o pessoal que toca aí. Um serviço que vale mil reais é difícil de conseguir receber os mil, eu tenho que baixar ao máximo para que eles consigam me pagar. (Trecho transcrito da entrevista com Elio, realizada em 27 de novembro de 2019)

De acordo com Gombrich (GOMBRICH, 2012[1979], p. 180), a manutenção de uma tradição ornamental envolve tanto as pessoas responsáveis pela produção destes ornamentos quanto o público que é envolvido nesta tradição. Por meio da construção de hábitos perceptuais, os clientes das fábricas de carroceria teriam expectativas prévias sobre como deveria ser a carroceria que eles estão comprando ou reformando. Estes hábitos perceptuais são construídos pela visão individual do cliente a respeito do universo das carrocerias ornamentadas do Brasil. A encomenda de uma nova carroceria é feita sob a expectativa de que esta carroceria será parecida com outras carrocerias já conhecidas pelo cliente. Um certo grau de diferenciação é permitido e bem-vindo, o que explica a criação de novos modelos de filetes. Tanto o cliente, quanto qualquer outro agente, nunca terá conhecimento pleno sobre a totalidade do universo das carrocerias ornamentadas. Gell (2018[1998], p. 321–370), ao se apropriar da teoria de Husserl a respeito do tempo, fluido e dinâmico, onde as impressões do passado e do futuro estão em constante modificação, traz estes conceitos para sua teoria antropológica. Para o autor, experiências de um agente ao longo do tempo transformam a sua relação com suas memórias e projeções do futuro. Da mesma forma, a percepção dos agentes envolvidos na filetagem a respeito do universo das carrocerias ornamentadas também se transforma ao longo da sucessão de experencias cotidianas destes agentes, seja filetando uma carroceria, fabricando ou mesmo observando.

A raiz etimológica da palavra 'decoração' tem sua origem na palavra *'decorum'*, que em latim se refere a:

> regras de retórica na antiguidade, as quais demandavam que a escolha de palavras deveria sempre ser adequada à ocasião. Não usaríamos uma linguagem extravagante em uma ação judicial insignificante, assim como não usaríamos coloquialismos em uma oração solene. (GOMBRICH, 2012[1979], p. 229)

O *decorum* também aparece na decoração de carrocerias de madeira. Alguns pintores utilizam filetes mais extravagantes, com linhas mais grossas e volumosas feitas com pincel ou estampo, para ornamentar carrocerias de caminhoneiros autônomos; e fazem filetes mais discretos, com linhas finas e uniformes feitas com carretilha, para decorar carrocerias de empresários. O *decorum*

também se manifesta na organização dos filetes na carroceria, em diferentes locais. Alguns desenhos são considerados apropriados e outros não. A tábua larga é o espaço para filetes maiores e mais complexos; os sarrafos são reservados para frisos ou filetes compridos e simples; na caixa de ferramentas, saia traseira e saia lateral os filetes costumam ser mais simples e pequenos; os enfeites de roda são ornamentadas com faixas geométricas; o maial e as travessas, quando ornamentados, possuem filetes muito pequenos.

A multilocalização da prática da ornamentação de carrocerias, como um objeto distribuído no tempo e no espaço, perpetua tradições e conecta lugares geograficamente distantes entre si. O filete de Ibitinga ultrapassa os limites municipais, sendo feito em diversas cidades do estado de São Paulo. O estilo Sul é feito na região Sul, Sudeste e Nordeste do Brasil (até onde se tem conhecimento por meio das pesquisas já publicadas sobre o assunto). A fábrica Carrocerias União, que começou no Espírito Santo com o pai, é levada pelos filhos para São Paulo e Minas Gerais. O pintor Biriba, que aprendeu seu ofício em Goioerê (PR), depois trabalhou no interior do estado de São Paulo, nas cidades Jacareí, Caçapava e Mogi das Cruzes. O caminhão, além de sua carga, também transporta desenhos, fazendo circular diferentes modelos de filetes pelas fábricas por onde passa. O caminhoneiro, descrito por Vilaça como um 'camelô de notícias' (VILAÇA, 1987, p. 21), trazendo informações dos grandes centros urbanos para o interior, também é responsável pela circulação de ornamentos, formas e cores.

Além da multilocalização, outro conceito elementar para o entendimento da prática da ornamentação de carrocerias e suas relações de agência é o 'capricho'. Uma carroceria ornamentada não custa mais do que uma sem ornamentos, é um gesto de capricho do fabricante embelezar seu produto com filetes, o que, por um lado, aumenta o tempo gasto para produzir uma carroceria, e, por outro, retém a memória dos antepassados do fabricante (no caso de empresas familiares), além de agradar ao cliente. O pintor, por capricho, se esforça para refinar seu trabalho, corrigindo erros que os clientes e seu patrão nem chegam a perceber. Também é um capricho do fabricante, ou do pintor, desejar que o filete de sua fábrica seja um pouco diferente dos demais, criando assim um desenho novo. Por outro lado, um pintor, ao ter seu filete copiado, não se sente frustrado por terem roubado sua propriedade intelectual — este conceito é desconhecido entre os pintores entrevistados. Ao ser copiado, o pintor se sente elogiado, como se isto fosse uma comprovação do valor do seu capricho. Por fim, o cliente, em especial o caminhoneiro autônomo, por capricho, prefere uma carroceria de madeira a uma de metal. Também por capricho, o caminhoneiro encomenda uma carroceria ornamentada, mantém seu caminhão limpo e faz outros tipos de customização no veículo.

O capricho e a multilocalização são características presentes em relações de agência discutidas neste capítulo, nos aspectos criativos e produtivos da prática da ornamentação de carrocerias de

madeira, nas cores, formas e organizações espaciais destes artefatos. Estas características também podem estar presentes em outros gostos, simpatias e fantasias do campo social que envolve e é evolvido pela ornamentação de carrocerias. Segundo Bourdieu:

> A possibilidade de ler, no estilo de mobiliário e de vestuário, o verdadeiro estilo de vida de um grupo deve-se ao fato de que não só tais propriedades são a objetivação das necessidades econômicas e culturais que determinaram tal escolha, mas também as *relações sociais objetivadas nos objetos familiares*, em seu luxo ou pobreza, em sua "distinção" ou "vulgaridade", em sua "beleza" ou "feiura", impõem-se por intermédio de experiências corporais tão profundamente inconscientes quanto um toque inspirador de confiança e discreto dos tapetes de cor bege ou o contato gélido e desconfortável com os linóleos imperceptíveis como um odor negativo. (BOURDIEU 2007[1979], p. 75)

O capricho e a multilocalização enquanto princípios geradores de práticas, ou seja, como componentes do *habitus,* não estariam presentes apenas na ornamentação de carrocerias, como em outras práticas dos motoristas, pintores e fabricantes de carroceria. O caminhoneiro é um ser multilocalizado, que, segundo Gomes (2018), possui duas casas — a primeira fixa, onde mora sua família, e a segunda o caminhão, também chamado de 'casa móvel' (GOMES, 2018). O capricho é um modo de agir com atenção e esmero. Em relação à casa móvel, o caminhoneiro caprichoso se esforça para deixar o caminhão limpo, com a manutenção em dia, organizado, arrumado e enfeitado. Os filetes são apenas um dos elementos do capricho com o caminhão.

> No *capricho* com o caminhão e consigo mesmo, o que pude perceber é que esta prática ajuda a viabilizar a produção do ser caminhoneiro. Trata-se da necessidade quase obrigatória de realizar tarefas domésticas como condição de sobrevivência no cotidiano que vivenciam. (GOMES, 2018, p. 81)

Os filetes sustentam e estimulam um sentimento maior de cuidado em relação ao caminhão e ao caminhoneiro, exigidos pelas condições de existência destes indivíduos. Além dos filetes, outras práticas ornamentais também são importantes para vida social. Segundo Gell:

> ... a distinção que fazemos entre aquilo que é "mera" decoração e aquilo que atende a uma função não se justifica; a decoração é intrinsecamente funcional; do contrário, não seria possível explicar sua presença. (GELL, 2018[1998], p. 125)

Estas características do *habitus* que sustentam a prática da ornamentação de carrocerias diferem consideravelmente dos resultados que Cardoso (2010) encontrou ao investigar o campo vernacular. A autora coloca a preocupação funcional, objetiva e substancial como princípios do *habitus* vernacular, o que também se assemelha a algumas conclusões de Bourdieu (2007[1979]) a respeito do *habitus* de classes com menor capital social, econômico e cultural. Apesar do capricho e da multilocalização serem características im-

portantes do 'ser caminhoneiro', e terem também sua importância para os pintores e fabricantes de carrocerias, não é possível afirmar que a produção e consumo de carrocerias de madeira ornamentadas é regida por uma preocupação funcional, objetiva e substancial.

Parte desta diferença de resultados em relação à pesquisa de Cardoso pode ser explicada pela diferença do *corpus* das duas pesquisas. Os artefatos analisados por Cardoso eram de natureza comercial. A autora analisou rótulos de bebida, embalagens, filipetas, cartões de visita, dentre outros materiais que tem propósitos diferentes de um ornamento de carroceria. Outro motivo que pode explicar esta diferença é que, apesar dos caminhoneiros serem uma classe marginal em relação ao campo hegemônico, se tornar caminhoneiro, em especial autônomo, representa uma conquista de ascensão social para muitas pessoas, um 'sonho de menino' (expressão recorrente nas falas de caminhoneiros), ou então a vontade de dar continuidade à trajetória de vida de antepassados que também eram motoristas. Assim, além da funcionalidade do caminhão, existe toda uma fantasia em relação aos caprichos com o veículo.

Mesmo assim, ainda existem pontos convergentes entre os resultados deste mestrado e os resultados da pesquisa de Cardoso (2010), em especial, em relação aos aspectos visuais. Ambas as pesquisas verificaram o uso de cores fortes e muito saturadas, combinações de alto contraste (mesmo não havendo muitos casos de contraste de matiz, o contraste de valor e de saturação é bastante recorrente nas carrocerias), e composições formadas apenas por dois planos (com exceção dos pontos e dos filetes feitos na Carrocerias São José e no canto das bordas do estilo Ibitinga, a sobreposição de formas é rara nos filetes) como características visuais dos artefatos estudados.

O capricho e a multilocalização, fazem sentido e são possíveis de serem explicados na relação pintor-fabricante-caminhoneiro. Com o empobrecimento dos caminhoneiros autônomos e a consequente mudança do perfil dos clientes das fábricas de carroceria, o capricho e a multilocalização perdem sentido na nova configuração da relação pintor-fabricante-cliente, na qual o cliente é agora um empresário. Assim, apesar da ornamentação de carrocerias ainda fazer sentido para agentes ligados à sua produção, ela se enfraquece junto com o declínio dos caminhoneiros autônomos, sendo esta a grande ameaça à continuidade da tradição dos filetes. O enfraquecimento dos caminhoneiros também parece estar associado a outras causas que também contribuem para o desaparecimento dos filetes, tais como a diminuição da demanda por carrocerias de madeira. Tal diminuição de demanda acarreta a diminuição da oferta de empregos para pintores de filetes, tornando esta mão de obra cada vez mais escassa, pois com a diminuição da oferta de empregos menos pessoas jovens se interessam pela profissão, diminuindo assim a sua renovação (de fato, em apenas 3 das 15 fábricas visitadas os pintores tinham menos de 50 anos).

CONCLUSÃO

Os resultados apresentados nesta dissertação fazem parte de uma pesquisa que começou no final de 2016 com um estudo piloto a respeito dos filetes produzidos pelo pintor Biriba, natural do Paraná, mas que atuava em fábrica de carrocerias no interior paulista. Três anos e meio de pesquisa, os últimos dois como aluno do Programa de Pós-graduação em Design da FAU USP, propiciaram uma imersão no universo da filetagem no estado de São Paulo. Tal imersão foi realizada por meio do contato direto com as pessoas responsáveis pela produção e preservação desta prática; da observação cotidiana de carrocerias ornamentadas no trânsito das cidades e das estradas; e da aproximação ao universo dos caminhoneiros em redes sociais.

O objetivo geral desta pesquisa foi descrever e analisar a prática da ornamentação de carrocerias de madeira com filetes, realizada em fábricas de carroceria do estado de São Paulo, no que se refere aos seus aspectos visuais; processos de criação, produção e circulação; e também no que diz respeito às relações sociais entre agentes que participam, direta ou indiretamente, desta prática. Este objetivo foi dividido em eixos de investigação, que por sua vez foram tratados ao longo dos capítulos 3 e 4.

O primeiro eixo de investigação buscou descrever o processo de fabricação e pintura de carrocerias de madeira ornamentadas com filetes, considerando as etapas de produção e os materiais e ferramentas utilizados. Foi verificado que o processo de fabricação e pintura de carrocerias de madeira varia muito pouco nas fábricas investigadas, sendo possível descrevê-lo em etapas bem delimitadas, conforme demonstrado no capítulo 3. As ferramentas e materiais, em especial os utilizados para o acabamento e filetagem da carroceria, possuem maior variedade entre as fábricas. Os filetes, no estado de São Paulo, são produzidos por meio de quatro técnicas: pincel, carretilha, estampo e serigrafia. Mesmo assim, existem casos de misturas de técnicas, aproveitando de suas diferentes qualidades.

Há uma divergência entre os pintores e fabricantes a respeito de qual seria o melhor tipo de tinta para uma carroceria de madeira. Alguns defendem que a tinta PU (tinta de poliuretano) possibilita uma pintura com melhor brilho e resistência. Outros argumentam que a tinta PU é feita para pintar automóveis e descasca mais rápido que o esmalte sintético, que seria a melhor opção. A preferência pelo tipos de tintas não impacta nas técnicas envolvidas na produção de filetes, mas pode influenciar na aparência da carroceria ornamenta-

da, uma vez que a tinta PU também possuí cores metálicas e é mais brilhante do que o esmalte sintético.

As características visuais dos filetes foram caracterizadas no desenvolvimento do segundo eixo de investigação, que identificou formas, estruturas de organização espacial, cores e combinações de cores recorrentes na prática da filetagem, a partir da busca pelo reconhecimento de padrões comuns a diferentes carrocerias ornamentadas. Este aspecto foi elucidado no capítulo três, partindo da análise de fotografias de 830 carrocerias diferentes e dos 348 desenhos de filetes identificados nestas carrocerias, complementada com informações provenientes das entrevistas com pintores de carrocerias. Foram identificadas algumas formas elementares, que são recorrentes em vários dos desenhos encontrados. Verificou-se que todos os filetes possuem algum tipo de simetria, sendo que os filetes pintados na tábua larga possuem simetria em seus eixos horizontais e verticais. Estes últimos foram investigados mais minuciosamente, quanto a suas estruturas de organização espacial. Os desenhos de filetes recorrentemente pintados na tábua larga foram agrupados em quatro modelos de organização espacial.

As cores de uma carroceria ornamentada relacionam-se com as cores da cabine do caminhão, por meio de cópias e implicações. Os depoimentos dos pintores e a análise das fotografias revelaram que as carrocerias do estado de São Paulo não são muito coloridas, havendo uma predominância de carrocerias monocromáticas ou carrocerias pintadas em preto, branco e tons de cinza. Por outro lado, quando a carroceria possui outras cores, estas, em geral, são bastante saturadas. No caso de existirem mais de uma cor na carroceria, o máximo contraste é evitado, e relações análogas ou triádicas são preferidas pelos pintores, seus patrões e clientes. Mesmo assim, existem exceções, como, por exemplo, as carrocerias com muitas cores, em combinações complementares, produzidas pelas empresas Carrocerias Ibitinga e Carrocerias São José. As formas, estruturas espaciais e cores de um filete interagem, por meio de relações de causa e efeito, resultando na carroceria ornamentada como um todo. Em uma escala macroscópica, o conjunto de todos os filetes, enquanto objeto distribuído no tempo e no espaço, age em relação à retenção da memória desta prática e também por meio de projeções de filetes futuros. Assim, um filete de uma carroceria não é um elemento isolado, mas parte de uma rede de relações que forma o universo das carrocerias ornamentadas.

O terceiro eixo de investigação buscou compreender qual seria o papel do cliente de uma fábrica de carrocerias, enquanto agente e paciente na prática da ornamentação de carrocerias, com especial atenção aos vínculos entre homem e artefato; às relações econômicas, profissionais e sociais envolvidas na compra e uso de uma carroceria ornamentada; e às intenções, sentimentos, ações e causalidades direcionadas ao artefato. Este aspecto foi abordado no capítulo 4, onde foram examinadas as diferenças entre os três perfis de compradores de carroceria no estado de São Paulo (caminho-

neiros autônomos, feirantes e empresários) e seus respectivos vínculos com a carroceria ornamentada. Os empresários possuem um menor envolvimento com a filetagem, e, em fábricas que produzem carrocerias de madeira e de metal, acabam preferindo carrocerias de metal sem filetes. Mesmo quando uma carroceria ornamentada com filetes é produzida para um empresário, alguns pintores fazem filetes 'mais discretos', diferentes dos ornamentos feitos para clientes caminhoneiros. Feirantes preferem carrocerias de madeira com filetes, ou baús refrigerados, para transportar sua mercadoria. O gosto dos feirantes a respeito dos desenhos dos filetes se aproxima do gosto dos empresários. A agência do cliente na especificidade do desenho do filete enfraqueceu nos últimos anos, acompanhando o definhar da classe dos caminhoneiros autônomos. Mesmo que os dados coletados tenham indicado que os clientes não são mais tão ativos na escolha dos desenhos de filetes, a escolha por uma carroceria de madeira com filetes ainda é uma ação fundamental para a preservação da filetagem no Brasil. Os filetes, junto com outras customizações no caminhão, são, para o caminhoneiro autônomo, um capricho, uma forma de fantasiar e de cuidar de seu caminhão com esmero e de se sentir e distinguir como parte da classe dos caminhoneiros. De certa maneira, os filetes fazem parte de um conjunto de práticas que fortalecem o vínculo do motorista com seu veículo, elementares para prática profissional.

O quarto eixo de investigação se debruçou sobre o papel dos produtores de carrocerias ornamentadas, com especial atenção à figura do pintor de filetes, enquanto agente e paciente na prática da ornamentação de carrocerias, no que diz respeito aos meios de aprendizado do ofício, trajetórias de vida, processos criativos e formas de aprimoramento e otimização da experiência, além de outras intenções, sentimentos, ações e causalidades direcionadas ao artefato. Como resultado desta investigação, fato também discutido no capítulo 4, averiguou-se que a maioria dos pintores aprendeu seu ofício de forma autodidata, excetuando-se aqueles que aprenderam com seus pais, que já eram pintores de carroceria. As trajetórias de vida dos pintores também são bastante semelhantes: todos os pintores entrevistados eram homens, muitos estudaram até o ensino fundamental e começaram a trabalhar quando adolescentes em fábricas de carrocerias, onde aprenderam o ofício por curiosidade e oportunidade. O cotidiano de um pintor de carrocerias consiste em copiar um mesmo desenho de filete em várias carrocerias, sendo raros os momentos nos quais um novo filete é criado. Este cotidiano pode tornar o ofício monótono, caso o pintor não busque se aperfeiçoar ou tenha permissão para criar um desenho diferente. A possibilidade de o pintor decidir sobre as cores e os desenhos que faz também varia em cada fábrica, havendo pintores mais submissos e outros com maior liberdade criativa. As ferramentas utilizadas na produção de filetes também interferem na liberdade dos pintores — pintores que utilizam carretilha ou pincel acabam criando mais desenhos de filetes diferentes. Fora isto, o pincel e a carretilha, por serem ferramentas que exigem grau mais elevado de coordenação

motora, são um desafio maior para o pintor se aperfeiçoar. Isso leva pintores que utilizam estas ferramentas a desqualificar filetes feitos com estampo. A serigrafia é uma técnica conhecida apenas pelos pintores que a utilizam, não tendo sido mencionada por outros.

Além da agência dos pintores também foi investigada a agência de outros funcionários de uma fábrica de carrocerias e do proprietário da empresa. Entre os envolvidos na fabricação de carrocerias, carpinteiros e ferreiros tem implicação causal na existência de uma carroceria de madeira ornamentada, mas pouca autonomia, e, em geral, apenas cumprem ordens de seus encarregados. Já os proprietários das fábricas visitadas costumam intervir mais na filetagem. Alguns s proprietários consideram os filetes como uma forma de distinguir sua produção daquela das demais fábricas e por isso se dedicaram a criar, junto com pintores, um ou mais desenhos que são o 'padrão da empresa' (termo utilizado pelos próprios fabricantes). Além de agir sobre os desenhos, o proprietário de uma fábrica de carroceria, ao negociar a venda com o cliente, muitas vezes acaba tomando decisões importante a respeitos das dimensões da carroceria e de suas cores, que podem impactar indiretamente nas cores e proporções dos filetes.

Além destes agentes, outras duas entidades foram discutidas no capítulo 4, quanto à sua capacidade de influenciar a prática da filetagem: o mercado de frete e os fabricantes de caminhão. Apesar destas entidades não manifestarem intenção de agir sobre os filetes, elas influenciam os tipos de carrocerias que são produzidos no Brasil, bem como suas dimensões. A demanda do mercado de frete induz os clientes a comprarem determinados tipos de carrocerias. Muitos caminhoneiros autônomos estão preferindo a carroceria do tipo baú, em detrimento da carroceria carga seca, por conta de uma maior versatilidade do baú e uma maior demanda de trabalho para carrocerias baú. Com o mercado para caminhoneiros autônomos em recessão, a versatilidade é uma preferência de muitos motoristas. Os fabricantes de caminhão, ao produzirem motores cada vez mais potentes, possibilitam a construção de carrocerias maiores, modificando a estrutura das carrocerias, e, consequentemente, os espaços a serem ornamentados com filetes. As cores utilizadas para a pintura das cabines dos caminhões também influência nas cores da carroceria ornamentada. Segundo alguns fabricantes, o aumento dos caminhões com a cabine branca seria uma das causas da diminuição do número de cores das carrocerias.

Os procedimentos metodológicos adotados nesta pesquisa, explicados no capítulo 2, se mostraram eficientes na abordagem dos eixos de investigação e na consecução do objetivo proposto. A variedade de fábricas visitadas permitiu diferenciar características gerais da filetagem de aspectos singulares dos ornamentos produzidos por determinado pintor. Todavia, se a pesquisa tivesse se prolongado por mais tempo, alguns aspectos poderiam ter sido observados em maior profundidade. Teria sido interessante entrevistar mais clientes e passar mais tempo nas fábricas selecionadas.

Durante a visita à Carrocerias Mazuco foi oferecido um trabalho como assistente de pintura, que infelizmente foi necessário recusar. Esta experiência poderia ter conferido uma imersão ainda maior no universo dos pintores de filetes durante a coleta de dados.

A filetagem é uma prática que surgiu dentro do contexto da consolidação do transporte rodoviário no Brasil e do capricho dos caminhoneiros autônomos. A multilocalização dos caminhoneiros, combinada com seu capricho, fez com que caminhoneiros de São Paulo almejassem carrocerias similares às encontradas em viagens ao Sul do Brasil, a ponto de pedir a fabricantes locais que copiassem filetes feitos em outro estado. Este mesmo princípio também fez com que alguns desenhos de filetes paulistas se espalhassem pelo interior do estado, como foi o caso do filete de Ibitinga. Ainda há um sentimento de pertencimento de classe, por parte dos caminhoneiros, ligado ao fato de ter uma carroceria ornamentada com filetes, que reforça a importância dos filetes para estes indivíduos. Infelizmente com a crise dos caminhoneiros autônomos, o contexto que sustentava a filetagem também se enfraquece, e está prática corre o risco de desaparecer.

Diante deste risco de desaparecimento dos filetes, é importante o estudo da prática da ornamentação de carrocerias não só para reter sua memória como para projetar o futuro. Aloísio Magalhães (2017[1975]) defendia que o estudo da realidade e da cultura brasileira é fundamental para se planejar um processo de desenvolvimento harmonioso, uma forma de projetar o processo de modernização e globalização do Brasil, sem se perder aspectos relevantes da cultura nacional, e também sem se tornar muito dependente de forças estrangeiras. Os filetes têm seu sentido dentro de um campo social em transformação. O capricho e o sentimento de ordem, presentes na prática da ornamentação, são relevantes, pelo menos, para uma parcela da população brasileira, que necessita destes mecanismos para lhe dar estabilidade e segurança. Tais necessidades não acabam nos filetes e devem ser levadas em conta para que seja possível vislumbrar um desenvolvimento harmonioso.

Dentro do contexto do universo da pesquisa em design os resultados apresentados nesta dissertação complementam a pesquisa de Finizola & Santana (2014) a respeito da ornamentação dos caminhões de Pernambuco, permitindo um maior entendimento dos filetes enquanto uma prática difundida em diversas regiões do país. Dentro do contexto brasileiro, existem algumas características regionais na fabricação e ornamentação de carrocerias de madeira que precisam ser melhor estudadas e definidas, mesmo assim, ao comparar os resultados da pesquisa realizada para este mestrado com os resultados de Finizola & Santana (2014), é certo afirmar que existem características próprias dos filetes brasileiros, que os distinguem da ornamentação em veículos realizada em outros países da américa latina, como Colômbia (VALERO RAMIREZ; MEJÍA BENÍTEZ, 2015, 2017) e Argentina (GENOVESE, 2007). Os *filetes porteños* (Argentina) e as *chivas* (Colômbia), são considerados pa-

trimônios culturais de seus respectivos países, o que contribuí para a valorização e proteção destes tipos de ornamentação. Os filetes brasileiros são elementos da cultura visual e memória gráfica brasileira que também deveriam ser reconhecidos como parte do patrimônio cultural nacional.

Por fim, o desenvolvimento desta pesquisa também revelou algumas possibilidades interessantes para dar continuidade à investigação sobre a filetagem no Brasil. Algumas destas possibilidades foram sugeridas pelos próprios fabricantes, pintores e clientes entrevistados, tal como a pesquisa sobre a produção de carrocerias ornamentadas no município de Itabaiana (Sergipe). Esta cidade, de quase cem mil habitantes, possui a feira mais importante do agreste sergipano, abastecendo 70% do mercado do estado (SOUZA; SILVA, 2009, p. 67). Além da feira, Itabaiana também é notável, segundo fabricantes de carrocerias e caminhoneiros, pela produção de carrocerias de madeira. Em um levantamento rápido, feito através da ferramenta *Google Maps,* foram identificadas seis fábricas de carrocerias de madeira ornamentadas com filetes atuantes no município (número superior a qualquer cidade do estado de São Paulo). Outros dois estados também bastantes mencionados pelos fabricantes de carroceria foram o Paraná, pela tradição e possível pioneirismo na produção de filetes, e a Bahia, por ter carrocerias muito coloridas. Pesquisas futuras sobre filetagem não precisam, necessariamente, utilizar um recorte geográfico estadual. Foi indicado por alguns fabricantes que os aspectos regionais da filetagem estão mais associados às rotas percorridas pelos motoristas do que pelas fronteiras estaduais. Isto posto, seria interessante uma investigação de fábricas localizadas ao longo de uma ou mais rodovias. Também é possível expandir a pesquisa no seu recorte temporal, buscando filetes de carrocerias em fotografias históricas, e procurando uma compreensão mais precisa do universo das carrocerias ornamentadas, enquanto objeto distribuído no tempo e no espaço.

REFERÊNCIAS

AGENCY. **English Oxford Living Dictionaries**. Disponível em: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/agency>. Acesso em: 16 fev. 2019.

ALBERTI, V. **Manual de história oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ALMEIDA, M. L. de. **Filosofia dos pára-choques**. 2. ed. Rio de Janeiro: A. C. Fernandes Editor, 1974.

ALVES, C. F. A agência de Gell na antropologia da arte. **Horizontes Antropológicos**, v. 14, n. 29, p. 315–338, jun. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832008000100013&lng=pt&tlng=pt>. Acesso em: 16 fev. 2019.

ANDRADE, A. de. **Romance das estradas**. Rio de Janeiro: Editora Livro, 1971.

ANFAVEA. **Autoveículos - Produção, licenciamento, exportações em unidades de montados e CKD (desmontados), exportações em valor e emprego.** Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/estatisticas-copiar.html>. Acesso em: 2 ago. 2019.

ARAGÃO, I. O plural e o singular nas composições visuais dos rótulos de bebida. In: CAMPELLO, S. B.; ARAGÃO, I. (Ed.). **Imagens comerciais de Pernambuco: ensaios sobre os efêmeros da Guaianases**. Recife: Néctar, 2011. p. 93–112.

AZEVEDO, F. de et al. Filete. In: SILVA, A. P. et al. (Ed.). **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo Indústria de papel, 1976. p. 803.

BECK, K. The art of truck modding on the Nile (Sudan): An attempt to trace creativity. In: GEWALD, J.-B.; LUNING, S.; WALRAVEN, K. VAN (Ed.). **The Speed of Change, motor vehicles and peopole in Africa 1890-2000**. Leiden: Brill, 2009. p. 151–174.

BEUGLER STRIPERS. **About**. Disponível em: <www.beugler.com/about-2/>. Acesso em: 25 dez. 2019.

BOURDIEU, P. **A distinção: crítica social do julgamento**. 2. ed. Porto Alegre: Zouk, 2007.

BOWDEN, R. A Critique of Alfred Gell on Art and Agency (Book Review). **Oceania**, v. 74, n. 4, p. 309–324, 2004.

CAPITÒ, G. **Il carretto siciliano**. Palermo: Sellerio, 2008.

CARDOSO, F. de A. **O universo simbólico do design vernacular**. 2010. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC-Rio, 2010.

CATAIA, M.; SILVA, S. C. da. A teoria dos dois circuitos da economia urbana e a mídia na contemporaneidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 1, p. 55–75, 2013. Disponível em: <https://lumina.ufjf.emnuvens.com.br/lumina/article/view/314>.

CEAGESP. **Capital – ETSP**. Disponível em: <http://www.ceagesp.gov.br/entrepostos/etsp/>. Acesso em: 31 jan. 2019.

CHEROBIM, M. O caminhoneiro na estrada. **Perspectivas**, v. 7, p. 113–125, 1984.

CHING, F. D. . **Architecture: Form, space & order**. Nova York: Van Nostrand Rainhold Company, 1979.

CORBETTA, G. Family Business. In: SMELSER, N. J.; BALTES P. B. (ed.), **International Encyclopaedia of the Social and Behavioural Sciences**. Oxford: Pergamon Press.

COLI, A.; ROSE, M. Family Business. In: JONES, G.; ZEITLIN, J. (Ed.). **The Oxford Handbook of Business History**. Oxford: Oxford University Press, 2008. p. 1–44.

CSIKSZENTMIHALYI, M. **Flow: The psychology of optimal experience**. Pymble: Harper Colins, 2018.

DEAN, D. A slipware dish by samuel malkin: An analysis of vernacular design. **Journal of Design History**, v. 7, n. 3, p. 153–167, 1994. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1316113?seq=1#page_scan_tab_contents>. Acesso em: 22 de fev. 2019.

DETRAN. Dispõe sobre o Dispositivo Auxiliar de Identificação Veicular. Resolução N° 370 de 10 de dezembro de 2010. Disponível em: < https://www2.unifap.br/alexandresantiago/files/2012/03/Normas-da-ABNT.pdf>. Acesso em: 22 de fev. 2019.

DIÁRIO DE BORDO DE UM CAMINHONEIRO. **Uuuuuu consegui um adesivo.. É nois**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=WhzPEwInrIl>. Acesso em: 17 dez. 2019.

_____. Adesivo pra identificar o meu caminhão. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=mlnXnF0TbKs>. Acesso em: 17 dez. 2019.

DUARTE, L. **Contran, estabelece requisitos mínimos para carrocerias de madeira**. Disponível em: <http://www.caminhoes-e-carretas.com/2016/03/contran-estabelece-requisitos-para.html>. Acesso em: 31 jul. 2018.

ELIAS, J. J. On Wings of Diesel: Spiritual Space and Religious Imagination in Pakistani Truck Decoration. **RES: Anthropology and Aesthetics**, n. 43, p. 187–202, 2003. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/20167598%5Cnhttp://www.jstor.org.ezproxy.sussex.ac.uk/stable/pdfplus/20167598.pdf%5Cnhttp://www.jstor.org.ezproxy.sussex.ac.uk/stable/pdfplus/20167598.pdf?acceptTC=true>.

_____. Truck decoration and religious identity: Material culture and social function in Pakistan. **Material Religion: The Journal of Objects, Art and Belief**, v. 1, n. 1, p. 48–70, 2015.

FARIAS, P. L. On graphic memory as a strategy for design history. In: Tradition, Transition, Tragectories: major or minor influences? [=ICDHS 2014 - 9th Conference of the International Committee for Design History and Design Studies], São Paulo. **Anais**... São Paulo: Blucher, 2014.

FARIAS, P. L.; BRAGA, M. da C. O que é memória gráfica. In: **Dez ensaios sobre memória gráfica**. São Paulo: Blucher, 2018. p. 9–30.

FINIZOLA, F. **Panorama Tipográfico dos Letreiramentos Populares: Um estudo de caso na cidade do Recife**. 2010. Universidade Federal de Pernanbuco, 2010.

_____. **A tradição do letreiramento popular em Pernambuco: Uma investigação acerca de suas origens, forma e prática**. 2015. Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

FINIZOLA, F.; COUTINHO, S.; SANTANA, D. **Abridores de letras de Pernanbuco: Um mapeamento da gráfica popular**. São Paulo: Blucher, 2013.

FINIZOLA, F.; SANTANA, D. Iconografia das Carrocerias de Caminhão de Pernambuco. (S. G. Coutinho et al., Eds.) In: 6th Information Design International Conference, 5th InfoDesign, 6th CONGIC, São Paulo. **Anais**... São Paulo: Blucher, 2014.

GELL, A. A tecnologia do encanto e o encanto da tecnologia. **Concinnitas**, v. 1, n. 8, p. 40–63, 2005.

_____. Definição do problema: a necessidade de uma antropologia da arte. **Revista Poiésis**, v. 14, p. 245–261, 2009.

_____. **Arte e Agência**. São Paulo: UBU, 2018.

GENOVESE, A. **Filete porteño**. Buenos Aires: Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudade Autónoma de Buenos Aires, 2007.

GIBSON, J. J. **The perception of the visual world**. Cambridge: The riverside press, 1950.

GOMBRICH, E. H. **O sentido de ordem: um estudo sobre a psicologia da arte decorativa**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

GOMES, A. F. **Caminhoneiros, caminhos e caminhões: Uma etnografia sobre mobilidades nas estradas**. 2018. Universidade de São Paulo, 2018.

GOMES, A. P. **Legendas de Caminhão**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

GUILFORD, J. P. **The nature of human intelligence**. Londres: McGraw Hill, 1971.

HOBSBAWM, E. J. From Social History to the History of Society. **Daedalus**, v. 100, n. 1, p. 20–45, 1971.

JONES, O. **Grammar of Ornament**. Londres: Bernard Quaritchh, 1868.

KAPRON, R. A. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. Universidade Federal de Pelotas (UFPel), 2012.

LAGROU, E. M. Antropologia e Arte: uma relação de amor e ódio. **Ilha Revista de Antropologia**, v. 5, n. 2, p. 093–113, 1 jan. 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ilha/article/view/15360>. Acesso em: 16 fev. 2019.

_____. Arte ou artefato? Agência e significado nas artes indígenas. **PROA Revista de Antropologia e Arte [on-line]**, v. 1, n. 2, p. 1–26, 2010. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/proa/article/view/2385>. Acesso em: 16 fev. 2019.

LAUAND, N.; RAVAGNANI, O. M.; CARVALHO, S. M. S. Frazes de caminhão. **Revista do Arquivo Municiapl**, v. XXXVIII, p. 113–141, 1973.

LAYTON, R. Art and Agency: a Reassessment. **Journal of the Royal Anthropological Institute**, v. 9, p. 447–464, 2003.

LEAL, A. F. **“ No peito e na raça ” – a construção da vulnerabilidade de caminhoneiros : um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil**. 2008. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

LEEDY, P.; ORMROD, J. **Practical Research Planning and Design.** Décima edi ed. Nova Jersey: Person Education, 2013.

LEMOS, F. **A vinheta: da iluminura à carroçaria de caminhão**. São Paulo: Secretaria municipal de Cultura, Departamento de Informação e Documentação Artísticas, Centro de Documentação e Informação sobre Arte Brasileira Contemporânea, 1980.

MAGALHÃES, A. **Bens culturais do Brasil: um desenho projetivo para a nação**. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2017.

MAHFOUD, M. Percorrendo as distâncias: memória e história. In: HOFFMANN, A.; BUENO, J. L. DE O.; MASSIMI, M. (Ed.). **Percorrer distâncias: um desafio para a razão humana**. São Paulo: Editora Companhia Ilimitada, 2001. p. 53–64.

MARGOLIN, V. Design na História. **Agitprop**, n. ano II, numero 16, 2009. Disponível em: <http://www.agitprop.com.br/index.cfm?pag=repertorio_det&id=21&titulo=repertorio>.

MARTINS, F. de O. **Letras que flutuam: O abridor de letra e a tipografia vitoriana**. 2008. Universidade Federal do Pará (UFPA), 2008.

_____. **Etapa Marajó**. Disponível em: <https://www.letrasqflutuam.com.br/polo-belem>. Acesso em: 6 jul. 2018.

MENESES, U. T. B. de. História e imagem: iconografia/iconologia e além. In: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (Ed.). **Novos Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. p. 242–262.

MERENCIO, F. T. A imaterialidade do material, a agência dos objetos ou as coisas vivas: a inserção de elementos inanimados na teoria social. **Cadernos do LEPAARQ (UFPA IMATERIALIDADE DO MATERIAL, A AGÊNCIA DOS OBJETOS OU AS COISAS VIVAS: A INSERÇÃO DE ELEMENTOS INANIMADOS NAEL)**, v. 10, n. 20, 30 set. 2013. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/lepaarq/article/view/2204>. Acesso em: 16 fev. 2019.

MITCHELL, W. J. T. **What pictures want?** Londres: The University of Chicago Press, 2005.

MOREL, A. P. S.; REZENDE, V. T.; SETTE, R. de S. Negócio feira livre: análise e discussão sob a perspectiva do feirante. **Extensão Rural**, v. 22, n. 4, p. 43–57, 2015.

MORPHY, H. Arte como um modo de ação: alguns problemas com Art and Agency de Gell. **Proa: Revista de Antropologia e Arte**, v. 1, n. 3, p. 1–21, 2011. Disponível em: <http://www.revistaproa.com.br/03/125-2/>.

NOEL, F. L. **Por onde andamos**. Rio de Janeiro: Desiderata, 2006.

PANOFSKY, E. **Arquitetura gótica e escolástica: Sobre a analogia entre arte, filosofia e teologia da Idade Média**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora LTDA., 1991.

PANTALEÃO, L. F. **A ornamentação contemporânea em arte e design: Função estética, função anagógica, função terapêutica**. 2010. Universidade Estadual Paulista - Unesp, 2010.

PAPANEK, V. **Arquitetura e design. Ecologia e ética**. Lisboa: edições 70, 2014.

PORTELA, C. **Máximas, adágios e legendas de caminhão**. 3. ed. Fortaleza: Grecel, 1980.

PORTO, H. G. de M. **Filosofia de estrada: poetas do asfalto**. Campinas: Cunha Matos, 1986.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Feira Maps**. Disponível em: <https://www9.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/sdte/pesquisa/feiras/lista_completa.html>. Acesso em: 31 jan. 2020.

PRITCHETT, J. Nigerian Truck Art. **African Arts**, v. 12, n. 2, p. 27–31, 1979.

QUEIROGA, J. S.; FARIAS, P. L. Filetes brasileiros : Um estudo das pinturas de Biriba na Carrocerias Garcia. (G. S. Rosa, C. Portugal, Eds.) In: 8th Information Design International Conference, São Paulo. **Anais**... São Paulo: Blucher, 2018. Disponível em: <https://www.proceedings.blucher.com.br/article-details/filetes-brasileiros-um-estudo-das-pinturas-de-biriba-na-carrocerias-garcia-28055>.

QUEIROGA, J. S.; FARIAS, P. L. Information on the road: towards a methodoly for the study of truck art. **Selected Readings of the 8th Information Design International Conference Information Design: Memories**, p. 137–160, 2019.

RAPPOPORT, A. A framework for studying vernacular design. Journal of Architectural and Planning Research, v16 n1 52-64. pdf. **Journal of Architectural and Planning Research**, v. 16, n. 1, p. 52–64, 1999. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/43030481?seq=1#page_scan_tab_contents>.

REI, C. A. O. A Semântica pega carona nos para-choques de caminhão. **Caderno Seminal**, v. 24, n. 24, p. 52–91, 2015.

REIS, C. D. dos; LIMA, J. da C. **Arte do caminhão**. São Paulo: Raízes Artes Gráficas, 1981.

RICH, G. W.; KHAN, S. Bedford Painting in Pakistan: Aesthetics and Organisation of an Artisan Trade. **Journal of American Folklore**, v. 93, n. 369, p. 257–275, 1980. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/540571>.

RIEGL, A. **Problemas de estilo: fundaentos para una historia dela ornamentación**. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

SAMARA, T. **Design Elements: A graphic style manual - Understanding the rules and knowing when to break them**. 2. ed. Nova York: Rockport Publishing, 2014.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

SATO, L. Processos cotidianos de organização do trabalho na feira livre. **Psicologia & Sociedade**, v. 19, n. 1, p. 95–102, 2007.

SOUZA, E. S.; SILVA, P. Perfil socioeducacional e identidade do feirante de Itabaiana-SE. **Psicologia &m foco**, v. 2, n. 1, p. 66–78, 2009.

SUMAN, S. **Horn Please**ÍndiaThe Cutting Crew, , 2012. . Disponível em: <http://www.projecthornplease.com/portfolio-post/horn-please-documentary/>.

TRILLING, J. **The language of ornament**. Londres: Thames & Hudsons Ltd, 2001.

VALERO RAMIREZ, D. P. ; MEJÍA BENÍTEZ, A. Las complejidades en las relaciones socio-visuales de la gráfica popular de los pintores de buses escalera del eje cafetero. **Nexus Comunicación**, v. 18, p. 234–253, 2015.

VALERO RAMÍREZ, D. P..; MEJÍA BENÍTEZ, A. Los matices socio-visuales en la creación del decorado de los buses escalera. In: XI Foro Académico de Diseño, **Anais**...2017. Disponível em: <http://festivaldelaimagen.com/>.

VEDANA, V. **No mercado tem tudo que a boca come. Estudo Antropológico da duração das práticas cotidianas de mercado de rua no mundo urbano contemporâneo.** 2008. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

VIANNA NETO, L. **O conceito de Habitus e a obra de Erwin Panofsky: teoria e metodologia da história da arte e da arquitetura na**. 2011. Universidade Federal de Minas Gerais, 2011.

VILAÇA, M. V. **Em torno da sociologia do caminhão**. 3. ed ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1987.

WASHBURN, W. E. The Marshall Cart Sicilian Folk Art and a Donkey Cart Presented to General George C . Marshall. **Mediterranean Studies**, v. 6, p. 149–156, 1996.

APÊNDICES

APÊNDICE 1: ÍNDICE DOS MATERIAIS ORGANIZADOS NOS APÊNDICES DIGITAIS

1.1 ARQUIVOS NO GOOGLE DRIVE

Link: http://tiny.cc/7dmgkz
Conteúdo:

- Fotografias coletadas durante a pesquisa
- Registro videográfico do trabalho de pintores de carroceria
- Filetes digitalizados
- Transcrições das entrevistas realizadas

1.2 TABELAS NO NOTION

Conteúdo:

- Tabela de fotografias. **Link:** http://tiny.cc/nqmgkz
- Tabela de filetes. **Link:** http://tiny.cc/atmgkz
- Tabela de pintores. **Link:** http://tiny.cc/qumgkz
- Tabela de fábricas. **Link:** http://tiny.cc/ovmgkz

1.3 ARQUIVOS NO PENDRIVE

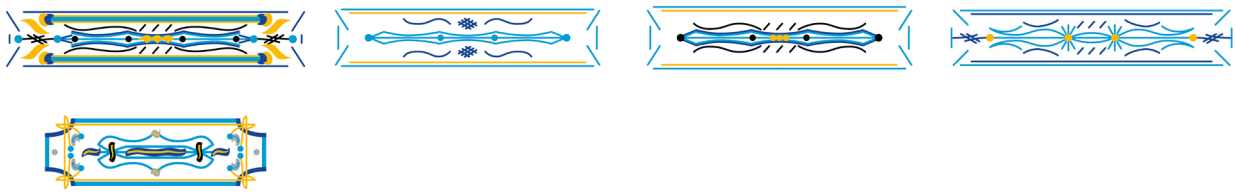
Conteúdo:

- Fotografias coletadas durante a pesquisa
- Registro videográfico do trabalho de pintores de carroceria
- Filetes digitalizados
- Transcrições das entrevistas realizadas

APÊNDICE 2: MODELOS DE FILETES DIGITALIZADOS

2.1 GARCIA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

TL

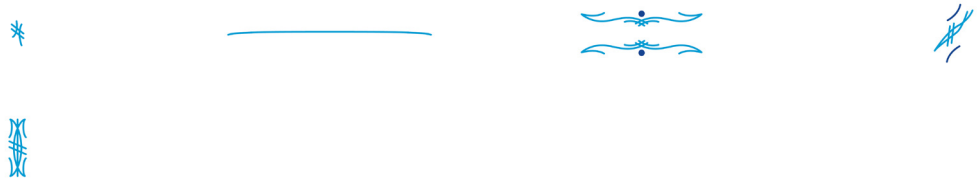


TLC

BOI

CF

GE



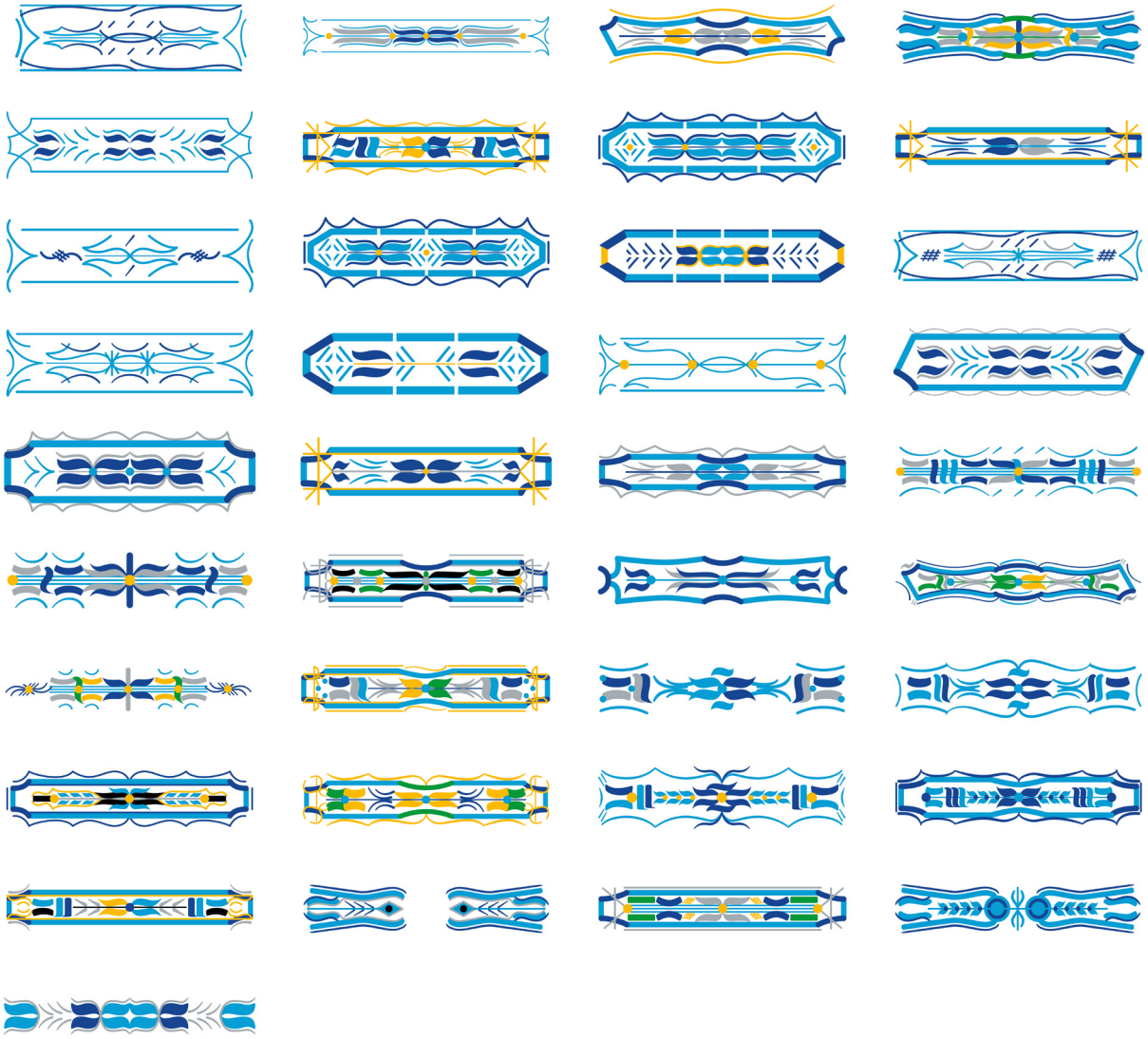
ER

SA

SAC

2.2 ELIOCAR COMÉRCIO E REFORMA DE CARROCERIAS

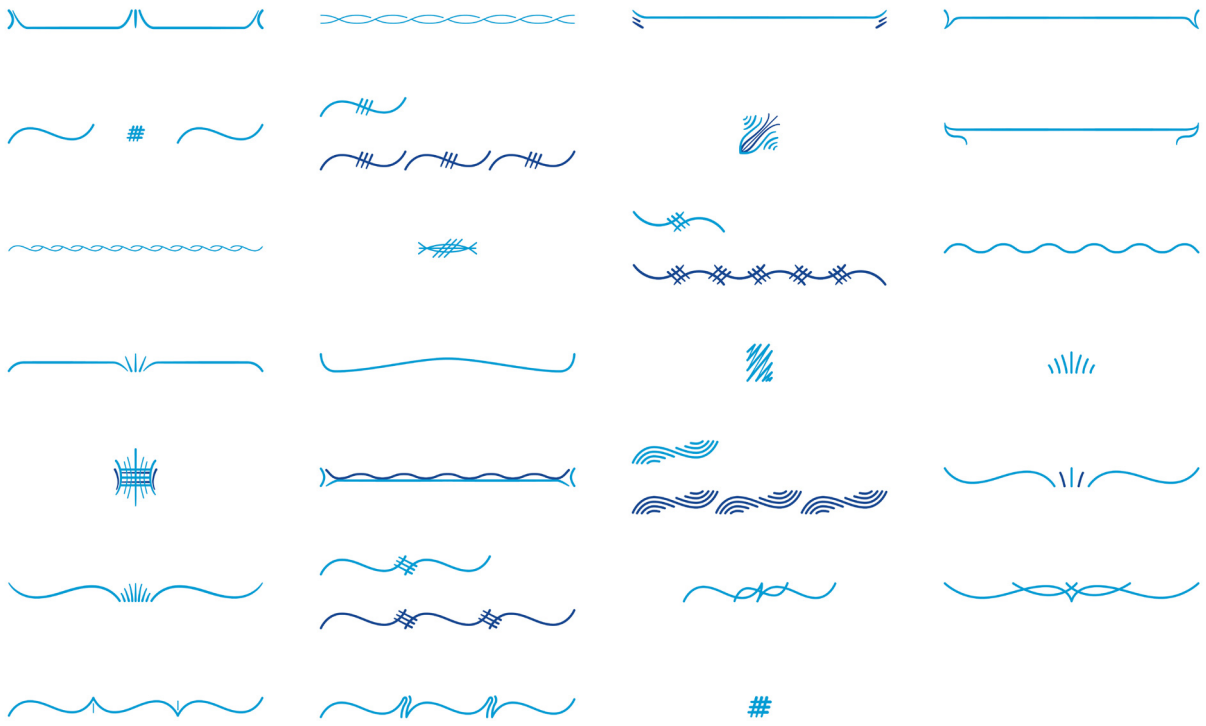
TL



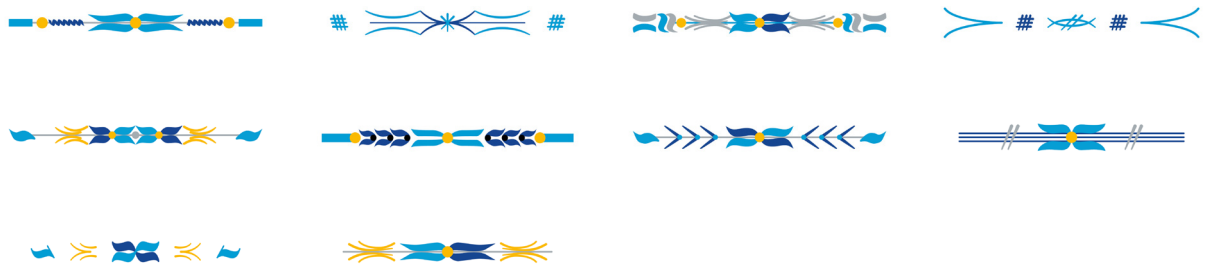
TLC

ER

GE



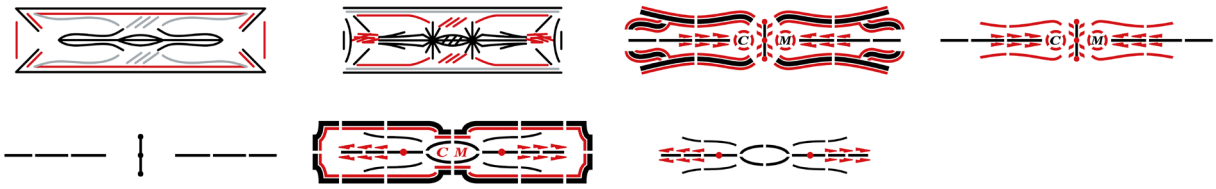
SA



SAC

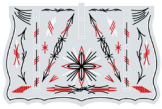
2.3 CARROCERIAS MALAGUTTI

TL



TLC

CF



BOI

GE

ER

2.4 CARROCERIAS II IRMÃOS

TL

TLC

BOI

ER

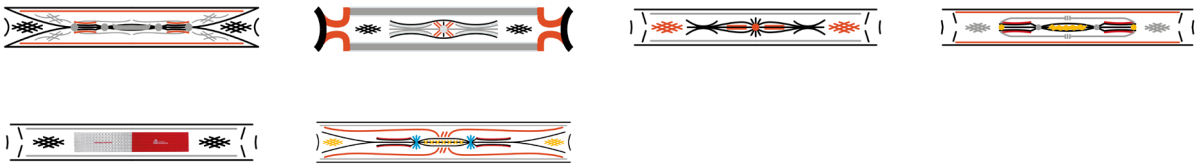
GE

SA

SAC

2.5 CARROCERIAS UNIÃO

TL



TLC

GE

ER

SAC

SA

2.6 CARROCERIAS JARDIM

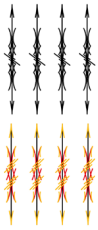
TL

TLC

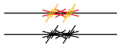
BOI

ER

GE



SAC



2.7 CARROCERIAS MAZUCO

TL

TLC

SAC

ER

SA

GE

2.8 CARROCERIAS PIRÂMIDE

TL

TLC

SA

SAC

2.9 CARRETAS CASAGRANDE

TL

SA

2.10 CARROCERIAS RAMPA

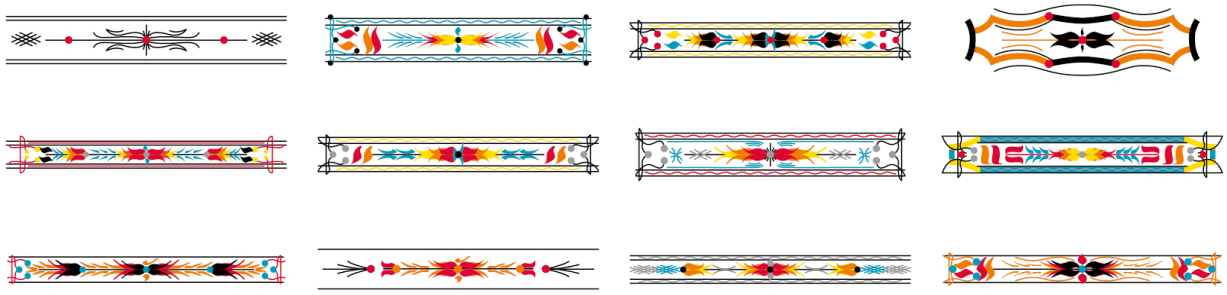
TL

GE

BOI

2.11 CARROCERIAS SÃO JOSÉ

TL



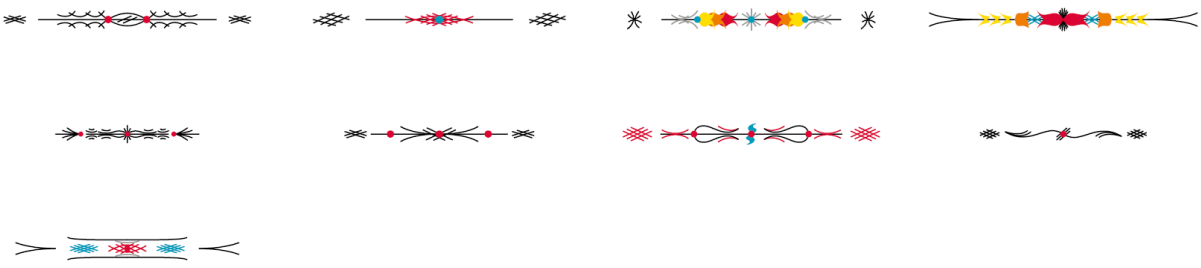
TLC

BOI

ER

GE

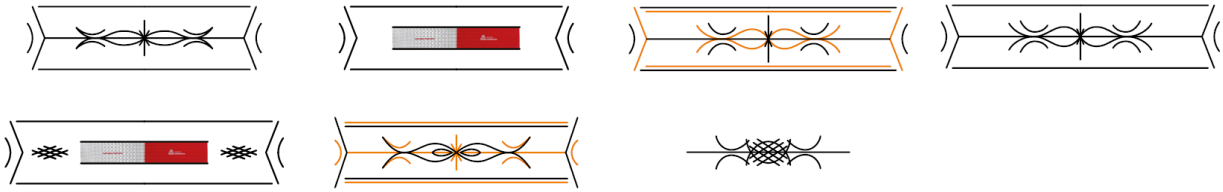
SA



SAC

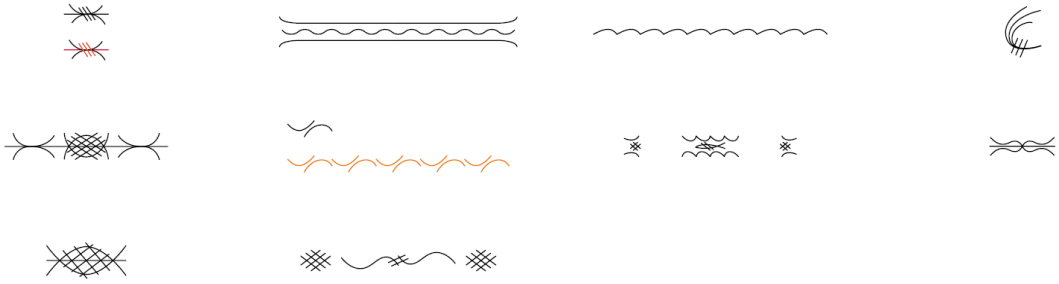
2.12 CARROCERIAS MAMBRINI

TL



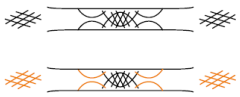
TLC

GE



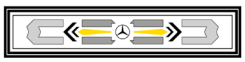
ER

SA



2.13 CARROCERIAS PARAPUÃ

TL



2.14 CARROCERIAS IBITINGA

TL

TLC

GE

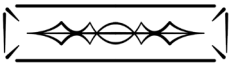
ER

SA

SAC

2.15 CARROCERIAS MONTEBELLO

TL



ER

TLC

SAC

SA

BOI

APÊNDICE 3: TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM PINTORES DE CARROCERIAS

3.1 BIRIBA

Entrevista realizada em: 14/12/2016

Fábrica: Garcia Implementos Rodoviários

J = Jonas B = Biriba

J: Para começar conte onde você nasceu, como foi que você começou a trabalhar...

