UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ARTHUR FONTGALAND GOMES

**Caminhoneiros, caminhos e caminhões:
Uma etnografia sobre mobilidades nas estradas**

Versão corrigida

São Paulo
2018

ARTHUR FONTGALAND GOMES

**Caminhoneiros, caminhos e caminhões:
Uma etnografia sobre mobilidades nas estradas**

Versão corrigida

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.

Orientadora: Prof.^a Dra. Silvana de Souza Nascimento

São Paulo

2018

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.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Gc Fontgaland, Arthur Fontgaland
Caminhoneiros, Caminhos e Caminhões: uma
etnografia sobre mobilidades nas estradas / Arthur
Fontgaland Fontgaland ; orientador Silvana de Souza
Nascimento Nascimento. - São Paulo, 2018.
164 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de Antropologia. Área de
concentração: Antropologia Social.

1. caminhoneiros. 2. mobilidade. 3. trabalho. 4.
estradas. I. Nascimento, Silvana de Souza
Nascimento, orient. II. Título.

FONTGALAND, Arthur. **Caminhoneiros, caminhos e caminhões: uma etnografia sobre mobilidades nas estradas**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 2018. 164 páginas.

Aprovado em: ____/____/____.

Banca Examinadora:

Prof^a Dr^a. Silvana de Souza Nascimento (PPGAS/USP) – Presidente

Julgamento: ____ Assinatura: ____

Prof.^a Dr^a. Ana Luisa Borba Gediél (PPGL/Universidade Federal de Viçosa)

Julgamento: ____ Assinatura: ____

Prof. Dr. John Cowart Dawsey (PPGAS/Universidade de São Paulo)

Julgamento: ____ Assinatura: ____

Prof. Dr. Luiz Henrique de Toledo (PPGAS/Universidade Federal de São Carlos)

Julgamento: ____ Assinatura: ____

A todos os caminhoneiros que num ato de confiança e generosidade
abriram as portas de suas *boleias* para esse *antropólogo-caroneiro*

Ao Buga, por encantar meus caminhos

AGRADECIMENTOS

“Cada palmo dessa estrada eu conheço bem”, pois ela não é feita sozinha, mas com a companhia de muita gente. Obrigado a meu povo do Melo, essa minúscula-enorme cidade que me pariu, expeliu e frequentemente me acolhe. À minha Sora por festejar comigo a farra da vida, ao Tulio e minha irmã Lara pela parceria incontornável