B: Então, eu nasci no Paraná, na cidade de Colorado no Paraná. Aí... depois eu... Com 12 anos de idade, eu fui para Goioerê, uma cidade do Paraná também. Aí entrei na fábrica de carroceria. A gente pintava carroceria... Tinha um rapaz filetador que pintava as carroceria tudo, aí eu entrei moleque. Eu entrei para tirar serragem e fazer limpeza, mas como eu gostava de pintar essas coisas eu ia lá ajudar o pintor. E ficava ajudando... Por baixo das carrocerias a gente ainda pintava com o pincel, naquele tempo não tinha muito... Pintura revolver, era muito pouco ainda, era quase tudo no pincel. A gente pintava de uma cor só a carroceria na pistola, no revólver. Aí depois tábua, sarrafo, ferragem, por baixo, assim, era tudo no pincel. Aí depois os desenhos, tudo no pincel. Né? Então eu ficava ajudando o pintor...

Aí teve um dia que o pintor, de repente, falou: " Não vou trabalhar mais." - foi embora. Aí o patrão falou assim: "Biriba, você consegue fazer os filetes, essas coisas?". "Acho que dá pra fazer." Aí comecei a fazer... Aí fui fazendo, comecei a fazer... Foi meio... às primeiras foi meio ahm... dai eu fui meio enjeitado e fui até hoje fazendo. E fui pintando com o pincel.

Depois quando eu estava com 19 para 20 anos eu já vim para Jacareí, aqui em São Paulo. Aí lá também era feito com o pincel. Filete tudo era no pincel, agora as pinturas já era feita no revólver, mas as partes do filetes ainda eram no pincel. Aí depois eu comprei a carretilha... Mandei fazer uma carretilha para mim.

J: Onde é que você comprou a carretilha?

B: Essa carretilha, antigamente tinha aqui em São Paulo tinha o Sr. Wilson, ele só fazia carretilha... Mas como é um negócio que você compra uma e se você tiver cuidado ela dura a vida inteira. Você troca uma rodinha, uma roldaninha, ou, essas coisas assim... Então aí chegou um tempo que, acho que quase ninguém mais comprava. Depois de um tempo ele faleceu e ficou o filho dele... Mas então o filho dele já não fazia mais... Igual a dele. Porque se você não souber bem a técnica de você fazer... Daí ela pinga, borra, suja a carroceria... Não sai nada legal... Só que a dele era certinha. Aí o filho dele ficou fazendo, mas a dele não era tão perfeita que nem a do pai. Daí não deu certo...

Eu trouxe a minha de Jacareí para cá. 16 anos que eu estou aqui. Eu trouxe uma que eu tinha. Aí chegou aqui, passaram a mão nela, levaram embora.

J: Sério?

B: É... Aí eu achei um torneiro aqui, fui lá e expliquei para ele como é que era certinho. Aí ele pegou e fez o desenho, e fez para mim, ele pegou e fez duas. Ih... Até hoje, torneiro bom... Até hoje ele tem o desenho dela lá. Se pedir uma peça para ele faz. "Seu Nelson, eu preciso de roldana, para minha carretilha" - Ele fez em duas medidas ainda né? Fez uma roldaninha mais grossa e uma mais fininha - "De qual que você quer?" - Ela fala - "Daí mais grossa." Aí ele pega e já tem lá, e já faz e monta pra mim. Na medida, ele já tem tudo lá. Se você chegar e falar assim "Seu Nelson, eu quero uma carretilha igual a do Biriba." Ele pega e desenha a que ele tem lá.

J: Ele fica em Mogi esse cara?

B: É, lá na Vila Natal, seu Nelson. Ele dá aula no Senai, ele dá aula lá. E tem um torninho dele lá, da turminha dele lá, ele fez pra mim.

E assim, muitas coisas a gente faz no pincel, muitas coisas nós fazemos na carretilha... Porque o serviço rende muito, e muito mais rápido né? E fica mais perfeito. Pra quem gosta de filete fininho. Agora quem gosta de filete mais largo, mais estourado , aí tem que ser no pincel mesmo. Tem que ser no pincel.

J: E daí onde você faz as vezes é e mais largo?

B: Faz, faz. Tem vezes que vem de outras fabrica, né? Carroceria de outra fábrica, a gente arruma aqui, e você aí tem que fazer igual.

J: A carroceria já vem pintada?

B: Vamos supor, o cara compra uma carroceria lá no Paraná. Dali a pouco, ele dá uma batida aqui e quebra um pedaço. Aí pra ir lá no Paraná consertar daí fica muito difícil. Ele vem aqui e conserta. Tem lugar que não faz, o cara só conserta lá, "mas esse desenho eu não vou fazer". Aqui a gente faz tudo. Eu pego e copio. Tem uns clientes lá de São José dos Campos, que eles só trabalham com carro antigo. Trabalham não, eles restauram carro antigo. Ai as carrocerias ele vem aqui. Ai a carroceria vamos supor é da São Rafael, antiga, fábrica da São Rafael, a carroceria do carro que ele ta restaurando, São Rafael, ele vem, «Biriba eu quero o filete da São Rafael». Ele já tem, tira a fotografia antes né, pra carroceria que vai mexer, aí eu pego e faço pra ele. Ou ele manda fazer carroceria nova e quer o desenho da São Rafael, para o carro ficar que nem o sistema antigo. Eu faço.

J: O que foi a São Rafael? Ainda existe?

B: Não, acho que não, acho que parou, acho que acabou. Esses dias eu reformei, fiz uma pra ele aí. Já é a segunda ou a terceira que eu faço pra ele, de carros antigos, assim. A gente faz.

Outro dia o rapaz bateu o caminhão aí, a traseira, carroceria do Paraná. Aí no finalzinho lá, entrou, eu fiz o desenho igualzinho. Das laterais, estava perfeito, só da traseira, aí tive que fazer a traseira igual. A gente faz assim.

J: Você trabalhou então em 3 lugares né? Foi isso?

B: É. Eu trabalhei no Paraná...

J: Você lembra os nomes dos lugares?

B: A cidades?

J: Não, o nome das fábricas.

B: Ah, das fábricas. Lá no Paraná era Boio Car. Aí depois eu vim pra Jacareí, trabalhei lá na, quando eu cheguei em Jacareí, era Carrocerias Apaví. Apaví Carrocerias. Aí depois o dono dela faleceu, aí eu fui pra Caçapava, fiquei 6 anos em Caçapava...Era... ER Pereira Carrocerias lá, aí voltei pra Jacareí. Aí já era Carrocerias Jacareí lá.

J: Que era do mesmo... Era a mesma do dono?

B: Não, era outra fábrica. Era a mesma fábrica, como o dono morreu, aí o rapaz pegou e assumiu.

Eu tinha que, eu peguei e fui embora pra Caçapava, aí entrou um outro rapaz lá, e depois teve um rolo com a viúva lá, e aí começou a tocar a fábrica. Né? Aí depois passou 5, 6 anos, aí o Arcanjo, ele ligou pra mim e falou "Ô Biriba, você não quer vir aqui dar uma mão aqui pra mim não, cara? Com minhas carroceria, que tá.." Os caras começou: "meio estranha, muito ruim aqui. Você não quer vim da uma mão aqui pra mim?" falei "Ah, beleza."

Aí fui lá. Aí estava uma semana que eu estava lá, aí apareceu um rapaz que trabalhou comigo na Apaví, quando, o dono já estava meio, é que deu a doença nele lá, veio a falecer, aí ele pegou esse Destro. Destro era muito bom mesmo. Pra, pra tocar pra ele lá, né.

Aí, depois que ele faleceu, aí eu e esse Destro tentamos ir lá pro Paraná, comprar um maquinário. A gente ia montar uma fábrica lá em Caçapava, eu e ele em sociedade. Aí como não deu... chegou lá em Caçapava, o prefeito exigiu muito da gente. A gente estava começando, o prefeito queria que a gente moldasse o terreno, fizesse um monte de coisa no terreno, aí não deu certo. Daí ele ficou bravo, foi pra São José dos Campos, montou uma gráfica pra ele, e eu fui pra Caçapava. Eu fui lá mas fui trabalhar em outro lugar. Aí quando o Arcanjo me chamou, que eu fiquei 1 semana ali, aí entrou o Décio. Entrou lá, com a caminhonete lá. Aí falou "que você tá fazendo aí?" Aí eu falei "Tô aqui dando uma mão pro Arcanjo aqui que o Arcanjo pediu pra eu dar uma mão pra ele aqui, que ele estava aqui meio apertado aqui, estava meio ruim as carrocerias dele" (Décio) "A tá, então tá bom". Aí ele pegou e foi lá, entrou lá no escritório, dali a pouco chegou o Arcanjo: "Biriba, o Décio, Décio lá, você conhece ele?" Falei "Lógico que conheço, trabalhei com ele né". Aí ele falou "É o seguinte, ele tá comprando aqui, e falou que se você falar pra, se você falar que fica pra tocar pra ele aqui, se ficar trabalhando pra ele, ele compra". Ai eu falei "puta, meu..." Falei "ah, seja o que deus quiser, trabalhar a gente tem que trabalhar." Falei "ah, eu fico né?" Aí depois se não der certo, fazer o quê né... Aí beleza, aí voltou pra... Aí foi até uma.. coisa. Ele falou assim: Tem um Aero Willys ali ó. Um carro de antigo, um carro certo. Ele tinha um Aero Willys conversível, e falou "se você falar que fica, Biriba, eu te dou aquela Aero Willys pra você". Né, Aero Willys conversível, bonita que tinha lá. Fazer o que? Eu já ia ficar mesmo. Aí falei "não, fico". Aí veio o Décio: "Ó, comprei o negócio aí, hoje você não vai nem pra sua casa, hein? Que eu comprei de porteira fechada o negócio aqui." falou: "você já fica aqui hoje aqui, se você puder até dormir nesse escritório aí, você já dorme aí". 'falei': puta merda. Aí fiquei. Aí fiquei 16 anos com ele lá. 16 anos, aí depois apareceu essa aqui, ele já mexia com gráfica, essas coisas, que eu também não... queria só saber de gráfica, essas coisas, aí ficou pra lá. Aí peguei e vim pra cá. Ai trouxe as, as minhas coisas de lá pra cá, e aí isso aqui começou [estala os dedos]. Ai mudei, o antigo sistema de pintura aqui, que era um sistema muito antigo né, dai mudei.

J: O que você mudou do sistema de pintura?

B: Ah, o sistema, de lixamento, umas, umas sombra, uns negócios que eu faço nas faixas, antes de fazer o desenho, nas tábuas das carrocerias, o sistema de pintura, mudou muito né? Antes eles pintavam. Por a carroceria de uma cor, a tábua de outra cor, e fazendo desenhinho... e depois que eu vim pra cá daí a gente começou a fazer diferente. Fazer as carrocerias frisadas, lixadinhas, com acabamento melhor né, vários tipos de desenho. Aí começou a vender bastante. Aí foi crescendo.

J: Que tipos de desenho que você...

B: Ah, então, eu faço no pincel, os tipos são mais ou menos aquilo que eu falei para você. Na hora a gente bola um negócio, faço um desenho, né? E faço. Aí depois você vê lá o que sua fábrica fez, você gosta, você já copia, meu. Que não é patenteado, não tem patente, não tem nada. Você já começa a fazer, e assim vai, copia do outro, outro copia do outro, e a gente vai fazendo, você procura fazer um pouquinho diferente do outro lá pra não ficar tão igual, e é assim que vai. Dali a pouco, 1 ano, 2 anos, 3 anos, eu faço um desenho dali a pouco mudo alguma coisinha. Daí agora a gente parou, agora tá mais só na carretilha. pincel só quando..

J: Quando é pra voltar ?

B: É. Vamos supor, quando chega um cara aqui, fala sim "eu quero uma carroceria Garcia, mas eu quero um modelo que vocês faziam em... 2000, 98, 99. Quero que ele fique desenho lá. Você estava olhando as fotografias lá?

J: Sim, estava vendo. [antes da entrevista eu estava vendo fotos antigas da Carrocerias Garcia e scaneando]

B: Então, ai pego, faço, vou fazer um desenho daquele. Mas se não.... A gente, a gente tem ali, tem 2, 3 tipos das mais modernas. Geralmente, aquelas faixas que têm, aqueles negocio lá, o rapaz, ele já mostra. Você vai comprar a carroceria, ele já monta pra você. Ai você fala "Quero esse filete aqui, quero essa cor, quero não sei o que..."

J: Onde que vocês mostram? Vocês tem um portfólio? Mostram aquelas fotos?

B: Mostram aquelas fotos. Tem no site da Garcia tem, aí anda pelo site também, né?

J: Sim

B: Fotografia das carrocerias, aí você fala " quero a carroceria dessa cor, tal" "igual essa, tal tal tal" aí já marca o pedido. Aí desce lá, ai já sei o que eu faço, né.

J: Entendi. E pegando para entender mais o processo: Quando vem a carroceria pra você, o que você faz do começo até o fim? Você que lixa? E pinta...?

B: Não. Eu, tem vez que eu lixo, mas... Tem a... Eu fico mais na parte do acabamento, né? Como também tem esse negócio de sair pra fazer as coisas [depois da entrevista ele iria pegar um caminhão na casa de um cliente para reformar a carroceria], eu fico mais no acabamento, né? Aí vem de lá. Aí a gente procura dá uma massa nos defeitos maiores, da uma

massinha, aí lixa, aí aplica o primer... A Ferragem, de toda primeiro, é aplicado um primer anticorrosivo, antes de montar a carroceria, aí depois que monta a gente dá uma massa nas madeiras que tão com uns defeitos maior, aplica o primer, depois com o primer aparece os outros defeitos menor. Ai corrige com massa, aí lixa tudo. Aí vamos supor, você tem um carro vermelho, que você tem muito, agora eles montam carroceria preta, preta com a faixa vermelha da cor do carro, com o solda em preto - solda preto a gente fala a gente pinta a faixa tamanho de vermelho, aí depois faz com a pistola um, você faz um tom mais fumaceado, aí depois de tudo aquilo lá, você faz os desenhos. Ou, o cara, o cara de carro de carroceria vermelha, faixa branca, sem sombra, o filete tal, e é assim que funciona.

J: E, daí então, você primeiro, depois que corrigiu, daí você pinta, pinta e faz a sombra,

B: E faz a faixa

J: E depois o filete...?

B: É. Aí depois que a gente pinta, vamos supor, carroceria vermelha, aí a pessoa também quer a ferragem preta, aí você pinta a ferragem de preto. Sarrafo branco, pinta o sarrafo branco. Então, aí depois vem os desenhos.

J: E, nas horas de fazer os desenhos, tem coisas que você falou tipo, ... Umas bolinhas, que falaram que você coloca o dedo, como é?

B: É, a bolinha, você coloca... A tinta só da tampinha da lata, você coloca, você põe, você coloca o dedo. [Faz os gestos de como se pega a tinta em uma mão e com o dedão da outra marca as bolinhas no ar] Aí fica a bolinha, pra você não fazer a bolinha com o pincel, você faz com o dedo.

J: Sim

B: Aí isso é bom que você quer a bolinha, ai você só dá uma molhadinha, aí vê a cor que você quer

J: E dessas etapas que você faz na pintura, o que você acha mais complicado, o que você tem, o que você toma mais cuidado, o que você gosta mais, também?

B: O mais complicado é o filete, né? Você não pode errar. Se errou, aí você tem que pintar tudo de novo. Por que não tem como você passar a mão, o coiso e tirar. Principalmente nessa tábuas "fumaceadas" aí. Se é uma tábua, vamos supor, de uma cor só, um vermelho, um verde, um amarelo, ou um preto, ai você faz um risco branco. Você errou o risco? você pode pegar um pincel e passar em cima do risco lá que você fez, vai ficar perfeito. Agora essa fumaceada, ela, aí não tem como mais. Você pode pegar, vamos supor, geralmente você faz ela vermelha e fumaceia de preto. ai aquela tinta, coisa assim, ai não tem mais como você fazer. e se você for tentar tirar com thinner, ai vai sair aquele fumaço, vai ficar diferente também. Aí você tem que fazer o seguinte: esperar secar, lixar o que você fez, e pintar tudo de novo. Aí o filete você tem que fazer certinho. Procurar ficar tudo igual, né? Aí a gente já acostumou tanto, que você só vai né? pra você tirar... Já vai sozinho.

J: Isso que eu ia perguntar. Você meio que tem todas as coisas na sua cabeça, e aí?

B: E aí tudo mais e é só o negócio de cor. Você saber mais ou menos combinar as cores, né?

J: Como é que você faz pra combinar as cores?

B: Ah, eu procuro puxar, vamos supor... Já começa da onde o cliente pede, né? tem cliente que gosta mais de azul, gosta mais de vermelho. Eu procuro saber o que ele gosta mais. ai eu começo a combinar, tudo como uma cor... se você gosta de vermelho, eu procuro fazer laranja, amarelo, né? cores assim. Se você quer ou gosta de azul, aí eu procuro fazer um azul claro... o azul já combina mais com vermelho, também já dá pra por, junto com a cor, já dá pra por um vermelhinho, assim. E, o resto é mais do jeito que a turma, procura... Eu procuro mais trabalhar com o gosto do cliente, porque senão é difícil, né? Que também você gosta de vermelho, eu gosto de verde, ai eu vou fazer do meu gosto, ó... fica feio... Aí você é corintiano, eu faço de verde, aí você já não gosta. Tem cara que parece que não, mas...

J: Sim. Tem muita gente que pede só preto e branco?

B: É, tem corintiano que se você colocar verde na carroceria dele, ele, ele briga.

J: e você conversa então bastante com os clientes? Depois que termina?

B: Vem muitas carrocerias, assim, que não ta toda detalhada, muito do tipo, tem muitas coisinhas que eu deixo. Eu espero, o cliente vem, eu sei que é coisa rápida que eu faço rápido, eu deixo e pergunto pra ele "que cor você gosta mais? que cor você prefere que eu coloque aqui?" ai eu deixo pra perguntar na hora. daí ele fala, sabe, geralmente ele fala "vê o que você achar melhor ai" então sempre faz, sempre pensa que tá bom, não tá. e o cara talvez se embole, e não ta bom pra ele né? então tem hora que eu deixo pra perguntar na hora, para ver a cor que ele prefere, e é assim.

J: Quando você estava mudando do pincel para a carretilha, como que foi no começo, pra aprender a carretilha? foi.. ela é mais fácil que o pincel? Logo que você pegou já deu tudo certo?

B: Então, eu não sei. Eu sempre tive muita facilidade, com as coisas que eu fui fazendo. Tanto que você viu, com 12 13 anos de idade, o cara saiu e eu nunca tinha feito um filete.

J: O primeiro você fez com 12 anos?

B: 12, 13 anos de idade. eu nunca tinha feito. o pintor, sabe "não vou trabalhar mais nessa coisa aqui, vou embora". e a carroceria ta lá pra fazer. ai o patrão chegou e falou assim "você consegue fazer?" ele ia achar outro cara onde pra fazer isso?

J: Sim

B: ele ia ter que ir em outra fábrica.. que lá no Paraná tinha muito, antigamente tinha muito, pintor, toda fábrica tinha o seu pintor. hoje... hoje a turma tá apelando pra...

J: Pra fazer tudo na pistola

B: Na pistola, aquelas placas, ne?

J: Sim

B: mas tem gente que não gosta, tem pessoa que gosta mais artesanal. então eu, 12 pra 13 anos... Aí o primeiro risco não saiu mais ou menos não, o segundo, pro terceiro já estava bom. Então foi a mesma coisa, do pincel para carretilha, foi rápido. E a carretilha, se você for pensar bem, ela é muito mais fácil. Ela é muito mais fácil. Você usa todos os dedos assim como um guia, né?

J: Como que você faz?

[Biriba demonstra como que ele utiliza a carretilha]

B: Vamos supor, eu vou fazer um risco aqui [simula em um banco de madeira que estava próximo como se estivesse segurando a carretilha, de forma análoga ao segurar de uma caneta] eu coloco o dedo aqui [sobe o dedo para "encostar" no corrimão superior a faixa principal e faz o movimento do risco utilizando o dedo de cima para garantir que o risco saia paralelo a tábua] aí vai retinho.

Aí vamos supor, você já fez esse risco aqui, daí eu só mudo o ângulo da carretilha para fazer um risco paralelo. Daí vamos supor, eu vou fazer um desenho aqui, depois eu venho e faço uma marcaçãozinha aqui, outra aqui [divide a largura da tábua do banco horizontalmente em várias partes iguais] ai vem com ele [faz um traço curvo, utilizando as divisões para garantir um espelhamento da curva em relação ao centro da tábua]. Com as marcações você já faz do mesmo tamanho, daí fica tudo igual.

J: Vamos supor, você pega a carretilha então e tem que fazer primeiro todos os riscos de uma cor...

B: É... Vamos supor, na carroceria vai filete branco, vermelho, amarelo... E preto. Primeiro eu coloco o branco, tudo que tiver branco eu vou riscar de branco... Eu risco tudo com ela. Eu risco tudo, a faixa, corrimão, o montante, ripa, tudo o que tiver de branco eu já risco tudo. Aí vamos agora o vermelho. Aí eu coloco lá, limpo ela, coloco o vermelho. Aí tudo o que eu tiver que riscar de vermelho... Agora a gente tem uns macetes, vamos supor se eu estou fazendo esse risco aqui de cima, [volta a simular o risco paralelo ao corrimão superior] eu faço em volta dela todinha só esse daqui. Porque eu já sigo a mão na carretilha na mesma posição. Aí você já vem é mais fácil. Você risca um aqui, já risca o outro, e vai riscando e dando a volta. Depois você já muda a posição e vem fazendo outro, tudo na mesma posição, você vai mais rápido. Você anda bastante, mas o desenho é mais rápido. Tem uns que não trabalha assim, faz tudo o que tiver num vão, eles faz tudo, depois ele vai pro outro. Já eu não prefiro começar riscando corrimão, daí quando eu volto eu já volto no montante, aí depois eu vou fazer a tábua. Daí o desenho do meio eu já faço tudo de uma vez. Aí vou fazendo, tudo até terminar.

J: Muda muito o desenho, tipo, de um tipo de carroceria, para outro, em função do tamanho dos vãos?

B: Não, não muda. Fica a mesma coisa. Você só faz ele mais aberto ou mais fechado. E, vamos supor, de carroceria, vamos supor, de agora, difícil, dificilmente, difícil fazer o filete mais antigo, ne? geralmente o cara quer tentar fazer um que está fazendo agora, geralmente a pessoa quer o que tá saindo agora.

J: Por que isso, será?

B: Sei lá, acho que tem medo de pegar outra carroceria e ficar feio, é que a ali tá vendo né?

J: Ah, sim

B: Ele já pede quero igual a essa. tem pessoa que vem encomendar carroceria, daí, eles levam lá pra dentro, pra pessoa ver a madeira, e as coisas assim, e aí na hora de definir, o cara: "quero igual a essa ai!"

J: Entendi, ai sabe que vai ficar bacana.

B: é, vai ficar daquele tipo lá. agora tem umas que olha, olha pelo site, olha pelas fotos. e geralmente, o vendedor, também, é difícil ele mandar foto antiga. Ele sempre manda as fotos mais recentes. Aí a pessoa geralmente pede aquela. Dificilmente o Emerson, meu vendedor, vai vender carroceria pra você e vai te mandar uma foto de 98, antiga lá. Agora, quem conhece já, quem conhece, tem vezes que chega e fala "quero filete antigo, vou encomendar com você, quero filete antigo".

J: tem algum que você gosta mais de fazer?

B: Que eu gosto mais? Não, é tudo igual. Eu gosto mais assim, quando aparece um de fora.

J: para retocar?

B: para retocar, para fazer igual. que o que a gente é acostumado a fazer não tem graça né, você fazer. aí quando aparece um de fora, assim, um filete diferente ai eu gosto de fazer

J: E acontece, por exemplo, vem um de fora com um filete diferente, aí você começa a fazer ele aqui? Ou não?

B: Aqui não, muito difícil. Uma que o Danilo não gosta, meu ele... Que, tem umas vezes, coisa assim, ela fica... Tá parecendo um União [fábrica de carrocerias de Minas Gerais], ta parecendo não sei o que.

J: Ah, entendi. É para ter uma identidade da Garcia?

B: É, isso, é. Só tem um desenho aí que eu faço, que eu inventei ele quando eu estava em Jacareí. A União, teve umas vezes, copiando, mas foi poucas. mas o resto dos desenhos, de uma fábrica para outra, são tudo meio parecido. Não tem muita saída, sabe? Já tem tanto modelo que já ficou assim, uma identidade assim, que a turma, já fica tudo meio parecido um com o outro. Esse filetinho aí, que eu fiz em Jacareí, ele saiu bastante aqui. De vez em quando a turma pede, fala, "quero esse desenho aqui".

J: Ai eles só vem pelas fotos?

B: Pela, foto, a internet você manda, eles mandam foto, aí os caras pedem aquele lá. aquele desenho lá. mas do mais, a União, andou copiando eles algumas vezes né, Tem fábricas andam copiando, mas é pouco.

Carroceria é assim tem umas fábricas que gostam mais, desse desenho mais cheio, de doideira né? Tem cliente que gosta mais simples, tem cliente que quer carroceria, vamos supor, preto e branco. Mas aí você faz... onde é preto você faz pintado desenhinho branco e onde é branco você faz desenhinho preto e só, não quer nada mais. mas tem outros que já que um monte de cor

J: em geral também tem mais ou menos quantas cores?

B: Cor? Tem muito ein? Ah bom, tem se as primárias, depois você vai inventando

J: Ah Não, (quis dizer) numa carroceria só?

B: Ah, numa carroceria só? ai eu não uso muito não. 5, 4, 5 cor. e tudo meio parecido ainda assim, eu procuro ficar meio parecido, né? por branco, ai você usar azul, aí eu procuro usar um outro tom de azul, um tom mais forte, um tom mais fraco, né? um vermelho, também é pouca coisa isso aí. Tem cor que você não pode por muito senão ela toma conta de tudo, né?

J: tipo quais?

B: Vamos supor, numa carroceria preta, o amarelo, se você coloca ele, ele toma conta de tudo. As outras cores fica tudo, some tudo, você só vai ver o amarelo lá, né? No preto também, o branco, se você colocar muito branco também, ai fica só o branco. você vai ver muito branco e as outras cores somem. Então você tem que tomar cuidado nesse ponto, né? e eu não gosto muito. tem gente que já gosta. tem um rapaz, vamos supor, o cara usa preto, amarelo e vermelho. eu não gosto. eu posso usar lá, uma cor: eu gosto de preto, vamos supor, se for vermelho, eu uso só um, tem 3 friz do lado: ai eu uso 2, procuro por de uma cor mais neutra, e coloco só um vermelho. se não se você colocar 2 vermelho, ai vamos supor [Biriba demonstra uma pintura de carroceria com dois vermelhos em cima, embaixo e no meio da faixa] você coloca dois aqui, dois aqui, dois aqui, o preto sumiu. Só vai aparecer o vermelho.

Ai eu falo, tem hora que vem o Marcelo que vende carroceria ai. Ai pinta: carroceria preta, ai pinta tábua de branco, sarrafo de branco, sarrafo de cima de branco, friso dois branco. Porra, então é melhor pintar a carroceria de branco do que de preto! pintar a carroceria de branco, faz detalhe em preto. fica mais bonito, do que você pinta a ferragem de branco, nunca viu, isso ai não existe! pinta a ferragem de branco? aí pinta a carroceria de branco, faz os detalhes em preto! Né? É isso aí...

J: você já ensinou mais alguém nesse tempo que você trabalhou? já teve que nem no começo tinha esse outro cara que você ajudava pintar em baixo? Já teve casos que?

B: Já... Em Jacareí mesmo já teve 2, ensinei 2 lá. ai vim embora pra cá e ele continuou lá. continuou, tem 1 que foi pra são José dos campos também. Caçapava não deu nem tempo de ensinar. Jacareí. Agora aqui, tem um rapaz aqui, que quando eu entrei aqui já trabalhava aqui. E, já tentei, ele até já comprou uma filetadeira pra ele, ele mandou fazer uma pra ele... E não vai. Esses dias atrás eu fiquei fazendo uma cirurgia aí e ele sofrendo. Ficou louco!

J: Vai muito então da pessoa conseguir ter a mão?

B: Acho que é tudo dom meu, porque eu, eu não sei, eu tenho dificuldade de ensinar as pessoas. porque eu tive muita facilidade pra aprender as coisas. tenho muita facilidade pra aprender as coisas. Vamos supor, pra andar de bicicleta, nunca tinha andado, montei na bicicleta e sai andando. não sei se é normal isso, ou não. carro, nunca tinha pegado um carro... "Sabe dirigir?" Ta ai, peguei na estrada e já fui embora.

J: Caminhão foi a mesma coisa?

B: a mesma coisa. moto. moto eu montei em cima já sai andando. eu fui um dia ensinar a mulher a dirigir, eu não tenho paciência. Sai, grrrr, para. Sai, papapa, por, várias. Se você sai na primeira vez bem, né? Ai, na 2a, na 3a, que é pra ficar melhor, fica pior. Eu não tenho paciência, falei "Vai aprender na auto-escola".

Aqui eu já tentei a ensinar. fui mostrar aquela parte de frisi, assim, que tem aqueles pinceizinhos que você enche aqueles buraquinhos, né? Aquele lá. tem um rapaz aí que faz, mas demora, não sei o que acontece. demora demais pra fazer. não sei se é a falta de vontade, o que que é.

J: Mas quanto tempo? Porque hoje você faz bem rápido. mas quando tempo de início, pra você conseguir fazer rápido?

B: foi rápido, eu já consegui rápido, fazer. entende, até a Marilda ligou pro Seu Cláudio, que é um pintor que tem ai, que esse ai ela tira o chapéu pra ele de letra.

J: Esse era um pintor antigo daqui?

B: Isso, estava aqui antes. Até Marilda ligou pra ele pra ele vir dar entrevista pra você também. Ele falou: "ah, o biriba ta ai, o biriba faz melhor que eu. Ne? o biriba sabe fazer no pincel, sabe fazer na carretilha". E ele não faz, na carretilha ele nunca aprendeu. ele é mais velho que eu, e ele não consegue aprender na carretilha também. Agora no pincel, não.

J: Impressionante?

B: Ai ele é "terrível". você pode, acho que não sei se pessoa, nunca vi ele desenhar pessoa, mas você pega um cartão, uma coisa que tiver assim um logotipo, o que tiver, ele olha, e faz, faz letra, o modelo de letra que você faz ali, ele faz tudo. **é** rapidinho. rápido. letra grande eu faço, letra de propaganda que ele faz de carroceria, eu faço, mas eu demoro. Perto dele eu demoro pra caramba. e essa parte ai eu não consegui fazer, estabilizado de fazer assim rápido que nem ele. e ele faz perfeito, é perfeito mesmo. ele é terrível.

Também, ele fez muito filete no pincel. ele começou com 4 anos aqui na Garcia. Com 4 anos de idade o pai dele trabalhava aqui, ele vinha e ficava com o pai dele. ai com 6, 7 anos de idade ele já estava fazendo as coisas. agora quer parar, aposentou. Aí ele vem, de vez em quando, a gente pede pra fazer letra, essas coisas, que não da tempo pra mim fazer né? Aí ele vem aí fazer.

Ele falou "olha, aprendi muito com o biriba, o biriba aprendeu comigo, mas eu aprendi muito com o biriba". ele é gente fina pra caramba, o seu Cláudio. Mas é isso aí, agora de Mogi, tem um filho dele, também que faz.

J: ah é? onde que ele trabalha?

B: ele trabalha na casa dele lá, lá no jardim universo. o filho dele também faz. e o filho dele é... mexe com essas coisas, acho que é design. acho que ele faz um negócio de computador. ele faz muito, letras né? adesivo, para pôr em baú, umas coisas sabe, adesivo, o filho dele faz adesivo. ai tem vezes que ele pega, depois de uns tempos pra cá, ele começou, quando ele já tinha um negócio complicado, vamos supor, uma letra mais difícil pra fazer, ai o filho dele fazia, no computador. só que em vez de ele fazer, onde ia ficar, vamos supor a letra, adesiva, ele fazia o contorno da letra.

J: Para daí pintar

B: Daí vinha, colava o adesivo aqui e pintava, entende? [demonstra colocando o adesivo no banco e pintando por cima.

J: Ah, entendi;

B: Depois ele tirava o adesivo pra ficar parecendo que você fez no pincel, né?. O filho dele também faz desenho em carroceria. Só quem tem aqui em Mogi, que eu conheço, é nós 2. nós 3 ne, só. Em Jacareí ficou esse rapaz lá que eu ensinei ele, 2 lá, e da união também tem 1 só, também, parece.

J: essa União fica onde?

B: Salesópolis.

J: Salesópolis?

B: é. A Tietê, a Tietê é mais, é, na placa né? Na pistola. E as outras fazem bem tudo também. Record, que tem em Suzano, uma fabriquinha que tem aqui em Suzano, também, pedia muito pro Seu Cláudio ir lá, filetar pra eles. Tamo aí, nessas boca de porco, quando faz aí. Tem uns que chama a gente ai, pra fazer pra eles.

J: Você faz bastante esse tipo de trabalho?

B: Ah, um pouco, eu não conto. É, Seu Cláudio faz bastante, e agora ele ta aposentado. Patroa pinta a carroceria na casa dele, não pinta na firma, qualquer coisa chama ele, ele vai lá e faz. Eu já, eu já sou menos. Eu já fiquei com pé... já chega de trabalho de sábado, até a sexta feira aqui. você fazer o mesmo serviço, e, no final de semana, é ruim, fazer o mesmo serviço. se fosse uma coisa diferente, aí a gente já vai mais animado.

J: Você já pintou outras coisas? Além de carroceria?

B: Ah, eu não, só carroceria. Pintei carro, mas pouco. Não pintei muito carro não. Mas Também não fazia desenho no carro, assim, aqueles personalizados, aquelas doideras assim e tal. Comecei uma época a personalizar moto. Moto eu personalizava, mas depois eu parei. Não da tempo, né? muito envolvido. o motoqueiro dá um chapéu na gente aí, né?

J: Serio?

B: É. Aqui trabalhou um rapazinho aqui, só que dai já era grafiteiro, ne? ele é grafiteiro, Bom também. Trabalhava bem. Só... que coitado, drogado, ele era bom, fazia uns grafite, da hora mesmo. Fazia, desenhava. Pedi pra ele desenhar um cavalo, desenhou um cavalo igualzinho. Tudo...

J: Na pistola?

B: É, naquele pistolinha assim de grafia lá.

J: E, Biriba, qual é seu nome?

B: Vladimir. Vladimir Bertaco Salata.

J: e porque biriba?

B: ah, minha mãe me chamava de bin. quando eu era moleque, não sei porque ela me chamava de bin. ai de bin, de bin, eu fui crescendo, aí entrou o nome Biriba, Biriba, Biriba. Aí ficou. Já era tão acostumado ao povo me chamar de Biriba. Outro que não me chamava de biriba era meu pai. Meu finado pai nunca me chamou de apelido. Ele sempre falou Vladimir, Vladimir. E é tanto que tinha hora que o pessoal me ligava: "O Vladimir não ta ai?" Vladimir? "Ah é eu né?" De tão acostumado que eu era, o pessoal falava "Vladimir" e eu esquecia que era eu.

J: você tem quantos anos mesmo?

B: 59

J: e você veio pra cá em ?

B: Aqui em Mogi, 2000.

J: E antes na outra fábrica você entrou em?

B: eu entrei em 1979, ai fiquei 1 ano e pouco. aí fui pra Caçapava fiquei 6. aí voltei fiquei mais 16.

J: e quando você veio pra SP foi?

B: em 78. trabalhei 6 anos no paraná, numa fábrica lá, aí vim pra cá, fiquei 1 ano, depois fui pra Caçapava fiquei 6, depois fiquei mais 16, e mais 16, e já vai para 17 agora.

(encerramos a entrevista)

3.2 EVANILDO

Entrevista realizada em: 27/11/2018

Fábrica: Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias

J = Jonas E = Evanildo

J: Você pode me contar como você começou a ser pintor?

E: Então eu comecei em 2007, eu morava na Bahia, era feirante, só que lá não tinha oportunidade de trabalho. Meu irmão já havia vindo para cá, estava há 14 anos aqui. Aí apareceu uma oportunidade em uma firma, ele ligou para mim perguntando se eu vinha, eu falei que vinha. Só que quando eu cheguei aqui não era pintura, era ajudante de carpintaria. Só que, devido eu ver aquela função de pintura eu gostei, eu falei "eu quero aprender pintura". Só que o pintor de lá não deixava a gente mexer com as máquinas. Mas mesmo assim, de final de semana, de domingo, eu pegava a madeira velha e ia pintando, ia fazendo os filetes, desenhando. E eu fui me aperfeiçoando, nas oportunidades eu pegava e tentava fazer sozinho. Graças a Deus, Deus foi me honrando e hoje eu to aqui. Nessa antiga empresa não deu certo porque eu aprendi tudo, mas eu continuei ganhando muito pouco. Mesmo pintando, desenhando, eu continuei com o mesmo salário. Daí eu entrei nessa que eu estou agora, já tem 10 anos, e graças a Deus ele me tem honrado aqui.

J: Essa primeira foi quando?

E: Foi em 2006.

J: E qual era o nome da empresa?

E: Carrocerias Vila Nilo, daí a gente mudou para Guarulhos e se tornou carrocerias Sampa. Aí foi quando eu saí de lá e estou agora na Eliocar.

J: Você lembra o nome do pintor da outra fábrica? Ele não te ensinou nada?

E: Na verdade o pintor de lá só pintava. Dai tinha um rapaz que se chamava Mario, o apelido dele era "Cebolinha", e ele era pizzaiolo. Todas as carrocerias que ele pintava, o empresário tinha que pagar por fora, para esse rapaz ir lá filetar. E nisso eu fiquei observando. No que eu fiquei observando, eu falei "eu vou apreender isso aqui." Então eu aprendi, fiquei desenhando na firma que eu já trabalhava e esse pizzaiolo foi dispensado. Só que aí eu continuei com o mesmo salário,

entendeu? E o outro pintor ele não sabia mesmo. Era só pintura mesmo e mais nada.

J: E você, aprendeu com o pincel?

E: Sim, meu trabalho é todo com o pincel.

J: Você já ensinou mais alguém?

E: Então, tentar a gente tenta. (risadas). Todos que já trabalharam comigo, tem um agora que está começando a dar umas mãozinhas de tinta, mas desenho mesmo eles não vão. Mas eu digo mesmo que vai do interesse de cada um e é um dom que Deus dá. Porque a gente ensina, explica tudo, mas nenhum ainda aprendeu. Só eu mesmo.

J: Para entender melhor o seu trabalho. Do momento que você recebe a carroceria ao momento que ela está pronta. Como é que são os processos?

E: Então, primeiro a carroceria já vem na madeira né? Para mim. Dai a gente passa uma lixa.

J: Você mesmo que lixa?

E: Isso, toda a parte de pintura a gente trabalha sozinho, não tem auxiliar não. Aí trabalha tudo lixando, da um prime. Depois lixa o prime. Vem com a massa. Lixa a massa. Depois começa a dar a primeira mão de tinta, depois vem a segunda, a terceira, a gente faz a faixa. Depois vem os recortes.

J: O que é a faixa?

E: A faixa é essa peça aqui ó (Evanildo mostra a tábua larga da carroceria). Então a gente vem com a faixa, recorta ela e depois faz o sarrafo de corda, que é outra cor.

J: O recorte, é o?

E: Recortar é esses acabamentos, que as gente põe as réguas para salvar essa faixa de outra cor (Evanildo mostra as grandes da carroceria, que ele coloca pequenas placas de madeira para protege-las no momento que a faixa é pintada). A gente trabalha com as réguas. Depois que ele está toda recortadinha a gente pinta essa madeira que é o sarrafo de corda. Para depois a gente pintar por baixo do sarrafo. E depois vem com os filetes.

J: E os filetes, você faz em que ordem?

E: O costume é fazer todas as ripas primeiro. Deixo este (o ornamento da tábua larga), por último. Este é chamado de estampo né? Os filetezinhos são os fininhos. Então eu faço primeiro os filetes que são mais rápidos. E faço o estampo por último.

J: O estampo então é o?...

E: É o desenho que vai na tábua. É o maior.

J: E qual parte que você acha que é mais difícil?

E: Para mim eu acho que é só a parte do estampo da tábua. Mas também eu não tenho mais dificuldades não. É só a parte da tábua que tem de ficar tudo por igual, né?

J: Você faz tudo isso no olho?

E: É no olho. Aí tem que igualar.

J: Quais são as ferramentas que você usa?

E: Para pintura é só o revolver. Para os filetes é só o pincel mesmo.

J: Você usa quantos pincéis?

E: Um só. Com um só que eu tenho aí, que eu acho que é o número 3, eu faço tanto estes risquinhos (mostra ornamentos com um risco fino em uma carroceria próxima), como os desenhos mais grossos da taboa. Tem aquelas lá, que estão lá em cima, aquelas brancas (se referindo a carrocerias já pintadas na entrada da fábrica). Aquele é um desenho mais grosso. Tudo com o mesmo pincel, como ele é assim (mostra com as mãos como é um pincel chato) eu faço um risquinho com ele deitado aqui. E o grosso eu faço com ele aberto.

J: Que tipo de tinta que você usa?

E: Esmalte sintético.

J: Quantos tipos de estampos diferentes você faz?

E: Cara, não dá para contar não. Geralmente, se você ver lá no site tem vários modelos né? Então não tem como contar, eu trabalho aqui já faz 10 anos. Eu não gosto de ficar fazendo os mesmos.

J: Você muda de quanto em quanto tempo?

E: Eu trabalho um tempo com um modelo. Daí os clientes gostam, começam a pedir aquele modelo, que nem agora eu estou trabalhando com aquele das carrocerias que estão lá em cima. Então eles estão pedindo muito daquele ali. Depois quando param de pedir, eu faço outro modelo, daí faço de novo. Por isso que contar assim...

J: Não dá para contar? Só para eu ter uma ideia. Você muda a cada mês, a cada três meses?

E: Não, não. Seis meses eu faço um diferente. Até para fazer mais publicidade né?

J: E você cria como esse modelos?

E: Vem na mente.

J: Você faz eles direto na carroceria? Faz um desenho antes no papel?

E: Direto na madeira. Direto já na pintura.

J: E como é que? O primeiro desenho que você faz, na primeira carroceria?

E: Já faço. E é aquilo. E fica bom. E aí começo a fazer nas outras.

J: Você olha para outras carrocerias? De outros pintores?

E: Sim, é bom também. Eu olho e eles olham também umas duas firmas aí que já pegou desenho meu e está fazendo, mandou fazer... Porque, geralmente, na mão assim são poucos. É mais forma né. Então tem umas firmas, como a antiga

que eu trabalhei há dez anos atrás, hoje ela está fazendo um estampo meu. Que é um modelo meu, mas como eles não sabem fazer, eles mandaram fazer a forma no Mato Grosso. Eles mandaram o desenho da minha carroceria, e lá tem um rapaz que faz a forma a laser. Mas isso também não me incomoda, eu acho que a gente tem de ficar satisfeito, né?

J: Gostaram né?

E: Gostaram. É bom.

J: E tem alguma regra, para os modelos que você cria?

E: Acredito que não. Geralmente tem gente que é assim, de outras firmas, se a gente for pegar um desenho para fazer, tem gente que se incomoda né? Mais eu não me incomodo não. Isso é de cada um né?

J: E as cores? É o cliente que escolher, é você que escolhe?

E: Às vezes sim, às vezes não. Tipo, o caminhão branco, a carroceria ela suja muito. Então dai a gente da a opção para o cliente: pintar ela toda preta, com essa faixa (tábua larga) branca. E geralmente nos desenhos a mesma coisa, todo o desenho vai ficar puxando para o caminhão, para não sair fora da cor do caminhão. Então a cor, muitas vezes o cliente deixa por nossa conta, ou ele vê as fotos no computador e já escolhe um modelo que eu já pintei. Aí eu pinto do mesmo jeito que ele pediu.

J: Vamos pensar assim, vendo aquela carroceria (uma carroceria branca), ela tem um amarelo também, aquele amarelo foi você que sugeriu?

E: Isso, aquele é meu. Aquela carroceria é branca porque é pequena, essas cores em caminhão grande já não combina.

J: Você faz letra também?

E: Sim. Faço letras, as placas das carrocerias eu faço tudo. As vezes também faço uma frase no borrachão.

J: O aparador de barro você pinta também?

E: Sim, pinto tudo. Faço as faixas também, para dar um destaque.

J: Você tem contato com outros pintores de carroceria?

E: Não.

J: Tem alguma outra fábrica que você considera que faz um bom trabalho?

E: Eu gosto muito, é estampo também, mas eu gosto muito da Buouro. Carrocerias Buouro. A maioria das firmas não tem como a gente destacar, por causa de desenho, porque elas fazem com forma. Então é um negócio que chega lá, comprou e põe. Agora filete à mão mesmo, eu não conheço nenhuma que faça mesmo.

J: E para você qual a importância do filete para à carroceria?

E: Eu acho que o acabamento. É o que destaca o caminhão. Você pinta uma carroceria e deixa sem o filete, não fica legal. A carroceria ela pode ser reformada, usada, como for, pintou ela e fez o filete já parece uma carroceria nova. O caminhão já tem uma outra aparência. Então eu acho que é o detalhe, a maquiagem da carroceria. Fica legal.

J: Você acha que os caminhoneiros gostam do seu trabalho?

E: Eu acho que eles gostam sim. Porque, já faz dez anos que eu trabalho aqui e eu nunca recebi reclamações. Entendeu? A maioria das pessoas que chegam, e veem eu trabalhando na carrocerias deles, eles ficam observando. Eu fazendo tudo na mão. Então até hoje eu só recebi elogios, graças a Deus. Críticas nenhuma.

J: Você acha que é importante fazer na mão?

E: Para mim sim. Mas eu também acho que isso é um dom. Eu acredito que a maioria das empresas gostariam de ter um pintor que fizesse artesanal, chama mais atenção. Eu trabalho aqui e sempre tem serviço, o povo gosta. E os clientes sempre pedem artesanal. É difícil, pedir forma.

J: E como que você se sente enquanto está pintando?

E: É uma coisa que eu gosto, eu faço ali, e me esqueço de tudo. Presto atenção só ali, a parte mais importante, que eu gosto mesmo, é a parte do desenho da carroceria. Então, não tenho dor de cabeça com essas coisas.

J: Eu peguei algumas fotos que eu vi, eu queria que você me explicasse um pouco sobre elas. Tem algum que você gosta mais?

E: Essa aqui eu estava fazendo bastante cara (Evanildo filete-tábua-larga-03). Porque, os clientes vinham pedindo o "estilo sul". Que é onde essa forma é vendida. Então tem um cara que fabrica para todas as empresas. O mesmo estilo. Então qualquer firma de carroceria, não importa, o estilo vai ser sempre o mesmo. Que é o estilo sul. Então quando eu fiz esse aqui na mão já chamou atenção. Então essa forma é praticamente o estilo sul, só nessa parte aqui de fora (bordas do ornamento), o restante fui eu quem criei. Esses outros também fui eu que criei (outras fotos). Então é coisa assim que vem na mente. E fica legal.

J: Essa forma eu vejo que aparece bastante (forma recorrente no centro dos ornamentos do Evanildo). O que é isso?

E: Então, isso é chamado na pintura de "borboleta". Quase todas as carrocerias agente costuma deixar essa borboleta. Para não sair do padrão.

J: Essa outra parte daqui tem algum nome (apontei para o canto da tábua larga onde haviam alguns ornamentos que me lembravam flores)?

E: Não tem. Geralmente eu costumo fazer diferente as pontas, para dar um destaque diferente.

J: Bom, acho que é isso mesmo. Obrigado.

E: De nada, obrigado eu.

3.3 CARLINHOS

Entrevista realizada em: 02/04/2019

Fábrica: Carrocerias Malagutti

J = Jonas C = Carlinhos

J: Como você começou a trabalhar com pintura de carroceria?

C: Então, isso foi um amigo meu que arrumou. Eu trabalhava em uma fábrica e ele arrumou para eu trabalhar com carpintaria, mas depois precisou de gente na pintura e me colocaram lá e eu aprendi.

J: Que fábrica que era?

C: Era a Carrocerias Jacareí. Mas já fechou ela.

J: Acho que eu já conheci outro pintor que trabalhou por lá, o Biriba...

C: Biriba! Foi meu encarregado. Ele quem me ensinou a trabalhar.

J: Acho que ele comentou de você, qual era o seu apelido na fábrica?

C: Não, eles me chamavam de Carlinhos lá.

J: Que legal, o Biriba tá agora na Garcia...

C: Garcia, trabalhei lá também.

J: Então você trabalhou junto com ele lá também?

C: Não, eu saí e ele entrou no meu lugar. Depois eu voltei para cá. Eu trabalhei 13 anos aqui, saí e fui para lá, depois fui para Jacareí de novo, de Jacareí fui para Mogi, aí voltei pra cá. No que eu voltei pra cá ele entrou no meu lugar.

J: Ah entendi, você trabalhou com Seu Carlos então?

C: Não, com Seu Carlos não. Trabalhei com um que tinha um apelido de "gordinho", outro que tinha apelido de "formiga", e o outro... Tinha mais um que eu não me lembro o nome. Seu Carlos é um senhor no caso? Que fazia os desenhos?

J: Isso!

C: Então trabalhei com ele, eu só não lembrava o nome. Era ele e o filho dele que trabalhavam lá.

J: E, essa parte do seu aprendizado, como foi isso?

C: Então, eu não tive muita dificuldade. Porque eu trabalhei com o Biriba, e ele é um excelente pintor... E graças a Deus eu tenho facilidade em pegar as coisas. Não tive dificuldade nenhuma para falar a verdade.

J: E você já chegou a ensinar alguém?

C: Muita gente.

J: Muita gente?

C: Ensinei meu filho, meu sobrinho também, tem um rapaz do almoxarifado que eu que ensinei ele a trabalhar. Hoje ele está no almoxarifado, mas trabalhou na pintura comigo por muito tempo. Tem um outro rapazinho que foi para o Japão também. Ensinei muita gente...

J: Seu filho ele trabalha em uma fábrica?

C: Trabalha. Trabalha na Ralq, ela presta serviço para Embraer. Ele tá lá, já faz uns 4 anos.

J: Mas daí não é carroceria, é avião que ele pinta?

C: Ele meche com parafernagem de avião, para fazer molde, essas coisas.

J: Entendi, e eu vi lá no escritório que tem diferentes desenhos que você faz. Tem alguns que são no estampo e outro que é feito na carretilha?

C: Isso, "à mão" que é como a gente fala né? Então isso foi ideia dele (do dono). A estampa foi ideia dele.

J: Até a carretilha foi ideia dele?

C: Não, a carretilha já é antiga né? Desde quando eu comecei a trabalhar já existia carretilha. A carretilha já vem lá do Paraná. Já vem de longe.

J: E, os desenhos com a carretilha, você faz sempre os mesmos?

C: Não, ele é basicamente o mesmo, muda pouca coisa.

J: O que que muda?

C: A tipo, uma curva a mais, um risco a mais, uma florzinha a mais. Coisinha assim, coisa básica. Não muda, muita coisa não.

J: O que é a florzinha?

C: A flor é mais ou menos isso aqui ó (mostra um ornamento em uma carroceria que estava ao lado). Só que isso aqui é na forminha, a gente faz no pincel.

J: Então você faz com a carretilha e depois adiciona a florzinha com o pincel também?

C: Pincel também, exatamente. A gente usa o pincel, usa o dedo para fazer essas bolinhas.

J: O que você acha melhor, você prefere trabalhar com a forma ou com a carretilha?

C: Eu prefiro a carretilha.

J: Porque?

C: Pela praticidade, essa aqui (a forma) você tem que ficar lavando... Toda hora tem que ficar lavando. Suja toda a mão da gente.

J: A carretilha ela é mais pratica?

C: Muito mais prática! Não borra tanto. Só que na forma fica perfeito, na carretilha as vezes você dá um vacilinho, como você faz na mão, e não fica tão perfeito.

J: Sei, e quando você erra, as vezes você erra muito e têm de fazer de novo, como é?

C: É quando erra muito, mas dificilmente a gente erra assim. Mas quando erra tem de lixar e repintar tudinho de novo. Mas dificilmente a gente erra. Eu estou há muito tempo trabalhando.

J: E qual que é o processo de pintura, quando você faz... Por exemplo, você pinta primeiro esta parte aqui, depois...

C: Então, vamos começar lá do zero. Primeiro os caras terminam de montar ela, aí eu venho, lixo ela e passo o fundo, o primer que seja. No outro dia eu lixo ela de novo. E depois eu venho pintando. Dou primeiro uma mão nela geral, por exemplo, que nem aqui (uma carroceria vermelha) eu dou uma mão nela de vermelho. Aí eu pinto a tábua e venho retocando e finalizando. Aí eu faço esses risquinhos no pincel também (frisos), e por último eu faço o desenho na tábua. E tá liberado para o cara trabalhar.

J: E você pode me explicar melhor como que você faz o desenho com a carretilha?

C: Eu tenho umas tabuinhas, que servem como gabarito. Eu apoio em cima e venho fazendo. No caso do risco reto, mas quando é curvinho é tudo na mão mesmo. Você tem que fazer na raça mesmo.

(Fomos na fábrica até uma carroceria que havia sido pintada com a carretilha)

C: Esse daqui não fui eu quem fiz, essa carroceria veio de outra fábrica. Aquela outra é minha, repara nela que eu vou mostrar uma outra que tem uma pequena diferença. Essa daqui já tem uma diferença, entendeu?

(a outra carroceria tinha duas pinceladas diferentes nas extremidades)

C: As madeirinhas que eu uso são para fazer esse risco reto, agora estes curvos são todos na mão mesmo. No caso as madeirinhas são essas daqui olha.

(Carlinhos mostra no armário um conjunto de várias ripas de madeira de diferentes tamanhos)

C: Isso daqui é o que eu te falei. Você põe a tinta na tampa da lata, molha o dedo e vai pingando com o dedo.

J: E isso aqui é com pincel?

C: Isso é no pincel, é a florzinha que eu te falei (o s é chamado de "flor")

J: E como você faz esse degrade, é na pistola?

C: É na pistola.

J: E depois de tudo enverniza?

C: Não. É só pintar e está liberado.

J: E como funciona a coisa das cores?

C: Normalmente é o cliente que escolhe?

J: Mas todas as cores?

C: Não, esse vermelho eu coloco por minha conta (detalhes em vermelho no filete), mas isso também é porque essa é uma carroceria reformada para revenda. Quando é uma nova, normalmente, vem uma ordem de serviço para mim assim: carroceria tal cor, detalhes em tal, filete tal. Porque nós temos numeração de filetes, tem de 1 a 5 se eu não me engando.

J: Como funciona essa numeração de filete?

C: Isso depois eu te mostro lá no escritório. Olha como vem para mim (mostra uma ordem de serviço). Pintura assim... Detalhes gerais: preto com tudo branco, azul não sei o que, tal cor...

J: Aproveitando que estamos aqui, como você pintou esse apara-barro?

C: Isso aqui eu pinto tudo na faixa, eu coloco uma fita adesiva e vou pintando, depois eu a tiro.

J: Você faz letra também?

C: Faço, hoje em dia não se usa muito. Porque agora é tudo adesivado. Mas antigamente era tudo na mão. A gente escrevia, o número da placa, local do caminhão, lotação...

J: Mas hoje em dia...

C: Hoje não. Hoje é só se o caminhoneiro pedir para escrever no lameirão, na borracha, mas é... Essa parte de letra com pincel nós já abandonamos. Olha... Aquela porta ali (apontou para uma porta) a letra fui eu que fiz. Mas hoje em dia a gente não usa mais, é só aquele adesivo obrigatório.

J: E você tem contato com outros pintores de carroceria?

C: Hmmm... Não. Ah raramente assim, mas se falar que eu tenho contato eu não tenho.

J: E você repara nas outras carrocerias?

C: Ah com certeza. A União mesmo eu acho a pintura deles excelente.

J: O que você acha que é bom na pintura?

C: Eu não sei se é a tinta, ou outro material que eles trabalham, que são boas. Porque, mesmo velha, ela continua com brilho, entendeu? As nossas rapidinho acaba o brilho delas. Não sei se é o Primer que eles usam, se é tinta PU. Se é mais demão. Não sei te dizer. É delas e tem uma de Minas também que eu não recordo o nome. A melhor para mim é a de Minas. Só não sei o nome para te dizer.

J: E você repara nos desenhos também?

C: Nos desenhos, tanto nos desenhos... Pintura geral, no acabamento é excelente, a de Minas é a melhor para mim. Faz tempo que não vem. Antigamente vinha muito para reformar. Eu ficava de boca aberto com ela. Eu tiro o chapéu. O Biriba também. O Biriba é um excelente pintor. Eu nem me comparo a ele.

J: O que você acha que ele faz de diferente de você?

C: Ah sabe quando você tem um dom para o negócio? E você fluí bem nele? Eu acho que ele tem um dom. Que ele nasceu

pra isso. Eu não, eu trabalho mais para não ficar desempregado mesmo. E, graças a Deus nunca fiquei desempregado. Mas não que eu seja fã de pintura. Eu não sou fã de pintura. Eu trabalho porque não me deixa desempregado. Aprendi a trabalhar. Mas eu sei que tem cara bem a cima de mim. Até porque eu acho que é dom. Você pode aprender a fazer, mas não fica perfeito que nem o dele. O Biriba ele faz assim com uma facilidade, parece que tá comendo um doce de mamão.

J: Quanto tempo você demora para fazer todos os ornamentos de uma carroceria.

C: Do zero, de dar fundo a deixar ela acabadinha assim: dois dias. Eu dou o fundo nela hoje, amanhã eu pinto e depois de amanhã eu arremato ela.

J: E quanto tempo você demora para fazer só a parte da carretilha?

C: Só da carretilha? 40 minutos, mais ou menos. Eu nunca marquei, mas é basicamente 40 minutos. Antigamente era com isso aqui que fazia (mostra a máscara de madeira). Esse é o mais antigo que tinha, você fazia ele com o pincel. Você o coloca no meio, daí você vem com a caneta e marca ele com o pincel. Vou fazer um basiquinho só para você ver (usa a máscara de madeira para marcar com o pincel todo o seu perímetro). Daí depois aqui seria com outra cor, vem (faz uma flor simétrica no centro). Aqui seria outra cor (faz outros riscos na parte interna). E depois passava a carretilha no meio. Mas eu acho que não tem mais fábrica que usa isso mais.

(Depois ele me mostrou algumas formas e eu fotografei)

J: Uma pergunta, para que serve essa lateral daqui?

C: Essa daqui? É para não sujar a lateral. Eu venho primeiro com uma forma e rodo a carroceria toda, quando eu termino a tinta está seca e eu venho com a outra forma.

J: Entendi, Carlinhos acho que é isso. Muito obrigado.

C: Magina, se precisar de mais alguma coisa.

3.4 MARIVALDO

Obs.: Leonardo, sobrinho dos proprietários da fábrica e funcionário da empresa também estava presente. Ele me apresentou toda a fábrica, explicou o processo de fabricação e me introduziu à Marivaldo

Entrevista realizada em: 26/04/2019

Fábrica: Carrocerias União

J = Jonas M = Marivaldo L = Leonardo

J: Como é que você começou a trabalhar com carroceria?

M: Eu trabalho desde os 14 anos. Por aí.

J: Onde foi que você começou?

M: Lá na Bahia, lá. Carrocerias Colorado.

J: E como é que era quando você começou?

M: Ah quando eu comecei era muito difícil né? Agora que eu vim para cá que eu aperfeiçoei mais um pouco.

J: Como assim? Porque que era difícil?

M: Era porque tinham as pessoas que não davam muita oportunidade. Então como eu estava começando ninguém queria me empregar. Então o cara (Joel) me chamou: "você não quer fazer um teste lá?". Daí eu vim. E estou até hoje.

J: Que ano que foi isso?

M: Foi em 92.

J: Ah foi logo quando começou a fábrica?

L: Meu tio veio ele veio junto. A fábrica aqui, foi ele que cortou a fita, hã? (risos)

J: Como você aprendeu a sua profissão?

M: Rapaz, porque você vê um carro passando ali, e cada vez você quer fazer melhor, né? Você sempre quer fazer as coisas melhor. E eu fui indo, você começa a fazer todo dia a mesma coisa, todo dia é assim. Então você vai se aperfeiçoando.

J: E a pintura quando você fazia lá na Bahia, era do mesmo jeito daqui?

M: Era mais ou menos, só que lá era muito colorida. Aqui o pessoal não gosta de carroceria muito colorida, é mais simplesão.

L: É aquele negócio regional que eu te falei.

J: Sim.

L: O pessoal Baiano... Quando o pessoal fala: "a você é baiano". É porque é baiano, colorido, você entendeu? (risos) Gosta de uma coisa mais colorida.

J: E aqui em São Paulo, as vezes vem um cliente...

L: Que pede o colorido? Hoje é muito difícil, não é Marivaldo?

M: É muito difícil, muito difícil.

J: É mais assim, preto e branco?

L: Isso, é mais assim, seguindo as cores da carroceria. Se ela é vermelha, tem o vermelho. As vezes a gente joga um azul. Joga assim, cores mais neutras. Não vai que nem um amarelo, verde nada-haver... Entendeu?

J: Entendi. E esses desenhos, como é que você começou a fazer eles?

M: Isso aí, quando eu trabalhava com um rapaz lá na Bahia, aí o rapaz foi embora né? Daí o patrão falou: "agora você se vira." Eu falei: "Não sei fazer isso não". E ele: "Você se vira para aprender." Aí no começo foi... Difícil. Mas depois de duas,

três, quatro, já foi ficando melhor.

J: E você fazia assim, com a carretilha já, como que era?

M: Sempre foi com a carretilha.

J: E era os mesmos tipos de desenho?

M: Era um pouco diferente. Muito risco. Hoje você faz pouco risco.

L: Isso é difícil. Aqui a gente meio que padronizou isso. Mas se você pega, as vezes uma foto assim: "olha eu quero esse". Entendeu? A gente está falando só dos filetes com a carretilha, porque tem os de pincel também, que são mais largos. Se o cliente chega e fala: "eu quero esse". A gente faz também, entendeu? Mas a gente meio que padronizou os que a gente faz aqui. Ele é assim, só vai alterando as cores.

J: E como é que é o seu trabalho, a partir de qual momento que você começa a trabalhar na carroceria, quais são as etapas?

M: Primeiro a gente lixa ela, depois soube aqui para cima, a gente pinta. E depois começa a filetar.

L: É rapidinho isso que você faz né?

J: Quanto tempo você demora nesse processo?

M: De soprar, dar a massa.

L: Sopra (dá um sopro). Para tirar a impureza, o pó.

J: Ah, entendi.

L: Lixa, sopra para tirar a impureza, o pó.

M: Mesma coisa que você tem que fazer na funilaria, tem que colocar o fundo da massa, lixar, soprar e pintar.

J: E daí esse processo todo dura um dia?

M: Um dia.

J: E para fazer os filetes, quanto tempo você leva?

M: Ah os filetes é rapidinho, umas duas horas.

L: Uma carroceria pequenina como essa daqui, em uma hora você fez os filetes todos, né?

J: E você usa além da carretilha, você usa alguma coisa para ver as distâncias?

M: Tem um araminho que você põe, para correr a carretilha.

L: A carretilha tem tipo um limitador. Um arame, ajustável que seja, que você ajusta a distância. Sabe a distância que é do pau em baixo?

J: Sim

L: A carretilha está aqui, aí está sem o arame. Você coloca o arame, daí ela vai correr, por cima do pau, assim (demonstra como seria o movimento). Mas isso na de baixo, os riscos de baixo são assim. Quando a carroceria tem os vãos abertos, como essa daqui. O de cima ela consegue fazer sem o arame. Ele apoia os dedos no vão...

M: Isso.

L: Ele apoia o dedo aqui e (assobia e move o dedo pela tábua, simulando o movimento que é feito na pintura). O dedo dele serve de apoio, entendeu?

J: Sim! E essas partes curvas, como é feito? E para saber a altura desse risco do meio também?

M: Aí isso é no olho.

L: No olho, aqui (nas bolas) é a digital dele, o dedinho. (risos) É artesanal mesmo o negócio.

J: E daí quando tem também aqueles últimos riscos, essa parte também (o sarrafo com filetes) vai no olho?

L: No olho, quando a régua é filetada é tudo no olho. A mão livre mesmo. Sem apoio, sem nada. Mão livre. Esse é um tipo de profissional, você que andou aí, é difícil né?

J: Sim é difícil.

L: Você que andou em outras fábricas.

J: Sim.

L: Hoje eles estão trabalhando muito com os moldes né? Coloca o molde, vem com a pistola, troca o molde, muda a cor. Hoje eles estão adotando muito isso aí. Os moldes.

(me mostra algumas carrocerias de outras empresas que estão na fábrica e que são feitas com molde)

J: E qual é maior dificuldade que você tem ao fazer esses desenhos?

M: Eu acho que eu não tenho dificuldade não.

J: Quando você está fazendo os desenhos, como você sabe que ele está certo?

L: Se tá simétrico, você tá falando?

J: É...

L: Se tá do mesmo tamanho?

M: Dá para você saber, porque você olhando assim, de um desenho pro outro sempre dá um pouquinho de diferença. Sempre tem um risquinho que 100% não fica.

L: Se você pegar uma régua e for medir o desenho, nenhum é igual ao outro.

M: Nenhum é igual ao outro. Mas olhando assim parece igual.

J: E as cores do filete mesmo, como é que vocês escolhem?

M: As cores do filete geralmente o cliente pede.

L: Geralmente o cliente pede "não colorir muito né?" Ou se ele deixa "à vontade", a critério da gente. Como a gente está na região aqui, a gente também tende a não colorir muito. Já para ele não chegar aqui e não gostar da carroceria.

J: E o apara barro, como é que vocês fazem?

L: As faixas do apara barro? É fita né? E daí vai com o revolver, mede certinho, aí tem que ficar bem simétrico né? Que se não fica esquisito, porque é reto né? Daí se não fica feio. Essa daí tem de ficar na medida. A gente mede direitinho para ficar o tamanho igual das faixas, se não fica feio.

J: E você já ensinou alguém há fazer filetes?

M: Ah a gente ensina..., mas eles não... As vezes não tem a boa vontade né?

L: Resumindo. A geração que tá aí hoje, não é pessoal de pegada né? Hoje o pessoal gosta de mexer no Excel, no escritório. A realidade da fábrica de carroceria hoje é muito isso né? Aquele profissional que mete a mão, que têm a criatividade assim igual ele, o pessoal de hoje não quer saber disso. É muito difícil o cara se interessar a aprender esse ofício hoje. O cara quer ficar no escritório, mexendo no computador hoje em dia.

M: Antes a gente tinha obrigação para aprender né? Hoje...

L: Igual, o cara falou, na época dele o patrão falou "se vira". E ele aprendeu. Hoje se você falar para um funcionário "se vira", ele te bota na justiça e fala que foi humilhado. Tá assim hoje. (risadas) Entendeu o cara fala "ele me humilhou, lá, me mandou me virar." Hoje está muito assim, está muito difícil. Mas ele já passou isso. Todo ajudante que ele teve. Que ele tem. Hoje ele trabalha com praticamente dois ajudantes, né?

M: (concorda com a cabeça)

L: Um é aquele rapaz que você viu mexendo nos frisos, e o outro rapaz lá em baixo. Todo ajudante que ele já trabalhou, ele faz de tudo para passar adiante. Mas aí vai muito do cara né? Tem cara que não consegue aprender nem o básico, que é pistola a carroceria. Pintura, normal, pistolada. Chegando ao ponto do filete, é o ponto máximo né? O cara filetar. Tem profissional aqui que pinta até a parte do filete só. Chega na hora de filetar, é ele, entendeu?

J: Entendi.

L: Então, hoje em dia essa parte de passar o legado, está difícil. Nem o filho dele, que trabalhou aqui conosco, saiu tem dois anos? Saiu e falou "eu vou ser bombeiro!" Eu vou ser bombeiro... (risos) então é mais assim...

M: Isso aí mais para aprender é ensinando. Você me vendo fazendo, você acha fácil, mas não tem como você pegar na mão da pessoa e falar "você faz assim". Se ele quer aprender ele também precisa aprender em outro lugar. Porque não dá para pegar uma carroceria e mandar o cara fazer... Porque já era. Ele precisa praticar fora, para depois quando for fazer, já tem noção.

J: Você chegou a praticar um pouco fora quando começou também?

M: Ah eu riscava tudo que é pau que tinha na minha frente eu riscava. Aí que fui...

L: Tanto que tem um menino aí, se você entrar ali dentro você vê que tem muita régua riscada. Eu acho que ele tá treinando, tem vontade de aprender. E tá treinando, depois a gente tenta achar as réguas dele ali.

J: Ah, legal.

L: Eu até prometi pra ele uma tampa de carroceria, vamos tentar achar ou fazer uma tampa assim (por tampa ele se refere a parte traseira da carroceria). Para ele filetar no lugar. Porque uma coisa é você filetar no lugar assim.

J: Solto né?

L: Isso, outra coisa é você vir aqui, com uma simulação real. Vou fazer uma tampa de carroceria para ele vim filetar aqui. Para ver se ele pega mesmo. Para ele não precisar ir no produto mesmo, do cliente, e treinar no produto. Até mesmo, se errar no produto, o processo para você arrumar, é pior. É pior do que o processo de fazer uma nova. Porque daí você tem que pegar, lixar, raspar, as vezes queimar, raspar. Daí você começa o processo da nova. Porque não adianta só vir e passar por cima, porque fica um relevo. Mas a gente tem um rapazinho ali que tá empenhado para aprender.

J: Legal, obrigado pela entrevista.

3.5 CARROCERIAS II IRMÃOS

Obs.: Não foi registrado o nome deste pintor. Ao chegar na empresa estava todo mundo muito agitado porque estavam finalizando a pintura e montagem de duas carrocerias. Assim, quando terminei a entrevista estava influenciado pela "correria" e esqueci de anotar o nome do pintor.

Entrevista realizada em: 16/04/2019

Fábrica: Carrocerias II Irmãos

J = Jonas P = Pintor

P: É uma pesquisa?

J: Isso, eu estou indo em várias fábricas do estado de São Paulo e vendo como é que é feito o trabalho.

P: Rapaz... Você é o único que está fazendo isso aí.

J: É pouca gente está pesquisando as carrocerias... E esse desenho como é que você aprendeu a fazer ele, da onde que ele vem?

P: Olha rapaz, eu não sei da onde ele vem não, viu? Ele é o padrãozão mesmo. É o mais antigo, eu acho.

J: Todas as carrocerias você faz com esse mesmo, ou tem diferença?

P: Não, tem diferente. Tem um que é como naquela carroceria (aponta para uma carroceria feita com forma no "estilo sul")

J: Que é aquele com estampo né?

P: É. E tem um que são só dois riscos só. Esses são os que a gente mais faz aqui. Mas tem uns outros tipos aí.

J: E essa ferramenta que você tem aí, como é que você chama ela?

P: Eu chamo ela de filetadora.

J: E ela funciona como?

P: Eu coloco a tinta aqui dentro, ela funciona igual uma seringa, entendeu? Mais ou menos... Ela é uma seringa, vai a tinta dentro, conformo vai acabando a tinta você vai subindo ela.

J: Entendi, e as cores? Como são escolhidas?

P: A cor eles que vem com um modelo na cabeça...

(trecho com muito ruído, não consegui entender)

J: Você faz toda a pintura ou só o filete?

P: Faço tudo. Passo primer, lixo, masseio, lixo ela, dou a primeira mão, segunda mão...

J: E a carroceria com forma, da onde que vocês compraram a forma?

P: Comprei ela pronta. Compre ela lá em.... Lá no Sul tem um cabloco que faz. Esse é um modelo que já é do Sul.

J: Sim, tem um pessoal que chama de estilo Sul né?

P: É... Ele vem de lá esse desenho né? Aqui na região nós fomos os primeiros a fazer também um desenho assim.

J: A é?

P: Só que a gente desenha primeiro, eu nem sei se existe mais, mas era uns papelão assim...

J: Daí vocês pintava por cima do papelão?

P: É... ele era recortado em estilete, e a gente pintava em cima do papelão. Depois eu achei na Internet, um tempo atrás...

J: Um de ferro né?

P: Isso. Um cara que faz isso aí. Daí a gente entrou em contato, e eu comprei umas formas novas. Isso é lá em baixo, o cara faz a mão.

J: Obrigado então.

P: Só isso?

J: Tem mais alguma coisa? O que você acha importante em uma carroceria?

P: Na pintura?

J: É.

P: O que eu acho importante na pintura, você fala na aparência ou na qualidade?

J: De tudo.

P: Eu acho importante utilizar uma tinta... Agora nós estamos utilizando uma tinta PU, a base de poliuretano né? Que é uma tinta que tem mais resistência, protege mais a madeira, conservando por muito mais tempo. Eu acho que é muito importante uma tinta de qualidade boa. Só que tem um detalhe que muitos caminhoneiros querem é acabamento. Deseinho, enfeitinho, sabe?

J: Os caminhoneiros que pedem pra ter?

P: É, pede. Enfeitar... Tem uns que é mais simples, né? Como aquele mesmo, só vai ter risco (dois riscos paralelos a carroceria). Não vai ter nada disso aqui (filete). Eu fiz só um risco aqui, e um risco aqui (mostra onde vão os riscos paralelos), não tem mais nada. Só que muitos querem fazer desenho né?

J: E da parte da beleza, o que você acha importante?

P: Ah, da beleza o brilho né? Também a cor estar certinha com o caminhão.

J: E essas tábuas aí (réguas de madeira), você usa para acertar a altura do risco?

P: É, para fazer certinho. Aquela parte a mão, que você viu, é a última parte.

J: E foi difícil aprender a fazer o desenho assim certinho?

P: Quando eu comecei era meio complicado, não fazia muito legal não, ficava meio ruim, sabe? Apesar que assim, não fica tudo igual, perfeito, mas no comecinho, nas primeiras duas/três semanas foi difícil. Depois ficou bom.

J: Tem algum nome esse tipo de desenho?

P: Ah... Normal, padrão...

J: Padrão?

P: Padrão. É que aqui o pessoal pede para fazer esse tipo de desenho. Mas eu não gosto dele não. Prefiro só com os dois risquinhos, mais simples. Mas eles pedem desse a gente faz.

J: Entendi, obrigado.

3.6 GUILHERME – ENTREVISTA 1

Entrevista realizada em: 16/04/2019

Fábrica: Carrocerias Jardim

J = Jonas G = Guilherme

J: Como é que você começou a trabalhar com carroceria? E como foi o seu aprendizado?

G: Deixa-me lavar a minha mão primeiro.

J: À vontade.

G: Para que que é isso?

J: É uma pesquisa de mestrado, que eu estou vendo a história das fábricas de carroceria de madeira do estado de São Paulo. Daí eu estou mais interessado nessa parte de pintura, de desenho.

G: Sei.

(termina de lavar as mãos)

G: Essa é a parte mais trabalhosa, que tem.

J: A é? Você acha?

G: Acho. É acabamento né? O que dá mais trabalho é a parte de acabamento.

J: Você já trabalhou nas outras partes?

G: Já. Trabalhei em quase tudo. Já trabalhei na parte de ferraria, madeira, pintura.

J: E você começou a trabalhar com seu pai desde quando?

G: Faz... Eu tenho 34, eu comecei mais ou menos com uns 17 anos.

J: E como que foi o processo de aprender a fazer a pintura?

G: Como eu aprendi?

J: É.

G: Então, já tinha outra pessoa para ensinar né?

J: Mas tinha coisa que você tinha mais dificuldade? Teve coisas que você gostou mais? Como foi isso?

G: A parte de pintura, o mais gostoso que tem é o desenho né? Porque não é difícil de fazer a pintura, mas o desenho é mais difícil, mais complicado. E a parte que a pessoa dá mais valor é o desenho. Porque a carroceria sem desenho não é nada.

J: Sei...

G: Você faz o desenho e ela aparece né?

J: E como é os desenhos que você faz?

G: Vou mostrar.

(andamos até rumo ao escritório)

G: De onde você é?

J: Eu sou de Campinas, agora estou morando em São Paulo.

S: Eu tenho uma irmã que mora em Campinas.

J: A, é, onde que ela mora?

S: Cambuí.

J: Ah, é bacana aquele bairro.

G: A tia mora no Cambuí, perto do Pão de Açúcar lá.

(continuamos antando pela fábrica)

G: Você vai fazer o que exatamente, vai montar uma história, o que que é?

J: É, eu estou vendo quais que são as fábricas do estado de São Paulo, quais que são os desenhos que cada uma faz e como que elas fazem os desenhos, como que isso é feito, como que é a aprendizagem dos funcionários.

G: Porque, se você quisesse também. Você passava o Whats seu pra mim, eu podia, tipo assim, filma.

J: Nossa eu ia gostar bastante!

G: Filmar assim eu fazendo entendeu? E mandar para você. Porque eu acho que assim seria mais fácil né?

J: Sim, me ajudaria bastante.

G: Você vai estar por aqui a manhã? Se você quiser eu vou fazer essa daí você pode vir ver, entendeu?

J: Combinado.

G: Vou te mostrar os desenhos?

J: Você tem tipo um mostruário dos desenhos, como é?

G: Não, tem as fotos né?.... Eu fui em Angola já.

J: Você foi?

G: É. Montei uma fábrica lá. O cara veio, me buscou aqui, e falou "vem que eu quero montar uma fábrica lá."

J: Daí você ensinou as pessoas lá.

G: Ensinei os africanos.

J: E eles estão fazendo esses desenhos também?

G: Eu não sei se estão até hoje lá. Mas a fábrica eu deixei montada. E eles ficara fabricando lá. Em Luanda, capital. Lá em casa tem um CD, quando eu fui para África, tem um CD lá, que tem os processos de fabricação das carrocerias, entendeu? Podia passar isso para você?

J: Nossa aí me ajudar bastante! Que legal. (depois ele me passou as imagens por WhatsApp). E conta mais como foi montar a fábrica na Angola?

G: Como foi montar lá? Ah deu trabalho, né? Deu trabalho. Tive que esperar o maquinário vir de Portugal. Deu trabalho.

J: E ensinar as pessoas a fazer...

G: Foi difícil (risos).

J: Isso foi em que ano?

G: 2011

M: Isso é o mais gostoso (Marcelo, o outro sócio da empresa que estava no escritório)

J: O que?

M: Ensinar as pessoas... Quando tem vontade (risos)

G: (risos) Quanto tem vontade é bom. Mas Marcelo, lá é 6 para fazer o trabalho que um faz aqui, entendeu? Para pensar o que nós pensamos. É meio atrasado lá, viu?

(enquanto isso, abriu algumas fotos no computador)

J: Bonita essa. E seu pai estava me falando, tem uma régua que você passa o...

G: A moldura do desenho.

J: Para fazer a curva também, né?

G: Tem, tem sim. É que agora, tá saindo mais assim: com risco. Porque é mais fácil, e eu acho que fica mais bonito também, né?

J: Mas o cliente que pede ou é vocês que sugerem?

G: A gente pergunta para o cliente, mostra os modelos, e ele escolhe.

(vai passando os desenhos)

G: Olha esse aqui já tem a moldurinha né?

J: Essa parte aqui como você faz (miolo do filete)

G: Então, daí tem o molde lá, de madeira lá.

J: E essa outra curva daqui (curvas das pontas do miolo do filete)

G: Daí é na mão livre. Meio na mão livre. As beiradinhas aqui, também na mão livre.

Entendeu?

J: Sim.

G: Tem o "Estilo Sul" também

(mostra uma carroceria "estilo sul")

J: Ah sim. Daí essas é um com forma?

G: Essa aqui é com forma.

J: Tem algum estilo que você gosta mais de fazer?

G: Ah, para as pequeninhas tem que ser assim né (filete com carretilha). Fica mais bonitinho. Para carroceria pequena é assim desenhadinho.

J: Tá certo, obrigado. Até amanhã.

G: Imagina.

3.7 GUILHERME – ENTREVISTA 2

Entrevista realizada em: 17/04/2019

Fábrica: Carrocerias Jardim

Entrevista Jardim Pintor: Guilherme (17/04)

J = Jonas G = Guilherme

J: Deixa-me perguntar, você dá uma olhada em carrocerias de outras fábricas?

G: É o certo seria dar uma pesquisada né?

J: Mas tem alguma fábrica que você acha que também faz um trabalho legal?

G: Tem uma fábrica que eles desenham no pincel.

J: Aonde que é?

G: Se eu não me engano, é Vargem Grande.

J: Você sabe o nome da fábrica?

G: Acho que é, Mazuco.

J: Ah, eu vou lá hoje.

G: Eles fazem os desenhos com pincel.

J: E com o pincel você sabe fazer também?

G: Não, nunca aprendi com o pincel.

J: Letra você faz também?

G: Não. Os caminhoneiros as vezes pedem para escrever atrás, mas como a gente não tem ninguém aqui, a gente fala que não faz.

J: E você pinta outras coisas, além de carroceria?

G: Aqui?

J: Não, da vida...

G: Eu já mexi também com pintura de carro, com pintura de moto.

(Nesse momento eu comecei a filmar também, Guilherme me mostra como faz para carregar a carretilha)

J: Quando você foi para a África, conta mais, quem que te chamou?

G: Isso aí foi um cara que morava lá na minha cidade.

J: Você mora aonde?

G: Moro em Andrade. O cara trabalha em uma multinacional lá, se chama: Metroeuropa. Então como eles mechem com colheita de grão lá em Angola, aí pensaram em fazer carroceria lá para poder transportar o milho. Daí o cara veio pesquisando e me achou.

(Eu continuo filmando o processo de pintura)

G: Agora eu vou medir o tamanho do vão para ver qual varetinha pegar.

J: Porque que muda o tamanho do vão?

G: Isso muda para cada caminhão e para cada carroceria. Porque, caminhão grande o máximo do vão é 60cm, olha aqui: 67cm. Esse aqui é o máximo, não pode passar disso aqui. Mas as vezes é 65, 58, 60... Se passar de 67cm já fica fraco né?

J: Entendi.

G: Se faz muito distante um do outro fica fraco, se faz muito próximo gasta muita madeira e fica feio também, né? Então tem que ter mais ou menos um padrão para carroceria grande e para pequena.

(continua trabalhando)

J: Em geral vocês usam só uma cor para esse filete (tábua larga)

G: Sim, só se o cliente pedir para variar as cores daí a gente varia né?

J: Tem essas marcações também na régua, né?

G: É, isso aí tem para dar noção mais ou menos do tamanho do risco né?

J: Daí fica centralizado né?

G: É. Depois de feito ninguém vê, se tiver tortinho, algum defeitinho, não dá para você perceber tanto né?

J: Não, não dá....

G: Porque reto não fica, mas não dá para você perceber.

J: E aqui você já ensinou mais gente a fazer os desenhos?

G: Não. É difícil, viu?

J: É, tem bastante gente que pinta aqui, mas eles não fazem desenho?

G: Eu estou querendo ensinar para eu poder tirar umas férias (risos).

J: Mas quando você foi para Angola, você ensinou o desenho lá?

G: Não ensinei. Foi só a parte de fabricação... Lá é muito bom viu? Lá em Angola é muito gostoso de mais. Se você for lá, não quer voltar embora mais. Sério mesmo.

J: Você foi só essa vez para lá, ou você chegou a ir outras vezes?

G: Não, só essa vez mesmo. Os caras ficaram mais de 3 meses, ligando, pedindo para eu voltar. Mas eu não quis voltar.

J: Porque não quis?

G: Ah, eu meu filho tinha acabado de nascer quando eu fui para lá né? Aí já sabe né?

J: E você não pensou em levar a família para lá?

G: Podia ter levado sabe? Mas como lá tem muita doença eu achei melhor não levar criança. Não tem muita proteção. Para ir para lá você tem que tomar um batalhão de vacina... Lá é muito bom demais.

J: O que que você gostava?

G: Lá?

J: É.

G: Gostava de andar lá no meio do trânsito (risos). Muito louco. Pior que São Paulo. Lá tem quase um milhão de habitantes em Luanda né? Mas o trânsito lá é tudo desnorteado, não é organizadinho igual São Paulo, com farol, marca de trânsito, radar essas coisas. Lá é desnorteado mesmo.

J: E você gostava dessa confusão?

G: Gostava. Os Angolano eles gritam de mais (risos), e tem muito brasileiro lá. Quase todas as redes de supermercado lá são de brasileiros.

J: Então tem bastante brasileiro empresário lá?

G: Sim... A primeira vez que eu fui em um restaurante lá na beira da praia eu fui em um rodizio lá. O restaurante era de brasileiros também. O Dudu Nobre estava cantando lá.

J: Nossa!

G: Dudu Nobre, samba, estava cantando ao vivo lá. De graça ainda.

J: E essas canetas vocês compraram aonde?

G: Essa daqui tem um cara lá em Andrade que faz. Mas você tem pode comprar pela internet, se chama: filetadora.

J: E compra em um site, no Mercado Livre?

G: No Mercado Livre. Mas não é tão boa como a de Andrade, essa de Internet é mais ruinzinha né?

J: Qual a diferença das duas?

G: A da Internet, depois de um tempo começa a jogar muito a rodinha para o lado, daí depois que começa a jogar... E não é barato, era para durar mais ou menor um ano, e custa quase 300 reais cada uma.

J: Para saber, quantas carrocerias vocês fazem aqui por mês?

G: É uma por dia né Michael (outro funcionário que ajuda na pintura)?

M: Ah faz.

G: Uma por dia, então são 20, mais ou menos.

M: Dá uma pronta a cada dois dias né?

G: Sim, pintada, montada.

J: E vocês aqui fabricam mais do que reformam?

G: É. Antigamente era mais gente, tinha 30 pessoas.

J: Hoje tem quantos funcionários?

G: Uns 8, mais ou menos. Se você quiser ir depois na serraria eu mostro para você, lá eles tão fabricando as ferragens.

J: Ah legal.

G: Eu estou querendo aposentar desse negócio de pintura.

J: Ah é?

G: Sim, isso dá muito... Mexer com química, pode ficar doente.

J: Mas daí você tem que achar alguém para ficar no seu lugar?

G: Tem que botar alguém no lugar né?

(volta a trabalhar)

G: Outra coisa que eu faço também é temperar a tinta dos caminhões.

J: O que é temperar a cor?

G: Assim, tem vários tipos de vermelho né? Cada vermelho tem um tom, daí eu tenho que fazer o tom aqui.

J: Então você pega as tintas e mistura.

G: É, igual hoje. Eu fiz esse vermelho que é igual aquele caminhão que tá parado ali. Eu tive que colocar azul, preto, vermelho e alumínio, porque é uma tinta metálica.

J: Interessante.

G: Então eu tive que misturar. Temperar... Temperar é para chegar no tom da tinta.

J: E tem algumas cores de caminhão que são mais difíceis de fazer?

G: Os metálicos são mais difíceis né?

(Ele me mostra uma tabela de cores de todos os montadores de caminhão e continua a trabalhar)

G: Para eu poder tirar umas férias eu preciso ensinar alguém a fazer isso aí. Não tem condição.

J: E você já tentou ensinar e...

G: Não dá né? Isso aqui de temperar tinta, tem lugar que faz isso tudo computadorizado. Mas daí sai bem mais caro. Mesmo assim tem algumas cores que a gente tem que comprar, como essa aqui olha (mostra uma carroceria marrom escura). Essa aqui é perolizada, com uma química que a gente não tem aqui. Essa tinta é toda computadorizada, você chega na loja e fala: "quero tal tinta." Aí eles fazem. Agora aqui a gente tem que fazer tudo no olho.

(continua a trabalhar)

J: E essa madeirinha aí, quem que fez? (molde de curva de madeira)

G: Aqui é um gabarito que vem vindo de antes...

J: Vem vindo, o seu pai já usava o gabarito?

G: É já usava para pintar.

(continua a trabalhar)

G: Tem também os desenhos de apara-barro, sabe os apara-barro lá?

J: Sei, sei.

G: Nós fazemos desenhos também.

J: Daí no apara barro como é que vocês fazem?

G: Aí a gente faz no revólver mesmo.

J: No revólver? Você usa alguma máscara?

G: É empapela né? Depois eu faço um ali para você ver.

J: Caixa de ferramentas também?

G: Caixa de ferramentas.

(continua a trabalhar)

G: Eu queria mudar esses desenhos daqui, porque faz sempre os mesmos...

J: Mas daí vocês vão ver de fazer um novo desenho?

G: Isso aí tem que correr atrás né? Ver algum cara que faz projeto, que faz sei lá né? Que mexe com desenho... Para inventar uma outra coisa né?

J: Hmmm

G: Precisa de alguém para fazer o projeto né? Se aparece se algum cara que fizesse esse negócio de desenho, design,

essas coisas.

J: (risos)

G: Porque aqui tá muito no passado. Demais né?

J: É?

G: Tá muito no passado.

(volta a trabalhar)

J: E como que é essa parte de venda da carroceria para o cliente?

G: Tem as fotos lá no computador. Hoje em dia a gente manda as fotos lá para o cliente pelo Zap. E ele que escolhe.

3.8 PAULINHO - ENTREVISTA 1

Entrevista realizada em: 17/04/2019

Fábrica: Carrocerias Mazuco

Entrevista Mazuco: Paulinho

J = Jonas P = Paulinho

P: Eu vou fazer um desenho aqui.

J: Como é que você faz essa parte aqui? (borda)

P: Isso é com a fita. Aqui era branco. Mas você tem que fazer uma medida aqui para dar certo. Aí deixa a fita aqui assim, depois pinta de preto e quando tira a fita crepe fica assim. Então aqui seria o começo do filete.

A: Nós vamos ali depois ver uma carroceria pronta para você ver como é o desenho que vai ser feito aqui.

J: A legal.

P: Vou pegar a filetadeira.

A: Ele vai pegar a caneta... Aqui a carroceria é assim porque a cabine é branca. Daí o cliente vem e fala "Alsergio eu quero a carroceria branca com a tábua preta." O resto das cores a gente que decide aqui. Quando a pintura é boa, você vê você refletido na madeira.

J: E isso tem haver com a qualidade da tinta?

A: Com a qualidade e com o acabamento.

(fomos para uma carroceria já pronta para o Paulinho me explicar mais sobre o desenho)

P: Então aqui, lá como é branco eu aproveitei a cor. Aqui nessa é o inverso (eu tirei foto dessa carroceria). Eu coloquei a fita aqui (borda do filete).

J: Que legal, é por isso que fica assim retinho.

P: É... Porque põe a fita. Daí aqui eu faço um risco (mostra lugares onde o risco é feito com a carretilha). Com uma régua eu faço o risco. Então para fazer esses riscos daqui nós temos isso daqui (mostra uma carretilha).

J: Ah eu já vi...

P: Já viu né?

J: Sim.

P: Então, você passa ele na régua para fazer o risco (risco do eixo horizontal), depois muda para baixo e olha: (corre com a carretilha apoiando ela na estrutura da carroceria).

J: Entendi, você usa aqui a altura da ferramenta.

P: É, isso...

J: Legal.

P: Agora esses outros aqui (riscos curvos com a carretilha). São feitos todos na mão livre mesmo. Dai também, aqui eu usei pouquinha cor. Aqui é tudo feito assim, você pega o pincel e faz uma parte, então vou fazendo tudo o que é cinza. Eu faço o cinza aqui e vou embora.

A: Esse outro desenho aqui Jonas, isso aqui é todo feito na estampa. Esse dai já deve ser conhecido por você.

J: Sim, esse eu vejo bastante (estilo sul). Destes desenhos daqui quantos diferentes você faz?

P: Tem desse tipo aqui, tem o normal, que nós falamos "normal" porque era o que a gente mais usava né?

A: É aquele que eu te mostrei na kombi.

J: A sim! O curvo assim né?

P: Isso, aquele lá é a mão livre mesmo, não tem fita.

J: E como é que você aprendeu a fazer tudo isso?

P: Ah foi um tempinho (risos) Então aqui, olha eu faço essa e essa (mostra duas partes do filete com a mesma cor), depois eu faço essa e essa (partes com a mesma cor). Aí eu dou a volta. Depois mudo a cor. Aquelas bolinhas é no dedo. Aqui (nos frisos) é um pincel diferente. Para fazer isso aqui tem que ser um outro tipo de pincel. Esse pincel (o usado para filetes) não rende muito, porque ele pega pouquinha tinta, dai a gente tem que fazer de pouquinho. Molhar ele. Agora aquele outro (pincel de friso) é maior o pelo, então você consegue fazer quase inteiro (o friso). Se você quiser ir lá ver.

J: Eu queria aproveitar também e perguntar, como é que você começou a trabalhar com pintura de carroceria?

P: Eu comecei com o pai do Serginho (apelido do Alsergio). Então ele era carpinteiro, e onde ele trabalhava tinham poucos funcionário e ele tinha que fazer a madeira e pintar também. E o pai dele como era mais velho, mais experiente, ele pinta-

va, só não fazia os filetes. Aí como eu entrei mais novo ele falou para mim "você que é mais novo que eu, você vai tentando pintar", e ele já me deixou pintando e parou de pintar que não era a parte dele. Aí vinha outro rapaz só para fazer os filetes, mas ele demorava muito tempo, a pintura atrasava... Então eles falaram para mim "vai treinando, pega uma tabuinha, vai treinando, fazendo um risco." Eu treinei um pouco, daí peguei o jeito e já fui fazendo.

J: Quanto tempo você demora para fazer uma carroceria.

P: Olha, esse filete daqui (Itabaiana), só essa parte aqui (tábua larga), em uma carroceria grande vai umas 4 horas.

J: Quatro horas?

P: É. Agora essa outra parte (frisos), a gente faz em dois, um vai fazendo aqui (em cima) e o outro vai fazendo aqui (embaixo). Se eu for fazer tudo, daí demora muito. Então atrasa o serviço.

J: E você já ensinou alguém a fazer?

P: Não. É difícil quem tem vontade, não é Sergio? As vezes tenta, mas não pega o jeito.

J: Aqui nunca teve ninguém que aprendeu?

A: Tem um rapazinho agora aqui Jonas, que saiu por atestado médico. E tem um outro que também tá fora por causa de depressão. Mas os dois estavam começando. Um já sabe bem já. Mas o outro já estava começando a fazer também. O Paulo estava começando a ensinar ele.

P: O mais difícil é que tem muita gente que não tenta fazer né? Tem que pegar umas tabuinhas e ficar fazendo. Mas eles não fazem isso não. Não vai não (risos)

J: E esse desenho tem algum nome?

P: Esse desenho aqui você fala?

A: Os desenhos são muito por região. Esse aqui a gente chama de Ibitinga ou de Itápolis, então o pessoal entende da onde é. Aquele ali é do Sul.

P: Tem também do Paraná, "me vê do Paraná"

J: Ah, sim...

P: Só que, vamos supor, esse aqui (filete de Ibitinga), é o meu jeito de fazer. Se for ver a carroceria de Ibitinga é mais ou menos o mesmo sistema. Mas é diferente, se você ver um e o outro, é diferente.

J: O que tem de diferente no seu jeito de fazer?

P: Ah... Um é que eles usam muitas cores. Aqui eu uso mais cinza. Se eles fossem fazer esse filete aqui ia ter amarelo, azul, vermelho, verde. Então em uma carroceria que a gente viu, nós contamos e tinham 22 cores!

J: Nossa.

P: Uma tábua, assim, 22 cores. Então isso é diferente. E o risco deles (parte com a carretilha) é mais largo. É mais fechado, eles querem encher todo o quadrado. Só fica a parte de pincel. Então, nós diminuímos as cores e o espaço. Mais ou menos isso.

(fomos ver o pincel de friso)

A: Isso (frisos) nós chamamos de reguinho, "vamos lá pintar o reguinho!" (risos)

P: (risos) Isso. Você viu lá, ele é redondinho, daí tem dois tamanhos de pincel, uma mais fino um mais grosso.

J: E esses pincéis vocês compram a onde?

P: Agora eu não sei.

A: Isso aí eu compro pela internet. Esses daqui não fabricam mais (pincel de filete), depois a gente vai ter que se adaptar.

P: Eu tenho bastante guardado sabe? Até porque eu estava adivinhando que ia acabar.

J: E esse daqui para que serve (molde de madeira)?

A: Sabe aquele outro desenho lá, que ele falou que faz só a mão?

J: Hmmm

A: O que ele faz, ele põe a tábua assim, e ele só faz esses três riscos aqui assim (mostra como que ele risca). É só um gabaritinho, para tentar ser um mais próximo possível do outro.

J: O apara-barro vocês pintam aqui também?

A: Depois eu te mostro as fotos, tem uns com umas frases bonitas.

J: Você faz letra também?

P: Faço. Sou pintor mesmo (risos).

A: Tem um quadro dele aqui também. As vezes ele não tem nada o que fazer.

(me mostra o quadro)

J: Você já fez outros quadros também?

P: Já fiz sim. Esse aqui é com tinta óleo.

A: Tem umas fotos também do borrachão que ele fez.

(junto do quadro tinha uma parede riscada com alguns testes)

J: E isso aqui (alguns ornamentos na parede), o que é?

P: Isso aqui é aquela canetinha que você viu. As vezes a gente dá umas riscadas para testar, para ver algum desenho.

J: Ali tem teste de letras também?

A: Isso (risos)

(na parede também tinha um filete de forma)

J: E a forma vocês compraram a onde?

A: Isso aqui tem um pessoal que faz, é fácil de comprar. Mas o pessoal prefere no manual mesmo.

J: É que é diferente né?

P: Concorda

(tirei mais algumas fotos, depois fomos ao escritório e voltei a fábrica no dia seguinte de manhã).

3.9 PAULINHO – ENTREVISTA 2

Entrevista realizada em: 18/04/2019

Fábrica: Carrocerias Mazuco

J = Jonas P = Paulinho ? = assistente de pintura de Paulinho

(Chego na fábrica e encontro Paulinho preparando para pintar a parte de cima do Graneleiro)

J: Essa daí você vai fazer como?

P: Vou pintar de preto esse pedaço, igual tá lá (base da carroceria, já pintada). Então agora eu tenho que fazer os riscos para depois poder colocar a fita.

J: Entendi, para ter a mesma medida da outra tábua.

P: É. Só que esse aqui já tem a tábua maior. Se fizer igual o outro vai ficar muito pequenininho.

J: Ah entendi, daí você faz maior.

P: Isso, acho que eu vou pôr a fita aqui.

(Paulinho coloca uma régua de madeira e faz um risco com um lápis, depois coloca a fita crepe seguindo este risco. A fita vai de um lado a outro da tábua, por fim ele marca com o lápis as extremidades da fita e corta ela)

P: A gente marca aqui para cortar a fita e ficar do mesmo tamanho. Eu ainda vou ter que fazer a parte de cima. Riscar a parte de cima. Vou fazer 14. (Ele coloca a régua de madeira onde teria 14 cm de altura em relação a base da tábua. Marca com o lápis e depois vem com a fita)

P: Depois a gente tem que fazer a marca de cima.

(Ele usa a medida da régua para dar uma margem que vai separar a parte da tábua que vai ficar preto - e que vai ter o filete)

P: Estou mostrando aqui para você ver como vai ficar.

(Termina de passar a fita)

P: Agora tem uma caixinha, que eu faço o tamanho da tábua para proteger a pintura.

(Ele me mostra uma caixa de madeira que ele muda o tamanho conforme a medida da tábua e vai ajustar as medidas. Enquanto isso eu vou conversar com ? um dos assistentes de Paulinho, que estava pintando os frisos da carroceria)

J: Como é que vocês escolhem as cores da carroceria?

?: Quando a carroceria é branca, você pega um outro tom, um preto, um cinza, as vezes o cliente também quer uma cor diferente, então você faz.

(Ele começa a pintar os frisos)

J: Para fazer essa parte, qual a maior dificuldade? Você tem que ver a quantidade de tinta para não escorrer?

?: Às vezes escorre um pouco né? Daí a gente tem que ver a quantidade, porque se você coloca muita tinta você joga fora. O friso não é tão fundo, mas também não é tão raso. Quando você já está acostumado você já tem a noção mais ou menos de quanta tinta você põe no pincel. E não pode tremer muito viu (risos)

J: Tem que ter a mão firme?

?: É tem que ter a mão firme, tremeu, está vendo como fica na carroceria (mostra uma parte do friso onde a tinta saiu para carroceria, em seguida ele limpa a tinta excedente com o dedo). Tremeu, o risco acaba ficando feio.

(Termina de pintar um friso)

?: Tem o equilíbrio também. Se você fazer muito devagar você demora. Então você tem de terminar até...

J: Tem a velocidade da mão?

?: Isso. E cansa um pouco. Às vezes você precisa dar uma parada.

J: Entendi. Se a carroceria é muito grande...

?: Sim, doí o braço (risos). Tem que ter também a noção de onde começa aqui a fresta e onde termina. Para dar o acabamento e ficar certinho assim. Para ficar certinho, você entendeu? Porque se passar aí fica feio.

(pinta mais um pouco)

?: Tem um limite a fresta.

J: E as cores tem sempre a ver com as cores da tábua, né?

?: Isso sempre varia né? Geralmente é preto e cinza quando a carroceria é branca.

J: E os desenhos da tábua, você já tentou aprender?

?: Esse é o mais difícil né?

J: O mais difícil?

?: É, esse é o de Ibitinga. É o mais difícil, esse eu não tentei ainda não, mas o comum eu já tentei uma vez e o de estampo é aquele que tá na parede, que tem o modelo.

J: Aquele você faz?

?: Aquele eu faço.

(continua pintando)

?: Aquele é só montar a caixinha né? Tem que pegar as medidas

J: Sei, vocês usam aquela caixa de madeira?

?: Não, a de ferro. Você chegou a ver ontem?

J: Eu vi só a lâmina.

?: Então, tem a lâmina e a caixinha dela né? Agora essa caixa de madeira é uma que usa para fazer a tábua, porque cada carroceria tem um tamanho. Daí ela varia também. Tem vários modelos, tá vendo?

(aponta para o lugar na estante com várias caixas de madeira)

?: Então varia a cada vão.

(vejo ele continuar a fazer os frisos, volta o Paulinho com a caixa pronta, as fitas que eu tinha visto ele fazer foram refeitas, agora com uma medida mais precisa)

J: Aqui essa largura como você sabe qual é que é? (largura da fita que vai formar a borda do filete)

P: Aqui eu calculo mais ou menos 5,5cm. Tá vendo?

(coloca a régua e mostra que tem 5,3cm)

P: Só que isso aqui eu calculei mais no olho, tá vendo? (mede as outras e também tinham uns 5cm) Só que depois quando você for fazer essa parte (mostra em um filete pronto a curva da borda). Aqui eu consigo corrigir, se fiz maior ou menor.

J: Entendi, você faz a curva por cima aqui.

P: Isso. Porque se fosse medir certinho tudo ia demorar muito tempo. Então com a pratica a gente vai fazendo mais direto, mais certo.

(Ele coloca uma máscara, pega a caixa de madeira, coloca ela no vão e começa a pintar com o revolver. Pinta todo o vão)

P: Agora é só tirar a fita.

(Tira a fita)

J: E a fita você tem que tirar logo que acaba de pintar?

P: Isso, se não seca a tinta e fica mais difícil. Mas eu costumo pintar toda a carroceria para depois voltar e tirar. Aqui eu fiz só esse primeiro para você ver como é.

J: Entendi, obrigado.

P: Agora eu tenho que fazer essa parte (parede da graneleira). Inteira igual ali (parte da parede que ele me mostrou como que ele pintava).

J: Entendi. Deixa-me te perguntar, nesse tempo todo que você já trabalho, mudou os desenhos? Ou a carroceria você acha que mudou?

P: As carrocerias mudaram muito tudo. O tamanho...

J: Elas ficaram maiores?

P: Quando eu comecei, as maiores carrocerias que a gente fazia eram caminhão toco. As carrocerias de 1,80-3m. Depois veio o truck, foi para 7,60m... Agora as carrocerias novas, vamos supor, essa aqui tem 8,10m. A gente tá fazendo uma outra lá de 9,50m! De 7,60m para 9,50m olha como aumentou né?

J: E você acha que aumentou porque o motor do caminhão melhorou?

P: É... Então mudou, as carrocerias mudaram muito. Mudou o comprimento, a altura. Primeiro... Essa aqui é de graneleiro, então tem que vedar né? Mas em uma carroceria normal, a lateral é de 35cm.

J: E antes era menor essa altura?

P: Era maior.

J: Era maior?

P: Era. Era uma lateral só que tinha 55cm, 60cm...

J: Porque era maior?

P: Então, eu até hoje não entendo. Porque ele faz uma carga de batata, por exemplo, que fica até daquela altura lá (aponta para o alto) e vai tudo aquilo com essa lateralzinha aqui. E antes eles carregavam menos e a lateral era mais alta. Então eu não entendo porque que fazem desse jeito. Tem uns que é até menor. Tem de 30cm.

J: E essa altura da lateral muda o desenho?

P: Não. O normal aqui que a gente faz, pode ter 10cm, aqui nessa tá com 12cm... Então dá para fazer na lateral baixinha. Só que tem que fazer mais ou menos proporcional a tábua né? Então ali por exemplo eu aumentei o tamanho daqui né (outra tábua que ele tinha pintado e era mais alta)? Se fizesse muito estreitinho lá ia ficar feio né? Quando é graneleiro assim é mais complicado de fazer porque é muita tábua.

J: Sim, imagino.

P: Essa parte aqui, vai engatada ali. E aquela outra parte que eles estão pintando lá vai encima dessa! (risos)

J: Nossa... E daí você faz o filete nessas duas partes?

P: Não, naquela outra já não tem filete, é só o friso.

(Vamos até a outra parte)

J: Entendi...

P: Então, mudou muito né? Antes era menor o comprimento. O maial também, esse não é muito alto, mas tem uns que medem 2,20m

J: E como é que você faz para levantar e colocar a carroceria no caminhão?

P: Usa isso aqui (me mostra uma espécie de guincho vertical com um sistema de roldanas e uma manivela manual). Daí tem esses ganchos que a gente põe nas travessas (me mostra tábuas grossas e compridas com ganchos das pontas).

(Ele pega uma das tábuas e leva para me mostrar onde ela encaixa na carroceria)

P: Na hora que for erguer tem que ser em quatro também para ficar tudo por igual.

J: Tem que fazer muita força?

P: Não. Porque aquele rolante ele é grande né? E a outra é pequenininha. A única coisa que tem que fazer é erguer controlado né? Um não pode fazer mais rápido que o outro.

(devolve a tábua com gancho no lugar dela)

J: Deixa-me perguntar, o desenho de Ibitinga, quando você começou a fazer ele, como é que foi para você? Você viu outros desenhos parecidos e foi tentar fazer?

P: Isso foi um cliente que pediu para que fizesse desse tipo de filete. Mas eu nunca tinha feito, daí, aqui na cidade tinha uma caminhonete, de um amigo do Serginho, que tinha esse filete lá de Itápolis. Daí ele deixou aqui para mim.

J: Itápolis fica aonde mesmo?

P: Ah, não sei... (risos)

J: Vou pesquisar depois.

P: Então ele deixou a caminhonete aqui para mim e eu copiei. Porque é difícil né? Você vai fazer uma coisa sem... né? Então essa primeira vez não ficou muito boa não, mas mesmo assim os clientes gostaram.

J: Quando você copiou, você fez em algum lugar primeiro para testar?

P: Não, não. Já foi direto na carroceria. É a gente tem um pouco mais de experiência, então se você ver alguma coisa aí e pedir a gente faz. É que nem borrachão, você viu?

J: Sim ele me mostrou as fotos.

P: Então, se você trazer uma foto de um borrachão para mim eu consigo fazer. Só de ver no celular assim eu consigo fazer, é experiência né?

J: Logo de empresa você faz também?

P: Fazer assim eu não faço, é mais os filetes mesmo. Se você traz pronto eu consigo fazer igual. Mas eu fazer assim...

J: Não era exatamente isso, o cliente trás o logo e pede para você colocar na carroceria.

P: Ah, daí eu consigo fazer. Isso é experiência né? Muito tempo trabalhando. Já aposentei aqui.

J: E porque você continua trabalhando?

P: Uma porque eu acho que não é para gente ficar parado enquanto consegue trabalhar né? Se eu for ficar parado em casa também parece que é pior ainda né? Só eu e a mulher. Os filhos já são casados. E o serviço mesmo também não é muito pesado né? A maior parte é só filete. Então vamos continuar até que dar (risos)

J: E como é esse momento quando você tá pintando o filete?

P: Se fala assim, o que eu sinto, estresse assim?

J: Isso.

P: Não tem não, eu gosto. Você tá fazendo assim e eu quero saber como é que vai ficar depois de pronto. A gente vai pensando assim, mas só depois de pronto que dá para ver se ficou bom, ou onde podia ter melhorado. Na hora que está fazendo tem que ir pensando como que vai ficar, se essa cor vai aparecer muito, então a gente tem que fazer já ligado em como vai ser. Você fica concentrado, tanto que quando eu vou pintar assim não pode ter nada no chão senão você pode tropeçar (risos). Você tem que prestar atenção no que você tá fazendo.

J: E como é feita a escolha de cores?

P: Aqui é branco, porque a carroceria é branca, daí agente segue com preto para tábua e para ferragem e um cinza também.

J: E quando é, por exemplo um caminhão vermelho?

P: Então vamos supor, pode ser a mesma coisa, só que ali onde que é branco você pinta de vermelho. E a tábua pode ser preta também. Aí esse branco vai ficar vermelho, daí já muda tudo. Aonde que é o cinza lá eu coloco branco.

J: Daí tem o cinza escuro e o cinza claro, como você faria se fosse vermelho

P: O cinza seria o mesmo, e aqui no cinza mais claro eu usaria vermelho. Eu tirava um cinza e deixava vermelho.

J: E daí aqueles traços que vem aqui (entre a borboleta e a extremidade do filete)?

P: Aí eu posso fazer um amarelo, que com o vermelho fica bom. Um laranja, para não sair muito.

J: E se fosse azul você faria como essa corzinha daqui?

P: Seria a mesma coisa. Isso aqui seria azul (carroceria e faixa da borda), daí eu tiraria um cinza também, podia tirar o escuro e deixar o mais claro. Porque o azul ele é mais claro que o vermelho.

J: Legal. E esses daqui você faria como (entre a borboleta e a extremidade do filete)?

P: No azul? Daí podia fazer branco, branco aí ia dar certo. Agora branco aqui (carroceria branca) eu não posso por porque já tem muito branco. Então é difícil, estou querendo por um azul. Porque eu acho que é mais bonito, quando tem mais cor. Tem aqui preto e cinza, com azul seria preto e azul, com vermelho, preto e vermelho.

J: E os tons de tinta você que mistura? Vamos supor, tem um caminhão azul, como você faz para pegar o tom?

P: Aí já vem a tinta já certa. Cada caminhão tem sua cor. O branco costuma ser igual para todo caminhão. Essa tinta aqui não serve para pintar o caminhão.

J: Sim, ela é tinta de madeira né?

P: Isso, mas a cor é quase parecida. Agora quando é um azul, um vermelho, tem as tintas originais, da Mercedes... Assim... ela daí é tinta automotiva.

(vai me mostrar as tintas)

P: Olha aqui, "azul sintético Mercedes Benz).

J: Mas essa tinta automotiva você pode pintar na madeira?

P: É, pode pintar na madeira também. Então usa esse tipo de tinta aqui (branco) que é sintética, usa PU, que é essa tinta automotiva, o poliuretano. Só que quando você vai usar ela, tem que usar ela primeiro, depois colocar a sintética. E tem que usar esse catalizador para secar mais rápido. Mas também a resistência da tinta é outra.

J: Ela dura mais?

P: Muito mais tempo. Você pode mandar no lavador tudo, que não vai embaçar. Mas esse aqui custa 60 reais uma lata dessa (verniz sintético), uma lata dessas deve custar uns R$110,00 (PU). E ainda tem que comprar o catalizador. Se você pintar ela normalmente, ela vai secar, mais vai demorar muito tempo, e não vai ter aquela resistência. Agora se você botar a cada litro um desse aqui, ela seca em duas horas. Fica seco mesmo. Mas tem que usar ela só o tanto que você for usar, porque se sobrou, estraga. Ela seca demais.

J: A sim, porque ela vai secar toda na lata.

P: Ela seca toda na lata. Então tem gente que gosta de pintar com esse aqui (PU), fica mais bonito, fica brilhante. Mais bem mais brilhante do que tinta normal.

J: Esse preto aqui é normal (preto de uma carroceria já pintava, que já estava brilhante).

P: É normal, agora se você pintar de um preto de PU, daí fica... Nossa! O brilho dele é outra coisa, parece que é envernizado.

J: Nossa, eu já acho esse brilhante.

P: É mais o outro é bem mais. E tem gente que gosta também, pega uma carroceria preta, manda pintar ela toda de PU, nós já fizemos assim, e manda cromar essa parte aqui (ferragem).

J: A sim, eles estavam falando (os assistentes), que saiu, acho que semana passada, uma cromada.

P: É, isso aí. Tudo cromadinho. Ficou bonito.

J: Eu conversei com um feirante também na minha pesquisa e ele tinha a carroceria cromada também, e ele me disse que preferia assim porque ele achava durava mais.

P: É demora mais para enferrujar.

J: Você sabe dirigir caminhão?

P: Sei. Mas viajar assim não. Aqui, como faz muito tempo que eu trabalho aqui, né? O Serginho era rapazinho quando começou conosco (risos). Então o pai dele e o outro sócio não dirigiam, daí chegava um caminhão assim para manobrar e eu que manobrava. Eu fiquei muito tempo assim. Depois o Serginho veio, completou 18 anos e já tirou carta e foi pegando. Daí eu fui deixando-o pegar experiência. Ele também gostava mais disso aí. De vez em quando eu ainda faço umas manobras, mas não é meu sonho isso aí, ser caminhoneiro. Viajar assim, não é comigo não, prefiro de carro (risos). Então deixei para ele, mais novo, gostava mais.

J: Aqui essa "brocas" você que pintou também essa letra (caixa de ferramentas com tipografia)?

P: Aqui eu pintei de qualquer jeito (risos).

J: Ah tá legal... Esse "b" tá bem legal.

P: (risos) é um dia estava aqui pintando e vi ela sem nada, daí fiz a letra para saber também o que tem nela.

(continuamos conversando, não foi gravado, ele me contou sobre um "quadro" que fez por cima de um borrão de tinta vermelho e ele transformou ele em um pôr do sol)

3.10 TONI

Entrevista realizada em: 03/05/2019

Fábrica: Carrocerias Pirâmide

Entrevista Pirâmide pintor: Toni

J = Jonas T = Toni

(fui ver o Toni trabalhar e gravei as conversas que tivemos ao longo do processo de pintar uma carroceria)

(ele me mostra a carretilha)

J: Isso aí você comprou aonde?

T: Não, isso aqui não... Antigamente, mas faz muito tempo, as lojas de tinta vendiam, mas depois parou. Porque é uma coisa que não gasta né? Demora muito para gastar. Quando precisa você manda fazer só uma nova rodinha. Então, é uma coisa que quem tem fica muitos anos com ela né? E daí as lojas pararam de vender, hoje em dia você não vê mais para vender. Aí se você precisar de uma dessas você tem que procurar um torneiro e mandar fazer. É um caninho, você tem uma rodinha aqui, e ela tem um respirador aqui e outro aqui.

J: Para sair o ar?

T: Isso, daí quando você vai passando ela vai girando e deixando a tinta na rodinha.

J: E quando que você começou a trabalhar com carroceria?

T: Ah... Muitos anos! Eu era mulecão de tudo! Gostava né? Achava bonito. Gostava e sempre fui meio... Eu tenho curiosidade de fazer e fui aprendendo sozinho mesmo.

J: Sozinho?

T: É. Eu faço pintura de quadro também, não sei se você viu os quadros ali?

J: Não, não vi. Tá lá no escritório?

T: É.

J: Vou olhar depois.

T: Também aprendi sozinho também, só de curioso.

J: E você começou trabalhando com carroceria já com pintura?

T: É, mas aí eu fazia a pintura na carroceria inteira e depois filetava. Agora não, agora só faço o filete.

J: E como foi essa coisa de aprender os filetes, você foi olhando outras pessoas?

T: É, eu fui olhando, daí arrumei uma dessas para min (carretilha). E em casa eu ficava treinando, fazendo, até aprender. Daí eu comecei fazendo nas carrocerias e estou até hoje.

J: E esses desenhos que você faz, de onde que eles são?

T: Então, cada fábrica faz um desenho em um estilo mais ou menos diferente um do outro, para não ficar tudo igual. Mas cada um faz de cabeça! Faz de cabeça. O que achar o mais interessante, pode fazer, não tem problema.

J: Você faz quantos estilos diferentes?

T: Faz, tem um outro estilo que é... Deixa-me ver se tem algum (vai procurar alguma carroceria pronta na fábrica). Aqui não tem. Mas tem um outro que tem o desenho mais larguinho assim, aí é recortado em uma chapinha, o desenho, você encosta ali na tábua assim, e pinta com o revólver.

J: Ah, sim! Eu fui lá no escritório e vi umas fotos.

T: Isso! Tem as fotos lá, daí faz aquele lá. Tem vários tipos daquele lá. E esse (com carretilha) também você pode fazer vários tipos, como você quiser. Às vezes a pessoa chega fala "Não..., mas eu queria, eu acho bonito um... assim" ele traz a foto para mim e eu faço mais ou menos igual. Mas cada um tem mais ou menos um padrão né? Para ficar tudo do mesmo jeito. Então eu faço todos mais ou menos nesse padrão. Para eles aqui (Carrocerias Pirâmide).

J: E a quanto tempo que você pinta?

T: Olha eu comecei a fazer eu tinha uns 14 para 15 anos.

J: E hoje você tem?

T: 61. (risos) Faz uns dias já! (risos)

J: Faz uns dias (risos)

T: Mas já estou parando.

J: Ah é?

T: Com essa história que nós temos, eu estou correndo lá a papelada para aposentadoria. Então eu venho aqui, faço o que eu tenho que fazer, acabou e eu vou embora. Não fico mais.

J: Você já trabalhou em outras fábricas?

T: Eu comecei trabalhando em Santa Fé do Sul.

J: Onde fica Santa Fé do Sul?

T: É a última cidade já chegando na divisa do Mato Grosso. Passa São José de Rio Preto e segue. Depois eu mudei para Fernandópolis (SP) e de Fernandópolis eu fui para Campinas e de Campinas eu vim para cá. Aqui eu estou já faz 35 anos já.

J: Você lembra o nome das fábricas que você trabalhou?

T: Olha em Fernandópolis se chamava Carsisto (ainda tem, mas parece que só faz de metal). Tem até hoje. Agora as outras lá eu não lembro.

J: E você é de Santa Fé do Sul?

T: Eu sou de Fernandópolis.

J: Aqui você começou em que ano, você lembra?

T: Ah... Aqui faz tempo. Aqui eu comecei eu não trabalhava direto para eles, mas todo o serviço deles eu fazia. Eu fazia menos, a fábrica era pequenininha né? Lá no centro de Cravinhos. Aí eu comecei fazendo para eles. Daí quando mudou para cá, aí eu vim trabalhar com eles e ficava direto. Naquela época era correria, ficava aqui até 10:30, 11h da noite.

J: Nossa... Nessa época você pintava e fazia o filete?

T: Não, só filetava. Daí filetava três carrocerias por dia. E eram pequenas, as vezes até quatro carrocerias por dia. Era uma correria. Tinha gente do Brasil inteiro vindo buscar carroceria. Infelizmente foi acabando né? A madeira... fazer o que né!? Vamos tocando até não der mais.

J: E você prefere fazer o filete com a caneta ou com a forma?

T: Para mim é a mesma coisa.

J: Quem decide isso é mais o cliente?

T: É, é. Aí as vezes tem um que gosta mais daquele, daí pede aquele, daí tem outros que gostam mais desse porque fica um pouco mais discreto. É fininho né? O outro não, ele é mais chamativo. Porque quem gostava muito disso aí eram os caminhoneiros mesmo. Não tinha muita firma que pedia essas coisas. Mais era caminhoneiro. Mas como foi ficando ruim o frete do caminhoneiro, eles foram parando né? Então hoje mais é firma. Olha lá (mostra outras carrocerias de metal sendo feitas na fábrica), pinta só na cor da firma e acabou né? Não faz filete. Agora caminhão assim, que é o cara que tem o caminhão só para trabalhar mesmo, é mais difícil né? Hoje em dia é tudo firma, a maioria nem fileta, só pinta na cor e acabou.

J: E você já ensinou alguém?

T: Não. Até tinha uns meninos aqui que ia aprender, mas eu nunca ensinei.

J: Você faz letra também?

T: Faço. Letra eu faço qualquer tipo, pintar foto da pessoa em um quadro, do jeito que quiser. Agora eu estou com uma encomenda de quadro, estou pintando muito quadro.

J: Ah, você faz quadro por encomenda? Para quem?

T: Eu estou pegando... Quando eu faço eu vendo tudo! Mas agora eu peguei uma encomenda de um fazendeiro. Eles têm aras né? Eles criam uns cavalos de raça, sabe? Daí ele fez uma encomenda de 30 quadros! Tirou as fotos e mandou para mim.

J: Qual tamanho os quadros?

T: Tem vários tamanhos. Tem menores, grandes, de todo tamanho.

J: E hoje você mora aqui em Cravinhos?

T: É. Faz 35 anos já.

(andamos da fábrica rumo a carroceria que ele iria filetar)

T: Ali eles fazem o acabamento, lixam, pintam, colocam a massa... Fica prontinho. Aí eles pintam não adianta nada! Eles pintam e eu vou lá e risco, rabisco tudo (risos). Tá nervoso? (ele pergunta para outro funcionário)

?: Mais ou menos.

T: Ah, fica nervoso não! Hoje é sexta feira. Aqui eu brinco com todo mundo (risos). A vida da gente já não é aquelas coisas, tem que ficar correndo que nem doido, trabalhando pra caramba de cara fechada eu não gosto (risos).

(cumprimenta o soldador que estava soldando a carroceria enquanto ele fileta)

?: Essa aí faz um monte de risco!

J: Sim, é o que eu vim ver.

?: Se não quer fazer o risco?

J: Não, não...

?: Não é fácil não.

J: Não...

?: Ei Toni! Toninho! Diz para o patrão que esse você vai cobrar mais caro! (Porque eu estava filmando)

T: (Risos) é...

(Toni vai com uma régua de madeira fazendo o risco do eixo horizontal)

T: Eu vou dando a volta na carroceria.

(Depois faz alguns riscos no canto de tábua larga e os riscos diagonais)

?: Você está fazendo do jeito que eu te ensinei? (risos) Fala para ele que você faz do jeito que eu te ensinei! (risos)

(Depois faz os riscos da borda superior e inferior da tábua)

(Depois acha no olho o meio do vão e faz os riscos do eixo horizontal)

(Depois faz as curvas do miolo, diferente de outros pintores ele a curva do miolo não atravessa o eixo horizontal, ela e feita com 4 riscos e não com 2)

T: Depois vai outra cor aqui (aponta para os lugares onde vai ter outra cor)

?: Ele vem aqui e risca tudo! (risos)

J: E essa outra cor como você escolher?

T: Então, eu ponho sempre a cor da carroceria.

J: Então, nesse caso você vai pegar um cinza então?

T: É isso, entendeu? Daí aqui (aponta para o sarrafo interno) fica cinza e branco e aqui fica preto e cinza (aponta para tábua larga).

J: Entendi, você vai fazer filete no sarrafo também?

T: Aqui não (ele entendeu por sarrafo o sarrafo de amarrar corda), aqui a gente faz quando é frisada a madeira, daí a gente pinta o friso. Mas como essa aí é lisa, daí a gente só passa um risquinho branco aqui e aqui em baixo também (na cheda). E daí tá pronta. É rapidinho.

J: É rápido né? Como é que você consegue fazer tudo igual?

T: (Risos) Não é bem igual né? Mas parece! Você olha assim e parece que é tudo igual, mas sempre alguma diferença dá (risos). A gente tá acostumado, você vê onde que tá o defeito, mas quem não tá olha assim e parece que tá tudo igual. Sempre tem alguma diferença.

(Para olhar como está a carroceria)

T: Porque é visual, você olha e parece que tá perfeito. Mas é feito na mão, não tem como você fazer uma coisa certinho, certinho. Não é igual a chapinha né? Com a chapinha sai tudo igual, mas aí também você tem... Você não mostra muito o seu trabalho né? Por exemplo, com a chapinha qualquer um pode chegar lá, pintou acabou né? O trabalho que teve foi porque eu mesmo que corto a chapinha. Dá só trabalho para fazer.

J: Ah, você que cortou a chapa daqui?

T: É. Então o trabalho é esse.

J: Como é que você cortou?

T: Eu cortei com aquela serrinha tico-tico.

J: Nossa!

T: É hoje, as maquinas cortam.

J: Hoje é a laser né?

T: É, hoje é. Se você quiser fazer hoje uma chapinha, você tem que fazer um desenho com a medida certinha, aí passa no computador e a máquina corta. Certinho o desenho.

J: Mas na época daquelas chapinhas...

T: Aquelas eu serrei. E tem duas cores, então primeiro você faz uma, depois faz a outra na outra cor. E as duas complementam para fazer um desenho. Mas na época não tinha, fazia tudo na mão! Era igual os ferreiros antigamente, ferreiro antigamente sofria pra caramba, era tudo na mão.

J: Como é que você fez? você desenhou primeiro no papel e depois passou para chapa?

T: Eu desenhei na chapa e depois eu recortei.

J: E como é que você criou o desenho da chapa?

T: Então, aí eu criei, eu bolei um diferente dos outros né? Para não ficar tudo igual. Então cada fábrica tem um modelo né? Às vezes você olha e você pensa que é igual um do outro, mas não é. Cada fábrica tem uma diferença um do outro.

J: E para criar esse desenho, você fez no papel antes?

T: É, fiz no papel. Com as medidas tudo certinho, daí passei para chapinha. Daí risquei na chapinha e recortei. Aí não fica perfeitinho o corte, tem que pegar uma lixinha e acertar.

J: E essa pirâmidezinha que é o loguinho, você que criou também?

T: Foi, foi. Quando eu cheguei não tinha, daí eu criei para ele.

J: Aquele escrito que tem na fachada...

T: Isso, fui eu que fiz também. Faz tempo isso, tá até meio apagado, depois tem que fazer de novo.

J: Daí para fazer essas letras grandes assim, você faz uma medida?

T: Isso, eu faço primeiro um desenho no papel, na escala. Aí, faz o desenho na escala de 10:1. Depois quando for fazer na placa. Tem essa firma aqui do lado que faz silo de concreto aí escreve o nome da firma. Aí eu faço para eles. Eu tenho o tamanho do silo, faço o desenho na escala, daí chega lá e já vai riscando. Cada um centímetro no papel é 10 cm lá. É a mesma escala que o pessoal usa, para fazer painel, é tudo assim. Agora hoje não, hoje é tudo no computador né? Então vai lá no computador, faz o desenho no computador com a medida também, depois o próprio computador já recorta o adesivo no tamanho que quer.

J: Mas você não trabalha com computador?

T: Não eu tenho também. Mas não gosto muito não. Quem gosta mais e que desenha com computador mesmo é o meu filho.

J: A é?

T: É, ele faz tudo no computador. Ele fez faculdade de Design e de Ciência da Computação. Então ele faz no computador.

J: E você dá dicas para o seu filho?

T: Não, não, não. Ele sempre gostou de fazer também. Só que no meu tempo a gente não tinha chance para fazer essas coisas, nem tinha computador na época né? Então, agora não, agora tem tudo na mão. Tem aquela mesa que faz os desenhos tudo certinho, aquilo já vai sair lá no computador. A gente fica aqui, o risco não fica certinho, lá no computador ele sai retinho né? Hoje é tudo mais fácil né? Eu não peguei essa época. Na minha época era tudo na mão mesmo.

(para cumprimentar um outro funcionário)

T: Eu gostaria de ter aprendido isso.

J: A é?

T: É, porque eu sempre gostei de desenhar. Mas não teve chance não. Na época ainda morava lá no Mato Grosso, lá você fazia o quarto ano primário era a última coisa que tinha.

J: Você fez só até o quarto ano primário?

T: É não tinha o que mais você estudar, né? Você recebia até um diploma de quarto ano (risos). Hoje não né? Hoje é tudo mais fácil.

(Toni faz os riscos de cinza)

(Um risco sai torto)

T: Tá molhado aqui.

J: A parte preta?

T: É. (Ele desiste de fazer um traço cinza na parte de baixo da carroceria)

(termina os outros traços da tábua larga e vai para o sarrafo interno, que também estava pintado de preto)

T: Tá tremendo um pouquinho, você tá vendo?

J: Sim.

T: A parte de cima dá para fazer, agora a de baixo que tem que apoiar o dedo não tá saindo direitinho. Tem que esperar um pouquinho, porque eles pintaram hoje de manhã. Parece que tá seco, mas não tá. Se você coloca o dedo fica uma marca, você tá vendo?

J: Sim.

T: Tá molhado ainda. O branco não fica, você pode ver, porque o branco foi pintado ontem (coloca o dedo na parte branca e não ficava a marca ao tira-lo). Tá vendo? (me convida a tocar na carroceria). Quando tá seco o dedo desliza, tá vendo? Agora quando tá úmido não. Se tiver bem sequinho o risco fica perfeito!

(enquanto esperamos a tinta secar vamos ver os quadros de Toni no escritório)

(no caminho)

J: E o seu filho trabalha em algum lugar, ele trabalha por conta?

T: É, ele trabalha em agência, né?

?: Vai trabalhar fica batendo papo aí (risos)

T: Você manda aqui por a caso? (risos) Então, ele faz trabalho em agência, desenho animado, ele faz bastante coisa diferente.

J: E ele trabalha aqui em Cravinhos?

T: Não, a maioria é tudo em Ribeirão né? Aqui em Cravinhos não tem firma né? Agência essas coisas não têm. Ele trabalha em uma firma grande, faz propaganda para Vivo, para supermercado, para uma rede de supermercado grande, essas coisas. Hoje é tudo no computador né?

J: E ele faz coisa na mão também? Pinta também que nem você?

T: Não, não. Ele faz tudo no computador. Ele faz o desenho na mão assim, para criar o desenho para fazer animação, aí ele faz nessa mesa que eu te falei né? Daí passa tudo para o computador.

T: Ali eles estão usando tinta PU (aponta para pessoas pintando uma carroceria metálica), é diferente.

J: Você tá usando esmalte sintético?

T: É, esmalte sintético. Aquela carroceria foi pintada com esmalte, se passar PU em cima não dá certo.

(continuamos andando)

T: Eu tenho umas plaquinhas aqui, mas tá tão velha, tão enferrujada, que não sei nem se dá... Faz tempo que tá lá abandonada, porque quase não faz mais né? Então ficou muito tempo lá. Ficou no armário ali... Acho que tem até moradia de rato lá (risos).

(mudamos de direção e vamos ver as plaquinhas)

T: Tá vendo? Vai essa aqui primeiro e essa aqui em segundo, daí fica o desenho completo. Mas assim não dá para usar elas, se for usar tem que lavar elas.

J: E essas daqui você fez na serra?

T: Tudo na serra tico-tico. Hoje faz na máquina né? Essa daqui é para o sarrafo, mas olha como tá!? Já tem ninho de rato aqui. Tenho até medo de mexer com esses ferros. Vou lavar a mão porque tenho até medo de mexer com isso aí.

(vai lavar a mão)

(chegamos no escritório e conversamos sobre algumas fotos que estavam no Hal de entrada, pergunto para ele sobre um filete no estilo Ibitinga)

J: E esse desenho daqui?

T: Esse aí é diferente, esse era um que a gente fazia com a chapinha aqui em volta e depois as folhinhas fazia tudo no pincel, esse foi um dos primeiros que a gente fez aqui.

J: E tinha esse contorno da folhinha?

T: É, folhinha por folhinha, tudo na mão, tudo no pincel.

J: E esse demorava mais para fazer?

T: Sim, demorava mais. Ainda mais nessas carrocerias graneleiras, tinha que fazer três partes.

J: Então começou fazendo esse (Ibitinga), daí depois você para chapa ou foi para esse daqui (carretilha).

T: Sim, esse daqui a gente já fazia também, repara que esse é um pouquinho diferente desse daqui (dois filetes estilo sul muito parecidos)

J: Ah, esse é outra chapa?

T: É, outra chapa.

J: E porque que você ia fazendo essas outras chapas?

T: Ah para mudar um pouco, para não ficar sempre na mesma coisa.

J: Esse desenho da caneta você sempre fez o mesmo?

T: Sempre foi assim. As vezes chegava só algum cliente e pedia para ser igual "de fulano" aí eu fazia igual, mas o nosso padrão mesmo sempre foi esse.

(Vamos ver os quadros)

J: E como é que você pensa nesses quadros?

T: Ah eu bolo mais ou menos, você se inspira em alguma coisa... Alguma outra coisa que você vê.

J: Aqui é outra pirâmide.

T: É outra pirâmide.

J: Na sua casa você tem muito quadro seu ou você faz mais por encomenda?

T: Não é mais por encomenda, as vezes eu pinto algum assim mais para...

(entramos em outra sala, e vemos outro quadro)

T: Agora eu vou te mostrar um mais trabalhado.

(vemos um quadro mais realista em outra sala)

T: Esse era um caminhão da firma. Eu tirei a foto e pintei.

J: Como você aprendeu a fazer esse?

T: Curioso né? Fui pegando, eu comprava muito aquelas revistas de desenho, e ficava olhando o jeito que o pessoal fazia e tal... Hoje não, você entra na internet você vê, a pessoa pintando, explicando, né?

(Observamos mais um tempo a pintura)

T: A foto e a pintura são a mesma coisa né? Porque a foto é luz e sombra e a pintura do quadro é a mesma coisa, é a luz e a sombra. Então você tem que ter cuidado na hora de fazer a luz e a sombra para não...

J: E você tem alguma preferência entre fazer quadro ou carroceria?

T: Não tenho, eu gostava muito de fazer carroceria quando era só carroceria, mas hoje em dia não, tem que fazer alguma outra coisa né? Porque carroceria mesmo é pouco que tem. Então você tem que fazer mais alguma coisa para... Quando sair a aposentadoria eu sossego um pouco também né? Já pintei bastante coisa (risos). Vamos terminar aqui?

(Voltamos para a carroceria)

T: Até as maquinas de marcenaria eram tudo diferente. Hoje é tudo diferente! A maioria, quase todas já é tudo computadorizado né? Já faz a medida no computador e a máquina corta do jeito que quer, né?

J: E porque que você acha que os caminhoneiros ainda gostam desse tipo de desenho?

T: Ah os caminhoneiros gostavam muito de enfeitar, cada um do seu jeito né? Mas hoje em dia, coitados, os caminhoneiros acabaram, porque não ganha mais nada né? Os fretes... Você pega um frete daqui para São Paulo, se estourar um pneu do caminhão, já foi o lucro dele. A firma aguenta, porque a firma pega muita coisa. Então a firma ainda sustenta, mas o caminhoneiro mesmo que tem um caminhão para trabalhar ele não se sustenta mais. Não tem mais como!

(chegamos na carroceria e ele termina a pintura com os riscos brancos)

T: Eu prefiro fazer quando tá bem sequinho, ainda tá um pouco molhado... Daí treme um pouco dedo. Mas é isso aí, não tem segredo nenhum, né? Tem que ter paciência só. Para pintar o quadro é a mesma coisa tem que ter paciência. E de onde que é essa pesquisa?

J: É da USP.

T: Da USP! Dá trabalho fazer essa coisa de pesquisa, meu filho também fez. Tinha que dar palestra também. Sabe? Como funciona, trabalhando. Ele tá até hoje ele é professor também! Da faculdade.

J: De onde que ele é professor?

T: Ele é, acho que ele é da... Eu não sei se é da Unip... Só sei que ele estudou lá na Unip, aí eles convidaram ele. Mas ele não é todo dia não. Acho que é só na segunda-feira.

J: Ele dá aula e trabalha em agência?

T: Isso, aí ele saí da agência e a noite ele vai dar aula.

J: Que legal.

T: É.

J: Mas é, então, eu estou fazendo uma pesquisa de mestrado e estou visitando várias fábricas de carroceria do Estado de São Paulo. Daí estou visitando, conversando com os pintores... Vendo como é que eles trabalham, como é que eles aprenderam...

T: Sei...

J: E vendo esses desenhos diferentes que cada fábrica tem também.

T: É, cada um... Tinha muita fábrica né? Mas muitas fecharam né? Porque quando começou a exigir a documentação para fazer carroceria, mudou muita coisa. Que nem aquelas plaquinhas que tem (plaquinhas com o nome da fábrica). Antes não tinha. Hoje não, hoje se não sair a carroceria com a plaquinha da firma, o caminhão não pode andar. O Inmetro não libera. Então mudou muito. E muitas fabricas fecharam por isso. Então, sobraram poucas. Em Cravinhos tinham duas e uma fechou. Agora aqui a outra mais perto, se eu não me engano é em Porto Ferreira. Tinha uma em Jardinópolis também, não sei se fechou. Então, hoje tem poucas mesmo. Aquela de Ibitinga, era muito famosa, era famosa no Brasil inteiro a carroceria dele. Fechou também (na verdade não fechou, mas ele não sabia disso). Quando mudou ele falou "Não, eu já trabalhei a minha vida inteira, já estou velho, agora vou mudar tudo, começar de novo..." Muitas fábricas fecharam por isso. Ainda tem muitas lá pelo Nordeste, Rio Grande do Sul, tem bastante. Mas a maioria eles fazem tudo aquele desenho na chapinha. Lá tem muitas, mas para cá assim... Aqui eu trabalhei eu sei que tem. Votuporanga tem uma fábrica muito grande que é a Facchini. Mas a Facchini eu também acho que não faz...

J: É só metal.

T: Não faz mais o desenho... E a Carsisto lá em Fernandópolis, ainda eu sei que faz, ainda existe a fábrica lá. A outra qual é... A de Ribeirão você já foi?

J: Qual que é a de Ribeirão?

T: Mambrini.

J: Não, não...

T: Na pista aqui ó!

J: Eu fui em uma em Franca e uma em Brodowski...

T: Ah Brodowski...

J: Mas essa de Ribeirão eu vou dar uma olhada depois.

T: Ela é na pista aqui... Você passa os guardas ali. Para frente você tem uma revendedora de caminhão bem grande, é do lado.

J: E eles fazem na madeira também?

T: Fazem muito na madeira também. É pertinho. O forte dele mesmo, a matriz deles tá em... Em Minas (na verdade é no Rio de Janeiro). Mas eles têm uma filial ali. Mas sobraram poucas, não tem muito mais não. Tá acabando. Tinha um programa de caminhoneiro, que passa lá na Record, eles estavam fazendo essa pesquisa aí também.

(andamos um pouco pela fábrica)

T: Aquela ali é diferente também, você tá vendo?

J: Sim, ela é de onde?

T: Deve ser de outra fábrica, vamos ver.

(Vamos até traseira da carroceria para ver a placa que informa onde ela foi fabricada)

T: Então cada um faz de um jeito.

J: Mas todos são um pouco parecidos, mesmo assim né?

T: É, mas não muda muito né? Olha aqui, esse o risco é bem mais largo (risco feito com carretilha).

J: Esse é com uma rodinha mais larga, é isso?

T: Mais larga, é isso. Tá aqui olha: Minas Gerais,

J: Porque você acha que todos são um pouco parecidos?

T: A eu acho que não tem muito o que você ficar inventando. Porque esse desenho ele se chama arabesco. Então, tanto faz você usar ele aqui, usar ele para fazer um quadro, fazer uns enfeites em volta, alguma coisa, ele se chama arabesco esse desenho. Então faz, aqueles modelos, hoje não faz mais, mas os pedreiros antigamente, fazia aquelas fachadas de casa bem... É a mesma coisa, é o mesmo desenho, só que mais trabalhado né? Eles faziam tipo a folhinha, igual era o outro né? Então tudo é mais ou menos uma linha né? Só que cada um dá uma mudadinha para não ficar igual, mas é tudo... No final é tudo a mesma coisa (risos).

J: Interessante. E o que você acha desse desenho?

T: Então, não é... Ele faz para não ficar igual aos outros né? Daí o freguês chega e fala "o mais eu gosto de um desenho assim, assim..." Daí ele faz. Tira a foto lá e a gente faz para agradar o freguês.

J: Você acha esse mais bonito?

T: Não... no princípio é tudo... a finalidade é a mesma né?

J: E qual a finalidade?

T: Então a finalidade é mostrar o enfeite da carroceria, mas sem ser tudo igual né? Cada um tem seu estilo. Mas é uma coisa que tá acabando, daqui a pouco não vai ter mais nada. Pelo o que eu estou vendo aí.

J: É esse é um dos motivos que eu pensei em fazer essa pesquisa, porque eu pensei que daqui alguns anos não iria ter mais.

T: Ah, não tem. Não vai ter, porque quem faz também já não tá tendo muito serviço. Para quem vai começar agora o cara fala "eu não vou começar um serviço que daqui uns anos não vai ter mais.". Não tem interesse né? Então vai chegar uma hora que não vai ter mais. Isso é para outras coisas também. Como os móveis. Antigamente os carpinteiros faziam aqueles entalhes na madeira, hoje é tudo na máquina. Então, quem faz ainda, que nem lá no Nordeste que o pessoal faz aqueles jarros de barro, aquelas panelas de barro, tudo na mão! Mas hoje já... Já é uma coisa que se você saiu de lá já não vai ver em outro lugar. Então, amanhã ou depois que aquelas pessoas ficarem mais velhas e pararem, não vai ter quem faça mais. Os ferreiros antigamente, o pessoal que mexia com coro, fazia sela, essas coisas. Mesma coisa. Era feito praticamente na mão, por aqueles sapateiros, hoje em dia não existe mais sapateiro. É muito raro você saber onde tem um. Mas tinha muito sapateiro antigamente (considerar que estávamos próximos de Franca, cidade tradicional de fabricação de sapatos). Hoje praticamente não tem, é um ou outro que você acha em alguma cidade, mas é muito difícil. Tem de dar o lugar para o novo né? Porque não tem como você ficar, fica para trás, não tem jeito mesmo (riso seco). E é assim, essa é a vida né? E vocês estão começando agora vocês estão vendo uma coisa. A gente já viu outra para trás. E os que estão vindo agora, o que vocês estão aprendendo agora para eles vai ser... né? E é assim, é que a tecnologia evoluiu muito rápido né? Então muitas das pessoas que faziam essas coisas, que o pessoal achava "nossa, era uma coisa que..." Hoje não, hoje é uma coisa que é simples né? A pessoa chega lá na máquina, programa lá. Esse negócio de Internet, antigamente não tinha. Nem televisão quase não tinha. Eu morei uma época lá no Mato Grosso, na época da Copa de 70. Na cidade inteira tinha só uma televisão! Branca e preta ainda. Aí era de um vereador, e tinha um barracão da prefeitura, grande lá. Eles limparam o barracão e colocaram a televisão lá para todo mundo assistir. Aquilo lá era uma festa, quando tinha jogo do Brasil. Aí o Brasil foi campeão e nossa! Quem viu? Eu era mulecão ainda mais vi, mas era uma coisa que você não imaginava nunca, né? Hoje não. Hoje é a coisa mais fácil que tem você procurar uma coisa assim lá na Internet, tudo você tem na mão hoje. E vai modificando tudo. E quem não acompanha, por exemplo a molecada mais nova agora, quem não acompanhar as coisas fica para trás né? E tudo é estudo. Hoje qualquer botequinho tem um computador, para o cara controlar estoque, né? Antigamente não tinha nada disso, o cara tinha uma cadernetinha, marcava... (risos) tudo é coisas que a gente vai aprendendo né? Eu espero que eu tenha contribuído para alguma coisa.

J: Aprendi bastante com você! Obrigado

3.11 TOMÁS

Obs.: Tomás é o pintor e proprietário da Carrocerias São José, a entrevista aqui transcrita engloba perguntas feitas para os pintores e para os proprietários de fábrica

Entrevista realizada em: 02/05/2019

Fábrica: Carrocerias São José

J = Jonas T = Tomás

J: Você poderia me contar como começou a empresa?

T: Nós começamos a trabalhar com carroceria, tinha um funcionário que entendia de carroceria, e aí ele concertou uma carroceria, concertou outra e foi indo. Porque antes era só carpintaria, marcenaria, né? E aí foi indo para o lado da carroceria, foi indo no dia-a-dia. No começo era só reforma, hoje fazemos reformas e fazemos novas. Hoje a gente não faz só a carroceria de madeira, faz de ferro também.

J: E a nova vocês fazem por encomenda?

T: Só por encomenda que a gente trabalha. Tudo é encomenda, a reforma, tudo, tudo, tudo. Nós não temos estoque, não fazemos nada. Porque cada uma é uma, as dimensões são variáveis. Cada modelo de caminhão leva um tamanho de carroceria, então não tem jeito de estocar nada. Aí a gente desenvolve a ferragem aqui, faz todo o processo aqui.

J: E a empresa começou em que ano?

T: 98.

J: 98 era carpintaria ou já fazia carroceria?

T: Não, já era marcenaria naquela época. Porque começou, no mesmo ano veio o carpinteiro aí que sabia mexer, e aí a gente foi gostando do serviço, e aí parou com a marcenaria e virou só fabrica de carroceria.

J: E dessa parte de pintura, vocês sempre tiveram um mesmo pintor?

T: Não, passaram vários já. E quem faz o acabamento na carroceria sou eu. Eu que faço esses desenhos, que a gente chama de filete. Nessa nossa área tem duas profissões em extinção, que é o ferreiro e o filetador de carroceria. E no meu caso aqui, é as duas que eu mais gosto de fazer. Eu faço para não ficar na mão de ninguém. A ferraria tem um nosso funcionário que toca. Mas eu desenvolvi toda a parte de produção de matriz para fazer. Agora é fácil, agora é só.

J: As matrizes que você criou?

T: Para desenvolver a ferragem da carroceria. Porque a ferragem da carroceria ela é modelada. Ela não é uma ferragem chata. Dobra, faz curva, faz rosca. E isso, não é que não existe para comprar, mas fica caro e fica fora, aqui em Franca não existe. Então nós temos a nossa própria produção aqui.

J: E como é que você aprendeu a fazer os desenhos dos filetes?

T: Eu tinha um pintor aqui, que vira e meche queria sair da firma. E foi me esnucando por causa de aumento de salário. Até que chegou um dia que eu fiquei tão aborrecido, mas tão aborrecido, que falei "não, hoje você vai sair." Aí dei a conta para ele, ele estava pedindo demissão. Daí ele falou "Mas quem vai filetar?" E eu falei para eu "Eu vou começar a filetar agora."

J: E isso foi em que ano, você lembra?

T: Ah, não lembro mais.

J: Mas faz tempo já?

T: Faz, hoje eu faço qualquer filete de carroceria.

J: E como é que foi esse começo?

T: Não... Eu não tenho (risos). Eu tenho uma certa habilidade em aprender a fazer as coisas, tanto é que eu aprendi a fazer gaiola de carroceria, não sabia nada. A gente vai vendo e vai aprendendo né?

J: Mas você demitiu ele...

T: Não. Ele que pediu demissão e saiu né?

J: Ah sim. Ele pediu demissão e saiu. Daí, sei lá. No dia seguinte...

T: Eu já estava fazendo.

J: Já estava fazendo?

T: Estava, porque eu via ele fazer, eu tenho habilidade para desenho, eu gosto de desenho. E a gente aprende, tudo se aprende.

J: Legal. Aqui você faz eles na base do pincel?

T: Tem pincel, e tem o roletezinho que faz o filete também.

J: A caneta né?

T: É, ela tem o princípio da caneta bic, só que ao invés de ser essa esfera aqui, ela tem tipo de uma modinha aqui. Você já deve ter visto.

J: Sim eu já vi.

T: Daí ela faz. Faz no pincel, une os dois, e faz do jeito que precisar. Se vier uma reforma com um filete que eu nunca vi na vida. E eu tiver que trocar só meia tábua da carroceria, eu troco e imito o outro. Não tem problema.

J: E pegando os clientes que pedem para fazer uma carroceria nova, como é a escolha dos desenhos?

T: Fica a critério dele, eu não interfiro na pintura. Porque eu já tive muitos problemas aqui com cor de pintura. As vezes o verde pode ser uma beleza para mim e pode ser uma porcaria para você. Então, tem cliente que eu fiz um filetinho branco na carroceria dele, e ele "Pelo amor de Deus, tira esse branco daí, tira esse branco daí!" Não perguntei porque, mas ele devia ter algum problema com o branco. Então eu não pressiono cor, porque isso aí é o seguinte, as vezes tem problema de religião envolvido no meio, tem misticismo. O cliente saindo satisfeito eu to tranquilo, do jeito que ele pediu eu que pinto.

J: E como é a conversa dessa escolha?

T: É do jeito que eu to falando com você! Eu mostro meus desenhos para ele e deixo ele escolher. As vezes vem com a esposa aqui, pede umas pinturas esdruxulas, que eu acho horrível, mas eu não dou palpite. Porque o cara que tem gostar, e eu não pergunto porque também. Não cabe ver porque ele não gosta do amarelo ou do vermelho.

J: E como é que você mostra o seu trabalho?

T: Por fotografia, com celular, no computador.

J: Vamos supor, se você fosse fazer uma carroceria que o cliente falasse para fazer do jeito que você quisesse?

T: Acontece isso também. Daí eu procuro saber se é uma firma ou se é um. Procuro saber não, eu tenho que saber, né? Normalmente o motorista autônomo, ele gosta de mais fantasia, o dono de firma que é o meu caso aqui, que a gente presta mais serviço para indústria, para empresas, fábricas ou fazendas, eles preferem um desenho simples e menos florido, eles gostam de uma coisa mais discreta. Bonita, mais discreta. Então a gente mais ou menos sabe como lidar com o cliente. A aí dentro do que ele me deixou decidir, eu já conheço mais ou menos os hábitos dele né? E a gente já dirige

para esse lado do desenho.

J: E porque você acha que o caminhoneiro gosta do desenho mais fantasiosa?

T: Ele gosta de mais acessório no caminhão, ele é brega, ele (risos). O caminhoneiros, nós estamos falando de 100 pessoas, eu acho que 98, 99 é assim. Por experiência já. Brega no bom sentido, não é brega de...

J: Sim... Sim...

T: Sabe? Todos nós acabamos sendo né? Mas então ele gosta de mais fantasia, de mais acessório no caminhão, e tem muito dono de fábrica que deixa a critério do motorista fantasiar bem o caminhão. Por bastante acessório. Tanto é que acessório de caminhão vende muito mais do que de carro. Tranquilamente. É difícil você pegar um caminhão que não tenha um acessório. Carro não, carro são poucos os que tem. Acessório que você compra zero e manda comprar além do que vem de fábrica.

J: E nesse processo de fazer a pintura, quais que são as etapas que você acha que são mais complicadas, como funcionam essas etapas do seu trabalho alias?

T: A pintura tem critérios. Quando você pega uma carroceria nova pra fazer é relativamente fácil. Quando você pega uma carroceria usada para pintar de novo, você tem que trabalhar em cima da pintura velha para fazer a remoção dela para aplicar a nova. Aí fica mais difícil, mais trabalhoso, mas faz.

J: Como é feita essa remoção?

T: A gente remove com um maçariquinho, que você vai queimando a pintura velha, daí ela vai criando bolha e com a espátula você vai raspando, depois você faz uma lixa manual e fica perfeito para voltar a tinta em cima.

J: Depois dessa lixa você passa mais um primer?

T: Sim, daí você da o fundo, maceia, lixa a massa, mais fundo, aí é que você vai pintar. Então são varias demão entre o fundo, massa, fundo, vai um monte de etapa aí.

J: E dos desenhos, dos filetes, mais ou menos quantos diferentes você faz?

T: Eu nunca parei para pensar nisso, mas tem bastante filete. E se você for ver bem, não são muitos desenhos diferentes não. Você junta eles e vai. E aí sai.

J: Como assim você junta ele?

T: Você coloca um com o outro, por exemplo, esse filete aqui, ele tem mais florzinha em cima tudo (me mostra uma foto no celular), ele é o mesmo filete que esse daqui olha (me mostra outra foto onde o miolo do filete é parecido mas a borda é diferente)

J: Ele não tem essa borda né?

T: Então esse não tem, mas o básico é igual.

J: Esse é feito com a caneta né? Como você faz para ficar um igual ao outro?

T: No meu caso aqui eu uso uma régua. Eu prefiro fazer a marcação, eu uso uma reguinha. E saem todos eles iguaizinhos.

J: Dai você sabe, por exemplo qual distância e essa? (perguntei em relação a posição do eixo central)

T: Eu deixo tudo marcado, porque quando você olha ela fica tudo retinho.

J: E daí essas curvas como você faz?

T: Essa aí é no pincel, você puxa com um pincel com a cerda bem maciazinha, comprida, e você faz. Aí não tem jeito de ensinar. Se o cara tiver dom ele vê a gente fazendo e ele aprende, se não tiver...

J: Você usa mais de um tipo de pincel?

T: Uso mais de um tipo. E da para desenvolver mais coisa ainda. (me mostra outras fotos) Se você ver todas elas, você vai combinando as cores. Isso é importante para gente, combinar as cores com a pintura da carroceria e da cabine né?

J: Como é que você faz?

T: Você tem que ir fazendo tipo de um degrade, porque se você pinta uma caminhão, por exemplo de branco, e vai fazer um filetinho de vermelho, azul, verde, fica horrível. Você tem que ir mais ou menos, de um branco, puxa o preto, puxa o cinza. Se você tem um caminhão amarelo, puxa o laranja, puxa o vermelho. Essa combinação, as vezes o cliente não sabe, dai eu nem pergunto para ele. Aí vai ficando ao meu critério para fazer.

(me mostra algumas fotos no celular)

J: Então esse daqui você puxa o amarelo porque tem um fundo vermelho.

T: É, para ir combinando. Porque se não vira bagunça.

J: E essas coisas dos desenhos, que você falou que pega uma parte e vai mudando, mexendo umas coisinhas. Como é que é isso? Você decide na hora?

T: Não. Eu já tenho antes na cabeça, quando você vai começar a fazer você já sabe.

J: Quando você vai começar a fazer a parte de madeira da carroceria.

T: É, a pintura né?

(me mostra mais fotos)

T: Olha aí, está vendo? Como que combina? Por exemplo, você tem um caminhão cinza, dai pinta a carroceria de cinza, e eu combinei aqui, olha preto, e fiz em cima do preto, laranja, vermelho. Porque o laranja e o vermelho combinam, aí poderia ser azul também, porque dai você vai combinando.

J: E dai nesse caso, essas cores de dentro do filete, são escolhas suas?

T: Normalmente são. Esse caminhão tem alguns detalhezinhos, aqui (na cabine) em azul. Daí o cliente me pediu para pintar a tábua dele de azul, entendeu? Então a gente vai puxando, se pintou o sarrafo de vermelho, tem um desenho de vermelho, tem a faixinha refletora vermelha.

(continua mostrando fotos)

T: Essa outra carroceria aqui, está bem chamativa, mas isso é gosto do cliente.

J: Tem cliente que pede para ser mais chamativa?

T: Tem.

(mostra outra foto)

T: Tá vendo como combina as cores, a cabine com a faixa.

J: E esse aqui é diferente desse aqui?

T: É diferente.

J: E o pintor anterior, ele fazia uns desenhos meio parecidos com esses?

T: Não, não tinha nada haver. Ele não fileta 1% do que eu fileto hoje. Ele só sabia fazer um modelinho que era uma peninha comprida. Um desenho até mais feinho, que eu só faço ele quando é para imitar uma reforma.

J: Como que você começou a fazer esse tipo de desenho?

T: Eu sou engenheiro agrimensor. Eu sei desenhar bem, fazer planta, escrever, eu tenho habilidade.

J: Sim, é que não é só habilidade, também tem a coisa de pensar como é o desenho.

T: Então dai é só você começar a prestar atenção. Começar a prestar atenção. Por exemplo, fui começar a mexer no botão do mouse ali. Eu tinha uma dificuldade incrível com isso, dai fui observar o cara mexendo, eu vi uma vez um cara fazendo e virou tranquilo (risos). Ele nem sabe que ele me ensinou.

(mostra outra foto)

T: Tá vendo como que combina? Porque eu puxei para o vermelho? Por causa da faixinha refletiva. Porque tem vermelho na faixinha!

J: Hmmm, intendi, interessante.

T: Daí o cliente vem, ele se satisfaz com a pintura, porque está tudo combinando. Olha aí um caminhãozinho boiadeiro que o cliente quis bem enfeitadinho. Mas nesse tem um filete simples.

J: Quanto tempo demora para fazer?

T: Uma carroceria dessa, com esse tanto de filete, meio dia, mais ou menos.

J: E uma sem ser boiadeira, carga seca?

T: Uma hora, uma hora e meia faz.

J: Isso quando ela já tá com toda base dela já pintada né?

T: Sim, isso é só o acabamento.

J: E vocês usam que tinta aqui?

T: Esmalte sintético.

J: E essas cores você compra elas prontas ou você mistura?

T: Não. A gente mistura.

J: A madeira, também, ela chega em tábua, ou ela chega bruta?

T: Ela chega bruta, a gente aparelha e faz a carroceria.

J: E você olha para outras carrocerias também?

T: Olho, quando a gente tá andando na rua, e você vê alguma coisa diferente, você repara e nem presta atenção. Mas chama atenção. Porque é o nosso negócio né?

J: E você já ensinou alguém a filetar?'

T: Não. Não teve nenhum funcionário ainda que tivesse, eu já tentei, que tivesse habilidade para continuar.

J: E o que você pensa para o futuro da empresa?

T: Eu não sei. Por enquanto eu não sei. Tem o meu filho que trabalha aqui comigo. Mas ele provavelmente não deve continuar. Vamos ver até quando que ele vai.

J: E para você o que é uma carroceria de madeira bem feita?

T: Você usa uma madeira boa, tem um bom acabamento, e tem as dimensões que o cliente exigiu. Por exemplo o cara carrega caixa, vai caber a caixa certinha lá dentro. Então não é beleza a carroceria, carroceria é utilitária. Então não adianta eu deixar uma carroceria bonita se ele não vai carregar o que ele precisa ali dentro. Então é utilitário, diferente de carro.

J: Essas medidas da carroceria o cliente que te passa?

T: Não. Eu oriento ele, para o que ele carrega, para a gente chegar na definição final. Também existe uma legislação a respeito, e dentro dessa legislação a gente fabrica a carroceria, se não o cliente pode pagar multa. A largura dela, o que seria mais feito são dois metros e 20. Mas com 2 metros e 23 o cara carrega certinho as caixa ali, sem problema nenhum. Tá dentro do padrão porque o máximo permitido por lei é 2,60m. Então você resolveu o problema do cliente. Agora se ele for em uma firma grande que só faz o padrão, dai o cara não consegue fazer uma carroceria dessas.

J: E como funciona essa questão de preço da carroceria? Tem diferença se vai ter filete, se não vai ter filete? Tem diferença em função do tamanho?

T: Por tamanho, eu passo o custo da carroceria pelo tamanho, e a partir dali se projeto um custo. Mas também tem que ver o que ele vai querer. Tem varias legislações novas que fala que o cara tem que ter protetor lateral, tem ponto de amarração, para-choque, tudo isso a gente fabrica. A gente é cadastrado no Inmetro para fazer isso. Agora, as vezes ele quer uma carroceria com graneleiro, outro quer sem... Aí você faz a composição do que precisa na hora.

(saímos do escritório para ver ele filetar uma carroceria)

T: Tem uma história que eu não sei se é verdadeira ou não. Diz que as bicicletas de antigamente, eu lembro de bicicleta com filete, e as primeiras eram filetadas manualmente. E dali que veio esses desenhos. Não sei se isso é verdade ou não.

(Ele usa uma régua de metal para fazer os traços retos, com riscos que ajudam a saber o comprimento do traço.)

(A carroceria foi filetada com carretilha)

T: E assim a gente vai fazendo, aqui em cima eu vou fazer igual a esse de baixo.

J: Igual ao da tábua?

T: É (era uma carroceria graneleira). Só vou mudar a cor para ele aparecer (a tábua larga era vermelha com filete branco e em cima era cinza com filete preto). E se fosse no pincel era no pincel mesmo.

J: E a escolha se é no pincel ou na caneta, como é feita?

T: Isso fica a critério do cliente. Esse fica um filete mais discreto e fino, não fica arregalado.

J: Esse é o que geralmente você faz para empresas?

T: Para empresas. Ou também a gente faz só um degrazinho aqui. Faz três cores e coloca um filetezinho dividindo no meio (parece que ele chama de filete qualquer acabamento feito com pincel ou carretilha). Aqui a gente faz de propósito essa sombra aqui. Agora no degrade ele é reto. Daí para misturar as cores fica feio, por isso a gente faz um traço no meio. Por exemplo, se for fazer três tons de azul, dai põe um branquinho no meio, para dar o acabamento. E quando for na florzinha... Deixa eu pegar um pincel.

(vamos ver o pincel)

T: O pincel eu guardo ele com graxa para não grudar. Você veio de São Paulo para cá só para ver isso?

J: Eu fui em outras fábricas também.

T: Quais outras?

J: Eu fui na Pirâmide.

T: A Pirâmide é bem maior, bem mais organizada.

J: Eu não achei tão maior assim não (era muito maior). Falando nisso, quantas carrocerias vocês fazem por mês?

T:Tá ruim. Dá para entregar umas 8-10 carrocerias por mês. Mas não fabrica isso hoje. A gente está sobrevivendo muito mais da reforma.

J: Entendi.

T: Só que na Pirâmide eles não fazem mais assim né?

J: Eu vou amanhã ver. Porque lá eles tem um pintor terceirizado.

T: É.

J: Porque agora eles estão fabricando mais de metal.

T: É.

J: E daí quando tem de madeira, eles tem esse pintor que vai lá e faz o filete.

T: Quais mais fábricas que você foi?

J: Eu comecei por São Paulo, fui na carrocerias Garcia, dai tem a Carrocerias Real.

T: São Paulo não tem a mesma mão de obra que a gente tem aqui. Aqui a gente tem uma mão de obra melhor e um produto melhor, bem melhor.

J: Porque você acha isso?

T: Eu sou paulistano. Eu to falando porque eu vivi lá e eu conheço. Aqui a mão de obra é mais especializada. E isso para tudo. Mecânica de carro...

(me mostra como faz o filete com o pincel, faz alguns traços com tinta branca sobre uma parede e vai trocar de cor)

J: E a espessura da tinta que você usa no pincel é diferente da caneta?

T: É.

J: No pincel você deixa ela mais rala?

T: Mais rala.

J: E isso daqui para que que você usa (molde de madeira)?

T: Isso aí você usa para fazer um desenho.

J: E da onde que veio esse molde?

T: Isso aí fui eu que fiz. Isso aí é só uma orientação, que nem aquele risquinho que eu te mostrei.

J: Então você risca com a caneta só para marcar?

T: Isso.

(vai me mostrar algumas formas)

T: Isso aqui a gente faz no revolver. Você pode ver que tá cheio de pó.

J: Você não costuma usar muito?

T: Só se tem algum cliente que pede.

(Continua a me mostrar como ele faz o filete com pincel)

T: As letras também são tudo a mesma coisa.

(E começa a fazer algumas letras toscanas)

J: Porque você acha que é tudo a mesma coisa?

T: Esse desenho (da letra) é o mesmo daquele outro ali (filete), quando você sabe fazer você percebe que é tudo a mesma coisa.

J: Porque tem essa coisa do traço fino que engrossa e depois afina?

T: Isso tá acabando na carroceria, porque agora você tem que colocar aquelas faixas amarelas atrás, e daí o pessoal não escreve mais.

(Me mostra um borrachão que ele pintou)

J: Esse daí você fez para algum cliente ou fez para deixar aí?

T: Todo caminhão de Franca, antigamente, tinha escrito essa frase aí (Salve Maria). Quando você encontra caminhão com "Salve Maria" você podia ver que era aqui de Franca. Era uma tradição dos motoristas daqui. Aí eu fiz. E sou muito católico também. Daí escrevi essa e deixa aqui. Já fiz um monte de frase também.

J: As vezes você mistura também? Usa aquela forma com um pouco de pincel?

T: Sim, as vezes eu faço, usa o pincel, usa forma. Mescla né? De todos os serviços que eu to fazendo hoje aqui, não tem um que seja de motorista autônomo! Só para empresa.

J: Isso você acha que é uma mudança recente?

T: Um pouco. O motorista autônomo coitado, ele não é desonesto. Ele tá quebrado e não tem como pagar. O frete tá tão baixo, tão baixo que ele não tem como fazer outra carroceria.

3.12 RUFINO (PINTOR) E FÁBIO (PROPRIETÁRIO)

Obs.: Neste dia comecei falando com Fábio, depois conversei com ele junto com Rufino (pintor da fábrica) e por último voltei a falar só com Fábio. Não ouve muito um momento em que deixei de falar com uma pessoa e passei a conversar com a outra. Por isso ambas entrevistas estão juntas.

Entrevista realizada em: 03/05/2019

Fábrica: Carrocerias Mambrini

J = Jonas F = Fábio R = Rufino

J: E tem diferença das carrocerias que vocês fazem aqui para as carrocerias do Rio?

F: Alguns detalhes sim.

J: Tipo o que?

F: Mais regional nosso, a pintura nossa é um pouco mais lisa, sem tanto... Sabe aqueles desenhos que tem? A nossa pinturas tem menos desenhos. Os desenhos nossos, são bem... Como é que eu falo? Não é tão chamativo, mas se você for para o lado de Belo-Horizonte, para cima, vai ver que é bem desenhado as carrocerias.

J: Entendi.

F: Aqui não, você pode ver que muitos desenhos que estão aqui são só preto e branco. Agora você tem uma carroceria lá no fundo, que é um pouco desenhada.

J: É, eu vi lá na frente umas desenhadas também.

F: É, lá na frente tem umas também. Hoje a gente também está pintando com tinta PU, que é a tinta igual a de carro. Está evoluindo.

J: E, aqui na fábrica, do começo até o final, qual o processo para fabricar uma carroceria de madeira?

F: Olha, vamos pensar assim. Primeiro tem a parte de estoque de madeira (foi me apontando onde ficava cada parte, enquanto caminhávamos pela fábrica). Então você tem aqui o estoque de madeira, que eu já compro direto de Rondônia, da serraria, nas medidas pré-selecionadas. Eu não faço o corte dela aqui, ela já vem na medida que eu uso. Eu já compro assoalho, a tábua, a estrutura. A fábrica aqui já segue uma linha de montagem, a madeira sai aqui, segue a linha de máquina daqui para frente. Não sei se você viu em outras fábricas, aqui a gente tem desengrosso (desengrossadeira), desempenadeira, serra circular, serra... Até chegar no fundo que tem as lixadeiras, que é para dar o acabamento. Daqui, a gente junta nesse barracão do meio, que é onde faz a montagem. Do lá da firma, no canto, tem a parte que mexe com ferragem, lá faz ferragem, e manda aqui para o meio.

J: Vocês tem uma solda aqui?

F: Tem solda, tem prensa, tem uma forja no fundo, tem tudo aqui. Então junta aqui no meio, monta, depois da montagem vai para aquele barracão ali que é pintura. Então... Vamos sujar um pouco o tênis (me guiou para uma parte da fábrica com bastante serragem).

J: Sem problemas.

(andamos)

J: E a quanto tempo você está aqui trabalhando?

F: Eu estou desde 2.000, que eu estou com meu pai. A firma aqui tem desde 1975. Lá em Minas, tem lá desde 1915, que começou com meu vô...

J: Essa é a segunda fábrica?

F: A segunda está lá em Uberlândia, essa aqui foi a terceira. E é do mesmo grupo, dos mesmos sócios. Daí teve um irmão do vô que foi para Belo-Horizonte, aí foram pro Rio, já teve também em São Paulo, já teve em tudo.

J: Quantos funcionários tem aqui?

F: Aqui tem 11.

J: E quantas carrocerias vocês fazem por mês?

F: É que a gente não faz só carroceria, tem também reforma e manutenção, mas a gente faz umas 15 por mês. E hoje tá entrando muito isso aqui, a carroceria de ferro. Tá mudando né? A madeira tá ficando difícil, então a gente tá fazendo muito isso daqui.

J: A madeira está ficando mais cara, nesses últimos anos?

F: Tá, tá ficando quase igual ao ferro.

J: A de ferro continua sendo um pouco mais cara?

F: Um pouco mais cara.

J: E os clientes, você acha que mudou nos últimos anos?

F: Mudou muito, quando eu comecei tinha muito... O particular né? O próprio motorista que era o dono. Hoje esse aí já não tem mais, praticamente... Ficou meia dúzia, a maioria quebrou, não deu conta. Então hoje é empresa, o meu cliente é empresa, o cara que tem o caminhão para transportar a sua própria carga. Não é o autônomo, vamos dizer assim, o autônomo já acabou.

J: Seus clientes, são em geral, empresas aqui da região?

F: Isso, da região. Até uns 100km de distância, 100, 150, mais do que isso não costuma ter. O nosso pintor é esse aí (aponta para o pintor).

J: Posso ir lá falar com ele?

F: Eu vou lá chamar ele. Seu trabalho é mais sobre a pintura da carroceria?

J: É, a outra parte é importante também, para gente contextualizar e entender, mas o foco é na pintura mesmo.

F: O Rufino, esse cara aqui (aponta para mim), está fazendo um trabalho sobre pintura de carroceria, você é o cara, tá aqui faz 40 anos quase, ele quer saber...

R: O que?

F: Eu quero saber como você começou a trabalhar, como é você aprendeu?

R: Quando eu comecei aqui...

F: Você já trabalhava com isso antes, ou não?

R: Não, foi depois que eu vim para cá que eu comecei. O que eu aprendi eu aprendi aqui.

J: Você começou já na pintura?

R: Eu comecei na pintura.

J: E como é que era a pintura quando você começou? Era diferente de como é hoje?

R: Olha, era mais ou menos igual.

F: Tinha muito pincel antigamente né?

R: É, tinha umas parte que fazia com o pincel, entendeu, por exemplo o fundo na base, certo? E... Hoje não, hoje é só no revolver, uso muito pouco o pincel.

J: E os desenhos, como é que você faz ele?

R: Os desenhos é manual né? Eu tenho uma maquininha, com uma rodinha na ponta. Você enche ela de tinta, vai fazendo pressão e vai saindo a tinta na ponta.

J: E como é que você aprendeu a fazer esses desenhos?

R: Eu aprendi... Sozinho mesmo (risos). Tinha um pintor aqui que sabia, então eu via ele fazer, entendeu? Então olhando ele fazer eu fui aprendendo né?

J: Como é que foi? Você treinava antes em umas madeiras?

R: Não, fazia direto na carroceria mesmo. Tremendo e tudo (risos). E aí fui praticando, e depois que pratiquei bastante a tremedeira sumiu. Porque passou aquela emoção que a gente sente quando tem uma pessoa olhando.

F: Quando o cliente tá atrás de você?

R: Nossa-senhora! O duro é aquele que fala assim "nossa, mas ele fileta bem pra caramba, tá ficando bonito" (risos) daí pronto, saia torto (risos). E é isso aí.

J: A quanto tempo que você está aqui, faz 40 anos, é isso?

R: Uns faz 30 né? 34 anos se for contar. Eu já saí umas vezes né? Eu vim para cá em maio de 85. Tem 34 anos então.

J: E hoje, você faz quantos tipos de desenhos?

R: Aqui é só o padrão daqui.

F: Aqui nós temos um padrão nosso. Lembra que eu te falei que são diferentes das carrocerias do norte lá? As do norte são mais rabiscadas.

R: No norte e do Sul né?

F: Na Bahia tem uns bem... Bem mais colorido.

R: Mas nós aqui fazemos na maquininha, lá é usa mais o pincel, entendeu? É uma ferramenta que aqui nós não usamos.

J: E como é que surgiu esse padrão aqui, você sabe?

R: Não sei. Quando eu vi para cá já fazia esse tipo né?

F: Ele foi só continuando.

R: Fui só continuando.

J: Esse pintor daqui, o mais antigo, ele aposentou?

R: Não ele, é falecido já, era o Tião Corsa. Daí depois entrou o Luís Paviatto.

F: Ninguém sabe como surgiu não! Vai fazendo e...

J: E a escolha das cores, como é feita a escolha das cores da carroceria?

R: Aí funciona assim, o cliente que pede né? Ele pede, por exemplo, essa daqui que é branca, com a tábua cinza, e com...

J: Com o sombreado preto?

R: É, aí fica por conta do...

F: É, tem algumas cores, mais ou menos já definidas, assim. Quando o cliente não tem muita ideia, a gente já dá umas cores que a gente faz e fica bom. Mas tem uns que...

J: Quais são essas cores já definidas?

F: Primeiro assim, a gente acompanha a cor da cabine. Se a cabine é branca, a maior parte da carroceria é branca. Se é cinza. E a tábua, a gente dá uma atenção na tábua. Vamos supor, já fizemos ela azul, faz bastante. Esse cinza com sombra. Mas já saiu verde, já saiu vermelho... E hoje está usando muito aquela ali: preto com branco. A maior parte preta com a tábua branca.

J: E daí quando você faz o filete, como escolhe a cor do filete?

F: Aqui a gente usa muito o preto no branco, e o branco nessa parte aqui mais escura (sombreado). Eu uso aqui, só duas cores mesmo, não tem aquele... Só quando o cliente pede mesmo, que aí a gente põe um risquinho vermelho.

J: E na hora de fazer o filete, você usa alguma régua, alguma coisa assim?

R: É, eu uso a régua só para fazer o risco do meio. Os daqui (mostra as bordas do filete) eu uso a tábua para apoiar o dedo.

J: Entendi, e a parte curva, como é que você faz?

R: Aí vai na mão mesmo. Você tem o desenho já na mente.

J: E você faz algum outro tipo de pintura também? Além de carroceria?

R: Não só carroceria.

J: Letra você faz?

R: Não. Antes deu vir para cá eu pintava parede sabe? Pintor de casa. Daí me adaptei para a pintura de carroceria.

J: E aqui, o seu trabalho, você faz toda a parte de pintura, lixa, como é que é?

R: Preparo e pinto. Por exemplo, você dá o fundo, masseia, espera secar, lixa. Faço o processo inteiro.

J: Você tem algum assistente?

F: Olha o assistente dele ali (aponta)

R: Senhor Barriga (risos). Eu não uso papel, tem que ter um para ajudar, porque nós cortamos a latinha, a da ferragem aqui, entendeu?

J: Ah, vocês não usam fita.

R: Não, usamos fita.

J: O que que vocês usam?

R: Tem uma lata lá, vou pegar

F: A fita demora muito tempo. Nós desenvolvemos outra técnica mais rápida.

J: Vocês desenvolveram essa técnica aqui?

F: Não sei... Desde que eu comecei aqui com meu pai a gente já fazia isso. Não sei em outros lugares, se usam fita.

J: É, cada lugar tem um jeito um pouquinho diferente, isso é interessante de ver também.

F: A gente tem uma sequencia da pintura, que depois você vai recortando todas as cores. Para chegar no final e ficar desse jeito.

J: Vocês pintam tipo, primeiro a base, para depois pintar...

F: É, vamos ver. Primeiro você dá uma mão de branco inteira (carroceria branca), depois você pinta a tábua, aí fica tudo esfumaçado. Daí você vem protegendo a tábua e pintando o resto.

J: A ferragem é a última parte?

F: É, a ferragem é a última coisa. Essa técnica eu não sei quem que desenvolveu, como tinha uma fábrica antes em Minas, talvez o pintor tenha trazido de lá.

J: Quando abriu a fábrica o pintor veio de lá?

F: Veio de Minas.

(Rufino volta com a "lata" ferramenta similar a usada na Carrocerias Jardim para recortar a carroceria)

R: Isso aqui que eu uso para fazer essas partes aqui. Então, por exemplo, você vem com a tábua, daí você põe essa daqui e vai pintando essa parte.

(utiliza a "lata" para proteger o resto da carroceria do revólver)

J: Entendi....

R: Você terminou essa parte aqui, daí você pega ela e já faz aqui.

J: Daí esse processo precisa de duas pessoas?

R: Aqui é só uma, com uma mão você segura aqui e com a outra segura o revólver. E a ferragem é do mesmo jeito. O sarrafo de corda também é assim, um segura em baixo, um segura em cima.

F: E tem outra coisa, se você pintou a carroceria hoje, para você colocar a fita, teria que ser só amanhã. Daí se você for pintar outro pedacinho de outra cor, para por a fita, tem que esperar outro dia. Você perde uma semana se for fazer isso... Aqui não, com meio dia de serviço você pinta uma carroceria.

J: Vocês fazem frisado aqui também?

F: Não, eu não gosto. Daqueles risquinhos... Aqueles que fazem os buraquinhos e você enche de tinta?

J: Isso!

F: Não... Eu não gosto daquilo não. Isso é questão da linha minha. Porque também dá um trabalho, para você preparar

pintar é pior. Porque com aqueles frisos, para massear para pintar é mais difícil. Depois ficar enchendo aquilo ali de tinta.... É só mais trabalho, e hoje não agrega nada no valor. Eu já deixo liso, porque daí esse fica sendo o padrão, e todo mundo que pede já sabe. E pronto. Tem mais alguma coisa?

J: Eu queria saber se vocês tem fotos das carrocerias que vocês fazem aqui na fábrica.

(vamos ver as fotos)

(Fala sobre as dificuldades burocráticas de se trabalhar com madeira e do futuro da empresa fazendo carroceria de metal)

(As fotos são desde 2.000 e poucos, quando Fábio começou na empresa)

(Depois conversei com outros funcionários e eles comentaram que as cores das cabines mudaram nos últimos anos, tendo mais cabines brancas, e o processo de pintura ficou mais lento nos últimos anos, com primer, massa e lixa, antes demorava um dia para pintar a carroceria, hoje demora 2, primer e massa específica para PU, demora mais do que esmalte sintético, com PU demora 4 dias)

3.12 ADRIANO

Entrevista realizada em: 29/05/2019

Fábrica: Carrocerias Rampa

J = Jonas A = Adriano

A: Eu comecei numa funilaria. Com 14 anos. Trabalhei lá 8 anos. Tanto é que o patrão aí ele, como eu posso te falar... Ele empregou toda a minha família, meus irmãos, meu pai, todos trabalhavam para ele. E aí depois que eu saí meu irmão também saiu também e foi trabalhar na Carrocerias Parapuã. Daí eu fui trabalhar com ele, aprendi a pintar e trabalhei 8 anos com ele e depois eu vim trabalhar com o Tedi aqui (Carrocerias Rampa). Na fábrica de carrocerias. Foi assim que eu comecei.

J: Como você aprendeu essa parte dos filetes?

A: Então quando eu cheguei aqui eu só sabia pintar, mexer com o revólver. Aí tinha um rapazinho que trabalhava aqui que já estava no ramo e eu fui pegando com ele. Com um tempo eu fui aprendendo com ele.

J: Você lembra o nome dele?

A: Elton.

J: E ele não está mais aqui?

A: Não, não, ele faleceu. Ele saiu virou caminhoneiro e faleceu.

J: E esses desenhos daqui, quantos desenhos diferentes você faz?

A: Esse é padrão, ele é um só. É uma tela. É o padrão. Cada fábrica de carroceria tem o seu desenho.

J: Você pode me explicar melhor como você faz?

A: Então, aqui (me mostra em uma carroceria que estava do nosso lado) todos esses desenhos (centro do filete) são uma tela.

J: Cada cor é uma tela?

A: Cada cor é uma tela. Entendeu? Então eu faço uma, depois outra, e assim sucessivamente.

J: E daí você faz ela no revólver?

A: Não, esse aqui é uma celuloide que você passa. É uma massa.

J: Ahmm (muito surpreso). Por isso que ela fica assim certinha né?

A: Isso... exatamente. Ela é uma tela, como se fosse pintar em uma camiseta. É uma tela de camiseta. Estampada em cima.

J: Ah! Interessante.

A: Você entendeu, então cada cor é uma tela. Agora esses riscos aqui é uma maquininha (carretilha).

J: A tá, daí é aquela caneta de filetar?

A: Isso é uma canetinha. Exatamente.

J: E como é que você faz? Você usa alguma régua?

A: É, aqui vai umas garguinhas, umas madeirinhas que eu faço com ela né? Para ver a altura tal. Agora com revólver é mais aqui a parte da carroceria. Ele por dentro aqui (moldura preta do filete), é pincel. É mais a mão depois.

J: Como você faz para deixar aqui essa tábua da cor diferente?

A: Então é o seguinte, eu pinto a carroceria aqui a lateral de uma cor. Aí a tábua eu tenho um molde (usa caixa de madeira?) que eu encaixo aqui e pinto com o revólver também o branco. Depois disso eu passo o aqui para marcar, você não vê. E depois eu faço o desenho. Aí aqui esse preto eu faço no pincel.

J: E essa marcação como você faz ela?

A: Eu faço, como assim você fala?

J: Você falou que primeiro você marca aqui, como você marca?

A: Isso eu marco aqui com a canetinha, uma canetinha (carretilha), é como um molde.

J: Entendi, então essa parte aqui é com pincel, aqui com a caneta de filetar, e aqui são as telas?

A: Isso, são as telas. Exatamente.

Tedi: Mostra para ele lá.

A: Eu mostro, quer ver?
J: Vamos lá
(vamos ver as telas)
J: Essa tela é diferente, já fui em outras fábricas de carrocerias que eles iam com revólver em umas chapas de ferro.
A: Sim, sim, essa aqui é tela.
J: Desde que você ta aqui vocês fazem desse jeito?
A: Isso desde que eu to aqui. 15 anos já (começou a trabalhar na Carrocerias Rampa em 2004). Essa daqui (uma carroceria que estava já com o primer) tá quase pronta para pintar.
J: Você tem algum assistente na parte de pintura?
A: Tem um rapazinho lá que me ajuda.
J: Daí o que ele faz?
A: Ele só não faz o desenho, de resto ele faz tudo o que eu faço.
(pega as telas)
A: As telas são essas. Tá vendo? Cada desenho daquele lá é uma tela.
J: Que legal!
A: Aí você passa com essa espátula daqui ó (mostra a espátula).
J: Que nem na de camiseta mesmo.
A: É, igual a de camiseta. Você pega e passa.
(tiro uma foto)
J: Qual a parte que você acha mais difícil da pintura de carroceria?
A: Cara, para mim não tem. Não. Para mim...
(voltamos a ver as telas)
J: A altura dela é a altura da tábua?
A: É um pouco mais estreita que a tábua, daí eu uso uma garga.
J: Entendi.
A: Para regular a altura. E essas daqui são as tintas de maça.
J: Que tipo de tinta que é?
(leio o nome da tinta)
J: Você sabe de outra fábrica que faz assim desse jeito?
A: Tem a Carrocerias Parapuã, só que o desenho já é diferente.
J: Aqui é o desenho na caixa né?
A: É, eu fiz um desenho na caixa, estava meio atoa... (risos)
J: A quanto tempo você trabalha?
A: 15 anos aqui.
J: Você pinta mais alguma coisa?
A: Eu pinto de tudo. Carroceria, baú, carretinha de trator.
J: Legal, obrigado.
A: Só isso, só?
J: Não, não... Obrigado por mostrar aqui essas coisas.
A: A tá...
J: Eu queria saber como é que funciona a escolha das cores?
A: Ah assim. A gente tem meio que um padrão.
J: Qual que é o padrão?
A: Ah o padrão. Se o cara quer uma carroceria preta, com detalhe branco. E as cores eu vou vendo o que fica mais legal. As vezes o cara: "põe um vermelho", "põe um amarelo"... Aí eu vou bolando.
J: Mas o padrão é pintar a carroceria preta e a tábua branca?
A: Isso, o padrão é esse.
J: Daí esses desenhos daqui você coloca uma cor diferente?
A: Isso, daí eu coloco uma corzinha diferente.
J: E as cores dessa massa, você consegue misturar? E criar cores?
A: Então eu consigo fazer, laranja, porque a gente só tenho vermelho, amarelo e azul. Consigo fazer um azulzinho claro, aquela cor de calcinha, faço laranja, faço cinza. Essas cores mais padrãozinha né?
J: Você observa também as carrocerias das outras fábricas? Como são feitas?
A: Não. Já observei bastante no começo. Hoje em dia não.
J: Isso aqui você que fez essa letra também?
A: Foi no pincel.
J: Você costuma escrever na carroceria com o pincel?

A: Antigamente sim. Hoje em dia não escrevo mais não.

J: O que eles pediam para escrever antigamente?

A: A placa.

J: E hoje mais não por que?

A: Porque hoje não exige mais né? Como é que eu posso falar para você? Não sei se é o Detran, o que é que é. Mas eles exigem uma placa agora. Aí tem que pregar ela na carroceria.

J: E antes podia ser pintada?

A: Antes podia ser pintada.

J: Entendi. E para você o que você acha que é uma carroceria de madeira bem feita?

A: Como assim?

J: Como é que você sabe... é que você falou que você não olha mais a carroceria dos outros, mas quando você olhava, você diferenciava umas que era melhores, outras que eram piores?

A: Sim. Você quer saber como que eu diferenciava?

J: Isso.

A: Pelo acabamento. O que da o acabamento na madeira é o fundo. É aquele fundo de preparação que tá nessa daí. Então uma carroceria bem lixadinha. Você entendeu? Não tem muito borrado de tinta. As vezes o cara vai encher aqueles frizinhos de cor e borra. Então nós olhamos muito essas coisas né?

J: Tá aqui o pincel que você usa para o friso também?

A: Não, tá lá. Você quer dar uma olhada?

J: Sim.

A: Vamos lá.

J: E a tinta que vocês usam aqui para base da carroceria qual que é?

A: É esmalte sintético.

J: E o seu trabalho começa no fundo?

A: Isso, no fundo. Eles fazem a carroceria. E assim que ela tá pronta, a madeira crua, daí é a minha parte.

J: Quanto tempo você demora para pintar uma carroceria?

A: Três dias, pronta. Essa daqui eu comecei segunda feira. O pincel que eu uso é um desse, um desse. E a canetinha é essa.

J: Ela é torta assim?

A: Você coloca tinta aqui dentro, e ela tem esse roletinho (mostra o funcionamento). Esse é o que me auxilia, esse rapazinho.

(termina a entrevista)

A: Aqui eu fiz para dar uma combinada, eu coloquei um cinza aqui, e o branco para combinar, branco, branco, preto né? Então é isso aí. O acabamento que eu falo para você é esse, ele é bem liso. Tá vendo? Você passa a mão na madeira não tem rebarba de nada.

J: Legal, muito obrigado.

A: Só isso só?

A: Tem mais uma fábrica de carroceria a 25km de aqui?

J: Qual que é?

A: Em Parapuã, eu não sei se você conhece. Chama Fábrica de Carrocerias Parapuã.

J: Eu não conheço não.

A: É o mesmo sistema do nosso, só que o desenho é diferente.

J: Deixa eu perguntar, qual é o seu nome completo?

A: Adriano Viladel Gonçalves

(agradeço)

3.13 SABIÁ E TLADIMIR

Obs.: Neste dia comecei falando com Tladimir junto com Sabiá (pintor da fábrica). Não ouve muito um momento em que deixei de falar com uma pessoa e passei a conversar com a outra. Por isso ambas entrevistas estão juntas.

Entrevista realizada em: 30/05/2019

Fábrica: Carrocerias Parapuã

J = Jonas T = Tladimir S = Sabiá

T: Se estava querendo saber mais sobre pintura?

J: Sim

T: A pintura é o seguinte, não sei se ele falou para você que começou era pintado com tinta a óleo

T: A com tinta a óleo! isso eu não sabia

T: É no começo, esse aqui é o nosso pintor (me apresenta Sabiá) o mais antigo da fábrica... Mas no começo era tinta a óleo pintava tudo era pincel.

J: uhum

S: E no caso da carroceria não tinha fundo, era mais rústico.

J: uhum

T: certo, não maciava

T: Aí foi evoluindo, apareceu o esmalte sintético. No começo era só pintado de sintético, mas também ainda no pincel, ai depois começou o revolver pintava só de tinta. Com o tempo começou a aparecer os fundos. Passava o fundo e pintava e depois começou a massa passava massa e tal passava fundo e pintava sintético, agora já está passando fundo PU.

J: ahhh

T: Então a questão dos desenhos... Desenho antigamente era tudo no pincel, como também era carroceria. Ai depois um tempo a gente copiava, mas não copiava tudo, copiava, mas mudava né?

T: Aquele desenho da carroceria (carroceria que estava na fábrica) ali eu procurei puxar os traços na época achava que ia ficar mais bonito, que antigamente era cheio de florzinha e tal e coisa...

J: uhum de curva?

T: é. então começamos a fazer tudo traços reto uma forma é geométrica. Foi eu que passava era ai pros desenhos. E fui fazendo aquelas moldes tudo cortado colocado e preenchido com tinta tipo com revolver também

J: com revolver?

T: Ai depois veio esse negócio de estampa de camiseta. Eu foi bolando um novo... Mas falei: não, vamos fazer mesmo jeito só que com silk né? Aí é só que a gente usa outro tipo de tinta, usa pra desenhos..,

S: usa o vinílico

T: Que ele adere bem, se for pintar com aquele sintético ele no entanto já vai soltando

J: Essa coisa do silk que eu achei interessante que as outras fabricas de carrocerias não encontrei nenhuma que usa silk.

T: E como é que eles fazem o desenho?

J: Eles fazem com a chapa de ferro mesmo

T: A gente fazia assim no passado

J: Tem outras fábricas que fazem só com caneta de fileta mesmo

S: Isso, é aquela lá aquela... a gente fala maquininha aqui

J: Maquininha?

S: É a que tem a rodinha

J: Isso

T: É aquela...

S: Pega ela do lado de cá contorna aqui

T: Isso é, isso aí quem pode falar dos desenhos ele é o moço, dos mais antigos, hoje a molecada não sabe filetar. E agora que nem aqueles frisinhos é tudo no pincel aí. Não tem jeito de substituir né? É tudo manual mesmo. É que a carroceria de madeira desde a fabricação dela é tudo meio artesanal né. Não é não? Antigamente chegava o cliente e falava "pintura ah eu não gosto assim, eu quero que faz assim... assim..." O desenho básico a gente que a gente faz é o mesmo. Agora o esquema de pintura é sempre igual.

J: Como assim?

T: Todos pintam do mesmo jeito. Primeiro passa um fundo, a gente está usando um fundo de PU, lixa, passa massa, lixa de novo e pinta.

J: e o desenho daqui você que criou?

T: Foi. Foi.... num foi! Mentira!

J: Foi você que fez?

T: Fui eu, mas não vamos mentir né? A gente copiou um pouco de uma outra fábrica que a gente achava bonito... mas está melhor, mudamos, para não ficar igual! Nós mudamos né?

J: Que outra fábrica que era essa ai?

T: É do paraná. Ela tem o desenho é quase igual, mas só porque eles fazem curvado. Até hoje eles fazem curvado as coisas. Eu já para muda para não ficar igual nós ficamos mais reto.

J: Você sabe o nome dessa fábrica?

T: É carrocerias Nova Esperança.

J: Nova Esperança?

T: Rio Claro Nova Esperança não sei o que lá...

S: Rio Claro Nova Esperança!

T: Eles também são antigos, inclusive o velho dela já trabalhou com meu pai em Tupã, mas é fábrica de moveis parece. Não de carroceria. Aí eles foram embora de Tupã para o Paraná e abriram um fábrica de carroceria. Eu mudei, teve uma época que eu fiz um desenho, mas não ficou legal, fomo criando diferente e tal, mas não conseguimos achar. Com esse daí nós ficamos (desenho atual), esse daí nós achamos bonito.

S: E já faz tempo.

T: E o pessoal gostou né? Então a gente não muda né?

S: 40 anos que já faz isso aí. Desde quando começou, o pouco riscado eu contornava e enchia.

T: É porque antigamente esses desenhos aí passava aquela maquininha. Ele riscava, passava maquininha e ia enchendo de pincel por dentro.

J: Nossa! Mas então antes de se fazerem na tela vocês já faziam nesse outro processo esse mesmo tipo de desenho?

T: Sim, sim o mesmo desenho. Só que ele não ficava, não dava acabamento.

S: Tinha muita coisa no centro ali

J: E para você qual que que é como é a importância de terem esse tipo de desenho aqui na fábrica?

T: A verdade é o que a gente gosta né? Acha mais bonito. Um enfeite né? Então é mais isso aí mesmo... É uma questão de boniteza que a gente acha, não é todos que gostam, mas a maioria, e a aceitação de cliente, tem gente que vem e só por causa do desenho da carroceria então tem isso aí.

J: E como é que funciona isso a escolha de cores da carroceria?

T: A maioria das vezes é com a cor, que nem é vamos supor, o caminhão é laranja. A gente sempre põe a cor predominante da cor do caminhão, tem uns clientes que quer a outra tabua branca e o sarrafo branco... ele fala "eu quero preta". Aí tem uns que quer a carroceria preta e da tabua branca e o caminhão é branco. Então tem o que cliente pede e a gente sugere, eu sugiro eu acho mais bonito assim, assado. Aí o cara fala eu queria fazer preta... Ixi! tem que ir sempre no gosto do freguês né? Antigamente colocava tudo colorido. Com o passar do tempo a moda acabou então eles preferem uma cor mais suave pra não dar aquele impacto na visão né? Aquele coloridão.

J: Aí trabalha mais com branco, uma coisa assim?

T: É o que ta mais usando é branco e cinza né? O branco e o cinza tonalidades do fala degradê né degradê cinza, preto com cinza. E também tem lá na pontinha tem a faxinha, tem cliente que não gosta de desenho que faz a tabua fundo branco só pra massa maquininha.

S: A que que mudou ultimamente esse aqui (curva s do filete) agente vinha com ele até aqui sabe (centro do filete)? Até fechar aqui disso aqui ó, agora ele fez...

J: Ahh dai vocês pegaram e colocaram um pano na tela?

T: É mais sabe por que eu fiz isso? Porque aqui eu faço cada caminhão que for, eu vou vender um Mercedes eu ponho o logo do Mercedes aqui dentro.

J: Ahhh eu vi isso

T: Eu vou vender um caminhão Ford, eu ponho o logo do caminhão Ford aqui, com varias...

T: Os logos vocês tem uma tela para cada um também?

T: É nesse mesmo sistema. Tem da Ford, Chevrolet, Mercedes, da Volvo, Scania. Se você quiser ir dar uma olhada ali aquele caminhão ali acho que é Mercedes.

J: Aquela carroceria é desse daqui? (Cabine de caminhão laranja customizada com uma pintura gigante do brasão do Queen)

T: Não. Esse aqui é meu de passear

J: bonito esse aqui. Ah entendi

(vamos ver a carroceria mais de perto)

T: Tem outra opção (de filete) aqui é 2 'v', fala 'vezinhos' certo? Então tem um vezinho aqui eu ponho tipo uma bolinha, um círculo, aqui.

J: Uhum que é essa daqui?

T: É esse aqui é esse. Antigamente então o que se fazia, quando era com molde. Usava essa cor e essa, só. Aqui fazia que nem um pingo d'agua aqui né.

S: só que era emendado aqui.

T: Isso não tinha, aqui era mais fechado. Aí eu falava tem que mudar, então foi isso ai.

S: O mais bonito, que eu gosto é o da Chevrolet. Do Ford também fica lindo.

J: E essa parte daqui (borda do filete), vocês fazem com pincel ainda?

S: Com pincel. É para contorno, faz esse risquinho que a gente faz aqui também, aí só...

T: aí passa o contorno aqui de novo né?

J: E essas telas vocês fizeram aonde?

T: No começo, tinha um rapaz que fazia em Prudente, ai agora... É sempre difícil, eu estou tentando apreender a fazer.

J: a fazer as telas?

T: É até eu comprei as coisas para fazer.

J: E essa cor por exemplo? Esse amarelo daqui, quem escolheu?

S: É que eu acho que fica mais bonito

T: É que tem umas que põem que fica assim...

S: ai se colocar aqui fica um desenho morto, é opinião

T: Mas tem cliente que não gosta, tem um que chega na hora de ver as cores e ah eu queria fazer diferente então faz ai os meninos fazem e tal mas normalmente é aqui o preto, as vezes um cinza aqui, um cinza mais claro aqui, e sempre quase é preto. O logo da Mercedes e da Ford é azul. A Chevrolet também é azul dourado, a gente faz também o logo deles nisso ai.

J: Quantos funcionários vocês têm hoje aqui?

T: Uns 16

J: 16. E mais ou menos quantas carrocerias vocês estão fazendo por mês?

T: Numa média de 6 carrocerias no máximo.

S: Eu já cheguei a fazer 2 carrocerias por semana!

J: Duas por semana! E qual que é a área aqui? se sabe?

T: Eu não sei, ao certo... 100, 100 por 60 mais ou menos. 6 mil metros. Mas estou com intenção de reduzir.

J: reduzir o espaço se quer dizer?

T: É. Alugar isso daqui.

(andamos um pouco pela fábrica)

T: Que nem essa carroceria aí, ele que escolheu as cores, chegou e pediu "as travessas vermelhas, a longarina branca, sainha e sarrafo branca. Ele escolheu as cores. Já foi ele né, então nem palpite dá. O cara é meio sistemático.

J: E a ferragem vocês pintam ela como?

S: No pincel

T: No pincel. Aqui vêm ver aqui, tem uma que vamos começar a pintar, aqui ta dando a primeira mão (vai dar terceira mão) ai depois fecha ela ai já pinta por fora todinha, ai depois começa a pintar a tabua, a tabua pinta as vezes no revolver, as vezes no pincel, a chapa é pintada no pincel. Fazer no revolver manchava muito então a gente não gostava.

J: E o assoalho vocês colocam depois só?

T: É, as vezes coloca antes. Só que para pintar por baixo tem que pôr o assoalho primeiro. Para não manchar. Aí depende a pressa.

J: E quando você começou a trabalhar com o seu pai era carroceria já ou era carroça?

T: Ah era tudo né?

J: Era tudo?

T: Por que é o seguinte, se fosse hoje seria até perigoso, eu com 5 anos e meu irmão vinha pintar as carroças no pincel. Então se pintava por dentro onde não era tão bonito e por fora funcionário, tudo no pincel, e chegava a dar bolha nos dedos.

J: Mas vocês faziam eram meio que junto carroça e carroceria?

T: Na realidade no começo era menos caminhão mais era carroça.

J: A partir de que época mais ou menos começou a fazer mais caminhão e menos carroça?

T: Olha eu acho que foi em 70.. 75/76 já diminuiu sensivelmente a carroça, 75 por aí logo no começo de 75. Aí chegou na época de em 80, em 80 na realidade de 80 para cá quase não fazia mais carroça.

J: E você já foi caminhoneiro ou se só dirige?

T: Sou bem caseiro. Gosto de sair. Eu gosto de conforto né, ai não tem muito conforto não. Agora meu irmão lá, a paixão dele hoje ainda é caminhão. Ele se um dia surgir possibilidade ele ainda volta para o caminhão de novo.

J: Ele foi caminhoneiro?

T: Ele foi. Ele trabalhava na Sabesp, trabalhava conosco, e com meu pai. Ai fez 17 anos ai entrou na Sabesp e ai ficou até casa, casou ai depois ele foi transferido para Prudente, não gostou muito do negócio, de ficar longe e tal, ai pego e saiu, um motorista de barracão que era lavador de carro, lavava carro e caminhão, daí veio mais nem fazia por cima, ai parou também. Aí foi quando nós compramos um caminhão. Ele começou a viajar, ele começava a fazer freela para os amigos. Aí foi quando compramos o caminhão aí começou a comprar madeira e tal, e aí veio e começou a pegar gosto.

J: Como você acha que está o mercado de carroceria de madeira?

T: Até uns 2 3 anos atrás queriam parar, ai conseguiram lá na associação, a associação conseguiu, ai fizeram uns testes na colisão a carroceria de madeira é mais segura que a de ferro, mata manos gente.

J: Mais segura para o motorista do caminhão?

T: Para o caminhoneiro e para o carro.

J: Por que que isso acontece?

T: Porque a carroceria de madeira se bate e ela tem a flexibilização até posso dizer ela bate, ela em um sistema ele vai ele vai absorver o impacto.

J: ah sim o ferro não absorve

T: Porque o ferro aqui é tudo soldado, aqui é tudo parafusado. Então se bate num lado, (...) não acontece de nem quebrar torce tudo, não quebra. Mas porque, aí amortece o impacto aí fizeram esse estudo. E a carroceria de ferro não tem acabamento nenhum, é uma carroceria lisa é, então é por isso que eu falo a carroceria de madeira é artesanal até hoje.

(vou pegar as fotos no escritório da empresa, depois volto para falar mais com Sabiá)

J: Oi queria saber um pouquinho da sua história também, como é que você começou?

S: E tem isso? tem isso também?

J: O que?

S: eu também tenho esse negócio?

J: ah claro

S: Como assim você queria saber?

J: ah como é que você começou a trabalhar com carroceria?

S: Começar mesmo eu comecei 8 anos mais na roça, aí depois trabalhei com o tio dele 5 anos e meio (O tio de Tladimir abriu uma fábrica de carrocerias antes da Carrocerias Parapuã). Aí depois, eu resolvi sair. Depois fiquei sem trabalho. Aí o pai dele veio lá em casa e me salvou. Quer trabalhar comigo? E isso foi à 45 anos atrás.

J: E a parte de pintura, o Tladimir falou que você foi o primeiro pintor aqui da fábrica...

S: Não! Teve gente antes!

J: Ah teve gente antes?

S: É 45 anos atrás eu comecei assim ajudando na pintura, fazia um pouco de madeira, e depois que chegava na parte da pintura, um pouquinho sabe?

J: E como é que foi para a aprender a fazer os filetes?

S: Foi assim foi, foi tendo vontade. Porque se você não tiver vontade você não faz nada. Um dia eu cheguei nele um dia falei: vamos imitar um pouquinho a nova esperança? Aí ele falou que podia fazer. Eu comecei a riscar, contornar a maquininha, a gente fala maquininha, aí preencher no pincel, ai depois que passaram uns anos, aí ele falou vamos mudar, vamos fazer uma estampa, tentar fazer uma estampa? Aí fez a estampa tudo junto eu e o Tladimir. É nesse tipo aqui é foi feito de estampa (desenho em uma cerca).

J: ah esse já é estampa.

S: Então esse foi feito com estampa

J: ah isso tudo já é estampa?

T: É com revolver, então vazia as parte vermelha depois as parte preta a aparte amarela só que era tudo num só.

J: Uhum dai tampava o que não ai?

(me explica mais como era o desenho)

J: E a parte quando era com pincel como é que era o desenho bem no começo quando você começou ?

S: Ah era gozado, deixa eu ver se eu consigo te fazer mais um pouquinho na tabua. Esse daqui era uma cor no caso, aqui oh tinha outro, aqui essa parte era outra cor sabe. (tenta fazer um desenho no chão)

(...)

S: De um tempo para cá o cliente não quer mais colorido. Antigamente era, se pode ver o nosso desenho aqui o (mostra uma madeira velha com um desenho). O mais antigo mesmo, esse daqui esse do canto lá, esse daqui a gente fazia de uma cor, esse do meio lá o de outra cor o esse daqui de outra cor. Então usava muito azul, vermelho, amarelo ai o povão foi voando, e voando aquilo ali sabe? tudo coloridão, diz que artista que gosta muito de bastante de cor né então. O povo daqui não, então que nem aquela ali só tem amarelo ali se agente ver...

J: Sim

S: Tudo dependendo cinza e preto.

J: e você pinta outras coisas? você faz outro tipos de trabalho também?

S: ah eu faço um quebra galho mesmo. Escrevo alguma plaquinha ai para sitio, ali o tem uma ali que eu fiz.

J: essa aqui é no pincel né?

S: é no pincel. é pintada do sitio

J: E você gostava mais da carroceria mais colorida?

S: ah enjoa

J: foi enjoando também

S: partir daquela vez que começou preto, cinza e branco já fiquei mais. Uma carroceria que eu fiz para o meu finado cunhado, caminhão branco ai fiz ela todinha de branca ai só usei preto, cinza e cinza claro. Vich ficou um show.

J: isso é mais ou menos que ano se lembra, essa mudança de cor?

S: foi logo que nos mudamos aqui para cima, faz uns 30 anos 27 para 30 anos. Quando começou aquele negocio de faixa, 3 faixas. Uma febre, uma doença todo mundo queria igual. Mas foi pouco tempo, não durou dois anos o povo já saturou. É época né.

J: é época. Interessante.

(Encerramos a entrevista, eu explico um pouco sobre a pesquisa)

3.14 ADEMIR

Observação: Ademir é o pintor e proprietário da Carrocerias Ibitinga, a entrevista aqui transcrita engloba perguntas feitas para os pintores e para os proprietários de fábrica

Entrevista realizada em: 13/06/2019

Fábrica: Carrocerias Ibitinga

J = Jonas A = Ademir

J: Eu estou fazendo uma pesquisa de mestrado, principalmente sobre a parte de pintura e fabricação de carroceria de madeira no estado de São Paulo. Estou visitando várias fábricas, conversando com os proprietários, para saber mais da história, dos processos, e conversando com os pintores para entender um pouco mais do dia-a-dia também de trabalho.

A: Certo.

J: Daí eu queria que você me contasse um pouco como foi o surgimento da empresa?

A: O seu nome é?

J: Jonas.

A: Jonas. Então, Jonas, a gente, eu tenho 62 anos de idade, e minha família foi a fundadora da Carrocerias Ibitinga. Eu tenho um irmão que é 10 anos mais velho do que eu. E eu sempre trabalhei com ele, desde, praticamente, meus 10 anos de idade, que eu trabalhava na fábrica e eu fui aprendendo. E, em 1978 a fábrica do meu irmão mudou para Ibitinga e

se passou a chamar carrocerias Ibitinga. Eu sempre junto com meu irmão. A gente desenvolveu esse tipo de carroceria. E a parte de pintura, acabamento, filete, sempre fui eu quem fiz. Desde a época de 1978, na aquela época eu tinha uns 20 anos. O tipo de desenho, de pintura, de filete fui eu quem inventei. Na época, só tinha o meu filete, e depois o Brasil, praticamente, passou a copiar essa pintura, mas surgiu das carrocerias Ibitinga.

J: Como é que foi para criar esse tipo de filete?

A: Então, tinha vários tipos de pintura. Na época tinha muita pintura, as pessoas gostavam do caminhão bem enfeitado, fazia aqueles desenhos, um melhor do que o outro. E a gente tinha um tipo de filete que eu fazia em uma fábrica antiga. Então o que eu peguei? Eu peguei um pouco de cada um e diversifiquei e bolei esse tipo de filete. E acabou ficando esse tipo de filete, assim um pouquinho de cada um, e o pouco que a gente criou também, e acabou dando certo. Acabou ficando até hoje.

J: E esse pouco de cada um você lembra da onde que eram eles?

A: Olha, eu me baseie muito nas carrocerias de Monte Alto.

J: Monte Alto fica onde?

A: Monte Alto, fica aqui, acho que a 80km de nós aqui, e lá eles tinham uma pintura assim muito desenhada, muito artística, tinha uns caras bons que pintavam lá e eu gostava muito. Então eu me baseie muito na carroceria deles, na pintura deles. Agente nesse tempo criou uma grande freguesia, a nível de Brasil, e as pessoas gostam até hoje. Eu que faço, sou aposentado já, mas para não parar. Por que se parar perde tudo né? Não vão dar continuidade. Então eu estou fazendo ainda, eu tenho cliente do Brasil inteiro. Essa que você está vendo aí é de Goiânia!

J: Nossa!

A: Ela vai para Goiânia, ontem saiu uma de Itajobi. Aquela que eu estou fazendo, que você viu, ela de Santa Maria da Serra. Então, nesses 40, quase 50 anos, de serviço, a gente criou uma freguesia muito grande a nível de Brasil. E está até hoje.

J: E como foi para você aprender a fazer os filetes?

A: Na insistência. Na insistência. Então a gente queria, queria, fazer alguma coisa, e vai tentando e vai errando e vai fazendo e vai melhorando. E saiu. Mas foi na persistência.

J: Mas você começou trabalhando na fábrica junto com seu irmão e não tinha outro pintor que fazia filete? Você foi o primeiro?

A: Sempre fui eu. Na verdade, desde 1971 eu faço esse tipo de pintura.

J: E os filetes, hoje em dia você faz sempre o mesmo modelo? Antes você fazia outros modelos até que você chegou nesse, como foi isso?

A: Não, sempre foi esse. A gente melhorou, mas o modelo sempre foi esse.

J: E como você vê essas melhoras? O que melhorou?

A: A melhora é no acabamento né? Você vai aperfeiçoando ele.

J: O que é aperfeiçoar?

A: Você vai deixando ele mais uniforme. Mas o tipo mesmo, sempre foi o mesmo.

J: Você falou que está aposentado, então tem outra pessoa que está gerindo a fábrica?

A: Ela é minha, hoje ficou só para mim. Eu compro, eu vendo, fabrico, pinto, negócio, coloco, faz tudo.

J: Você faz mais carroceria por encomenda?

A: Somente por encomenda. Por que Carroceria ela diversifica muito né? Cada caminhão é um tipo, cada freguês é um tipo, cada carga é um tipo. Então a gente trabalha em cima daquilo que a pessoa precisa. Mas não tem engenharia nenhuma. Está certo que, hoje para você fazer uma carroceria, ela tem de ser aprovada pelo Denatran. Então você tem que estar dentro do sistema, com engenheiro, aprovado, homologado. Mas na verdade, quem faz toda a estrutura, quem visualiza, bola a estrutura, é a gente mesmo. Estamos fazendo tudo no costumo.

J: E essa parte de serralheria você sabe fazer também, ou você é mais da parte de pintura?

A: A parte de ferraria, carpintaria e pintura. Eu faço tudo.

J: Você pode me contar quais as etapas do processo de fabricação de uma carroceria de madeira?

A: Olham, a primeira etapa é a compra de material. Hoje madeira está uma coisa difícil. Ela tem que ser cadastrada no Ibama, tem que ser legalizada, tudo fiscalizado, desde quando saí da serraria, quando chega aqui, o destino, tudo. Depois que chega à madeira a gente aparelha, como você viu lá. A gente risca, fura. Depois vai para a parte de ferraria, a gente pega um ferro, faz as peças também. Depois vem para montagem, monta, e depois vai para pintura e para o acabamento. São mais ou menos essas fases.

J: E na parte de pintura, você pode me descrever com um pouco mais de detalhe, como é?

A: A madeira, ela saí lixada, depois eu passo, hoje, um fundo em PU. Masseio. Corro uma massa. Aí a gente lixa bem lixadinho, e é aplicado 3 demãos de tinta automotiva, com estra rápido sintético. Aí vem o acabamento, que é a parte de filete, parte de pintura da ferragem. Mas o processo é esse, o fundo, a massa, a pintura e o acabamento.

J: E nesse tempo todo que você tem de trabalho, você acha que mudou estes processos? O PU é um material mais novo também...

A: É, o PU é uma tinta mais nova, mais resistente. Então a gente vem melhorando. Na época que eu comecei pintar nem esmalte sintético tinha ainda. Daí a gente pintava com tinta óleo. Isso nem existe mais! Depois veio o esmalte sintético, o sintético automotivo... Até chegar hoje no PU que é o mais resistente, né? Então houve assim, uma mudança muito grande de lá para cá. Na época que eu comecei a pintar nem thinner para dissolver não tinha. Era com gasolina, naquela época, você dissolvia tinta com gasolina! Mas era uma gasolina boa... hoje isso não existe mais. A tinta melhorou bastante, mudou muito! Hoje a fabricação de tinta, ela vem assim... uma cobertura boa, uma secagem boa, um alastramento bom, naquele tempo não tinha nada disso, quando a gente começou. Pintava com pincel, hoje eu pinto tudo no revólver.

J: Só o filete que você faz com o pincel?

A: Só o filete é na mão.

J: E que ferramentas você usa para fazer o filete?

A: Só o pincel, tudo na mão.

J: Quanto tempo você leva para filetar uma carroceria como aquela que está na frente?

A: A parte de filete, se eu for pegar a carroceria seca e só desenhar ela, 2 horas e meia, mais ou menos. Agora para você pegar ela e fazer ela inteira, pegar a madeira, beneficiar ela, fazer tudo: uma semana. Faço uma por semana.

J: E a parte de pintura, desde passar o primer de PU, quanto tempo demora?

A: Um dia e meio. Para você passar a parte de PU, lixar e pintar, um dia e meio, dois dias.

J: E quantos funcionários você tem aqui?

A: Então, hoje eu estou em poucos. Porque ficou ruim, hoje não se ganha mais dinheiro, a verdade é essa. Mas a média de funcionários sempre foi 11/12 funcionários, hoje eu trabalho com 4 só. Porque está horrível! Perto do que era antes... A gente está tocando para não parar. Tudo muito caro, e você não consegue repassar o preço. Porque, a parte de transporte não se ganha mais dinheiro hoje. O caminhoneiro está quebrado, ele não tem dinheiro nem para arrumar o caminhão mais. Então acabou aquele tempo que a pessoa encostava, chegava e falava "tira essa carroceria e faz uma nova para mim". Não, hoje não tem mais isso. A pessoa vai usando até acabar, até quebrar e não põe uma nova. Com o caminhão velho. O caminhoneiro que trabalha na estrada. Agora eu faço muito para as pessoas que tem algum negócio. Tira o caminhão novo, daí eu faço, porque já é outra sequência né? Mas o caminhoneiro mesmo, no Brasil está quebrado!

J: O autônomo tá...

A: Acabou. Acabou.

J: E o que você considera uma carroceria de madeira bem feita?

A: Como assim?

J: Como você sabe o que é uma carroceria boa?

A: Então tem muitos tipos de carroceria. Hoje em dia ela precisa ser homologada, porque antigamente as pessoas faziam carrocerias de baixa qualidade, então você olhava para madeira e via uma madeira fraca. O que é madeira fraca? É madeira branca que em pouco tempo apodrece. Tudo mal feito. Então você olha e vê a estrutura, não só a estrutura como acabamento também, né? Então você considera uma carroceria mais dura. uma carroceria melhor. E já tem muito hoje a carroceria de ferro, de aço. Tem já o Facchini, o Galego, a Random, fazem muito. No futuro vai ser tudo de aço.

J: Que madeira que vocês usam?

A: Eu uso o ipê, o cumaru, marcatiaia, itauba. Tudo madeiras boas, resistentes, para 30 anos.

J: Então uma carroceria daqui dura 30 anos se bem cuidada?

A: 20 anos aguenta. Se não tiver acidente. É uma carroceria famosa, criou a fama.

J: E você olha essa coisa de desenho, dos filetes, você vê o seu filete em outras fábricas, como você se sente?

A: Daí já vai muito para o particular né? Eu vejo assim, o meu bom. As pessoas se acostumaram, sei lá a gente acha mais adequado do que as outras fábricas. Porque cada um cria um modelo um pouco diferente. Eu já gosto do meu.

J: A gente pode ir lá conversar olhando para carroceria?

A: Pode.

(Vamos até uma carroceria no balcão)

J: Como é feita essa parte aqui mais grossa? (borda do filete)

A: Isso aí é uma matriz, que eu tenho.

J: Ah! essa é no revólver, daí essa amarela é feita como (linha fina)?

A: Essa amarela tem uma canetinha que você põe tinta dentro e risca.

J: A sim, já vi, tipo uma que vem aqui assim. Daí com o pincel você faz essas partes mais curvas.

A: Com o pincel eu faço essas daqui.

J: E aqui vai no dedo?

A: No dedo.

J: E como é feita a escolha das cores?

A: Então as cores eu uso mais o menos cada um uma cor que realça. Então, por exemplo, no preto eu não posso por um cinza. Um cinza não vai realçar. A gente vai colocando as cores que vem na cabeça da gente.

J: No seu desenho, tem partes dele que você procura realçar mais?

A: Não, não. Eu procuro igualar tudo né?

J: E pincel? Você usa vários pinceis diferentes? É um pincel só? Como é?

A: Não, a gente tem os pinceis. Esse daqui é da linha tigre 16 polegadas, esse daqui já é outro, da linha tigre 8 polegadas. Então a gente usa vários.

J: E para fazer aqui o amarelo (parte com carretilha), você usa alguma régua?

A: Para fazer aqui eu uso régua, mas esses outros (pincel) a gente faz na mão.

J: E as cores da carroceria, como elas são escolhidas?

A: Por exemplo, este caminhão daqui é branco. Então a pessoa, o dono, já pede mais ou menos do jeito que ele quer, ele fala eu quero um branco, com a tábua preta, por baixo o preto, né? Então combinando com o caminhão, mas é de um cliente para outro muda muito. Cada um tem um gosto.

J: E essa parte daqui, como chama?

A: Apara barro.

J: Como é feito esse preto?

A: É no revólver. Eu ponho uma fita lá e faço com o revólver.

J: A tábua larga, você isola ela com fita também?

A: Não. Eu pinto ela, depois coloco duas tabuinhas aqui, recorto aqui, depois coloco outra aqui e recorto aqui. Se for fazer com a fita demora muito e perde tempo também.

J: É muito bonita (a carroceria).

A: Essa daqui é pintada inteira com PU. O cliente exigiu, daí a gente cobra um pouco a mais e faz inteira com PU.

J: O PU é mais caro?

A: É mais caro. Tá vendo? Lá ele está envernizando em cima, para dar um acabamento. Fica muito bom.

J: E você consegue me explicar um pouco mais, o que desse desenho você pegou das outras fábricas?

A: Então, na época eu peguei essa parte aqui, esse quadrado não, que esse quadrado já tinha. Eu peguei um pouco desse amarelo, a que eu fazia antigamente não tinha, e esses acabamentos e joguei ali.

J: E essa parte aqui? (borboleta)

A: Essa fui eu que bolei.

J: Foi você que bolou?

A: Foi. Porque a outra fábrica era diferente, era tipo de um coração aqui sabe?

J: Ahh acho que já vi isso em carrocerias mais antigas.

A: É, eu tirei aquilo. Para diferenciar uma da outra.

J: E como surgiu a ideia de fazer assim?

A: Fui fazendo, fui fazendo e parou aí e foi e ficando.

J: Mas você ia fazendo nas carrocerias e ia vendo como ia ficando... Como era isso?

A: Eu já fazia na carroceria, eu fazia outro tipo de filete e mudei né? Daí ficou né.

J: E esse canto (canto da tábua larga), como foi fazer?

A: Esse canto eu que bolei também. Eu fiz lá essa pintura, no início ela era assim com uma bola no meio. Eu fiz isso daqui, mais ou menos, porque combinava com esse outro, para não ficar diferente. Então, encaixou também.

J: E as carrocerias que vocês fazem, varia muito o tamanho do vã da tábua larga?

A: Varia.

J: Daí o que acontece com o desenho?

A: Simplifica ele né? A gente encaixa ela dentro, daí vai deixando mais pra cá, mais para lá.

J: Essa forma dá para variar o tamanho?

A: Dá. Eu faço metade para cá, metade para lá.

J: Entendi! Daí são duas, uma cinza e uma vermelha?

A: É são duas, eu faço a cinza, depois venho com a vermelha e faço o canto, daí depois que vem o canto eu venho com o amarelo. Aí eu faço esse daqui. Depois faço esse do meio aqui. E depois esse daqui e acabo com o azul aqui. Então vai enchendo, vai preenchendo.

J: E esse detalhe? (baixo relevo na saia traseira)

A: Esse daqui foi a gente que bolou, né? Um frisado, daí a gente enche com a cor.

J: Fica bonito também. E essas mais antigas você tem foto também?

A: Dessas não. Porque faz pouco tempo que a gente começou a tirar fotos das carrocerias.

(me mostra o site da empresa)

J: Por que você acha que os caminhoneiros gostam deste tipo de desenho?

A: Porque eles acham ele bonito. Elas aprenderam. Eles se acostumaram a gostar. Eles gostam mesmo. Acham melhor. Acham que fica bonito em cima do caminhão.

J: Você acha que eles valorizam o fato deles serem feitos no pincel?

A: Valorizam. Porque é feito à mão. Então é artesanal. Isso tem muito valor.

J: Você tem cliente que comenta isso com você?

A: Muito, muitos! Para você ter uma ideia (procura uma fotografia de uma carroceria no site). Esse daqui ele comprou este caminhão, ele é um Mercedes 61 (modelo de 1961). Ele é colecionador. Então ele vai pegar e reformar o caminhão. E vai deixar ele perfeito. Então ele comprou o caminhão no Paraná. Aí ele pesquisou sobra qual seria uma das melhores carrocerias que ele poderia pôr em cima, porque esse caminhão vai ficar para exposição. E ele chegou na conclusão da Carrocerias Ibitinga. Então ele veio, deixou o caminhão aí e eu fiz a carroceria. Carroceria nova. Ele é de Uberaba. Então ele comprou o caminhão no Paraná, tirou a carroceria, e está recuperando o caminhão. Ele deixa o caminhão como se fosse novo. Tem um pessoal que gosta, sabe? Ele pesquisou e veio fazer comigo. Inclusive, para você ter uma ideia. Eu fiz essa torre em cima, porque ele tem (coleção) dos volantes dos Mercedes. Esse daí é o Mercedes LP 321, que é o primeiro. E ele tem o volante. E ele compra todos os volantes que ele acha. Então essa torre ele vai pôr os volantes na exposição.

J: E ele expõe a onde?

A: Nos encontros. Tem encontro pelo Brasil inteiro né?

J: Legal.

A: Então, ele pediu uma torre envernizada para expor os volantes. Hoje ele tem 50 volantes para colocar aí.

J: E esse cliente, ele é caminhoneiro?

A: Não, ele é um senhor aposentado. É robe. E ele sabe valorizar o artesanal. Então hoje, tem muita procura pelo serviço artesanal. Se você sabe fazer, mesmo aposentado, a gente trabalha até quando pode né? Mas assim, uma sequência desse serviço não tem mais. Acabou.

J: Você já ensinou outras pessoas a filetar?

A: Não aprende.

J: Não?

A: Não... Se aprender também é diferente... É a mesma coisa, se você tem um tipo de caligrafia, eu aprendo a escrever mas não é a mesma caligrafia que a sua. Então não adianta eu ensinar uma pessoa. Eu já ensinei, mas saí totalmente diferente.

J: Saí totalmente diferente?

A: É... A concisão...

(continuamos vendo fotografias no site)

A: Esse (o cliente colecionador de volantes) é de São Paulo também... Ele trabalhava com bolça... Depois fez um escritório de advocacia muito grande em Uberaba. E faz isso por robe. E ganha dinheiro viu? Esse caminhão ele pagou 25.000, depois ele pagou mais 25.000 da carroceria. São 50.000. Ele vai pagar mais 27.000 para concertar o caminhão. E ele tinha mais 50 volantes, na faixa de 1.000 reais cada volante. Tinha mais de 50.000 cada volante. Então praticamente, este caminhão depois de pronto ele vai beirar 200.000 e tem quem compra, tem quem dá valor.

J: Você dirige caminhão também?

A: Dirijo. Olha (outra foto) esse caminhão é um caminhão meio antigo, é de Santa Maria da Serra (SP). Esse caminhão é de 84. O cara recuperou ele inteirinho e colocou a carroceria também. Só para ficar bonito.

J: Essa carroceria que tem a grande mais alta como ela chama?

A: É graneleira.

J: Graneleira.

A: Só que essa daqui é grande aberta. Porque para puxar mandioca não precisa ser fechada.

J: É, por isso que eu estava na dúvida, quando é grande aberta também é graneleira?

A: É uma carroceria graneleira com grade aberta.

J: E esse cara tem esse caminhão, todo restaurado, mas ele trabalha com caminhão ainda?

A: Ele tem uma fábrica de farinha, e ele achou esse caminhão original. Daí ele pegou, na verdade ele não trabalha com ele. Ele está guardado. Ele (o cliente) me falou "se eu tiver que trabalhar vou eu". Ele tem mais caminhão, saca? É uma fábrica. Tem vários, mas está guardado. Esse daí é um caminhão original, coisa... Coisa linda! Então sempre que eles pegam estes caminhões, ele deixam eles refeitos né? Como se fosse original. Mas eles não colocam qualquer carroceria em cima. Então eles vêm e colocam uma carroceria artesanal.

J: Legal. E como é que você faz para pegar a cor e bater com o caminhão?

A: Por número. Por exemplo, esse daqui é o bege 1285 da Mercedes.

J: Daí no PU você tem a tinta da Mercedes.

A: Tem. Vamos supor o azul 5490. Então a Mercedes é por número. A Volks, a Ford já é por nome. Então passa o nome da cor e a gente faz igual.

J: Entendi. Como é para você o momento que você está fazendo os filetes? Você vai vendo como ele está ficando?

A: A gente vai fazendo de costume. Vai olhando, vendo se está saindo certo. Porque a pintura feita a mão ela varia muito. Dia de calor vai bem, dia de frio já não pega bem. Você sabe, feito a mão você nunca tá na mesma forma todos os dias.

J: Sim.

A: Você tem que ir devagar, olhando, porque as vezes da variação.

J: O que muda com o calor?

A: A tinta no frio ela não pega direito, tem que ter um pouco de calor mesmo.

J: Para pegar na madeira o calor é melhor?

A: Ela dá mais cobertura. Se não ela mela, né?

J: Posso ver as formas que você usa para fazer o filete?

(vamos ver as formas)

J: E essas madeirinhas você usa para que?

A: Para recortar.

J: Como você fez essas formas?

A: Peguei uma chapa de alumínio, daí a gente desenha e recorta.

J: Vocês recortaram aqui mesmo?

A: Aqui mesmo, com a serra tico-tico... Antigamente eu fazia tudo na mão. No pincel, riscava tudo. Mas ficava deformado, dava muito trabalho... Não compensava né? Como esse é um risco reto, então não tira a originalidade. Ficou melhor. Mas a gente fazia na mão também.

(encerramos a entrevista)

3.15 TELÃO

Observação: Telão trabalha como pintor na Carrocerias Montebello, mas não faz filetes. Os filetes desta empresa são feitos por dois irmãos, Samuel e José, que eu não consegui entrevistar.

Entrevista realizada em: 14/06/2019

Fábrica: Carrocerias Montebello

J = Jonas T = Telão

J: Seu nome é telão?

T: Rogério, telão é apelido.

J: a Telão é apelido. É queria que você contasse um pouco como é que você começou aa trabalhar com carroceria?

T: eu comecei aqui mesmo

J: aqui mesmo?

T: É a 5 anos atrás

J: E como é que você aprendeu?

T: Aqui é na base de vai, só que tinha um pintor acima de mim

J: uhum

T: ai ele falou mais ou menos para mim ai eu comecei

J: aa se lembra o nome dele?

T: Emerson

J: Emerson. E você aprendeu a fazer os filetes tudo também?

T: Não só pintura

J: Não só pintura. Quem é que faz os filetes aqui?

T: É de Piracicaba dois irmãos. Samuel e Juca (nome correto é Josoé)

J: Entendi. Aí eles vem aqui só para fazer os filetes.

T: é

J: Ahh entendi. E como é que como é que o seu trabalho aqui, o que que você faz tipo pegando no começo da etapa de pintura até você terminar?

T: tudo, faz tudo. Da o fundo, massea, lixa e pinta. Faz tudo. Mas da pintura né

J: E que tintas vocês usam aqui?

T: a marca da tinta ou?

J: o tipo, tipo se é esmalte sintético.

T: Esmalte sintético

J: Esmalte sintético. E que que você acha dos filetes assim?

T: É bonito.

J: se acha bonito? Tem algum tipo que você gosta mais?

T: este aqui.

J: daonde que é?

T: Itápolis (Em Itápolis tem uma fábrica que faz o desenho Ibitinga, é esse que ele está se referindo, seria interessante ir à fábrica de Itápolis)

J: Itápolis?

T: O desenho fala que é Itápolis, tem esse e tem o paraná.

Esse qual é o nome desse?

T: Paraná (estilo de 'pincel tradicional')

J: esse é o Paraná Ahh. E os caras quem faz os filetes aqui da fábrica, fazem desses dois estilos?

R. Fazer até mais eles sabem fazer até mais, faz desenho, se quiser desenhar na carroceria, tipo que nem um boi ou um cavalo, eles desenham tudo.

J: uhum. E você pensa em aprender a filetar também?

T: É bom menos serviço, mais sossegado.

J: E para você que que é bonito no filete? Que que te chama a atenção? nesse e no outro que nem que se falou que você gosta?

T: Sei lá, naquele lá eu gosto fica muito detalhe, tem muito detalhe, muita cor, né entendeu acho que assim fica melhor.

J: Ahh

T: Ah pequinininha que nem aquela ali já acho mais bonita que do mais destaque

J: E como é que é feita a escolha das cores? Que você vai pintar? Da carroceira toda do caminhão

T: Do dono aí vai dele. Tudo depende dele. As vezes que nem a aqui mesmo, a tabua é outra cor é um vermelho, ela é amarela aí o cara pega a mesma cor dessa daqui. Ou ele pinta inteira de preto e taca o amarelo, ou branco sei lá.

J: E como é que é feito tipo você a tinta se mistura cor para chegar no tom da carroceira?

T: algumas sim.

J: Algumas sim.

T: Mas tem umas que não dá. Tem umas assim que ...

J: Dai compra a tinta já na cor certa?

T: É que nem aquela ali. Pintou a sobre guarda dela ali o. É a cor certa dela já. Quer dizer não veio cor certa, teve que por um pouco de preto pra aí fica chega mesmo a cor.

J: E os frisos você pinta os frisos também?

T: Isso é tudo do filete que já vem fazendo tudo certinho. Quando o pai deles era vivo (dos pintores que filetam), eles só fazem isso só.

J: Legal

T: Isso é o que dá mais dinheiro

J: Para fazer filete dá mais dinheiro?

T: É que o dono nosso aqui paga pouco para o cara, mas se fizer aqui em meia hora faz tudo prontinho assim, por 180,00 reais 200,00 reais.

J: Quanto tempo você demora para pintar uma carroceria?

T: Aí depende também do tamanho.

J: Uma grande assim?

T: Assim? Se for pintar desde baixo tudo que nem aqui é duas folhas, vou levar assim umas 3 horas.

J: 3 horas

T: 4 horas depende

J: e isso?

T: Depende de ter muita gente para diminuir um pouquinho e para não ir muita tinta nos outros também.

J: E isso contando, contando o tempo de lixar ou não?

T: Não só pintura. Para lixar daí vai quase um dia para lixar. Daí tem que ver tem que nos não sai sem pôr tudo. As vezes tem que tampar os furinhos com a massa sabe e a massa plástica. Aí se tem que lixar, lixar de novo aí fica tudo lixadinho tem que bater um arzinho daí começa a pintura.

J: E aqui seis fazem mais reforma ou mais fabricação?

T: Tá meio

J: Tá meio, meio a meio?

T: acho que ainda sai mais reforma ainda por causa que tem muita né

(...)

T: eu nunca pensei em ser pintor

J: A é. Que que você pensava, você não gostava de tinta? O que que era?

T: Eu nunca tinha vontade de pintar, não gostava, eu entrei aqui, ai como o outro pintor era meio chulo com os outros, não estava nem ai para os outros, ficou para eu ajudar ele, daí ficar junto com ele, ele não conversava com quase todo mundo aqui, ai no fim ele saiu e eu fiquei no lugar.

J: uhum. E como é que você chegou aqui?

T: Eu.

J: é

T: Eu com os amigos meu aí. Ta o Gordo é o que estava trabalhando aqui.

J: Aquele ali?

T: se não aquele tem mais um. Ele já trabalhava aqui, daí eu falei p ele ver lá para mim se tem como. Morava tudo meio aqui que conhecido, aí manda vim. Eu entrei como ajudante geral, pintor.

(encerramos a entrevista)

APÊNDICE 4: TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM PROPRIETÁRIOS DE FÁBRICAS DE CARROCERIAS

4.2 ÉLIO

Entrevista realizada em: 27/11/2018

Fábrica: Eliocar Comércio e Reforma de Carrocerias

J = Jonas E = Élio

J: Como que surgiu a empresa?

E: Bem, a empresa surgiu em 1991. Só que antes eu trabalhava com compra e venda de caminhão. Com pouco dinheiro, eu comprava caminhões batidos, bem deteriorado, a gente reformava e vendia. E mexia com carroceria só para os caminhões que eu vendia. Até 2008. De 2008 pra cá, ficou muito ruim, o comércio de caminhão usado caiu muito. As reformas

ficaram mais caras e o caminhão zero ficou barato. Assim ficou meio ruim de trabalhar. Então foi quando eu passei a trabalhar só com carroceria. Eu comprava e vendia no estado, consertava, fabricava novas também. Novas quase pouco, eu trabalho mais com conserto e reforma.

J: Você compra então carroceria velha, reforma e revende?

E: É, exatamente. Compro uma carroceria bem derrubada, quase sucata, desmancho ela todinha. De uma carroceria de oito metros eu faço uma de sete. E assim vai indo. Uma de sete passa para um de seis. Vai cortando, tirando as partes ruins e reformando. É muito isso aí. Agora no caso de pintura, a pintura ficou mais a cargo do funcionário. Antes a gente pintava com estampo. Ainda tenho alguns estampos. Mas daí eu peguei esse rapaz aí, ele já pinta os filetes à mão. E ele é bem especial, ele falou comigo que queria pintar à mão. Faz os desenhos aí de acordo com a cabeça dele. Tem uns três ou quatro modelos. Ele escreve bem também, letreiro. Então nessa parte de pintura fica mais à cargo dele. O cliente conversa direto com ele, "eu quero que pinte assim".

J: E sua filha comentou que você era caminhoneiro antes, como foi essa mudança?

E: Eu fui caminhoneiro por doze anos. Eu comecei... Eu vim do interior, sou nascido no interior de São Paulo, no Noroeste. Eu nasci em Promissão. Depois meu pai mudou para Tupã, fui criado em Tupã. E vim pra cá com 20 anos. Mas lá em Tupã, antes de vir pra cá, eu fiz um curso de mecânica de ajustagem e torno. E vim para São Paulo, trabalhei nesse ramo aí, uns quatro anos. Mas como eu sempre gostei de caminhão, eu arrumei um dinheirinho aí e comprei um caminhão velho e fui trabalhar. Trabalhei uns 12 anos com o caminhão. Mas depois eu montei uma oficina mecânica, trabalhei com mecânica de caminhão por um bom tempo. Foi aí que eu consegui um capitalzinho para comprar uns caminhões velhos, para reformar e vender. Então a sequência foi essa. Mas quando eu trabalhei como caminhoneiro, eu trabalhei com caminhão basculante, a pintura de caçamba é pintura de ferro, de chapa, é uma pintura de uma cor só. Agora carroceria aberta tem carroceria de madeira, que tem essas pinturas aí. Que se começou a se pintar lá com os primeiros fabricantes na década de quarenta né? Foi quando começou a se fabricar essas carrocerias, com essas pinturas. Cada uma tinha um estilo de fazer. E nessas épocas, até os anos 2000 tinham muitas fábricas de carroceria no estado de São Paulo. Praticamente toda cidade tinha uma ou duas. Mas então veio acabando e hoje praticamente... Eu acho que se sobrou, foi uns 20% do que tinha. Isso se sobrou. No interior acabou quase todas. Aqui em São Paulo mesmo, fechou quase todas. Sobrou muito pouco.

J: Por que você acha que elas foram acabando?

E: Então, isso vem modificando. Porque antes, até os anos 2000, o transporte era feito 90% em base de carroceria aberta. Aí veio diversificando, baú já tinha, carga fechada já tinha, mas era pouco. Era usado mais para mudança e cargas mais específicas, como tecido... O resto era tudo em carroceria aberta. Depois veio diversificando, a maior parte das carrocerias passou para Baú. Outros tipos de carroceria também foram surgindo, como tanque, carrocerias específicas para vidro... Então foi especificando, para cada tipo de carga. Por isso a carroceria aberta foi diminuindo. E fora isso também se passou a fazer mais metálica. Só que nessas a pintura já é diferente. A pintura da metálica já é tudo pintura lisa, igual caçamba.

J: É outro tipo de tinta que se usa na metálica?

E: Não, é a mesma. Esmalte sintético. PU, também já estão usando PU na carroceria metálica. Mas o PU é um sintético melhorado. Ele não precisa polir nem nada. É só pintar e tá pronto.

J: Aqui vocês usam sintético?

E: Eu uso o sintético.

J: E com que tipo de madeira você trabalha?

E: A madeira que a gente usa tem que ser madeira de Lei. Essa é uma madeira da Amazônia mesmo. Agora as qualidades vêm mudando também. Até uns anos atrás se usava ipê, o básico era ipê, jatobá, Cabreúva, essas madeiras aí. Mas essas já acabaram. O ipê ainda tem, mas ficou muito caro, então não dá mais para trabalhar com carroceria com ipê. Então nós estamos usando hoje, são umas qualidades que poucas pessoas conhecem. A que eu tenho hoje, madeira básica para estrutura da carroceria, chama "Faveiro", já ouviu falar nisso?

J: Não...

E: Então, o que o pessoal conhece de madeira, o primeiro que vem à cabeça é peroba, né? Mas a peroba não serve para carroceria, porque ela não aguenta água, não aguenta chuva. E também já está extinta, já está em extinção. Também não serve. Antigamente usava ipê, mas é o que eu te falei: ipê, jatobá e Cabreúva, eram os básicos. Agora de uns anos para cá, como é só na Amazônia mesmo. Tá vindo uma madeira chamada "Garapeira", "Roxinho", para ligamento, para estrutura, junto com esses faveiros, são as madeiras básicas para estrutura. Agora para tábua e assoalho, a gente usa uma qualidade que pouca gente sabe, se chama "moura catiada", já ouviu falar nisso?

J: Não...

E: Então (risos)

J: Essa daí da tábua ela pode ser menos resistente?

E: É, menos resistente. Ela pode ser menos resistente, mas tem que dar um bom acabamento e tem que resistir à água também! Porque nas madeiras que são usadas em obras, tirando o eucalipto, se usa o cambará e outras madeiras que veem da mata. Elas são madeiras mais fracas. Para carroceria não serve porque não aguenta à água. Pode pegar o cerne dela, colocar em uma carroceria, em dois ou três anos ela começa a apodrecer.

J: Essas madeiras que você me falou ali, como você descobriu elas? Você fez algum teste?

E: Isso aí funciona assim. Antes a gente comprava ipê, de um certo fornecedor. Acabou ipê, o próprio fornecedor fala "agora a que a gente tem é essa, é boa também." Hoje é o seguinte, a gente não usa mais o que a gente quer. Nós usamos o que tem. Eu estou acostumado a usar o faveiro. Ele vai acabar, está acabando, eu vou lá o cara não tem mais o faveiro. Fala "Não tem, aquele acabou, já era, não está vindo. O que eu tenho agora é o roxinho." Daí eu compro o roxinho. E assim, vai indo. Outras qualidades aparecem também (sorriso), que os caras colocam uns apelidos. Chegou outro dia uma madeira bonita, uma cor de rosa bonita assim... Ela parecia até com uma madeira que a gente usava há muitos anos atrás chamada guaritá, que tinha muito aqui no estado de São Paulo. Uma madeira bem cor de rosa, bonita, dava um bom

acabamento! Então chegou uma madeira parecida com essa, eu falei: "então tem guaritá?". Ele respondeu: "Não, tem não, esse aqui a gente chama de João Duro" (risos) João duro... Eu não sei o que acontece...

J: Eu queria que você explicasse para mim, qual o processo para fazer uma carroceria aqui? Do zero até entregar para o cliente.

E: O processo começa primeiro pelas longarinas, as longarinas são as madeiras que acompanham o chassi, normalmente as maiores madeiras são as longarinas. Depois, em segundo, vem as travessas, em cima das longarinas. Elas que determinam a largura da carroceria. As longarinas determinam o comprimento e as travessas a largura. Depois das travessas vem outras madeiras, que fazem o fechamento lateral, a gente as chama de "contra grade". Que vão parafusadas em cima das travessas, na lateral, são as contra grades. Depois vem a montagem do maial, que vai atrás de onde vai ficar a cabine, é o mais alto ali. Ele tem que ser pelo menos uns 5 centímetros mais alto que a cabine, para poder colocar alguma coisa por cima da carroceria e não pegar na cabine, às vezes o cara pega uma peça maior que a carroceria e põe por cima. Depois do maial vem as grades, as da lateral. É monta o de cima, o "corrimão", a parte de baixo, esse aqui lá no Sul eles chamam de "cheda", agora nós aqui no estado de São Paulo chamamos de "pau-de-baixo-da-grade" (risos). Para simplificar a coisa (risos). Depois vem a tábua, e normalmente dois sarrafos. Tábua em baixo, dois sarrafos em cima, fecha a grade. Depois tem um sarrafo na parte externa que se chama "sarrafo de corda". Onde amarra a lona e tal. Então essas são as grades, tanto as da lateral como a traseira. Aí depois vem o assoalho, o assoalho vem em cima das travessas. A gente fecha o assoalho. E depois vem as partes externas de acabamento, por cima do caminhão. Tem que ter os apara barro, dois traseiros e dois dianteiros, que servem para o pneu não espalhar barro ou pedra para trás ou para frente. Depois tem as gavetas...

J: Vocês fazem as lameiras também?

E: É, lameira é o apara barro. Quando se fala lameiro, é um grandão, fechando toda a carroceria do caminhão, sabe? De um lado e do outro da carroceria, se chama lameirão. Agora o nossa, que a gente faz, só colocando um pequeno atrás do pneu, daí a gente chama de apara barro.

J: Entendi.

E: E as gavetas, as caixas de ferramentas, né? É isso aí que fecha a carroceria.

J: E para você, qual é a importância do filete, da pintura na carroceria de madeira?

E: É, o filete é um ornamento né? É uma beleza, só para dar um destaque, para dar uma beleza. Tem uns clientes que exigem: "eu quero assim igual aquele que eu vi num caminhão assim..." Hoje eles tiram fotos né? No nosso tempo, não tiravam fotos o cara chegava e falava: "assim, assim, assim..."

J: Como que ele falava?

E: Ele falava... Tinha uma fábrica tradicional de carroceria que vendia muito, no paraná, que se chama "Lageana"

J: Ela existe ainda?

E: Não tem, ela era em Maringá (Paraná). Então essa Lageana aí, fabricava umas carrocerias muito bonitas. Eles desenvolveram umas pinturas deles. E os caminhoneiros queriam muito uma pintura como a da Lageana. Então o pintor, geralmente, já sabia como é que era o da Lageana. Também tinha outra que tem até hoje. Uma fábrica de carroceria que fica em Sergipe, na cidade de Itabaiana, a fábrica se chama "Itabaiana" mesmo. É um tradicional, que tem uns modelos bonitos e até hoje está aí na praça. Outros desenhos foram se desenvolvendo de acordo com a cabeça das pessoas. E também só que isso está acabando. O cliente já não está mais falando "eu quero assim... eu quero assim". O cara agora fala: "eu quero filetado." Outros não querem nem filetado querem só um degrade. Sabe? Um degrade simples, um degrade vermelho... Então essa cultura do filete está acabando. Não vai durar muito tempo não. Eu acredito que mais uns 10 anos não vai ter carroceria de madeira mais.

J: Você acha que não?

E: Eu acho que não... Porque a madeira está ficando difícil... Cara! Cada ano que passa fica pior. Você só tem na Amazônia e infelizmente, ninguém te fala isso, mas quem compra madeira boa é tudo estrangeiro. A nossa madeira boa vai tudo para exportação. Para nós aqui só vem a de segunda. As de primeira vai tudo para exportação. E eles pagam bem, porque eles podem pagar né? A madeira que eu uso aqui, de segunda, eu estou pagando hoje cerca de R$ 2.500,00 o metro cúbico. Lá eles falam que a de primeira é vendida para fora à US$ 3.000,00! O metro cúbico. Dá 12.000 reais o metro cúbico. Nós aqui nem passar em comprar a de primeira. Então o que vai acontecer, quem vai usar as nossas madeiras são os estrangeiros. E são também os que ficam pressionando direto o Brasil para não desmatar. Dizem que os maiores compradores são: o Japão, a Inglaterra e o Estados Unidos.

J: E quais que são os seus planos para o futuro?

E: Eu? Meu plano é parar, não vai demorar muito. Eu já estou com setenta anos e parece... que os filhos não querem tocar [a filha dele estava quieta na mesma sala]. O futuro vai ser parar, não vai demorar muito não. Com a economia ruim, o transporte péssimo. Então para madeira não está fácil. Hoje o cliente nosso, o transportador não está conseguindo manter nem o caminhão. Essa gente com quem eu trabalho aqui... Eu trabalho 90% concertando carroceria velha, remendando para o pessoal que toca aí. Um serviço que vale R$ 1.000,00 é difícil de conseguir receber os mil, eu tenho que baixar o máximo para que eles consigam me pagar.

J: Para saber, quantas carrocerias você vende por mês?

E: Olha, vender mesmo, eu acredito que umas 10 carrocerias por mês. De 8 a 10. Agora concerto até que tem bastante.

J: Tipo quanto?

E: No geral, deve ter uns 30 concertos por mês. De R$ 100,00 à R$ 1.000,00 por concerto. O que está difícil para gente aqui é mão de obra.

J: Por que tem pouco? Está caro?

E: Não é que está caro. É um serviço que... É um serviço meio bruto né? Um serviço que você fica com a mão suja, se machuca, tem que mexer com madeira velha, com parafuso, essas coisas. Então é um serviço meio brutão. E o pessoal de São Paulo, os paulistas, não trabalham nesse tipo de serviço. Eu tenho 8 funcionários e não tem nenhum paulista. Ne-

nhum. É tudo nordestino. É igual obra, igual construção civil. Então, quando saí um funcionário, para repor outro é muito difícil. Você não acha profissional da área, tem que pegar ajudante, e colocar para aprender. Mas muitos desistem, outros trabalham por cinco ou seis anos como ajudante e não conseguem apreender, sabe? Não têm interesse em ser um profissional na área. Isso acontece direto. Desde o tempo, desde 2008 que eu comecei a trabalhar com carroceria, eu já testei pelo menos uns trinta e vão sobrar só três. E é tudo difícil né? Você pega um ajudante, o mínimo que se pode pagar para um ajudante é R$ 1.200,00, o cara no princípio não dá lucro, quando empata tá bom. E fica... Fica... E o cara nunca consegue. Não tem interesse. Daí você tem que mandar embora. Tem que pagar tudo... É muito difícil esse trabalho, é um seguimento que não tá legal. Não vai demorar muito tempo não. Só vão ficar nesse ramo de carroceria, só os grandes. Tem Facchini, outras aí. Os pequenos, pode pesquisar, dos que eu conheço, de umas 10 que eu conheci aqui na Zona Norte, só sobrou a Buoro, aqui em Guarulhos. Você conhece ela?

J: Conheço sim, mas ainda não visitei eles.

E: Então a Bouro, ele é conhecido meu e tal. Ele é genro, foi o sogro dele que fundou a empresa. Tem mais de 40 anos a Buoro. O antigo dono faleceu há uns cinco anos atrás. E o genro dele está tocando. Se você for lá, ele tá fazendo já 50% metálica.

J: Então, antes de vir aqui eu fui na Garcia também, eles fazem metal e fazem madeira.

E: Lá em Mogi né? A Garcia é uma das fortes. Eles fabricam bastante ainda. Eles são muito antigos. Tem uma equipe que trabalha a bastante tempo lá. E ali já pertence... Apesar de ainda ser grande São Paulo, já está um pouco fora, a mão de obra lá é um pouco melhor que aqui.

J: A é?

E: É. Aqui muitas fábricas fecharam. Tinha Rizo, tinha Carizo, tinha outra Garcia que era aqui na Zona Leste, Paraíso... Fechou todas. Não tem nenhuma mais. Tinha Sampa, já ouviu falar nessa aí?

J: Acho que já.

E: Então. Que mais... Tinha uma que era forte e fabricava muita carroceria lá na zona leste, Carroceria Santo Antônio, era famosa. Acabou já também.

J: E todas mais ou menos nesse período depois dos anos 2000?

E: É, tudo nessa parte de 2000 pra cá. Então a situação está essa aí.

J: Certo, mais alguma coisa que você quer contar ou falar?

E: Não só isso mesmo.

J: Bom, obrigado então pela entrevista.

4.3 CÉSAR LEANDRO MALAGUTTI

Entrevista realizada em: 02/04/2019

Fábrica: Carrocerias Malagutti

J: Eu queria saber como é que você começou a trabalhar na Malagutti?

C: Essa é uma empresa familiar, né? Eu herdei do meu pai o conhecimento e desde 1995 sou eu que toco a empresa aqui. Mas foi um aprendizado de família. Essa é uma empresa que já tem aí uma história de 50 anos de existência e eu toco aqui faz 25. É aquela história lá que está no site (copiar texto).

J: E você começou a trabalhar desde pequeno junto com seu pai?

C: Desde criança, meu pai me levava para empresa e eu brincava no meio da turma e na brincadeira fui aprendendo a profissão. Aprendi a fazer tudo que é feito na produção da fábrica. E quando eu me vi já era o pintor da fábrica.

J: Você trabalhou um tempo como pintor então?

C: Muito tempo, muito tempo. Meu pai era pintor né? Meu pai sempre foi pintor de carroceria. E eu aprendi com ele.

J: E você fazia os ornamentos também?

C: Os filetes? Fazia também. Hoje em dia não se faz na mão né..., Mas eu fazia na mão...

J: Vocês têm fotos desta época?

C: Rapaz eu tinha uns alguns de fotos antigas aqui, mas ele está na casa na minha mãe.

J: Tudo bem. Outra coisa... Aquilo ali (um mostruário com vários tipos de ornamentos) você mostra para o cliente para ele escolher como vai ficar a carroceria?

C: Isso, isso... Ele escolhe o tipo de filete que ele quer.

J: E a de cima é feita com a carretilha né?

C: É, é... E os outros são feitos na forma.

J: E essas formas vocês mandaram fazer, como foi isso?

C: Sim, a gente mandou para essas empresas que fazem corte a laser, né? A gente fez o desenho e eles cortam né? Você joga o desenho em Autocad lá e ela faz o corte de acordo com o que você desenhou.

J: E quem que fez estes desenhos, foi você?

C: A ideia é minha.

J: Você fez no Autocad?

C: Eu fiz o rascunho aqui, eu sempre tive um engenheiro que assinou por mim como responsável, ele pegou o desenho que eu fiz na mão e transformou no Autocad.

J: Você pode contar um pouquinho como é que foi fazer esse desenho?

C: A gente já fazia... O manual era muito próximo disso né? O filete manual. Então baseado nele que surgiu a ideia de fazer essa aí, para poder ganhar tempo e não ficar dependendo de uma pessoa só para fazer [hipótese, o filete em estêncil tem mais relação com a falta de mão de obra do que com a velocidade]. Por que hoje em dia qualquer moleque pega uma forma daquela e faz né? Antigamente você tinha que ter um pintor profissional para fazer isso. Então isso foi para facilitar a vida e ganhar tempo, e não ficar preso em um profissional só.

J: Esse desenho daqui (um ornamento estilo Sul) você vê em várias carrocerias, que tem gente que chama de Estilo Sul né?

C: É, que no Sul que começaram a fazer essas formas né?

J: Mas essa daqui vem de (um estêncil diferente do estilo sul) ...

C: Essa é minha, essa a gente fez para diferenciar. Eu queria fazer alguma coisa que ninguém tivesse, eu fiz ela para diferenciar. Então basicamente é isso aí.

J: Como foi para você aprender o ofício de pintor?

C: Na verdade eu aprendi por brincadeira, com 12/13 anos eu pintava por brincadeira. Eu via os pintores pintando na fábrica, me interessava e ia lá.

J: E você já começou pintando nos caminhões?

C: Nas carrocerias, sim nas carrocerias. Como uma brincadeira, ajudando o pintor, você vai pegando o jeito, pegando o jeito, e isso se tornou um ofício depois. A ponto de chegar um dia que meu pai dispensou o pintor e eu trabalhei no lugar dele por alguns anos. Eu trabalhei com o meu pai de empregado até os 18 anos, na empresa dele, depois eu não quis trabalhar mais com ele, aí sai da empresa e fui tocar a minha vida. Depois ele fechou a empresa e depois de oito anos eu voltei e abri a empresa para eu tocar.

J: E essa foi a mudança para São José?

C: Não, não. Na verdade, a empresa quando foi fechada foi em São José mesmo. Eu sou nascido aqui na região, sou criado aqui. Meu pai que veio do Paraná e trouxe a profissão de lá.

J: Mas e essa parte que a fábrica começou em Jacareí, como foi?

C: É o meu pai tocou em alguns anos em Jacareí, ele tinha um terreno alugado lá. Depois a gente comprou essa propriedade e foi quando veio para São José. Nessa época eu ainda era funcionário do meu pai. Mas foi 10-12 anos em Jacareí, depois veio para São José.

J: E por que que ele fechou?

C: Meu pai era um italiano semianalfabeto. Não tinha estudo, aprendeu a profissão na raça. E quando o negócio começou a crescer ele se perdia na organização da empresa. Era um homem muito desconfiado, um italiano que não tinha confiança nos outros, não sabia administrar as funções de confiança para outra pessoa fazer. Ele achava que tudo ele tinha que resolver e isso foi desgastando-o, e, como ele tinha outros meios de fonte de renda, acabou fechando a fábrica.

J: E o que que te motivou depois a reabrir?

C: Rapaz, quando eu saí da empresa eu fui ser caminhoneiro. Era o meu sonho de infância ter caminhão e viajar o Brasil. Eu trabalhei oito anos com isso. Durante esse tempo eu rodei o Brasil inteiro e fui olhando as outras carrocerias. E vendo o que as carrocerias de fora tinham de bom, tinham de ruim. Aquilo me chamava muito atenção porque eu entendia do assunto. E aí, nesse meio tempo, eu namorei, casei... E minha esposa não queria ficar sozinha, eu viajava sempre para longe. E começou o pensamento de voltar e ficar mais fixo perto de casa. E foi quando eu larguei mão do caminhão e retomei a profissão. Eu vendi o caminhão e com esse dinheiro eu comprei o maquinário, e montei a empresa de novo.

J: E essa coisa que você falou, que você via o que as carrocerias tinham de bom, para você, o que é uma carroceria boa?

C: Uma carroceria boa é uma carroceria que seja forte, que atenda o caso da região dela. Como é o nosso caso, na região de São Paulo, se comparar com as carrocerias do Sul, ela é uma carroceria forte, muito mais resistente. A gente usa muito ferro nas carrocerias aqui, e o pessoal do Sul não usa. Isso, por outro lado, encarece mais o produto. A nossa aqui é muito mais cara do que a de lá, só que para aguentar o serviço dessa região que é muito industrializada e tem muito serviço bruto, tem que ser assim, se não, não aguenta. E isso eu fui apreendendo, rodando por aí, eu fui vendo o que se fazia de melhor e de pior, para fazer um produto que atendesse bem a região aqui.

J: Eu queria te pedir para você me explicar um pouco mais sobre o processo de fabricação de carroceria.

C: A gente tem as equipes, hoje eu tenho 3 equipes na carpintaria, eu faço uma venda. Geralmente, cada carroceria é única, cada cliente tem as suas necessidades, o seu tipo de carga, então quando eu vendo a carroceria para o cliente eu faço uma ordem de serviço e discrimino nessa ordem de serviço tudo que o funcionário precisa saber. Entrego para o encarregado, ele vê qual equipe que vai fazer. Geralmente é ele que vai no depósito de madeira e separa o material e dá na mão para o funcionário tocar. A madeira sai bruta, vai para o maquinário, e no maquinário ela é cortada e aparelhada nas medidas necessárias.

J: Vocês compram então a madeira bruta?

C: Bruta, lá de Rondônia. O cara serra uma arvore e manda para mim, é assim que funciona. E aí aqui a gente faz o emparelhamento dela. Daí corta nas medidas que precisa, vai para uma bancada. Na bancada o cara vai riscar e marcar toda essa madeira, fazer todos os encaixes que são necessários. Ele bota na máquina para fazer esses encaixes, essas "espigas" que é como a gente fala. E depois de pronto vai para linha de montagem. Ela é lixada e vai para linha de montagem. Enquanto esse cara está fazendo isso aqui, lá no fundo eu tenho a caldeiraria que meche com a parte metálica. Então de um lado se meche com madeira e do outro de ferro.

J: E o ferro chega bruto também aqui?

C: Ele chega bruto. Algumas coisas a gente compra pronta também? A gente compra grampo, gancho de corda, dobradiça... Tem bastante coisa que compra pronta. Então esses dois processos vêm juntos. Quando a parte de madeira está pronta, a ferragem também está pronta. Eu tenho um rapaz que trabalha no almoxarifado, que separa o material que vem pronto, de acordo com a OS que eu fiz, ele separa os parafusos, as medidas, as quantidades, tudo certinho. E põe na mão

do pessoal que vai fazer a montagem. Daí a carroceria é montada, em cima dos cavaletes, e depois de montada o pintor vem, corre uma linha nela inteirinha manualmente, limpa ela, tira as impurezas da madeira. Aplica um fundo, depois lixa de novo, aplica a massa nos defeitos, lixa mais uma vez e aí vai para pintura. Daí a carroceria fica pronta, a gente liga para o cliente, programa a entrega, e faz todos os serviços para a instalação dela. É assim que funciona.

J: E para você quais são as principais dificuldades de produzir uma carroceria de madeira hoje?

C: Mão de obra. A mão de obra está em extinção. A tendência é que esse ramo se acabe. Eu até torço para que ele acabe, vendo pelo lado profissional. Porque fazer carroceria de madeira é muito difícil. E a tendência é que a carroceria de madeira vá diminuindo, e a metálica vá aumentando cada vez mais. Porque mão de obra para madeira é muito difícil.

J: E para eu saber, qual a faixa de preço de uma carroceria aqui?

C: Eu tenho uma tabela (ele mostra uma tabela com preços e medidas de carrocerias), uma carroceria começa a partir de R$ 6.500 e vai até R$ 21.600. Carrocerias normais né? Que não sejam projetos especiais. Mas a variação de preço é essa aí, em função do tamanho. Aqui é uma carroceria de 2,50 m, que é uma pequenininha, e essa é uma de 9 m que é uma carroceria grande.

J: E tem outras empresas de carroceria que você acha que fazem uma carroceria boa?

C: Tem... Tem muitas, o Brasil hoje tem em torno de 800 fabricantes de carroceria de madeira homologados. Documentados, legalizados, no Brasil inteiro.

J: Onde que está esta legalização?

C: Essa legalização está no Inmetro. A gente tem de ser homologado pelo Inmetro, nós somos todos homologados, temos projetos aprovados no Inmetro para poder produzir. Porque se eu não tiver homologação eu não consigo documentar um caminhão novo. E o cara que compra um caminhão novo não consegue documentar se não comprar uma carroceria de mim que sou homologado, entendeu? Ele precisa entrar no sistema do Denatran a cadastrar a minha carroceria que tem um número de chassi nela, e acoplar essa carroceria em um veículo novo. Hoje tem 860, eu acho, fabricantes no Brasil, que são documentados para isso. Então tem muita gente boa sim. Grandes não tem muitos. O tamanho dos fabricantes não são fabricantes gigantescos não, são geralmente empresas familiares, pequenas, mas tem muitos.

J: Você considera a sua empresa como sendo uma empresa pequena, média ou grande?

C: No ramo que eu trabalho é uma empresa de médio porte. Uma empresa que tem capacidade de produção, no tempo das vacas gordas, de produzir, 30-40 carrocerias por mês. É uma empresa de médio porte. Existem maiores que as minhas, mas são poucas. Mas tem algumas, em Sergipe tem fábricas grandes, em Anápolis (GO) tem fábricas grandes, no Sul tem algumas. E geralmente os grandes também já abriram o leque de trabalho para outros seguimentos. Fabricam, além de carroceria, fabricam: baú, caçamba, muita coisa metálica.

J: Vocês já estão fazendo baú também?

C: Não, eu revendia baú de um outro fabricante, mas eu já parei também. Não me dava retorno e eu larguei mão de fazer isso. Então eu trabalho só com carroceria aberta, de madeira e de ferro.

J: E o que você pensa para o futuro da empresa?

C: Para ampliar os produtos precisava de um novo espaço, porque aqui é pequeno. Eu até tenho vontade de mexer com Baú, mas eu não tenho espaço para isso. E mão de obra também. Um problema tão sério quanto a carroceria de madeira é mão de obra para mexer com baú. Serralheiro também para alumínio também é uma profissão muito difícil de encontrar. Então a dificuldade é grande para produzir alguma coisa de qualidade. É difícil. É uma vontade que eu tenho, mas não tenho previsão de fazer isso não.

4.4 JULIA VARIATTI GERARDI, JOEL VARIATTI

Entrevista realizada em: 26/04/2019

Fábrica: Carrocerias União

J = Jonas Ju = Júlia Joel = Joel L = Leonardo

J: Vocês dois são os proprietários da empresa?

Ju: Sim, tem mais uma né? A união é um grupo, ela tem três empresas. Tem aqui no estado de São Paulo, no estado de Minas e no Espírito Santo.

J: Entendi, eu tinha visto que tinha uma em minas e tinha ficado confuso com isso.

Ju: É dividido. São todas a mesma, a única que não é do grupo é a de Sergipe. Então a gente fica dividida um pouco em cada uma né?

J: Entendi, e como é que começou essa empresa?

Ju: Ah, acho que ele sabe mais.

Joel: Essa empresa começou em 1972 em Iconha - Espírito Santo. Através do meu pai, ele começou pequeno em um posto de gasolina e tal. Ele foi crescendo, crescendo ali ele se afastou da empresa. Depois um dos filhos, que no caso fui eu, começou a tocar conta da empresa lá. Aí eu me afastei porque estava um pouco estressado, e o meu irmão começou a tomar conta da empresa do Espírito Santo. Aí depois que eu achei que estava beleza e tal eu achei que queria montar uma fábrica fora, que seria no estado do Rio de Janeiro. Mas como a gente tinha muitos clientes que eram daqui de São Paulo lá no Espírito Santo, eles trouxeram a gente para cá, entendeu? Aí foi quando nós montamos essa daqui em 1991. Então aqui deve ter o que 27 anos?

Ju: 28.

Joel: 28 anos aqui. E depois, daí uns oito anos que a gente estava aqui, mais ou menos, aí meu irmão, somos três irmãos né? Ele falou: "vou montar outra fábrica". Então montamos em Minas, que nós já tínhamos clientes de Minas em Iconha

também. Aí montamos em Igarapé - Minas Gerais. A terceira, que foi em 2002, por aí 2004...

Ju: É uma empresa familiar.

J: Legal, e o jeito como são feitas as carrocerias é igual nas três?

Joel: É, o modelo sim. Muda só alguns detalhes.

(chega mais uma pessoa na sala)

Ju: Esse é o Leonardo, nosso sobrinho, que trabalha aqui na fábrica também.

(nos cumprimentamos)

Joel: Alguns detalhes mudam por causa da região, você entendeu? É, aqui tem um cliente que gosta de um malhal, tem uma ripinhas com régua, já no espírito santo já gosta com o vergalhão em pé. Mas assim, a parte estrutural é sempre a mesma. Só algum detalhe na carroceria que é mudado.

Ju: O detalhe que não traz nenhum problema para na qualidade, é mais é gosto...

Joel: Estética... Essas coisas.

Ju: Mas a qualidade é a mesma.

J: E qual é essa diferença estética?

Joel: Isso eu gostaria de te mostrar lá na carroceria.

J: Ah legal!

Ju: Você tem que ver uma para entender. Por exemplo o malhal, você vai ter que ver o que é o malhal para entender o gosto.

Joel: Vou te explicar o que que é. Tipo pintura em Minas, já é uma pintura mais lisa, já não gosta de muitos detalhes, você entendeu? No Espírito Santo já quer uma coisa mais assim... Aqui já gosta de uma coisa mais enfeitadinha. Então é uma coisa de regionalidade.

Ju: E tem vários modelos para você ver. Ontem eu fui no pátio olhar. Tem umas prontas que você vai ver que são diferentes. Mas o cliente, cada cliente tem um gosto diferente, e a gente procura por lá o que ele gosta. Porque não é uma coisa que você troca todo dia. Então o cliente tem de sair daqui com o que ele gosta.

Joel: Com o gosto dele.

Ju: Durabilidade longa né?

J: Como é que é essa venda com o cliente? Como é que funciona?

Ju: Essa é a minha parte, é. Eu gosto.

Joel: Ela dá opinião de pintura e tal.

Ju: Eu gosto de atender bem, né? Então essa parte fica mais comigo. Se eu abrir aqui o leque para não haver uma peneira eu vendo igual água. É que eu peneiro bem porque eu não tenho uma produção para isso e nem quero ter.

Joel: Tem a matéria prima também. A madeira não está perto. Então a madeira que é a base para a carroceria, ela tá longe. Então você não pode ter grande rotatividade, você entendeu? Se fosse no aço não. O aço você pediu no outro dia está aqui no chão. Está pertinho e tal. Mas a madeira está a 3.000 km de distância né?

J: A madeira ela chega aqui bruta?

Joel: Chega parte bruta, parte aparelhada. Mas nas outras fábricas por aí eu acredito que chega bruta também.

J: Eu vi nem algumas que chega bruta e outras aparelhada, depende do tamanho da fábrica

Ju: É isso que eu ia falar. Depende do jeito que eles estão administrando também. Por que na crise está todo mundo né?

Joel: Está uma fase muito difícil para fabricante de carroceria, econômica, está muito difícil.

Ju: A gente ainda está conseguindo, pelo leque né Joel? A gente tem um leque de clientes muito grande.

Joel: Por causa da fidelidade dos clientes.

Ju: Nunca fiz propaganda.

Joel: Isso aí está no atendimento e na qualidade. Eu acho né?

Ju: Sim o atendimento eu acho que é um dos pontos né?

Joel: Porque aqui, você viu a dificuldade que é para chegar aqui né?

J: Sim

Joel: E aqui a gente vende para tudo quanto é lugar né? Litoral, Vale do Paraíba... Rio de Janeiro...

Ju: Para outros estados também. Manaus...

Joel: Pernambuco, Rondônia... Já vendemos para esses estados todos. Campinas, região de Jundiaí, São Paulo todo, Itaqua, Zona Leste toda.

Ju: Tudo, pega tudo.

Joel: Então a gente vende para bastante lugares, por isso que...

Ju: E o próprio cliente é o nosso marketing que fala né?

Joel: E para você pegar e vender aqui você tem que ter qualidade né? Porque senão não vende. Porque está cheio de concorrentes, entendeu?

J: Como que vocês vêm essa qualidade? O que vocês fazem para alcançar essa qualidade?

Joel: Isso aí é o seguinte: a gente está acompanhando muito o serviço, entendeu? Em termos da qualidade da madeira, em termos até da montagem mesmo. Selecionar as melhores madeiras. Nós donos estamos sempre em cima, para o cliente sair daqui e não ter problema. Porque se você fabricar, tipo uma linha de fabricação e o produto tem qualidade variável, você não consegue chegar lá no final com a qualidade igual em todas as carrocerias. Então você tem que estar

diretamente em cima dela, para chegar lá no final com a mesma qualidade para todas.

Ju: Tipo, se o nosso cliente é feirante, ele vai transportar uma verdura, a verdura é uma carga molhada.

Joel: Você tem que ter uma atenção especial.

Ju: Você tem que ter uma atenção especial, o que você vai por ali para ter uma durabilidade. É feito um estudo daquilo ali. E a parte de madeira é ele...

J: Então a madeira varia em função da carga? É isso?

Joel: Também... Isso aí influencia um pouco também. Não digo 100%, mas...

Ju: Mas é uma coisa a se pensar. Eu não posso vender um produto de R$20.000 como se eu estivesse vendendo um negócio ali que eu vou na prateleira embrulho e te entrego. O caminhoneiro, para ele me pagar R$20.000 é suado. Ele tira de um caminhão aquilo ali. Então você tem que ter um critério, todo um capricho ali né?

Joel: Se a carga dele é peso bruto total, mas é concentrada mais no meio, a gente pergunta, porque a gente tenta adequar o produto a necessidade do cliente.

Ju: Talvez até aumente mais um reforço ali no meio para carga de vidro, que é uma carga especial. Mesmo que a nossa seja forte e o Joel sempre me orienta a oferecer, nem que seja colocado um preço de custo naquela peça, não há margem de lucro, mas é bom ele sair daqui com aquilo até mesmo por questão de segurança né?

Joel: A nossa carroceria é mais reforçada na bitola das madeiras, você entendeu?

J: O que é a bitola?

Joel: Bitola da madeira são as dimensões dela. Uma travessa que eles usam por aí, que os meus concorrentes usam, tem 5 centímetros pela largura da carroceria. Aí você vai na peça e faz um furo de 16mm. Para poder passar o parafuso, ele põe uma a mais. Para deixar os vãos mais estreitos. Você faz engenharia né?

J: Não, design.

Joel: Ah design. Então tá bom. A gente diminui uma mais a gente aumenta a bitola da travessa. A gente faz ela com seis porque naquele furo você fica com mais parede de madeira, você entendeu?

J: Entendi.

Ju: Não enfraquece a peça.

Joel: Então, isso aí é tudo coisa que a gente bola. O pessoal põe fino mais põe mais. A gente põe grosso e menos. Porque aquela peça fica mais reforçada até do que três mais finas juntas.

J: Você pode me contar mais sobre o processo de fabricação de carroceria?

Joel: Processo de fabricação?

Ju: Você prefere aqui, ou quer ir lá (no pátio)?

J: Hmmm, podemos ir lá também.

(Fomos até o pátio)

Joel: Vamos Jonas. Vamos começar lá de baixo e eu vou te mostrando.

J: Qual o tamanho aqui da fábrica?

Joel: De área construída é 2.800m2. Área coberta né? O terreno todo é 11.000m2.

J: E quantos funcionários vocês têm?

Joel: Trabalhamos com 13. Hoje é sexta feira, então está meio bagunçado. A gente começa a limpeza a tarde. Então a madeira, ela vem de Rondônia ou do Pará. E vêm transportar por caminhões, tá? Aí descarrega-se aqui. Então vem parte aparelhada e parte bruta. Aí, ali ela é plainada, ela é processada. Marcada... quer ir lá perto?

J: A vamos lá.

Joel: Refila tudo. Aqui ela toda preparada. Chega aqui, ela entra na fase de montagem, está vendo? Aí começa a montar aqui. Aí depois ela lixada e vai para pintura lá. Pinta e vai para lá para dar o acabando final. Depois volta para entregar para o cliente.

J: E esse branco aqui...

Joel: Esse aqui é o prime. Prime, massa, lixa, depois pinta. Aqui é onde é produzida a parte metálica. Soldador, vira chapa é tudo aqui. 100% artesanal.

J: E quantas carrocerias vocês fazem por mês, mais ou menos?

Joel: Por mês, na faixa de umas 15...

Leonardo: Uma a cada dois dias né?

J: E vocês fazem mais fabricação ou mais reforma?

Joel: Fabricação.

J: Você sabe mais ou menos quanto tempo que dura uma carroceria?

Joel: A nossa carroceria, a vida útil dela, até precisar de uma manutenção pequena, uns 7/8 anos, tá? Mas a vida útil total dura mais de 15 anos, a nossa qualidade. Mas tem qualidade também que é 2 anos e meio, 3, tá?

J: Nossa...

Joel: Tanto é que nós temos duas linhas, uma mais cara e uma mais barata. Para poder concorrer. A mais barata, é para poder concorrer com os outros fabricantes que fazem uma carroceria inferior. Essas carrocerias, a vida útil dela é 4/5 anos só.

J: Qual é a diferença dessa mais barata para a mais cara?

Joel: A diferença está na qualidade da madeira.

Leonardo: E alguns reforços também.

Joel: É, e alguns reforços.

J: Quais reforços?

Leonardo: Eu mostro lá em cima para você.

Joel: Aqui, o assoalho, a gente só coloca quando agenda para entrega.

J: Por que vocês fazem assim?

Joel: Porque é mais prático para movimentar a carroceria aqui dentro. Todas as carrocerias aqui são feitas por encomenda. Essa aqui é uma carroceria de segunda linha. Aqui (na cheda) é mais estreito. A madeira da segunda linha é a madeira que a gente não coloca na carroceria de primeira. Por isso que a durabilidade dela é menor.

J: É um outro tipo de madeira?

Joel: Não. É a madeira que a gente seleciona. Essa peça está boa para a carroceria de primeira, então você separa. Se o cliente quer que seja mais barato, você o avisa, entendeu? Tudo assim, desse jeito.

Leonardo: Depois que a carroceria está pronta, você não consegue ver a diferença nela assim pintada.

Joel: É...

Leonardo: Porque pintou é lindo, é novo, tá valendo, entendeu? Agora a questão dos reforços você consegue ver. A cantoneira aqui mais larga, esse sistema de dobradiça aqui. A de segunda é uma cantoneira bem mais estreita, com esse outro sistema de dobradiça. Aí proteção de travessa e longarina, se você observar a madeira com madeira aqui está "seco". Se você pegar uma carroceria de primeira linha, tem uma chapa de ferro para cima e outra para baixo, está vendo? Para não cavar a madeira. Esses outros reforços.

Joel: Tem vários detalhes.

Leonardo: Sim, são vários detalhes.

Joel: Mas toda carroceria vendida para o cliente ela é explicada. "Aí quero uma mais barata". Você responde: olha, a durabilidade dessa é "x", a durabilidade da outra é "y", nada de você enganar o cliente, entendeu? Vender uma carroceria de primeira e entregar uma de segunda, não pode.

J: E os clientes eles sabem disso? Vendo uma carroceria de primeira e de segunda, eles sabem a diferença?

Joel: Distinguir não. Não, não, eles não conhecem. Aí tem que ter mesmo a honestidade do vendedor. Ele pode comprar o nome da gente e eu entregar a maior porcaria do mundo, ele vai sair pensando que levou uma carroceria boa da União. Mas ele está confiando na fábrica né? Então a gente não pode fazer isso com ele.

Leonardo: Tanto que a gente nem coloca a plaqueta da carroceria União na carroceria de segunda. Porque o cliente sabe da negociação que a gente fez com ele. Mas se ele vende para outra pessoa, a outra pessoa não tem como saber que aquela era uma carroceria de segunda.

Joel: A gente não identifica por causa disso. Deu para entender? Porque o cara pode até valorizar o próprio caminhão dele com a plaqueta da carroceria união atrás. Mas para ele poder vender o caminhão ele compra da mais barata, você entendeu?

J: Entendi. Legal. E quais que são, você tinha dito que tinha diferenças das carrocerias que eram feitas aqui com as carrocerias das outras fábricas.

Joel: São os detalhes. Então vamos lá, aqui é o malhal. Aqui o pessoal prefere ele feito com réguas na horizontal. No Espírito Santo, eles usam os vergalhões verticais, entendeu? A gente até tentou trazer o modelo de lá, mas não colou. Tivemos que adaptar para o modelo deles daqui. Então esse é um detalhe. Pinturas, o pessoal lá do Espírito não gosta daqueles frisos dali. Eles não gostam. Eles a preferem toda filetada assim (mostra uma carroceria com filetes nos sarrafos).

J: Ahh... Que legal.

Joel: Chega no Espírito Santo, eles gostam dela lisa assim e toda filetada. Em Minas eles gostam dela lisa sem filete. Mas isso está mudando um pouco o conceito deles lá, estão querendo mais liso também.

J: Interessante. Tem diferença de preço se tem friso ou se não tem friso?

Joel: Olha, na atual conjuntura econômica a gente não está pondo diferença não. Mas quando está assim, uma situação econômica melhor para o cliente, para todo mundo, daí sempre cobrava uma diferença pequena. Porque corre o risco de você perder uma régua e tal (régua significa sarrafo), passar da moldura. Mas do jeito que está, estamos cobrando o mesmo preço mesmo.

J: E os desenhos aqui, vocês fazem só esse desenho, tem outros?

Joel: O nosso estilo é esse.

J: Você sabe como que começou, a fazer esse estilo?

Joel: Isso aí é uma tradição do Espírito Santo mesmo. Daquela região lá. Da época de papai ainda.

J: E ele fazia já, vocês chamam de carretilha?

Joel: Isso a caneta, com isso mesmo.

J: Desde a época do seu pai, quando começou a empresa?

Joel: Sim, já era assim.

J: E essa parte aqui do sombreado, como é feita?

Joel: Com o revolver. Na mão livre também. Você dá o fundo, seca, faz o sombreado e depois faz os filetes.

J: Você já trabalhou em outras partes do processo de fabricação, como você aprendeu?

Joel: Eu trabalhei junto com papai. Eu trabalhava dentro da fábrica dele. E eu aprendi a fazer tudo. Até porque para você tomar conta de uma fábrica de carroceria você tem que saber fazer tudo, senão você não vai dar conta de mandar fazer tudo. Então desde pequeno eu aprendi a fazer tudo. Trabalhei em todos os setores. Até mesmo essa parte de qualidade de madeira você precisa ter um pouco de dom também. Isso aí também não é assim. Que eu vou entender, não é Leo?

Leonardo: É.

Joel: Tem que ter um pouco de dom também.

J: É que eu fiquei pensando, a mesma madeira ela tem qualidades diferentes?

Joel: A madeira é o seguinte, ela tem a parte boa e a parte ruim na tora, e essas duas vem juntas. Vem o brancal, vem a parte mais do centro que é o miolo. Entendeu? Isso tudo você tem que identificar.

J: A parte mais resistente qual que é?

Joel: A mais resistente fica entre o miolo e a casca.

Leonardo: A intermediária:

Joel: É a intermediária, isso aí. É a clara do ovo, vamos dizer.

Leonardo: É a clara tirando a casca.

Joel: Tem a casca, tem a gema e tem a clara. Não fica assim?

J: Entendi.

Joel: Isso você tem que ver no olho, porque isso só é perceptível no olho, entendeu?

J: E tem outras fábricas em São Paulo ou fora de São Paulo, que você acha que faz uma carroceria boa?

Joel: Modéstia parte, eu acho que qualidade próxima não tem. Na região aqui a nossa é a melhor.

Leonardo: Tanto que se você pegar as carrocerias que eram feitas na região, há 10 anos atrás, eles tiveram que se adequar, a nós para vender. Essa parte de reforço, de tranca, isso aqui é uma coisa que ninguém colocava.

Joel: Não.

Leonardo: Esse tipo de tranca de pressão (mostra o funcionamento da tranca), eles não colocavam

Joel: Fábricas de 40 anos aí... Eles tiveram que copiar um pouco o nosso modelo para poder atender os seus clientes. "Eu quero mais eu quero igual lá". Mas tem aí, em São José dos Campos tem uma ali. Malagutti. Ele vai te receber bem lá.

J: Sim eu já fui lá.

Joel: Foi? César né?

J: Sim.

Joel: Ele, é bom. É o único que eu posso te indicar. O Garcia você já foi. Jacareí tem uma, mas é no meio do mato, você não vai nem conseguir entrar lá dentro. Eu acho que as fábricas que eu poderia indicar seriam nós, o Garcia, o Malagutti.

Leonardo: Que tem uma certa estrutura né?

Joel: É...

Leonardo: Não é aquele negócio meio fundo de quintal.

Joel: Umas empresas mais recentes, vamos dizer.

J: E os clientes, eles sabem isso? Sabem quais são essas empresas melhores?

Joel: Eles distinguem. Talvez por proximidade, questão de preço, alguma coisa. A gente tem uma linha mais barata, mas para comprar da mais barata as vezes compra em outra fábrica mais perto. Tem várias fábricas funcionando. E isso é bom, até porque a gente não dá conta do mercado inteiro. A gente nem quer isso. A gente quer que todo mundo trabalhe. Todo mundo tem que trabalhar.

J: Sim. E o que vocês pensam para o futuro da empresa?

Leonardo: Futuro é complicado... Madeira né?

Joel: Futuro, na minha maneira de ver, eu não tenho a perspectiva de expandir mais. Quando você trabalha com madeira, para expandir a linha de produção, isso, aquilo, a coisa se complica muito. Fica muito desgastante. Então eu não acredito que nós aqui... Eu acredito que isso aqui é isso aqui. A gente está acomodado aqui, nessa situação. Tem a minha geração que está nisso, o Leo já está aqui, se ele quiser pode continuar. Mas eu daqui a pouco anos vou parar. Desgaste, cansa.

J: Enfim acho que era isso. Muito obrigado.

4.5 PAULO SÉRGIO CAMPESE

Observação: A pedido do entrevistado esta entrevista não foi gravada.

4.6 SEBASTIÃO – ENTREVISTA 1

Entrevista realizada em: 16/04/2019

Fábrica: Carrocerias Jardim

Entrevista Jardim dono: Sebastião (16/04)

J = Jonas S = Sebastião

J: Como foi que você começou a trabalhar com pintura de carroceria?

S: Eu comecei em 79.

J: Aqui já?

S: Não, em Andrade, chamava Carroceria Sande.

J: Ainda existe essa fábrica

S: Hoje ela está como Carroceria Ansani & Ferraz, depois mudou para Caracol, hoje tá Carrocerias Caracol [pesquisando no Google Maps a empresa parece se chamar Ansani & Ferraz]. Você já fez entrevista lá?

J: Não, lá ainda não fui.

S: Em Andrade, lá tem duas. Daí eu fui trabalhar na Carrocerias Trevisan [outra fábrica de Andrade] em 90. E em 92 eu montei uma para mim.

J: Aonde que era?

S: Em Andrade. Aí em 94 eu vim para cá [Santo Antônio do Jardim]. Estou até hoje aqui.

J: Entendi.

S: Ele é meu sócio. O rapaz lá da frente. É praticamente 24 anos aqui.

J: E quando você começou, você já fez de tudo? Serralheria, pintura, tem alguma coisa que você faz mais? Como é o seu trabalho aqui?

S: Minha parte é mais a parte de madeira e pintura. A parte de serralheria eu nunca fiz porque não deu tempo. Porque quando eu montei, a maior parte dos clientes já era tudo ligado comigo, daí eu não tive tempo de aprender mais, entendeu? Mas toda a parte de madeira, marcar a carroceria inteira, isso daí é o que eu faço mesmo. Passo o pedido para lá e dou todas as medidas. Porque cada caminhão tem uma medida. Eixo, cada eixo é uma medida. Geralmente o cliente não gosta quando o pneu fica embaixo da travessa.

(Mostra em uma carroceria o que é uma travessa)

J: Entendi, tem que ficar no meio.

S: tem que ficar no meio.

J: E essas medidas, você tem um projeto, como você faz?

S: Tudo de cabeça. A maioria tudo de cabeça.

J: E você aprendendo isso fazendo?

S: O cliente liga para mim, fala o caminhão e eu já sei a medida entre eixos.

J: E a parte dos filetes, como foi para você aprender a fazer?

S: O filete a gente tem um molde... Hoje é meu filho que faz, ele ali!

J: Qual o seu nome?

G: Guilherme.

J: Muito prazer.

S: Então a gente tem uns moldes, tá vendo?

(me mostra réguas de madeira e uma régua curva)

S: Entendeu? Caneta, tem várias aqui.

J: Tem diferença de espessura?

S: Tem umas que são mais grossas.

J: E como é que escolhe qual caneta usar?

S: Tudo depende do cliente. As vezes quer um pouquinho mais grosso.

J: O cliente mesmo que fala, eu quero um desenho mais fino, mais grosso... E daí o mesmo desenho só muda a espessura?

S: Não, tem desenho diferente. Que que é o desenho diferente. Tem gente que usa, ao invés de fazer o desenho aqui no meio, ele faz só dois riscos na tábua (a carroceria só com dois riscos paralelos). Daí vai só um risco em cima e um risco em baixo.

J: Daí não tem desenho no meio?

S: Isso.

J: Então quando tem desenho no meio vocês usam essa forma daqui, como você coloca ela na tábua?

(mostra como usa a forma, demostrando um risco e depois virando e fazendo outro risco)

S: Mas também vem depois com a mão livre e faz outros riscos, as vezes de outra cor.

J: E aqui no canto, como é feito o desenho?

S: Aí vai o filete também, na mão livre. Nas réguas também vai com filete também. Nós estamos atrasados. Não sei se existe uma outra forma de fazer esses desenhos. A mão de obra para carroceria também tá complicado. Tá difícil. Eu acredito que daqui 10 anos vai ser tudo ferro.

J: Isso que eu ia perguntar. Quais são as dificuldades para produzir uma carroceria hoje? **S:** Veja bem... A maior dificuldade é a madeira.

J: E a mão de obra?

S: A mão de obra ficaria em segundo. Hoje em dia as pessoas começam a trabalhar com 22 anos, antigamente começava com 10-12 e era mais fácil de aprender.

J: Quantos anos você tinha quando começou?

S: Eu comecei... 1979. Hoje eu tenho 55 anos. Eu tinha 15-16 anos.

J: E você sabe por que que tem muita fábrica de carroceria pela região?

S: Rapaz, até que não tem.

J: Você acha que não?

S: Fecharam muitas. São João da Boa Vista tinha umas 4-5. Você conhece, São João?

J: Não, não conheço.

S: Lá tinha umas 4. Hoje não tem, acabo. Mogi-Guaçu tinha umas 3, não tem mais. Então o foco está aqui. Mais perto aqui é Andrades que tem duas, e aqui no Jardim tem duas. Agora a mais próxima, vamos dizer tem mais uma aqui em Vargem (Vargem Grande do Sul), que dá 40km. E as outras em uma faixa de 100km. As mais fortes tá aqui.

J: Então, eu comecei a pesquisa indo em fábricas próximas de São Paulo, tem algumas, mas para o tamanho de São Paulo eu achei que tem muito pouco. E aqui são cidades menores que tem mais fábricas.

S: Tem muita fábrica no Paraná, né? Paraná tem um concorrente do lado do outro. Agora para nós aqui, concorrente é quase ninguém.

J: Obrigado, posso conversar um pouco com seu filho também?

S: Pode conversar.

4.7 SEBASTIÃO – ENTREVISTA 2

Entrevista realizada em: 17/04/2019

Fábrica: Carrocerias Jardim

J = Jonas S = Sebastião

S: Então o que eu estava falando para você, essa parte de filete, quando o meu patrão começou a mexer com carroceria ele mexia com charrete. Então surgiu o filete que ele fazia em cima dos paralamas, dos varais, no assento ali atrás, ele fazia os desenhos. E nisso, depois de muito tempo ele montou a fábrica de carroceria que...

J: Manteve os desenhos?

S: Manteve os desenhos.

J: E essa oficina de charrete era por aqui também?

S: Essa aí era em São João da Boa Vista.

J: E outra coisa também. O que mudou para você quando você deixou de ser funcionário para abrir sua própria fábrica?

S: É, melhorou né? Antes eu não tinha nada. Não tinha uma bicicleta. Hoje eu tenho um carro bom, tenho casa própria... É... Muito mais dor de cabeça. Entendeu, você não dorme, no dia-a-dia você tá com problema lá, porque você tem muito funcionário. Então você tem que trabalhar à noite na cabeça, tem que coordenar tudo. Final de semana... Se você tirar, você tira meio-dia, para descansar, tomar uma cerveja. Mas quando você sentar você pensa: a manhã tenho que fazer isso, fazer aquilo. É diferente. Quem nasceu para ser patrão é patrão, tem gente que... Se fosse assim todo mundo era patrão, então cada um tem uma cabeça. Só que o peso é maior, o patrão tem uma responsabilidade bem maior. O funcionário não, ele acorda 5h, vai trabalhar 8h e acabou. Não precisa pensar mais em trabalho.

4.8 ALSÉRGIO MAZUCO

Entrevista realizada em: 17/04/2019

Fábrica: Carrocerias Mazuco

Infelizmente este áudio foi perdido e a entrevista não pode ser transcrita. Algumas coisas que me lembro dessa entrevista:

- Começou a trabalhar quando criança na fábrica do pai;
- A madeira quando chega ela precisa ficar um tempo parada em estoque para dar uma secada e assentar. Assim não corre o risco de ela deformar depois.
- Para Alsergio a ornamentação com pincel não demora tanto, se comparado com todo o processo de fabricação de carroceria. Então ele prefere continuar fazendo assim porque os clientes gostam.
- Tem clientes de outros estados que vem comprar carroceria com ele (isso é motivo de orgulho em muitas fábricas)
- Clientes que vem com toda família para decidir como vai ficar a carroceria.
- Ele monta a carroceria sobre medida para o cliente, em função da carga.
- Ele falou que "caminhoneiro é uma puta" porque se ele vir uma luzinha vermelha em outro caminhão ele vai querer ter essa luzinha também.

4.9 HÉLIO

Entrevista realizada em: 02/05/2019

Fábrica: Carrocerias Pirâmide

Entrevista Pirâmide proprietário: Hélio

J = Jonas H = Hélio

J: Eu queria saber como que começou a empresa, e como que você começou a trabalhar com carroceria?

H: Carroceria desde quando eu era empregado e depois virei patrão? Ou não?

J: É pode contar a sua história.

H: Tá bom. Então eu comecei como funcionário e meu patrão quebrou. Aí ele não tinha dinheiro para fazer acerto comigo, então ele deixou a gente tocar a firma dele, que já não tinha mais movimento nenhum, nem funcionário, nem crédito, nem nada. Nós tocamos durante um ano.

J: Essa firma já era a Pirâmide?

H: Não... Era uma outra marca. Daí a gente foi comprando uma maquininha, guardando, comprando outra maquininha e guardando. Bem pouquinho, não tinha nada. E pagava aluguel para ele. Aí depois nós abrimos a Pirâmide, tínhamos um terreno. Não tinha galpão nem nada, se tomava chuva molhava tudo, mudamos para lá!

J: Onde era esse terreno?

H: Na cidade, Cravinhos (SP), lá na Avenida Pedro Moroso, em frente ao cemitério. Daí nem a serragem das máquinas a gente podia vender, tinha que jogar fora porque era tudo molhado e a chuva molhava tudo. Aí fomos de vagarzinho, de vagarzinho, fomos conquistando os clientes. De lá nós mudamos para cá. Agora temos 25 funcionários, faz uma carroceria por dia, e graças a Deus, assim, com todos os problemas que está tendo com o governo, de crise, estamos nos mantendo né? Na esperança de, nos próximos anos, ter uma marginha de lucro, porque por enquanto só está empatando para pagar as contas com muito trabalho ainda.

J: E que ano que foi que você começou a trabalhar com carroceria?

H: Comecei a trabalhar como empregado com 14 anos, então se eu tenho hoje 39, faz bastante anos atrás (1980). Eu abri a minha firma em 1992, a Carroceria Pirâmide, tá? E estou até hoje.

J: E eu queria que você pudesse me explicar qual o processo para fazer uma carroceria de madeira?

H: Carroceria de madeira, na verdade, está saindo fora do mercado, não que haja falta de madeira, mas a clientela mudou. Ninguém quer mais carroceria de madeira. Antigamente eu usava 3 carretas de madeira por mês, hoje eu uso uma carreta de madeira por ano.

J: Nossa!

H: Então é tudo de aço agora. Tudo de ferro, você entendeu? Então a fabricação vem em chapa tipo de um tapete, você entendeu? Tipo de 6m por 1,5m. Aí eu coloco no plasma, faço o desenho, o plasma corta. Eu dobro na dobradeira, levo para montagem, a montagem monta, o soldador solda, traz para baixo, pinta e instala no veículo.

J: E essas carrocerias aqui (tinham várias fotos de carrocerias de madeira antigas em um mural na sala onde estávamos conversando) mais antigas, vocês não fabricam mais?

H: Muito pouco, faz mais essa de aço.

J: A minha pesquisa é mais voltada para os filetes.

H: Sim.

J: Vocês ainda têm um pintor aqui que faz os filetes, como é isso?

H: Ele sempre foi autônomo, a gente faz a carroceria, deixa tudo prontinho, ele vem filetar e vai embora. Você quer falar com ele?

J: Eu ia gostar.

H: Mas ele não tá aqui agora... Ele vai vir amanhã cedinho!

J: Vou tentar vir.

H: Tem uma carroceria para ele filetar amanhã cedo, então ele vai estar aí. Ele já trabalhou em várias fábricas de carroceria, então isso aí é com ele. Porque a pintura nossa só faz o básico, pinta uma cor ou outra e depois ele vem e faz o filete. Ele é um artista.

J: Entendi, então quando vocês fazem aqui de madeira ele só faz o filete, a tábua, as ferragens, daí vocês pintam tudo por aqui.

H: Sim. Tábua de uma cor padrão, duas, três cores a gente pinta. Aí pinta assim tá vendo? (Mostra uma das fotos onde tinha uma carroceria pintada sem filetes). Aí ele vem e faz isso: (Mostra uma foto de um filete). O mercado mudou muito, poucas pessoas querem esses desenhos, por isso que ele não está mais sempre aqui. As de ferro, aqui (mostra uma foto de carroceria de ferro), não vai desenho.

J: Por que que nas de ferro não tem desenho?

H: Porque os clientes não pedem mais, o mercado mudou. Porque antigamente era o caminhoneiro, o caminhoneiro gostava de enfeitar, com desenho, deixar bonito, caprichado. O mercado, depois que começou esse financiamento para poder comprar caminhão, quem que compra caminhão zero é caminhoneiro não paga imposto de renda, não tem documento certo, eles não tinham crédito para comprar. Aí o que que aconteceu, quem comprou caminhão zero pelo plano do governo, Finame, BNDS aí, foram os empresários. Desde o dono do açougue até um usineiro. E os caminhoneiros que compravam e queria carroceria filetada, foram todos trabalhar como empregados.

J: Entendi, teve essa mudança então...

H: Só sobrou 1% dos caminhoneiros. A carroceria que você vai ver filetar amanhã é para um caminhoneiro, empresário não quer saber de desenho, não quer saber de enfeite, não quer saber de nada, ele quer a carroceria simples, com uma cor ou duas, e vai trabalhar!

J: Entendi.

H: Ele não quer saber de madeira, porque dá trabalho, porque trinca, porque racha, porque chove, faz sol e murcha. Então ele não quer saber disso, empresário não quer saber. Então a clientela mudou de caminhoneiros para empresários. Eu atendo desde a pequena empresa até uma grande empresa. O que aconteceu com os caminhoneiros? Eles saíram fora do mercado. Viraram empregados ou montaram um barzinho, ou alguma outra coisa, mas ainda existe 1% deles aí. Então as carrocerias de madeira vão só para eles.

J: Quanto tempo que dura uma carroceria de metal?

H: Se não bater, não transportar produtos corrosivos, tipo adubo, sal, ácido, vai durar aí 20 anos ou 30 anos.

J: E a de madeira dura quanto tempo?

H: A de madeira também dura isso daí, mas tem que ser uma madeira boa. Mas o empresário quer isso a de ferro é mais leve, é mais fácil de produzir, exige menos mão de obra, de carpintaria e marcenaria, é só soldador, só dobra só. Então está crescendo no mercado a carroceria de aço agora. Isso porque os caminhoneiros estão saindo fora do mercado, eles que gostavam da carroceria toda bonita, tiravam o chinelo para entrar dentro da cabine, a cabine parecia a casa deles sabe? E era a casa deles, eles viviam mais tempo no caminhão do que em casa. Agora mudou o mercado. Agora o funcionário não pode trabalhar mais do que 8 horas, agora virou tudo empresário, ninguém quer saber mais de caminhão. Eu penso no meio ambiente também, agora as pessoas estão mais conscientes com a madeira, vai derrubar uma arvora para fazer uma carroceria. Então, é porque mudou, mudou os clientes. Então, na verdade, os empresários têm um pouco mais de consciência, já os caminhoneiros... você oferece uma carroceria de metal para eles, eles preferem morrer! Agora com a crise que teve aí, com a greve dos caminhoneiros, foi boa para mudar assim algumas coisas, mas eles deram mais um tiro no pé deles.

J: Por quê?

H: Porque o Governo está mantendo o preço do diesel, o governo não está mais cobrando pedágio para o terceiro eixo, e aí incentiva quem a comprar mais caminhão? Mais os empresários, porque o que acontece: para vir daqui (Cravinhos) para São Paulo, pagava 8 pedágios, vamos supor, a mais por conta do terceiro eixo. Depois da greve dos caminhoneiros parou de cobrar. Aí vai sobrar mais margem, quando sobra mais margem o que que os empresários fazem? Compram mais caminhão e joga para rodar. E faz o que com o caminhoneiro? O caminhoneiro chega aqui procurando frete e não tem. Porque os empresários já estão com caminhão. Se entendeu?

J: Sim...

H: E o que ajudou muito, na verdade, a greve dos caminhoneiros, eu acho que devia ter 5% de caminhoneiro, o resto era tudo empresário. Entendeu? Vai ajustar quanto? Imagina um cara com 100 caminhões, e abaixar 50 centavos o preço do óleo diesel.

J: É muita coisa!

H: E abaixar o pedágio daqui para São Paulo em 200 reais para cada viagem que ele dá. Quanto que o empresário vai ganhar? O caminhoneiro levou a fama porque eles quem fizeram a greve, mas quem está por trás da greve é o empresário. Eles levaram a fama, tinham alguns caminhoneiros no meio realmente, mas só o que aconteceu que eles acabaram abrindo mais uma porta para eles caírem mais ainda. Porque os empresários, vamos supor, eu mesmo, eu não vou comprar uma caminhão porque não compensa, o óleo diesel tá muito caro, o pedágio tá muito caro... Mas se muda a situação eu penso em comprar um caminhão e tem aquele cara que fazia frete para mim, eu posso dispensar ele. Então agora vai sair mais ainda os caminhoneiros do mercado. Eles vão sair, e quem vai ficar? Tem muito caminhoneiro motorista ainda né? Mas aquele caminhoneiro autônomo vai sair.

J: E por que você acha que os caminhoneiros autônomos ele prefere a carroceria de madeira?

H: Porque eles gostam de coisas bonitinhas, porque a de madeira é mais bonita, mais delicada, enfeitada. E eles gostam porque eles têm as ilusões, atrás de um caminhão, se você vir tem uma lâmpada vermelha no chassi do caminhão, que eles chamam de foguetinho, porque aquilo fica aceso e o caminhão é um foguete. Né? Sabe, tem aqueles borrachões enfeitados, escrito alguma frase. Então aquilo é meio a casa deles... Aquilo ali é tudo o que eles têm. Pole esse caminhão, lustra esse caminhão, aí manda fazer uma carroceria de aço, não tem muito jeito de fileta, de fazer desenho, enfeitar, assim, padronizar do jeito que eles querem, se sabe? Então, o caminhoneiro gosta de madeira por isso. Porque o assoalho de madeira, entra aqueles carrinhos paleteiros, quebra tudo. Vira e meche eles têm que concertar. A de aço é tudo chapa xadrez, sabe? Então resiste mais. Mas os caminhoneiros, quando vêm aqui, eles preferem a de madeira, principalmente os que mechem com verdura, os que mechem com verdura ainda estão se mantendo na praça, mas logo eles vão sair fora também....

(finalizamos a entrevista)

4.10 LAÉRCIO RUDINEI CASAGRANDE

Entrevista realizada em: 29/05/2019

Fábrica: Carretas Casagrande

J = Jonas L = Laércio

J: Como começou a fábrica?

L: Nós começamos a trabalhar há 60 anos atrás, meu pai trabalhava no Marco Botteon (uma fábrica de máquinas e ferramentas de aço, localizada em Birigui), aí depois saiu de lá, foi trabalhar uma fábrica de carrocerias que tinha lá no centro da cidade, perto do Bradesco.

J: Você lembra o nome desta?

L: Não, não lembro. Aí depois ele veio trabalhar na Oficina São Pedro, aqui na Rua Saudades, depois ele comprou um terreno e fez a fábrica de Carrocerias Nossa Senhora de Fátima. Nós trabalhamos lá até 1988, se não me engano. E depois nós mudamos para cá, e estamos aqui no ramo de carrocerias para caminhão. Primeiro nós começamos com veículo de tração animal. Carrinho de tração animal com roda de madeira, igual a essas rodas que estão aí fora, que você viu a direita.

J: Isso foi em que época?

L: Era por volta de 1950, 45, por aí. Até 60, quando começou a sair os carrinhos de pneu. Aí um caminhão que carregava toda sexta feira, viajava no domingo para o Paraná. Chegava lá era uma briga para ver quem queria carroça. Era muito legal lá, antigamente. Vendia muita carroça lá. Era o carro... Era a picape do momento, na época de 1945 até a 1960, 1965.

Era a picape do momento lá no estado do Paraná. Estava abrindo o estado, então eles usavam muita carroça. E o pai fabricava, Nossa Senhora de Fátima e Santa Terezinha, eram as marcas da carroça.

J: Como funcionavam estas marcas de carroça?

L: A Nossa Senhora de Fátima que era a marca daqui, e lá eles chamavam de Carrinhos Birigui, que era a mesma daqui. E tinha a Santa Terezinha que era do lado, que era do amigo dele, então toda sexta feira carregava o caminhão e ia embora. Foi muita carroça! Muito mesmo. E depois nós continuamos com a fábrica de carrocerias, e hoje a carroceria tá.... Hoje eles querem saber até quem plantou a árvore! Então está complicado mexer com madeira de lei hoje. Então nós partimos mais para trailer, container, carretinha para carro, carretinha para moto. E estamos trabalhando nesse ramo de atividade. Aqueles trailers grandes de seis metros. Então carroceria hoje é só sob encomenda e carrinho de tração animal também é só sobre encomenda. Mas hoje se usa com pneu original, o 4 50 21. E no restante, tamo aí trabalhando até hoje.

J: E quando foi que vocês fizeram a primeira carroceria de caminhão?

L: Ixi... Foi lá nos meados de 1950... Que fazia aquelas do Chevrolet, do Ford, depois apareceu a carroceria do Alfão (Alfa Romeo fabricado pela FNM). Dos Alfa Romeu, que era um João Bobo, carregava tudo o que você punha lá em cima ele carregava. Carregava até o peso de uma carreta hoje. O João Bobo que era o Alfa Romeu. Hoje nem existem mais Alfa Romeu, hoje é uma raridade ver esses caminhões. E depois nós fomos trabalhando no Cara Chata, no 1111, 1113, 1313, 1513, e aí numa infinidade de caminhões da Mercedes, até chegar nos dias de hoje. Antigamente não tinha caminhão Volkswagen, hoje tem bastante. Ford. Então a gente fazia mais era para Mercedes mesmo. Tinha a transportadora da região que levava mais de 50 carrocerias, toda semana tinha que entregar uma carroceria para eles. Então foi bem legal na época. Naquele tempo madeira era fácil de se achar. Hoje está meio complicado de achar madeira. Tem um monte de burocracia. Então a gente está partindo mais para a parte ferrosa, chapa dobrada, chapas de piso de alumínio. Hoje nós confeccionamos o trailer tudo de aço "CN", que é uma placa de 5 metros por 1,22, que vem da China. Já vem pronta, não precisa pintar nada. Tá completa.

J: E, qual era o nome do seu pai?

L: Seu Laurindo Casa Grande, é ele aqui (mostra uma foto).

J: E o seu nome?

L: Laércio Rudinei Casagrande.

J: Essa parte, dos desenhos...

L: Outra coisa, eu estou aqui dentro desde os 8 anos de idade. Estou com 64, então faz uns pares de décadas que eu estou aqui dentro da empresa. E a parte de pintura nós tínhamos filete. Era feito, antigamente, os pintores era mais na mão mesmo, a gente pintava a carroceria toda de uma cor só, e aí eles vinham com o pincel dando volta na carroceria fazendo os filetes. Eles eram bem práticos. Conforme ele dava a volta na carroceria era uma latinha de tinta, entendeu? E ia desenhando os filetes. Aí depois modernizou, aí veio na plaquinha, no modelo, eles encostavam, passavam o revólver e pronto! Saía o filete, era muito legal isso aí. Nós fabricamos bastante gaiola de boi também, era para transporte de gado. Hoje em dia, inclusivo o Marconato (fábrica de carroceria tipo boiadeiro), que era o principal aqui da região, fechou, faliu. E eu to aqui sobrevivendo irmão, nós estamos com poucos funcionários.

J: Quantos funcionários vocês têm?

L: Nós temos... 8 no total.

J: E, outra pergunta, a chapa que você faz para filetar, da onde ela veio?

L: Era feito por nós mesmos.

J: Como que vocês fizeram?

L: Depois eu vou mostrar para você lá. Você pega pedaço de chapa, desenha nele, depois pega a serra e corta o desenho. E aí quadricula ele para não borrar, encosta ele e já sai o filete. Aí depois você tampa com fita adesiva e pinta o outro lado, para dar o outro lado, o destaque de cor. Da mesma forma que os pintores faziam na mão.

J: E quem fez esses desenhos você lembra?

L: Quem fez esses primeiros foi o João Pintor, o Barbetinha.

J: Quantos pintores vocês já tiveram aqui na fábrica?

L: A tivemos vários, muitos pintores. Inclusive teve uma vez que venho um senhor, um cliente meio cheio de querer... Aí eu tive que contratar um pintor lá do Paraná, porque ele queria uma carroceria desenhada igual do Paraná. Aí tive que contratar um pintor lá de Londrina, pagar o ônibus para ele vim, a ida e a volta, mais a diária dele. Mas ele pintou em um dia, ele chegou as 6h da manhã, quando foi 7h da noite ele entregou a carroceria prontinha pintada. Aí ele pegou o ônibus e voltou 10h da noite

J: Isso era uma coisa comum de acontecer?

L: Era raro. Normalmente a gente fazia tudo na plaquinha. Carroceria para caminhão é duro que ocupa muito espaço, se entrar duas carretas aqui entope meu pátio.

J: Qual a área que tem aqui?

L: Deve dar 1.200m2.

J: E qual são as etapas para fazer uma carroceria de madeira?

L: Primeiro separa toda a madeira, depois leva nas máquinas, aparelha toda madeira nas bitolas certas, depois vêm e risca, depois vai para serra, corta os encaixes, vai para furação, fura. Depois vai para o lixamento, lixa. Aí depois vem para cima dos cavaletes as longarinas e as travessas e vem montando a carroceria.

J: E que madeira que vocês usam?

L: Antigamente nós usávamos ipê, garapeira, jatobá, amendoim, tábua de tátajuba que vinha lá do Pará, Maçaranduba, enfim, tudo o que é madeira dura serve para carroceria.

J: E hoje como está essa coisa de madeira?

L: Hoje está bastante difícil, nós estamos partindo mais para chapa de Compensado Naval. Tá difícil de achar madeira garapeira, porque quanto mais você, mais eles destroem lá em cima. Então nós estamos parando de mexer com madeira dura.

(pausa para atender o telefone)

L: Rapaz esse cara (cliente do telefone), trouxe a caminhonete aqui 01 de abril. E até hoje não decidiu. E ainda quer por preço! Vá tomar banho!

J: Deixa-me perguntar. Os filetes eles começam nas carrocerias de caminhão ou nas de carroça?

L: Tanto faz.

J: Mas naquele tempo mais para trás, vocês faziam já na carroça?

L: Naquele tempo fazia na mão, mas naquele tempo não tinha filete (oi? será que ele só considera o filete como sendo de forma?). Era assim, pegava um pincelzinho e tinha uma maquininha (carretilha) que você pegava uma régua e seguia a madeira e fazia um jogo da velha nos quatro canto.

J: E você já trabalhou com que? Você me contou que começou desde os 8 anos.

L: Eu já joguei em todas as posições aqui, inclusive chutava a bola e corria para pegar no ataque! (risos) Pai do céu... Eu já trabalhei tanto aqui meu irmão. Sei bastante coisa. Comprei esse terreno aqui era pasto.

J: Envolta, tudo?

L: Tudo! Tudo era pasto. Aqui está desde 1883.

J: E você falou que filetou também, como você aprendeu?

L: De olhar os pintores fazendo.

(sai para me mostrar a fábrica)

J: E fabricar de madeira hoje vocês não fabricam mais?

L: Nova não. Eu preciso ter um monte de regulamento, não vou fazer isso não. Eu já pago engenheiros para não virem aqui, só para ter assinatura. Um salário mínimo por mês.

J: Nossa... De madeira então é só reforma?

L: É, porque para ter um empregado invisível não dá...

(me mostra como eles usavam a fita crepe para fazer duas cores em uma só forma)

(eu tiro foto das formas)

J: E essas coisas dos desenhos como era? Vocês olhavam carrocerias de outras fábricas?

L: Uns a gente inventava, outros os clientes pediam para a gente copiar.

J: E esses desenhos vocês já faziam todos no pincel antes de fazer as formas?

L: Isso.

J: As cores da carroceria, antigamente, como era? O motorista que pedia?

L: Não, a gente que escolhia?

J: E como vocês escolhiam?

L: A agente ia combinando...

J: Combinando com?

L: (áudio ruim)

(fala da filha dele que estuda Geologia na USP)

(me explica as máquinas antigas da fábrica)

(desempenadeira, para deixar a tábua larga)

(desengrossadeira, para afinar a madeira)

(furadeira manual)

(áudio ruim)

J: Carroça vocês fazem ainda?

L: Só sob encomenda e com pagamento adiantado, R$6.000.

J: Mas é pouco pedido que tem?

L: Pouco.

(continua me mostrando as máquinas)

L: Esse daqui (foto) era feito todo na mão, esse outro era uma parte na mão e outra com filete (filete para ele é só o de forma).

(me mostra outras fotos)

(agradecimento pela entrevista)

4.11 TEDI WILLIAN FERRARA

Entrevista realizada em: 29/05/2019

Fábrica: Carrocerias Rampa

J = Jonas T = Tedi

T: Ele mostrou a carroceria que tá pronta para pintar? Já lixada.

J: Sim, sim. Eu queria saber um pouco da história da fábrica.

(vamos para o escritório)

T: Na verdade essa fábrica aqui ela vem lá de Parapuã. Nós temos outra fábrica lá. Quem começou com tudo isso aí foi meu pai.

J: A outra fábrica é a carrocerias Parapuã?

T: É. É nossa lá.

J: E quem tá tomando conta dela agora é quem?

T: Meu irmão. Meu pai é vivo ainda. Tem 86 anos, ainda trabalha. Mas eu comecei esse ano aos 7 anos de idade. Ajudando o meu pai. Na época a gente fabricava carroça, carroça né? Carrocinha.

J: Sim, de animal?

T: Animal, é. Fabricava isso aí na época. Se você quiser a história bem você tem que conversar com meu pai. Porque ele te fala tudo.

J: Ah, eu iria gostar. Ele está por aqui?

T: Ele mora em Parapuã, você é daonda?

J: Eu sou de São Paulo. Mas eu to agora em Araçatuba.

T: Então, se você tivesse vindo um pouquinho mais cedo eu ligava para ele. Ele te conta. Ele é meio surdo, mas é lucido ainda e trabalha ainda. Como começou, a história todinha.

J: A gente pode marcar um horário amanhã? O que você acha?

T: Pode, eu posso falar com ele, a hora que você puder ir?

(combinamos o horário)

J: Uma coisa que eu achei diferente é que aqui vocês fazem os filetes com tela.

T: Tela. Antigamente era tudo no revólver. Que pintava lá em Parapuã. Mas no começo, no começo. Não sei se o menino mostrou para você aquelas maquininhas que fazem os frizinhos.

J: A caneta?

T: É.

J: Sim, sim.

T: Então, aquilo lá. Na época, tinha, tem até hoje trabalha conosco lá. Tem um funcionário que ele fazia aqueles quadradinhos, aqueles 'u', né? Tipo o 'u' ele fazia o contorno, e nós, eu era moleque, nós fazíamos no pincel ainda. A gente enchia tudo no pincel. Hoje, daí foram mudando. Fez a forma para pintar no revólver, de pintura né? Com o ar bem fraquinho. Daí depois nos adaptamos a tela.

J: E qual que você acha que é a vantagem da tela?

T: Eu acho que o acabamento é melhor e é rápido. Porque com aquele lá a gente tinha que dar duas três mãos, as vezes borrava um pouquinho... Então ali, não sei se o menino mostrou, tem a parte depois vai a outra que dá o contorno. Certinho.

J: Sim, ele mostrou, mas você acha então que é melhor do que com o revólver?

T: Ah, é... vixe é bem mais rápido para gente.

J: E quem que fez esses desenhos?

T: Esse daí fui eu. Eu que bolei. Nós tínhamos um outros desenhos. Aí eu achei, foi, faz o que uns dois, três anos que eu mudei. Eu mesmo fiz. Porque eu fiz, sabe, eu fiz técnico em mecânica, eu fazia desenho industrial.

(me mostra o desenho antigo)

T: Essa aqui é as artes (mostra projeto do filete). Essas aqui são as telas tudo. Aí eu fiz o desenho e levei em um rapaz na gráfica e ele me fez... Esse aqui seria o desenho inteiro, essa aqui é as artes, você vai sobrepondo. E tem as telas lá, tá vendo, esse é esse. Esse já vem em cima aqui. Faz o acabamento. Mas aquele cara, pelo amor de Deus, me acabou com... Tá vendo aqui, cada parte dessa é uma tela.

J: E daonda que você tirou esse desenho?

T: De outras carrocerias, lá da nossa de Parapuã. Eu fui modificando, sabe? Eu fiz e sai esse daqui (risos).

J: Porque ela é, uma coisa que eu achei legal da sua fábrica é que é um desenho bem diferente das outras.

T: É? Eu fiz isso aqui e dei a dimensão. Daí levei em uma fábrica que faz tudo no computador. Daí passei para ele à medida que eu precisava. Aí ele passou no vegetal para o outro rapaz passar na tela.

J: E você fez primeiro em um papel para mandar para ele?

T: Eu fiz num papel. Eu nem sei onde foi parar. Deixa-me ver se aqui está o antigo aqui.

(procura o desenho das gavetas do escritório)

(me mostra o desenho do antigo filete)

T: Esse aqui é o desenho antigo, olha. 2018 eu acho que eu passei para esse. Era assim, olha? Esse daqui não fui eu quem fez não.

J: Esse quem fez?

T: Esse nós pagamos para um rapaz fazer. De três opções nós escolhemos esse. Era assim. Tá vendo? O mesmo sistema daquele lá. Só que era duas partes, aqui e aqui. O novo é mais rápido. E esse antigo não tinha o contorno também.

J: E por que você mudou desse antigo para o novo?

T: Eu achava muito... Não gostava muito desse aqui sabe? E vários clientes "o rapaz, muda esse desenho seu! É muito... cheio..." Aí um dia eu falei para minha menina: "eu vou mudar esse desenho!". A turma tá reclamando, vou tentar mudar.

J: E quando você mudou, qual foi o resultado?

T: Todo mundo gostou... vixe! Tem cliente meu, que quando eu comecei a passar esse desenho, aí eles vieram aí e falaram "a não... eu vou pagar para você pintar a tábua de novo para ter os desenhos novo!" (risos)

J: Você fez?

T: Fiz.

J: Interessante.

T: Esse aqui, nós começamos a firma aqui em 2004. Pegamos uma parte dos funcionários da outra fábrica. Trouxemos para cá. Aí começamos aqui em 2004, vai fazer em setembro 14 anos que estamos aqui.

J: E a fábrica de Parapuã, é desde quando?

T: Ah, Parapuã... Rapaz, Parapuã, eu acho que tem mais de 50 anos já. Eu comecei com meu pai eu tinha 7 anos. Eu tinha que ajudar ele, se não o coro comia (risos). Eu tenho 58, então tem mais de 50 anos. Antes de eu começar já tinha lá! Fabricava carrocinha. Meu pai te conta toda história. Ele vendeu uma espingarda para começar a forja, comprar as coisas.

J: Nossa e dava para comprar as coisas só com uma espingarda?

T: É, naquela época né? Em cinquenta e... sessenta eu acho. Ele sabe quando foi certinho. Então eu com 7 anos eu ia para escola de tarde e de manhã ajudava ele. Pintava tudo no pincel. As carroças.

J: E o desenho era parecido com esse?

T: Não, não... Era diferente. Ele tem até umas fotos de umas carroças lá. Ele tem tudo isso aí. Ele hoje fabricou umas carruagens já. Vai te mostrar tudo o que ele fez. Ele é inteligente pra caramba! Meu pai é inteligente. As máquinas de rosquear ferro ele que fez. Ele que bolou na época.

J: E ele que te ensinou tudo?

T: Tudo, aprendi com ele. Desde moleque. Naquela época não tinha esse negócio dessa bagunça que é hoje. Moleque. Hoje o cara com 16 anos é um homem. Já pode trabalhar. Eu trabalhei desde os 7 anos. Não virei porcaria. Não virei nada. Quer dizer. To fudido né? To trabalhando (risos).

J: E como você o mercado para carroceria de madeira?

T: Eu acho que é final. Madeira né? Eu acho que tá partindo muito, existe ainda muita resistência por parte do cliente para carroceria de ferro. Ferro e alumínio. Mas a tendência é passar da madeira. A madeira já está acabando. Para você construir precisa de muita documentação. Hoje eu tenho que ter uma licença do Crea, tem que pagar um engenheiro mecânico, tem que pagar... Eu pago o Crea, a Cetesb, se eu não fizer a Cetesb eu não tenho licença para comprar madeira.

J: O que é a Cetesb?

T: A Cetesb é do meio ambiente do estado de São Paulo. Como é que é? Cecretaria... do estado de São Paulo? Ah! Nem lembro mais. É tanto órgão.

J: E o que você imagina para o futuro da empresa aqui?

T: Eu vou falar uma coisa para você. Eu faço isso aqui para mim como fim de carreira. Porque a minha filha é formada em engenharia de alimentos, ela vai estar aqui comigo, mas o dia que eu falar eu to parando ela para. Lá no meu pai é meu irmão, certo? Meu irmão, o filho dele já é engenheiro civil, já tá trabalhando por conta, não quer mais saber de... Então? Vai mudando tudo. Isso aqui (mostra vários papeis carimbados) nós não tinha isso tudo. Não precisava disso aqui. Olha, isso aqui é minha licença para o meu projeto de carroceria. Dá CAT que fala. É registrado no ministério dos transportes. A gente tem que ter essa licença. Isso daqui eu acho que fiz em 2007. Fiz o projeto da carroceria. Aqui, para você ter uma fábrica de carrocerias você precisa ser cadastrado. Você tem que ter projeto de instalação de para-choque de caminhão. Protetor lateral.

(interrompe para falar com um funcionário)

T: Olha eu fiz isso daqui para a Cetem, isso daqui é o projeto meu de um para-choque. Esse aqui é... deixa eu ver aqui. Esse aqui é do grande, é para caminhão até 23 toneladas. Existe o caminhão pequeno e o truck normal. Então usa esse aqui. E tem. Tá vendo? Todas as especificações. Eu tenho meu projeto lá numa firma em Araçatuba daí eu falo: "eu quero um kit de para-choque" ele dobra e eu só monto aqui. Esse aqui é o meu projeto. Tem a plaqueta de identificação. Hoje tem que constar o número do chassi na plaqueta. Esse é o para-choque de 0 a 23 toneladas. E eu tenho outro aqui que é acima de 23.500 quilos. Que é o PBT do caminhão, peso bruto total. Esse é acima de 23, é o maior. Ele já é outra licença, outro projeto. (me mostra).

J: E tudo isso é uma nota para conseguir aprovar?

T: Eu gastei ano passado para renovar isso aqui, eu gastei 17.000.

J: E tem que renovar de quanto em quanto tempo?

T: O que eu tinha aqui, perdeu a validade. Perdeu a validade assim, saiu outra norma do Contram. Tá vendo aqui, essa norma... resolução 593/2016. A partir de 2017 eu tive que mudar. Esse aqui é o certificado de...

J: Deixa eu perguntar, quantos funcionário tem aqui hoje?

T: Eu cheguei a ter 14 funcionários. Hoje estou com 8.

J: E quantas carrocerias vocês fazem por mês?

T: Nós chegamos a produzir, em média de 6 a 8. Só que entra muita reforma essas coisas. Hoje faz o que? Acho que 4 carrocerias. Esse aqui é o certificado de capacitação, tem de renovar de dois em dois anos, esse vai até 2020.

J: Qual a área aqui?

T: 7.800. Esse aqui era o meu projeto antigo de para-choque. Mudou, esse aqui foi até 2017. Ah esse não, esse é o protetor lateral, de bicicleta. Esse tá em validade ainda. É o projeto aqui.

J: Para que que serve isso?

T: Você nunca viu isso aí? Nos caminhões tem aquelas barras embaixo para não entrar bicicleta e moto embaixo. A gente fala protetor lateral. Esse aqui ainda tá em validade. Esse eu não precisei mexer. Aqui está o meu projeto, tá vendo?

(me continua mostrando projetos e papeladas)

T: Aqui é o para-choque antigo. Se eu te falar você vai dar risada. A única coisa que mudo foi uma mão francesa. Aí para-choque antigo esse.

J: O que que mudou?

(compara os dois projetos)

T: Aqui, esse aqui era uma mão francesa, que vinha na parte do para-choque, esse aqui é a lamina, não mudou. Essa parte aqui, só mudou isso aqui! Era uma mão francesa. Hoje ela é uma cantoneira, fecha tudo vira um tubo isso aqui. Então é a única coisa que mudou. Esse é mais antigo ainda (outro projeto) de 2003. E hoje tem também o dispositivo de amarração de cinta que mudou também.

J: A sim, que teve que ser em metal...

T: Isso. Tem todo aprovado também.

J: E aberta você faz mais carga seca?

T: Carga seca.

J: Graneleira você faz também?

T: Faz também, ela é considerada como carroceria aberta. Então hoje é tudo isso aí, e você vai desanimando porque você implementa, você gasta um dinheiro nessas coisas. Daí outro cara passa no Inmetro, o Inmetro não exige certificação. Você gasta um absurdo e a empresa que deveria fiscalizar não exige a plaqueta. Se eu fabrico um protetor lateral da bicicleta eu tenho que ter a identificação. Mas eles não exigem. Então vai um cara de fundo de quintal, pega e faz e dá na mesma. Isso é o Brasil. Foi o que eu falei pro cara outro dia aqui. Por que vocês não fiscalizam? Vocês exigem tanta coisa da gente e vocês mesmo não fiscalizam.

(atende o telefone)

(termina a entrevista)

4.12 ALBERICO FERRARA

Obs.: Alberico é pai de Tedi e Tladimir Ferrara. Ele fundou a Carrocerias Parapuã, que hoje está sob o comando de Tladimir.

Entrevista realizada em: 30/05/2019

Fábrica: Carrocerias Parapuã

J = Jonas A = Alberico

A: Eu não sou da igreja. Mas eu sou universal. Eu não sou "a" universal.

J: Como assim você é universa?

A: Porque a igreja universal eles fazem, aparece sempre na televisão. O cara fala "eu sou a universal". Eu sou universal, mas não sou da igreja não. Eu não pago ninguém, você acredita que tudo isso daqui (se referindo a casa dele) sou eu fiz isso sozinho. Eu só paguei um empregado para me ajudar.

J: Para fazer a casa você diz?

A: Não essas estruturas tudo. Fui eu quem fiz. Pois bem. Eu comecei a minha vida em 1952.

J: Quando você nasceu?

A: Eu nasci em 5 de junho, 1933. Vou fazer 86 agora dia 5. E estou na ativa ainda! Então 1951 meu pai mudou para cidade, ele era lavrador. Aí eu trabalhei até 55 eu já era um profissional eu trabalhava com móveis de luxo. E na época eu queria ir embora para São Paulo. Eu morava em Tupã e queria ir embora para São Paulo. E um cunhado meu ele era tipógrafo. Em tupã e comprou uma fabriquinha de carroça.

J: Ele tinha uma tipografia em tupã?

A: Ele era empregado de uma tipografia. Ele era tipógrafo. E comprou uma fabriquinha de carroceria por aqui. Mas ele era tipógrafo e não entendia nada de carroça. E eu como já era um profissional. Cunhado meu é cunhado dele. E ele falava "vamos lá comigo, vamos lá comigo... Meus empregados são ruins de serviço. Ninguém sabe trabalhar direito..." E a minha mãe me incentivava também "vai, vai, vai com seu cunhado. Não vai embora para São Paulo não." Eu falei "olha eu vou trabalhar uns meses aqui, para melhorar os andamentos da fábrica, depois eu vou para São Paulo, não quero ficar aqui no interior não." Aí eu vim para cá, comecei a trabalhar com ele. Trabalhei três anos com ele, mas quando cheguei aqui comecei a... a namorar essa velhinha aí (a esposa dele estava no quintal da casa aos fundos). (risos).

J: Isso em que ano?

A: Em 55! (risos) Eu comecei a namorar ela e acabei morando aí com ela. Fiquei morando três anos com esse cunhado meu. Depois abri essa fábrica em 58. Fizeram um prédio novo, um barracão novo. Naquele tempo, caminhão maior que tinha era o Ford 46 até 51, 52 era o maior caminhão que tinha na época. Era o Ford, Chevrolet, GM, Mercedes, Internacional. As maiores carrocerias tinham 5 metros. Tudo caminhãozinho curtinho, pequeno, na época. Aí foi crescendo, hoje já está fazendo carroceria de até 12 metros.

J: 12 metros uma carroceria de madeira?

A: 12 de madeira. Isso tudo de madeira. Então, mas na época, em 1958, eu fraquinho, fui montando essa fábrica devagarinho. Nesse tempo não existia lixadeira, não existia aquela máquina que você põe madeira assim chama desengrossadei-

ra. Eu montei a fábrica com 3,5hp de força e meio só, para ligar todas as máquinas. E a companhia era muito fraca e não autorizava eu ligar. Mais que permitiram foi 3,5hps. Aí eu comprei uma solda elétrica e o gerente geral disse "se você ligar essa solda elétrica vou ser obrigado a cortar sua luz."

J: Nossa!

A: Porque aqui não tinha força para tocar. Minha cota era só 3 cavalos e meio. Depois devolvi a máquina.

J: Isso era porque era residencial?

A: Era fraca! Não tinha energia na cidade. Era tocada com uma usina de um riozinho aqui. Hoje não, hoje é Energisa, é estadual. Aí eu fui tocando devagarinho aqui. Não tinha lixadeira.

J: Você lixava tudo na mão?

A: Não tinha entalhadeira. Soldava ferro com uma coisa que se chamava "caldear". O ferro, como não existia solda. Eu fui ao museu do Louvre em Paris, olhando tudo. Tinha uma oficina de mil anos atrás, de bigorna... Eu fiquei... Eu gostei de ver aquilo no museu. Foi em 96 que eu fui para lá. Era tudo as ferramentas diferentes. Antigamente emendava ferro um no outro, chamava caldear.

J: Como que fazia isso?

A: Envermelhava duas pontas, no ponto que as duas estavam derretendo, batia e elas se colavam.

J: Entendi.

A: Aquelas rodas de carroça, tem um ferro que segura a madeira dela, não tem?

J: Sim.

A: Eu vou mostrar depois as fotos dela. A gente emendava aquilo lá no fogo, se chama caldear, porque não tinha soldadeira. No começo foi muito difícil. Muito difícil. Aqui na época era o auge do café. Era tudo cafezal. Hoje não existe não cafezal aqui. Hoje é seringueira e pasto. A civilização aqui, tinha mais gente morando nos sítios do que na cidade. Em uma área de 10 alqueires de terra moravam só três famílias. E como naquele tempo não tinha carro. Então eles colhiam o café e puxavam com uma carrocinha e eu fabricava essa carrocinha de pneu. Eu cheguei a fabricar trinta carrocinhas por mês. Carrocinha de pneu.

J: Nossa. Mas, primeiro era aquela carroça de pneu de maneira.

A: Isso, é...

J: De roda de madeira e depois veio a de pneu.

A: Depois veio a de pneu.

J: Em que ano que veio a de pneu, você lembra?

A: Foi em 55, até 60 começou a diminuir as carroças de roda de pau. Porque já entrou pneu. Era um pneuzinho de charrete. E eu fabricava até 30 por mês. Eu não tinha compressor, de pintura (revólver). Eu não tinha lixadeira, lixava com a mão. A garotada do colegial, mas quanto garoto que hoje é homem, eles iam lá pintar as carroças para mim. Os alunos do colégio.

J: Sem o compressor era tudo no rolinho, no pincel?

A: Tudo no pincel. Eu contratava esses garotos do colégio, eles vinham lá pintar as carroças para mim. E aí, foi surgindo máquina. Depois a companhia me autorizou usar mais energia. Para pôr mais máquina eu fui obrigado a comprar um relógio de pôr na parede. Para medir energia. Porque a companhia não dava relógio. Eu fui em São Paulo comprar relógio de medidor de força.

J: Antes, sem o relógio como era a conta de luz?

A: Então a conta de luz, passava pelo relógio. Mas a companhia era fraca que eles não davam um relógio que permitisse aumentar a cota. Daí você tinha que comprar um relógio e ir lá na central da companhia e pedir para eles ligar. Foi difícil, foi difícil... Aí foi crescendo, crescendo... E... Começou a vender muita carrocinha de pneu. Eu cheguei a fabricar 30 por mês. Aí comecei a levar para o Mato Grosso. Para vender as carroças. Uma vez eu levei 24 carrocinhas em cima de um caminhão, e eu tombei o caminhão, carregado de carroça. Meu Deus do Céu! De campo grande até Tangará da Serra, era de terra, não existia asfalto naquele tempo. Aí eu fiquei lá 60 dias para vender essas carroças. Troquei carroça por arroz e outros cereais. Que coisa difícil. Vem cá que eu vou te mostrar as fotos.

(vamos até um corredor onde tinham várias fotos emolduradas)

A: 58, eu não tenho as fotos do início. Isso aqui já é de 64. Olha, eu sou ferreiro. Isso aqui é o fogo de esquentar ferro.

J: Aqui é o senhor?

A: Sou eu. Olha aquele velho lá. Olha o menor funcionário que eu tenho, olha o tamanho dele, hoje ele é quase avô! Eu três empregados tudo acima dos 30 anos. São meus colegas, meus amigos! Isso aqui é aí embaixo.

J: Naquela esquina? (antes de chegar à casa de Alberico eu o levei de carro da fábrica até sua casa, no caminho passamos por uma esquina onde havia sido o segundo local de instalação da fábrica).

A: É, naquela ponta que eu te mostrei. Olha aqui. Eu fabrico tudo isso aqui olha (mostra fotos de carroças diversas). Isso aqui tudo é fabricação minha. E está tudo guardado.

J: A você tem elas guardadas?

A: Tudo guardado, só essa que eu vendi. Essa foto eu estou desfilando em uma festa de escola (foto dele guiando uma charrete).

J: Que festa é essa?

A: Essa aqui é festa do colégio. Aniversário da cidade. Tem a meninada desfilando.

J: Deixa eu perguntar, o que eu estou estudando mais são as pinturas. Estes desenhos daqui...

A: Ah isso daqui a gente cria os desenhos! Inventa os desenhos e faz.

J: Quem que inventava?

A: Eu mesmo.

J: Da onde?

A: Olha (mostra a foto com vários funcionários) esse cara aqui é um gênio! Ele é carpinteiro e, para escrever, fazer um letreiro, na fábrica só ele quem faz. Os pintores não têm capacidade de fazer um letreiro. Esse cara aqui está a 43 anos comigo, se precisar fazer um letreiro é só ele quem sabe fazer. E os mais novos não.

J: E ele pintava esses desenhos também? Quem que pintava nesta época?

A: Essa aqui, (mostra uma foto de várias charretes) eu copiei os desenhos de uma fábrica. Essa charrete aqui é fabricação de Rio Claro. Na época era o auge da cidade. Não tinha carro nem taxi. Era charrete que servia como o transporte de taxi. Na época. E esse daqui eu copiei o desenho e a minha nora. A minha nora aplicou os desenhos. Ela é professora de artes essa mulher (a nora também estava na casa). Olha aqui ó. Aqui eu estava em Tangará da Serra. Foi aqui que eu tombei o caminhão. Olha quanta carroça tinha.

J: Nossa. E elas iam todas empilhadas no caminhão assim?

A: Aqui é em Tangará da Serra. No Mato Grosso. Em 74.

J: E como era feita a pintura destes desenhos?

A: Tudo na mão! A última que eu fabriquei olha (foto da carruagem).

J: Para que que foi essa?

A: A última carruagem que eu construí. Eu vejo na TV e memorizo. Eu só não tenho os detalhes, mas a imagem eu tenho na cabeça. Tudo o que eu tenho aqui é tirado de filme. Este aqui era de um filme com Giovanni. Acabou a briga, teve dois casamentos, um foi na frente e o outro no banco de trás. E eu memorizei e fiz ela! Esse aqui, não sei se você já viu filme do velho oeste. Aquelas fileiras de carroção. Para fazer as travessias, é essa daqui. E eu que fabriquei, eu fabrico essas rodas daqui tá vendo? Olha eu fazendo roda, olha! Essa estrutura aí é de carroção. Essa madeira é roxa, chama roxinho.

J: Sim, já vi ela.

A: Eu faço porteira para fazenda, olha. Essa daqui eu fiz e dei de presente, levei lá em Jarinu, lá perto de São Paulo. Já ouviu falar da cidade de Jarinu?

J: Sim já ouvi falar, mas nunca fui.

A: É perto de Atibaia. Essa eu dei de presente. Ah tem mais uma aqui. Essa daqui eu fiz já com pneu. Essa daqui eu fiz para carregar criança. Tem lugar para 10 crianças aqui dentro.

J: E a carroceria de caminhão, quando você começou a fazer?

A: Eu comecei em 58, já comecei.... Era pequeninha a carroceria, a maior era cinco metros. Depois foi crescendo, crescendo, crescendo. Acho que tem uma carroceria aqui. Olha essa daqui fui eu que fiz, essa tem seis metros de tamanho. Mas a carroceria de caminhão eu comecei fazendo de 5 metros, hoje então tem carroceria de até 12 metros. Esse daqui eu copiei o desenho da fábrica, e essa minha nora ela fez o desenho copiando do desenho velho. Agora esses desenhos das fábricas de carroceria a gente cria, inventa os desenhos e manda fazer os moldes.

J: Isso que eu vi também, vocês fazem com tela né?

A: Isso, isso.

J: Como é que começou a fazer com tela, você lembra?

A: Ah... Quando começou, porque era muito mais prático, mais rápido. Foi o meu filho que mandou fazer as telas, ele pode te explicar. Coloca lá o molde e sai o desenho pronto. Mas antigamente era feito na mão os desenhos! Tudo na mão, não era com tela não.

J: E era diferente o desenho?

A: Era diferente. A gente vai sempre mudando, mudando, mudando. Olha isso aqui é tudo manual, aqui não tem forma não. Hoje em dia a gente inventa o molde, inventa os desenhos e faz a aplicação na mão.

J: E quem que inventava.

A: Era eu, um empregado.

J: Para você qual a importância de ter esses desenhos na carroça?

A: O desenho da ornamentação né? Isso é tudo criado por mim. Quem faz esses desenhos é aquele empregado velho que eu te mostrei lá.

J: E daonde que vem a ideia para fazer esses desenhos?

A: A gente faz de cabeça! Eu se eu vejo um objeto, uma coisa que me interessa, eu memorizo. Fica gravado a imagem na cabeça, daí eu vou na fábrica botar em prática. Aquilo que está na cabeça. Eu fiz só até o segundo ano. Passei para o terceiro e falei que não ia mais para escola.

J: Nossa.

A: É porque o que eu vejo eu memorizo. Tudo o que eu vejo eu memorizo e ponho em prática.

J: E você sabe trabalhar com o que?

A: Eu? Nunca vi ninguém fazendo, eu invento e faço! Essas rodas aqui, tá vendo? Hoje não existe mais quem fabrica isso. E para mim, eu fazendo essas coisas é um lazer para mim. Hoje eu não quero fazer mais não. Eu tenho 5 guardadas. Eu fiz um galpão, eu tenho 5 guardadas todas estas carruagens.

J: E de vez em quando, em eventos, você sai com elas?

A: Agora dia 26, mês que vem eles querem que eu faça uma exposição aí na igreja..., Mas é só amolação. Eu vou lá buscar, lavar porque está empoeirado, depois tem que levar para guardar outra vez, porque eu tenho um galpão eu guardo tudo dentro. Eu quero vender, ninguém dá o que a gente quer. Isso aqui tem valor histórico e ninguém dá valor... Eu peço quatro cinco mil em uma carruagem dessa o cara fala "não com cinco mil eu vou comprar um carro", e compra mesmo! Hoje não existe animal mais na nossa região.

J: Cavalo não tem mais?

A: Desapareceu. No tempo que tinha muitas lavouras tinham muitos animais que eles usavam diariamente. Agora hoje não existe mais.

J: Agora você falou que você fazia isso daqui por prazer? O que te dava mais prazer?

A: Isso aqui, tudo isso aqui me dava prazer de fazer! Para mim era um passatempo fazer essas coisas. Então eu faço isso aqui e não quero nenhum ajudante.

J: Você fazia tudo?

A: Tudo! Só no acabamento de pintura que eu chamava alguém para me ajudar. Mas eu crio os desenhos e dou para eles pôr em prática.

J: Então a ferragem, madeira tudo você...

A: Tudo. Olha isso aqui sou eu fazendo ferragem!

J: Seu filho tinha me contado uma história que você tinha vendido uma espingarda para comprar.

A: Exatamente!

J: Que história que é essa?

A: Eu era solteiro e não tinha renda. Então eu precisava comprar madeira para começar a fazer carroça, eu não tinha dinheiro e troquei a espingarda por tora serrada! (risos) Para começar.

J: Isso foi lá com o seu cunhado?

A: Não, quando a fábrica já era minha. Mas eu era solteiro. Eu montei essa fábrica em 1958 e me casei em 60! Fiquei dois anos solteiro tocando essa fabriquinha. E não tinha ninguém que ajudava. Eu precisava de dinheiro e não tinha dinheiro, fui vendendo aquelas coisas que eu gostava tanto! Troquei a espingarda por tora. Para começar a trabalhar a madeira! Não tinha dinheiro...

J: Você começou com seu cunhado, daí ele saiu depois?

A: Eu trabalhei três anos para ele, dei uma mão para ele. Botei a fábrica dele em ordem e depois montei a minha.

J: E a primeira que você montou era em que cidade?

A: Aqui mesmo.

J: Era aquele terreno que você tinha alugado o fundo?

A: Foi o terceiro lugar. Lá nessa avenida lá embaixo eu tinha a primeira fábrica, depois em 64 eu montei naquela esquina, em 80 mudei lá em cima. Essas daqui eu fabriquei tudo essas coisas aqui em cima, na fábrica. Mas no começo foi difícil! A gente não tinha dinheiro. A sorte foi... Hoje não daria para fazer o começo que eu fiz. Porque tinha muita gente na lavoura e dava muito serviço para gente. Serviço de ferreiro, o pessoal ia carpir, quebrava as enxadas e vinha pedir para soldar, para amolar. E a gente ganhava um dinheirinho.

J: E na parte de carroceria de caminhão teve alguma época que você produziu muito mais?

A: A carroceria de caminhão foi surgindo devagar. Fazendo as primeiras dos caminhões da época, que era o 46, 50, 51... O caminhão foi melhorando com os anos e as fábricas foram acompanhando também! A evolução, de acordo com os caminhões que iam saindo, as carrocerias foram sendo maiores.

J: Teve alguma época que vendeu muita carroceria?

A: A gente só faz por encomenda, e vai carroceria até para Amazônia. A gente fabrica interestadual. Então, esse meu filho nasceu em 64. E até hoje eu não parei de trabalhar.

J: Como é o seu dia-a-dia de trabalho?

A: Eu não parei, sou aposentado e não paro. Porque o trabalho para mim é uma distração. Eu nunca tive doença. Eu não posso ficar parado, eu tenho que fazer alguma coisa. A minha distração é fabricando, trabalhando, fabricando. Eu estou lá hoje. Por exemplo hoje eu já espremi 80 litros de caldo de limão. Esse limão chama limão rosa, limão cravo. Esse limão lava peça, você sabia disso?

J: Não sabia não.

A: É uma acidez, você pega um objeto de ferro, enferrujado, você deixa ela no limão e come toda a impureza que volta ao normal, parece novo! E tudo parafuso velho que eu cato no chão eu vou jogando tudo. Então chega essa época eu jogo em um tambor, deixo uma noite no tambor. Depois eu deixo em uma betoneira lentamente. Fica batendo assim. Quando tira parece inox. De tão limpo que fica. Eu não vi um produto químico que limpasse ferrugem como o limão natural. Hoje eu já espremi 80 litros.

J: Hoje de manhã?

A: Mas eu fiz em uma máquina. Eu dou a manivela assim e a pressão espreme o limão. E vou colocando nos tambores e guardando para lavar a peça.

J: E como foi seu aprendizado com tudo isso?

A: Tudo isso eu crio de imagem. Imagem na cabeça. Tudo o que faço eu crio de imagem.

J: E você faz um estudo no papel antes?

A: Não faço no papel, fica a memória na cabeça.

J: Daí você já vai fazendo.

A: Isso. Com a imagem na cabeça. Um dia a gente foi para Camboriú, com meu filho que você conversou ontem e a namorada tudo. Aí a noite eu fui jantar em uma lanchonete fora da cidade com um movimento muito grande assim de carro. E eu fui passado e olhando de carro. Dentro de uma loja eu vi uma mesa de centro. Eu voltei para casa e fiz quatro dela. Dei uma para minha nora, uma para mim, uma para minha neta. Eu memorizo o que eu vejo. Homens igual eu não vão nascer no mundo mais. Porque geração nova é só computador. É tecnologia avançada. Os que ainda seguem as técnicas manuais, estudam e põe em prática. O serviço braçal sempre vai precisar. O que ficar um marceneiro, um carpinteiro, um

mecânico no futuro, vai ganhar muito dinheiro.

J: Porque não vai ter...

A: Porque ninguém quer aprender. Outro dia mesmo eu estava em um velório de um parente meu de Jundiaí. E conversando, um outro era pedreiro e falou eu pago 150 pau por dia para servente de pedreiro porque ninguém quer trabalhar. Ninguém quer se esforçar no trabalho. Eu vejo no jornal todo dia "preciso de funcionário", mas funcionário qualificado. Tá acabando! Não tem! Quem fez isso foi os direitos humanos. Porque com 8 anos eu estava trabalhando. Hoje com 15 não trabalha. É muito mais fácil ele roubar um celular do que ele trabalhar.

J: E você já ensinou muita gente?

A: Já ensinei sim.

J: E como era para você ensinar?

A: Eu quando eu pego um funcionário novo, eu incentivo ele, eu falo para ele "acompanha esses empregados mais velhos para você assumir a posição dele aqui! Você aprende uma profissão." Eles não têm vontade. Não tem mais vontade. Esse aqui (aponta foto) é um homem quase avô. Tá comigo ainda. Esse aqui tem 44.

J: Ele já aposentou?

A: Lógico, tá aposentado! Eles ganham a pensão e o salário. Tem carro do ano. Casa boa. Eu considero eles como amigo meu, não como empregado. Eu não trato como empregado. Eu trato como colega. E tem mais, aqui é outra coisa.

(me leva para um quartinho que ele chama de "museu")

A: Eu já fui pescador profissional. Essa são minhas ferramentas de pescador profissional. Na época que eu era marceneiro eu fabricava essa linha de móveis. Aqui tem mais objetos. É um museu. Eu gosto de coisas antigas. Olha como era as ferramentas de sapateiro.

J: Isso você comprou para guardar? Você nunca trabalhou com isso?

A: Se eu vou em um museu, digo em um ferro velho e eu acho um objeto dos velhos tempos eu cato e guardo.

J: Isso daqui é uma furadeira?

A: É. Furadeira. Olha antigamente não tinha elétrica e se furava com isso. E aquele outro ali de virar com a mão o arco de pulga. Aquele alicate ali é de castrar boi. Ele aperta assim e corta o cordão do boi e não estraga o coro. Eu fabrico isso aqui para caçar na selva. Eu armo ele no carreiro, o bichinho passa correndo ele esbarra na linha e detona, atira na cabeça. Hoje você montaria de boi como é.

J: De rodeio você diz?

A: É de rodeio. Nos velhos tempo olha como era a montaria. Isso aqui a gente apertava na barriga do boi e o peão segurava com as duas mãos, daí ficava fácil não cair né? Isso aqui é coisa de museu! É tudo coisa de museu!

J: Por que você coleciona essas coisas?

A: Eu gosto, eu tenho prazer de colecionar. É coisa da velha guarda. Que os modernos não conhecem. Eu guardo para. Eu tinha 8 anos minha mãe botava eu para moer café nisso daqui. Eu chorava, cansava..., Mas ela botava para eu moer café. Isso aqui é uma tranca de portão de madeira (me mostra o mecanismo) eu que inventei. Olha uma balança dessa é coisa de 100 anos atrás! Essa outra é mais de 100 anos atrás! Então é tudo para mim um passatempo. Essa daqui é uma balança de farmácia. Eu guardo para museu, lembrança. São coisas que você, por exemplo, nunca viu.

J: Sim.

A: Eu sei hoje é o mundo moderno. São coisas que você nunca viu. Eu gosto de guardar as coisas da velha guarda para mostrar para quem não conhece. Outra coisa eu quero te mostrar uma planta que você nunca viu.

(vamos para uma horta que ficava nos fundos, ao lado do museu)

A: Você já viu plantio de pimenta do reino?

J: Não, nunca vi.

A: Isso aqui é pimenta do reino...

(me mostra e explica como ele planta e seca a pimenta do reino)

(me mostra uma miniatura de carroça)

A: Isso aqui eu fiz uma miniatura de tudo que vai em uma grandona.

J: Ah, é uma miniatura de carroça?

A: É.

J: E a coisa da madeira, que mudou bastante, o que você acha disso?

A: A, a madeira está cada vez mais longe! Primeiro eu comprava madeira aqui tinha uma boa serraria quando eu comecei. Depois eu passei a fazer a compra no Mato Grosso e Paraguai. Hoje está indo para bacia amazônica. Até no Acre a gente vai buscar madeira!

J: Nossa. E os tipos da madeira também...

(voltamos a ver fotos)

A: A madeira mais utilizada é essa aqui?

J: O roxinho?

A: O roxinho. Madeira mais forte. Você está vendo como se fabrica uma roda? Essa daí é desse carroção aqui.

J: Carroção assim (modelo velho oeste) no Brasil não faziam né?

A: Esse eu vi num filme.

J: É, então, mas aqui no Brasil eles não costumavam fazer nessa época?

A: Não aqui no Brasil não tem isso aí. Esse tinha muito nos Estados Unidos.

J: Sim, filme de Velho Oeste.

A: Isso. Essa daqui nos Estados Unidos é para puxar passageiro.

J: Essa daqui você fez encomendada para alguém?

A: Nada! Eu fiz pensando um dia em vender, mas ninguém quer pagar o valor que a gente estima. Então eu não vendo.

J: Ah, está guardada também?

A: É porteira para fazenda essa.

J: Essa já foi encomendada?

A: Sim, essa outra também foi encomendada (uma carroça pequena)

J: Quem que encomendou?

A: Vendi para Adamantina, para uma empresa lá. Nunca vi quem soubesse fabricar para-lama de madeira assim (foto de uma carroça com para-lama)

J: Como faz para deixar ele curvo desse jeito?

A: A gente aparelha ele. Deixa ele fininho. Deixa ele de molho na água e dá uma cozinhada na madeira com água quente. Daí você põe ele na forma e vai apartando com ele na mão. Se soltar ela abre ele de novo! Aí você põe fogo nele embaixo. O fogo retraí ele.

J: Que interessante!

A: Você pode soltar, jogar fora que ele não endireita mais! O fogo retraí.

J: Então você deixa ele primeiro de molho na água. Daí depois tem essa forma redonda. Daí como a madeira está mole você vai fazendo pressão e quando o fogo seca...

A: Depois põe fogo embaixo. O calor retraí ela e ela não volta mais.

J: Interessante. O aro da roda era feito meio que assim? A parte de madeira?

A: A gente faz em partes e vai montando. Em pedaços.

J: É cortando a madeira ou dobrando ela?

A: É cortando. Tudo em partes.

J: Ah entendi.

A: Aí a gente passa o compasso. A circunferência. E recorta ela para ficar redondinha. Esse miolo eu tenho torno. Eu faço no torno. Hoje não existe mais. Então, mas essas coisas eu faço de cabeça. Gravando a imagem. O visual de como é fácil. O difícil é a estrutura. Você faz, volta a fazer. Até dar certo.

J: Quanto tempo você demora?

A: Essa daqui (carruagem) eu levei um mês. 30 dias. A gente começa fazendo isso aqui. Começa fazendo as rodas. Essa é a estrutura né? E depois vai continuando. Agora o acabamento esse filho meu me ajudou no acabamento. Dentro é tudo forrado tipo veludo. Os bancos. E carpetado isso aqui. É para ser de passageiro essa daqui. Mas não foi fácil fazer isso não.

J: É imagino.

A: Sofri muito já. Hoje é tudo modernizado. Hoje tem máquina para tudo. O filho dele. O meu neto. Se formou em engenharia de terraplanagem. Já está trabalhando. Aquelas coisas lá por exemplo. É tudo assadeira. Eu fui diretor do asilo dos velhos por seis anos. Eu registrei a entidade. Que não tinha nem nome, chamava Asilo dos Velhos. Eu fui diretor financeiro da igreja de Parapuã 3 vezes. Diretor financeiro. E fazia umas quermesses dava cinco, seis mil pessoas.

J: Nossa!

A: Dava três quarteirões tudo de barraca montada. Isso daí a gente compra batatinha miudinha, temperava para vender na festa. A última eu fiz 700kg! Pensa, eu fiz. Sozinho não. Eu tinha uma equipe que eu coordenava. E eu temperava tudo. E aquelas assadeiras porque a gente cozinha a batatinha com sal e tem que deixar esfriar para depois ir para o tempero. Se tempera quente ela azeda. Então aquilo ali era tudo o que usava nas quermesses. Era uma mesona comprida. Quando a primeira assadeira estava fria eu começava a temperar ela. Mas que mais você precisava?

J: Acho que mais nada. Muito obrigado.

4.13 JESUMIL NAZARENO MONTE BELO

Entrevista realizada em: 14/06/2019

Fábrica: Carrocerias Montebello

J = Jonas Je = Jesumil

J: se tem o contato de quem faz os filetes aqui para vocês?

Je: faz ah? quem faz os filetes?

J: isso!

Je: Tenho o telefone dele.

J: Têm? se pode me passar para eu dar uma olhadinha?

Je: São um artista viu!

J: uhum

Je: faz tudo na mão sabe

J: ah esse eles fizeram a pintura também? (Pinturas que estavam no escritório)

Je: é

J: e o cachorro também? o cachorrinho na arvore?

Je: não, não, isso daqui é um tio meu que já faleceu faz tempo ele fez esse quadro e deu para mim.

J: hmm legal

Je: pintor. São artista não? Com o pai vinha filetar aqui. Eles eram meninos ajudava

J: desde quando?

Je: tampar buraquinho

J: Desde quando tem a fábrica aqui? Desde quando tem a fabrica aqui?

Je: ah faz tempo nossa senhora, primeiro eu lidava com carrinho, carroça, de tração animal. Pintor ta aqui, esse daqui.

Je: Pintor ta aqui (me passa um papel com o telefone do pintor)

(...)

J: uhum. Como é que foi que você começou a fabrica aqui? Como foi que começou a fabrica?

Je: fazenda aqui era do meu pai e os irmãos né

J: Ahh. Começou com seu pai então.

Je: é eles a compraram de outro faz mais de 100 anos já

J: nossa, nossa

Je: e eu estou com 83 (risos)

J: você começou desde pequeno aqui?

Je: É. Ai foi uma guerra marque aqui que vê. Foi comprando de, fomos comprando de dos irmãos do silva do meu pai, depois dos irmãos, e depois as comprei dos meus irmãos e fiquei sozinho aqui.

J: e hoje o seu filho trabalha também?

Je: Esse que chegou agora é meu filho (tinha acabado de chegar um carro na fábrica).

(vou ver umas fotos antigas e depois volto a falar com Jesumir)

Je: ele desenha Nossa Senhora Aparecida tudo na mão na mão

J: uhum

Je: tudo mais de meia hora desenha boiadeiro, tem habito de desenhar na gaiola

J: na pagina do *Facebook* tinha um boiadeiro feito assim com a nossa senhora achei muito bonito

Je: são artistas

J: perguntar, quantos funcionários tem aqui hoje?

Je: Uns 10...

J: e quantas carrocerias mais ou menos vocês fazem? quantas carroceiras mais ou menos vocês fazem por mês de reforma e de fabricação?

Je: ah é poucas, que tem muitas reforma tem fez que na carroceria a gente faz alguma coisa né.

J: uhum

Je: A é chega a tem semana entregar uma por dia né (reformas), tem semana que entrega duas, uma, três,

J: é variável

Je: é. é uma pequena empresa né

J: uhum e o ano que começou aqui certinho, o ano que começou aqui certinho você não sabe?

Je: nossa senhora que a, se calcula que eu tenho 83 anos nasci aqui. (risos)

J: qual que era o nome do seu pai qual que era?

Je: meu pai era Pedro Francisco Monte Belo

J: seu filho agora é o Danilo Monte Belo?

Je: Danilo e José de Carlos

J: uhum e os dois trabalham hoje na empresa também?

Je: Não o José de Carlos ta fazendo serviço por fora

J: A área aqui você sabe qual que é?

Je: não de cabeça. uns 3 mil metros mais ou menos

J: 3 mil metros.

Je: é bem grandinho né

(Encerramos a entrevista)

APÊNDICE 5: TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM FEIRANTES

5.1 FEIRANTE 1

Entrevista realizada em: 10/02/2019

Feira: Santa Cecília

J = Jonas F1 = Feirante 1

J: É o que eu queria saber é como é que foi que você comprou esse caminhão a carroceria.

F1: - a faz tempo. Eu tenho bastante.

J: Você tem vários? todos com carroceria de madeira?

F1: não um é baú.

J: Uhum e quando você compra como é que você escolhe?

F1: A tem que ser onde a fábrica trabalha com madeira boa

J: É que esse ai é da União, e a União eu conheço

F1: A união é uma das melhor que tem. Agora eu estava conversando com mulher lá em cima. Se quiser mandar fazer uma, e a outra tem uma da União, a União é uma das melhor carroceria que tem, da União ou São Lourenço/ Agora aquela Garcia não vale nada

J: Você não gosta?

F1: É só tem boniteza. Mas ela não vale nada, tenho também dela.

J: E te da muito problema?

F1: Não apodrece muito rápido. Garcia é só boniteza, a união é mais...

J: Mais resistente

F1: Mais resistente, a madeira é melhor

J: Se sabe os tipos de madeira que usa?

F1: não sei

J: E essa carroceira aqui da União você tem ela a quanto tempo você sabe?

F1: Essa ai 5 anos

J: 5 anos

J: E quanto tempo mais ou menos ela dura assim na feira?

F1: 10

J: 10

F1: porque molha muito

J: 10 uma da União, uma da Garcia dura menos então?

F1: Chega a durar uns 10 mas quando chega no fim ta... Você trabalha para a Garcia?

J: Não, não eu to fazendo uma pesquisa na faculdade aqui de mestrado na universidade de São Paulo e to vendo varias e a Garcia é uma que já...

F1: Mas hoje em dia assim.. 70% tudo baú. Até na feira tem baú

J: sim por isso que eu estou fazendo essa pesquisa que acho que esta acabando a carroceria de madeira e ninguém parou para estudar, para fazer o registro e sei lá, daqui a 20 anos não tem mais e esquece que existiu. Você tem caminhão faz tempo já? Trabalha a muito tempo na feira?

F1: Trabalho desde 75. E esse (caminhão) é o mais velho

J: e esse é o mais velho que você tem?

(muito barulho)

J: E a cor da carroceria você que escolheu?

F1: Não. Geralmente se fala a cor do caminhão na hora de mandar fazer a carroceria. Daí eles procuram fazer o mais bonito também

J: Que que se acha, quando se, que que se acha é que uma carroceria de madeira bonita?

F1: Quando a cor combina, desenho né. As nem precisa ser um desenho pode ser filetada né? Sempre bem pintada ela fica bonita

J: Mas você gosta dos filetes também?

F1: Gosto, não sei muito a moda baianes... A gente diz baianes quando é muito colorido.

J: muito colorido?

F1: muita cor

(encerra a entrevista)

5.2 FEIRANTE 2

Entrevista realizada em: 10/02/2019
Feira: Santa Cecília
J = Jonas F2 = Feirante 2
J: Eu queria saber quando é que foi que quando foi que você comprou essa carroceria, como é que foi?
F2: É difícil para lembrar.
J: Não precisa lembrar certinho, mas tipo se lembra mais ou menos tipo o que que você por que que você foi nessa fábrica? Como é que você escolheu ela? Cor material?
F2: o rapaz veio aqui né, veio aqui viu a informação tudo direitinho certinho como é que tinha que fazer.
J: Quem que veio? Um funcionário?
F2: agora não sei te falar se era o dono, um funcionário se era o gerente
J: E como você chegou nessa fábrica?
F2: Através da indicação dos amigos
J: E você tem uma preferência por carroceria de madeira?
F2: ah para nos é mais fácil carregar na carroceria do que com o baú é difícil para nos. E o baú é mais caro.
J:E como você escolheu os filetes?
F2: Os desenhos? Eles dão opções, várias assim 3 ou 4 tipos opções ai quando você compra você escolhe uma.
J: E como é que você escolheu? Porque que você preferiu?
F2: A gente vê se gosta ai coloca né
J: uhum
F2: muda assim gosta de uma cor e a carroceria se escolhe a cor que você quer
J: e você quis ela toda branca ...
F2: ela é preta
J: a não dá para ver
F2: se vê do outro lado
J: ata vou dar um olhadinha depois
F2: ha pode olhar do outro lado
(fui olhar do outro lado)
J: e queria saber um pouquinho mais, você comprou, você mora em São Paulo?
F2: São Paulo
J: Dai você comprou essa carroceria ela é lá de Mogi?
F2: Isso, mas você encomenda, eles fazem, depois você só vai lá com o caminhão e coloca em cima do chassi
J: e quando você colocou em cima do chassi se gostou do resultado? o que você achou?
F2: gostei
J: Quando você compra uma carroceria de madeira o que você olha nela para saber que ela é boa?
F2: a primeira e segunda linha né
J: uhum
F2: então se já escolhe da primeira linha. Que tem uns ferro cromado essas coisas né lateral.
J: E o ferro cromado é mais resistente?
F2: Ele não enferruja né?
J: entendi

5.3 FEIRANTE 3

Entrevista realizada em: 21/06/2019
Feira: Jardim Paulista
J = Jonas F3 = Feirante 3
J: É então eu to fazendo uma pesquisa sobre carroceria de madeira, dai eu to parte da pesquisa eu to visitando as fabricas que fazem as carrocerias e a outra parte eu queria conversar com as pessoas que tem uma carroceria. Daí eu queria saber como é que foi que se comprou essa carroceria?
F3: então eu já comprei a caminhonete e já veio assim.
J: já veio com ela?
F3: já veio com ela
J: e o que você acha da carroceria de madeira?
F3: É excelente. Excelente fica mais espaçoso né para trabalhar é ótimo

J: para descarregar

F3: para descarregar também é boa, abre as 3 tampas se precisar tem espaço

J: uhum e que que se acha da dos desenhos aqui que ela tem também?

F3: tem desenhos? o desenho dela é muito bom... esse eu não acho muito bonito não assim

J: não

F3: tem mais elegante

j: Quais que se acha que são mais elegantes?

F3: a o a carroceria Garcia eles fazem uns desenhos bem legal mais fininho aqui não tem tudo isso entendeu?

J: sim

F3: ainda mais assim o tipo cruza assim

j: sim, eu conversei com o pintor da Garcia o Biriba

F3: eles lá fazem uma carroceria elegante é que essa ai eu já comprei e já veio essa carroceria então quando eu for fazer uma nova eu faço lá na Garcia.

J: Há você tem mais de um caminhão?

F3: tenho

J: tem? dai você costuma fazer lá?

F3: é quando a gente precisa. Nós somos em 7 irmãos então, quando a gente precisa a gente vai lá. Reformar...

J: entendi

F3: geralmente faz com eles lá

J: E além dessa parte de desenho oque você acha que é bonito na carroceria?

F3: uma carroceria de madeira é mais uns ferros que corta em baixo assim, fica bem legal também

J: uhum

F3: a tipo meio que fica menos feio né porque uma carroceria de madeira ela é ideal para trabalhar né.

J: uhum

F3: bonita eu não acho que fica tão bonita, mas como a gente precisa trabalhar é útil e agradável né?

J: E quando você vai fazer uma carroceria como é que é feita essa parte de escolha de cor?

F3: A ai é para combinar com o caminhão, se o caminhão é branco uma preta cai melhor entendeu? Se um caminhão é amarelo, se um caminhão é amarelo uma preta também fica legal. Então esse negocio das cor do caminhão não combina tanto com a carroceria para não ficar tudo igual.

J: quando você compra o caminhão se tem alguma cor que você prefere? como é que é isso também?

F3: Caminhão o branco é mais, é o caminhão mais legal que tem é o branco na minha opinião eu gosto mais de caminhão branco. Branco e prata.

J: E na parte de estrutura mesmo da carroceria de madeira que você acha que é importante também?

F3: Na carroceria de madeira o assoalho né, o assoalho e as vigas no meio aqui tem que ser bem estruturado para não... para carregar peso, o assoalho tem que ter uma madeira boa porque se não da passa uma ano já estoura tudo entendeu? Aí fica um buracão lá na carroceria e tem que trocar o assoalho. Então a parte estrutura da carroceria tem que ser o assoalho e as vigas no meio aqui ó. Tem que ser umas madeiras bem boas.

J: e quanto tempo mais ou menos dura no dia a dia da feira uma carroceria?

F3: Uma carroceria boa, boa dura uns 8 - 10 anos

J: 10 anos

F3: por aí. Tratando bem dela, que tem gente que com dependendo que se trata uns 4 - 5 anos já ta toda ... trabalhando direitinho

J: O que você faz para tratar?

F3: procurar não arrastar muito as caixas, as vezes com o decorrer de mexer os pregos levantam ai da uma pregadinha. Tratando bem dela é isso ai, as vezes se pega a caixa arrasta para lá, arrasta para cá ai o prego ta para cima, ai se arrasta para cima do prego arranca o prego dai daqui a pouco arranca um prego. Agora se vê o preguinho para cima e vai lá com o martelinho e sempre pregando sempre tratando bem dela, vai durar bem mais.

J: e quando as primeiras carroceiras que vocês compraram como é que vocês descobriram, escolheram em qual fabrica comprar?

F3: então é mais o boca a boca, o ali ficou legal, a carroceria dura mais lá

J: uhum

F3: Ó o Garcia lá é boa a carroceria é mais bonita dura mais então é o boca a boca.

J: uhum conversando

F3: escutando os amigos

J: entendi

(encerramos a entrevista)

5.4 FEIRANTE 4

Entrevista realizada em: 21/06/2019

Feira: Jardim Paulista

J = Jonas F4 = Feirante 4

J: É eu queria saber como é que foi que você comprou essa carroceria?

F4: eu já peguei de segunda mão. Faz pouco tempo que eu reformei ela. Um coisa é que pra gente carroceria de madeira é tem grande utilidade né?

J: porque que tem grande utilidade?

F4: Pela facilidade mesmo. Por ser aberta assim não esquenta, o nosso produto não pode esquentar. Né? um baú, coisa fechada ela esquenta. Agora vou te falar eu morei no Japão 3 anos e de madeira se vê a funcionalidade deles...

J: é diferente?

F4: nossa então sabe a gente, a gente ainda está muito atrasado viu, a gente está muito atrasado. O baú dos caras lá, o baú não, a carroceria de madeira dos caras lá ela é fechada mas elas abre que nem uma asa assim o, então a

J: ela abre para cima?

F4: para cima assim, não porque assim ela é fechada. Parte de cima abre a parte de baixo abre para baixo. Então os caras vem com empilhadeira e carrega rapidinho.

J. Nossa

F4: então isso parte de logística dos caras lá é bom, pesquisa carroceria de madeira no Brasil acho que não tem graça não. Agora tem que pesquisar sobre coisas lá fora, como é que coisa mais adiantada mais bem pensada e não tem nada assim tão tecnológico é só maquina.

J: é estrutura e o projeto

F4: é estrutura e projeto

J: vou dar um olhada depois

F4: Eu acho muito mais interessante que que uma porcaria, que aqui é uma coisa só igual é tudo igual né. Agora po, lá fora logística dos cara lá, demais

J: você trabalhou como feirante lá também?

F4: não, não. Trabalhei numa fabrica, numa linha de montagem cara assim, então que se fabricava todo o se estava lá no lugar horário para tirar alguma coisa também tinha que chegar naquele horário. Encostar no caminhão e como economiza espaço, ta ligado. Tudo é bem pensado para a coisa do espaço né, físico. A empresa tinha, tinha vaga certinha para o caminhão encostar naquele lugar, naquela hora então o motorista, o motorista chega com o caminhão ele desce do caminhão pega a empilhadeira da empresa. Já esta tudo paletizado, ele vai lá e ele mesmo faz

J: descarrega

F4: ele mesmo carrega, né. E quando chega na no destino ele mesmo pega a empilhadeira do da empresa lá e ele mesmo descarrega entendeu? Tudo definido o lugar de cada coisa o horário, aqui no Brasil é tudo bagunçado. Aqui nós somos muito atrasada ainda. E assim eu penso assim que hoje em dia eu estava vendo como coisas artigo de madeira dura, coisa durável se souber usar né

J: quanto tempo mais ou menos dura uma carroceria?

F4: uma bem cuidada uns 30 - 40 anos, eu conheço caras que cuida da carroceira há 40 anos.

J: nossa

F4: então cara, a madeira é uma matéria prima acessível, muito boa... É que eu vejo assim, mostra muita matéria na mídia como se o desmatamento, com o uso de madeira tem já é... Acho que tudo isso usado de maneira racional

(...)

J: voltando um pouco. É você pegou essa carroceira então e dai você pegou ela e mandou reformar?

F4: Esse ai eu tenho o 97 eu acho, nós estamos em 2000 e? 19, tem quase 30 anos.

J: nossa

F4: Só reformei e tive que trocar umas peças que estava podre

J: Uhum

F4: E ta interessa vai durar mais 20 anos

J: e como é que foi para a escolha do desenho e da cor

F4: isso ai é padrão que os caras tem, que quem fabrica já tem.

J: e a fabrica como é que você chegou nela? Como você escolheu?

F4: Indicação mesmo

J: indicação

F4: Próximo de casa né. Tem cara que vai por marca né tem fabricante que tem nome, que falam que é melhor, mas não foi por isso, foi porque era mais perto de casa.

J: entendi. você mora aonde?

F4: Na Saúde.

APÊNDICE 6: TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM CAMINHONEIROS

6.1 CAMINHONEIRO 1

Entrevista realizada em: 07/11/2019
Local: Entreposto Terminal São Paulo
J = Jonas C1 = Caminhoneiro 1
J: A quanto tempo você é caminhoneiro?
C1: 20 anos.
J: 20 anos, e como é que você começou?
C1: Ajudante
J: Ajudante? E hoje você é autônomo ou contratado?
C1: Contratado
J: motorista contratado. Esse caminhão então é do padrão?
C1: É do patrão
J: Patrão. Você já foi autônomo? Como é que foi a sua carreira?
C1: Não, eu sou autônomo também, eu tenho o meu caminhão. Que tem aqui eu trabalho para o rapaz entendeu?
J: Ah entendi e o seu é carroceria de madeira também?
C1: não baú
J: Entendi. E no seu caminhão você fez alguma customização alguma coisa assim?
C1: Não
J: Não. E que que se acha desse caminhão que você dirige?
C1: Bom.
J: E a carroceria assim, de madeira ou baú se tem alguma preferencia?
C1: Não. A diferença é só para carregar que na de madeira tem que fazer amarração e baú não tem. O baú não precisa de nada
J: Entendi. E se acha esse caminhão bonito, que que se acha dele?
C1: Normal
(encerra a entrevista)

6.2 CAMINHONEIRO 2

Entrevista realizada em: 07/11/2019
Local: Entreposto Terminal São Paulo
J = Jonas C2 = Caminhoneiro 2
J: Você trabalha como autônomo ou como contratado?
C2: Trabalho contratado
J: Contratado. Há quanto tempo você trabalha como motorista?
C2: À 7 anos
J: 7 anos. Como é que foi que você começou?
C2: eu comecei com carro pequeno né, carro menor do que esse com bauzinho. Um Strada Doblò. Aí o patrão comprou um maior, que esse aqui a merma carga do pequeno e eu consigo dirigir esse, mas aí tem que se adaptar porque é maior. Até se adaptar bem dá trabalho
J: Sim. E porque que se começou a trabalhar como motorista?
C2: Eu trabalhava de ajudante numa loja. De frutas também, sabe?
J: Aham
C2: Ai o patrão se mudou e eu tive que procurar outro ai falei com esse comecei lá como ajudante também. Aí depois fui já tinha carta e comecei a fazer entrega devagarzinho. Agora to vindo mais pro Ceasa do que fazendo entrega
J: aham. E que que se acha assim da dessa carroceria de madeira, se acha ela bonita? se acha ela útil?
C2: ela é boa .
J: é boa
C2: a o bauzinho é da é mais visado né. Pela policia que eles param mais
J: a é?

C2: é. esse aqui não. Esse aqui eles sabem o que ta ele ta vendo já

J: Ahh entendi

C2: o do baú não. O baú eles param para ver o que tem.

J: entendi

C2: e o ladrão também, o ladrão rouba mais baú porque é mais fácil de carregar alguma coisa dentro né

J: Ah entendi

C2: Algo que ninguém veja. Esse ai não, esse ai o patrão ele não falou optei mais por essa, a outra é melhor por causa da chuva né

J: sim

C2: essa aqui não essa aqui da um trabalhinho a mais tem que por lona mais ai o pessoal ta vendo o que tem já até ladrão também para rouba, rouba fruta não vai

J: não vai, não vale a pena

C2: não vale a pena

J: ahm Interessante. Ah então você se sente mais seguro dirigindo?

C2: mais seguro. É porque o cara já ta vendo o que tem

J: Você já foi abordado alguma coisa assim?

C2: não

J: não

C2: não. Na Doblò já.

J: É

C2: a Doblò é fechada né.

J: uhum

C2: Os caras de vez em quando para. Um aborda assim para parar na rua par ficar olhando o que tem. Mas para pergunta o que se ta carregando

J: Aham

C2: é só mostrar a notinha de que eu to carregando, fazendo entrega então...

J: E hmm e você. Você gostaria por exemplo de estar dirigindo um caminhão maior?

C2: tenho vontade viu. De dirigir caminhão carreta.

J: aham

C2: Sempre tive vontade. Mas por enquanto, ficar nessa por enquanto.

J: Aham. Até ter uma oportunidade?

C2: Se surgir uma oportunidade eu não penso 2 vez

J: e se pensaria em trabalhar como autônomo ou não?

C2: sim

J: sim

C2: pensaria sim. Eu acho que nesse ramo da maior, acho que dá mais dinheiro

J: É?

C2: Eu acho que sim. Do que trabalhar fixo para alguém.

J: Uhum. E quais que são as dificuldades que você acha para trabalhar como caminhoneiro autônomo hoje?

C2: ah eu acho que acho que só a despesa dele leva mais da metade do que ele ganha acho no frete por exemplo. Eu nunca não cheguei a parar para conversar com um caminhoneiro mas eu acho que só de despesa é uma metade do frete já eu acho

J: sim

C2: para trabalhar para alguém o bom é por isso né tem o lado bom e o lado ruim né. se não tem despesa né. se tira o seu salário. E não se preocupa com pneu com nada

J: sei. E o lado ruim é que?

C2: O lado ruim. o lado ruim é da despesa né?

J: A sim

C2: que ele praticamente tudo do frete é destinado a despeja ou mais da metade

(encerramos a entrevista)

6.3 CAMINHONEIRO 3

Entrevista realizada em: 07/11/2019

Local: Entreposto Terminal São Paulo

J = Jonas C3 = Caminhoneiro 3

J: você trabalha como autônomo ou como contratado?

C3: autônomo

J: autônomo. Há quanto tempo?

C3: 10 anos

J: 10 anos. E como é que foi que você começou?

C3: no inicio eu trabalhava com o meu pai né? Tirei a primeira habilitação e fui trabalhar de empregado, trabalhei de empregado 2 anos e depois disso ai eu tinha um uns bichos lá no interior lá juntei um dinheirinho e consegui comprar o meu financiado o primeiro caminhão. Aí paguei to ai até hoje

J: esse foi o seu primeiro?

C3: não esse é o segundo

J: Entendi. E como é que foi a compra da carroceria?

C3: A carroceira eu comprei em Itabaiana Sergipe na estrada lá próximo da Bahia onde a gente lá da região tudo volta lá

J: Você é de lá?

C3: sou da Bahia é perto do Estado Sergipe, onde fica Itabaiana.

j: uhum. E como é que foi a escolha da carroceria? você escolheu a cor? como é que se...

C3: A gente é que escolhe dependendo do carro né? Para iniciar para você pedir lá na cor do carro que escolhe.

J: eles fazem. E você conversou com quem na fabrica de carroceria?

C3: com o dono mesmo.

J: E quando você foi fazer, você fez alguma especificação em função da sua carga alguma coisa assim? tipo tamanho da carroceria?

C3: é o tamanho da carroceria é padrão né, se tem né padrão né, os carros têm frontal por exemplo tem uns 7,80. O bicudo que eles chamam o Mercedes, não a é esses frontal são 8 e meio, os bicudo que é os Mercedes, os que são bicudinha desses é 7,80

J: uhum. E o bicudo é aquele que tem a frente ...

C3: mais lisinha

J: ah tipo aquele ali?

C3: isso

J: entendi. E a largura dela como é que é?

C3: é 2,40

J: isso ai é padrão também das fabricas?

C3: é isso é padrão mesmo

J: E você ficou satisfeito com a carroceria se achou ela boa?

C3: As carrocerias deles é boa

J:Uhum

C3: é as melhores de lá

J: E você preferiu carroceria aberta ao invés de baú porque?

C3: Porque na região da gente lá são poucas cargas para baú, baú não é tanta carga que se carrega. E a carroceria né se carrega um paralelepípedo por exemplo, um paralelo faz um lançamento né. 02:37

C3: já no baú não carrega. Mas hoje o baú esta mais até favorável

J: É? por que que se acha?

C3: o mercado né ta querendo mais baú

J: É? E você faz frete da Bahia para São Paulo?

C3: da Bahia para São Paulo, para qualquer lugar, da Bahia para o Rio para o Brasil todo.

J: quanto tempo você fica viajando?

C3: Quando eu saio de casa a minha menor viajem quando eu saio é 10 dias.

J: 10 dias

C3: é a menor para ficar 10 dias, de mais é 15, 20 ...

J: E qual que é as maiores dificuldades que se vê assim na sua profissão?

C3: rapaz é longe da família

J: longe da família. E os filetes do da carroceria, que seria os desenhos daqui você que escolheu?

C3: é não ai lá na fabrica tem os desenhos e você que escolhe.

J: Você escolhe o desenho e a fabrica tem mais de uma opção? como é que é?

C3: sim tem uns que são padrão. Só tem aquele, ai tem outros já tem já uma coisinha diferente. Aí você escolhe do jeito que você quer

J: e porque que você escolheu esse?

C3: porque eu achei que ficava mais no gosto

J: foi no gosto?

C3: É

J: ta certo então, obrigado então pela

(encerra a entrevista)

6.4 CAMINHONEIRO 4

Entrevista realizada em: 07/11/2019
Local: Entreposto Terminal São Paulo
J = Jonas C4 = Caminhoneiro 4
J: Qual o seu nome?
C4: José Paulo.
J: José? Prazer eu sou o Jonas. Você trabalha como motorista autônomo ou contratado?
C4: Motorista autônomo.
J: Há quanto tempo?
C4: Então na verdade eu já trabalhava, parei e voltei de empregado e agora que eu estou voltando de novo.
J: E como motorista há quanto tempo você trabalha?
C4: Há desde que eu tenho habilitação.
J: Desde os 18?
C4: Desde os 21.
J: Você está com quantos anos agora?
C4: 29.
J: E porque você começou a trabalhar como motorista?
C4: Eu gostava da profissão né? Não tem jeito.
(paramos um pouco a conversa para ele descarregar as últimas caixas de alface do seu caminhão)
C4: Então eu comecei porque... Na verdade a gente gosta né? Isso da gente, do caminhão, estou desde mulecão.
J: Você tinha parentes que eram caminhoneiros?
C4: Meu pai que é motorista, mas é motorista de ônibus. Aposentou na categoria dele. Dai eu segui os passos mas foi para outro lado. Eu tentei ser motorista de ônibus mas não tive paciência (risos).
J: E esse caminhão aqui, você comprou ele já com a carroceria, como é que foi?
C4: Comprei já com a carroceria. Na verdade para nós é até melhor baú, né? Só que com a carroceria assim fica mais bacaninha. O caminhão fica mais bonito. Eu procurei baú também, mas não achei nenhum que me agradou também... Então eu peguei esse daqui mesmo.
J: E o que você acha da pintura dessa carroceria?
C4: É bacana né? É bonita. Você trabalha com isso?
J: Eu estou estudando esses desenhos do caminhão, os filetes né?
C4: Entendi. Na verdade os mais popular nossos é esses daí. Mas é bacaninha esses desenhos. Só que hoje em dia os caras, mete uns cromados na carroceria, ela acaba ficando mais bonita ainda. Esse daí é o mais simples que tem hoje. Essa já é das antigas. É do Netti essa carroceria (uma empresa de Piedade, mesma cidade de José Paulo)?
J: O que?
(JP dá uma olhada em quem fez a carroceria)
C4: Miro! (nome do fabricante) É... Piedade também.
J: Essa fábrica você conhece?
C4: Sim. Conheço, é em Piedade. Na verdade é um... Acho que é dois irmão que trabalham lá. Mas é bacana, eles trabalham bem também.
J: E quando você foi comprar o caminhão e a carroceria, você teve alguma preferência por cor?
C4: Na verdade essa cor aqui é mais bacaninha né?
J: Você gosta mais de vermelho?
C4: Gosto bastante dela. E é difícil de achar.
J: Hoje em dia tá mais branco né?
C4: Mais branco... Preta... Essa cor (vermelho) é mais difícil. Amarelo fica mais fácil. Vermelho já é bem mais difícil.
J: E as outras cores, essas outras cores da carroceria, que você...
C4: O que eu acho?
J: Sim.
C4: É bacana, interessante. Branco e vermelho fica bacana (ele da uma olhada para ver as outras cores do filete que ele não sabia de cabeça quais eram). Azul ai também ficou bacana, é interessante.
J: E quando você tá trabalhando, você repara também na beleza de outros caminhões.
C4: Reparo...
J: O que, que te chama atenção?
C4: Geralmente a limpeza, os caras hoje em dia. As pessoas como nós que mechemos com roça é difícil para agente fazer isso. Eu entro em cada buraco que eu vou falar para você... Estrada muito ruim, daí é difícil de deixar o caminhão

limpo. Então o que, vamos dizer, desperta a atenção é isso daí. Caminhão bem lavadinho, bonitinho. Polidinho né? Coisa que é difícil... Andar! Fazer nós até conseguimos fazer, mas não conseguimos manter.

J: Que cuidados que você tem com o seu caminhão?

C4: Mecânica, hoje em dia, mas para limpeza é mais difícil, porque nós pegamos muita estrada ruim. Mecânica é importante para o caminhão não deixar a gente na mão. Carro também tem que se preocupar com a mecânica, mas caminhão eu acho que tem que ser mais certinho, é o seu ganha pão né?

J: Sim. E quando você faz frete quanto tempo você fica na estrada?

C4: Na verdade hoje eu sai 3:30 (da manhã), acho que dá 10-12h de caminhada.

J: Você costuma trabalhar mais, no estado de São Paulo?

C4: No estado. Eu viajei também, mas não tenho vontade mais não (risos)

J: Não? Você tem família?

C4: Tenho! Um casal de crianças e a minha esposa. Daí não da para ficar viajando muito (risos)

J: Sim, imagino.

C4: É complicado. Eu já viajei, já trabalhei com carreta também, mas não me agradou não. Era só o sonho de criança mesmo. Era só o sonho. Daí eu tive que fazer né?

J: E porque que não te agradou?

C4: Ficar muito fora de casa. A semana inteira! Tinha vez que eu cheguei a ficar 15 dias fora de casa. E também não é tão recompensado. Você trabalha só por isso. Por dinheiro. E caminhão se você trabalhar só por dinheiro você não trabalha, você tem que gostar. Então, as vezes é melhor você ganhar 2 aqui, em uma suposição, do que 4 ou 5 fora, sofrendo. Não é legal. Prefiro ficar em casa vendo a criançada bagunçar! (sorriso)

J: E que horas você vai chegar em casa hoje?

C4: Hoje eu pretendo chegar umas 2h da tarde. Meio dia, 2h da tarde, para estourar. É que eu dependo daqui, né? Vender eu já vendi, agora só falta... (risos)

J: Receber! E dai você volta com o caminhão vazio?

C4: Volto com ele só carregando caixa vazia né? Só os engradados mesmo.

J: E como é que funciona, você trás, tipo, alface e dai você vende o alface aqui?

C4: Isso.

J: Então você não faz só o frete, você vende a mercadoria, é isso?

C4: Na verdade eu vendo. Hoje eu compro lá, né? Mas na verdade você tira só o frete. Você vende, mas, praticamente, você tira só o frete.

J: Entendi! Você compra lá, trás para cá e vende.

C4: Isso, e dessa venda você tira só o seu frete. Você tem que pensar no frete, esquece outros lucros, você tem que pensar no seu caminhãozinho.

(parei para tirar fotos do caminhão e interrompi a gravação, depois veio outro caminhoneiro e os dois tiveram uma conversa bem legal)

APÊNDICE 7: TABELA COM DADOS DAS FÁBRICAS VISITADAS

Name	Proprietário	Localização	Data da ...	Fundação	Funcion...	Área	Produção...	Telefone
01 Garcia	Francisco José Urizzi Garcia e Danilo Urizzi Garcia	Mogi das Cruzes	14/12/2016	1929	30	6000	20	(11) 4791-1491
02 Eliocar	Elio	São Paulo	27/11/2018	2008	8		10	(011) 94377-6913 (Whatsap)
03 Malagutti	César Leandro Malagutti	São José dos Campos	02/04/2019	1989			40	(12) 3931-5509
04 União	Julia Variatti Gerardi, Joel Variatti	Salesópolis	26/04/2019 13	1972	13	11000	15	(11) 4696-1137
05 II Irmãos	Nivaldo Campese e Paulo Sérgio Campese* *Conversei com o Paulo	Santo Antônio do Jardi	16/04/2019			5500	5	(19) 3654 1943
06 Carrocerias Jardim	Sebastião e Marcelo	Santo Antônio do Jardi	16/04/2019, 17/04/2019		8		10	(19) 3654-1299
07 Mazuco	Alsérgio Mazuco	Vargem Grande do Sul	17/04/2019, 18/04/2019				4	(19) 93641-1866
08 Pirâmide	Hélio	Cravinhos	02/05/2019, 03/05/2019	1992	25		20	021 (16) 3951-2057
09 São José	Tomás	Franca	02/05/2019	1998			10	021 (16) 3725-1858
10 Mambrini	Fábio e seu Pai	Ribeirão Preto	03/05/2019	1976	11		15	(16) 3629-1844
11 Casa Grande	Laércio Rudinei Casagrande	Birigui	29/05/2019			1200	1	
12 Rampa	Tedi Willian Ferrara	Bastos	29/05/2019	2004	8	7800	6	
13 Parapuã	Tladimir Ferrara e Alberico Ferrara (pai)	Parapuã	30/05/2019	1958	16	6000	6	
14 Ibitinga	Ademir Santos Reame	Ibitinga	13/06/2019				4	(16) 3342-3264
15 Monte Bello		Saltinho	14/06/2019		10	3000		

APÊNDICE 8: TABELA COM DADOS DOS PINTORES ESTUDADOS

+ Add a View Properties Filter Sort Search ... New

Name	Fábrica	Ferramentas	Mestre	Alunos	Sexo
01 Biriba	01 Garcia	Carretilha, Revólver, Dedo, Fita adesiva, Forma, Máscara de madeira	autodidata	03 Carlinhos	masculino
02 Evanildo dos Santos Souza	02 Eliocar	Pincel, Revólver, Fita adesiva, Forma, Dedo	autodidata		masculino
03 Carlinhos	03 Malagutti	Carretilha, Revólver, Forma, Pincel, Régua de madeira, Fita adesiva, Máscara de madeira	01 Biriba		masculino
04 Marivaldo Silva de Oliveira	04 União	Carretilha, Arrame da carretilha, Dedo, Fita adesiva, Revólver, Pincel	autodidata		masculino
05 pintor II Irmãos	05 II Irmãos	Carretilha, Revólver, Régua de madeira, Molde curvo de madeira, Fita adesiva	autodidata		masculino
06 Guilherme	06 Carrocerias Jardim	Molde curvo de madeira, Carretilha, Régua de madeira, Revólver, Fita adesiva	06 Sebastião		masculino
06 Sebastião		Molde curvo de madeira, Carretilha		06 Guilherme	masculino
07 Paulinho	07 Mazuco	Carretilha, Forma, Régua de madeira, Revólver, Pincel, Fita adesiva, Caixa de proteção de madeira, Máscara de madeira, Dedo	autodidata		masculino
08 Toni	08 Pirâmide	Carretilha, Forma, Revólver, Serra tico-tico, Régua de madeira	autodidata		masculino
09 Tomás	09 São José	Pincel, Carretilha, Dedo, Régua de madeira	autodidata		masculino
10 Rufino	10 Mambrini	Serigrafia, Pincel, Revólver, Carretilha, Régua de madeira	autodidata		masculino
12 Adriano	12 Rampa	Serigrafia, Régua de madeira, Pincel, Carretilha	Elton		
13 Sabiá	13 Parapuã	Serigrafia, Régua de madeira, Pincel, Carretilha			
14 Ademir	14 Ibitinga	Pincel, Forma, Carretilha, Revólver, Régua de madeira	autodidata		
15 Josoe	15 Monte Bello	Pincel			
15 Samuel	15 Monte Bello	Pincel			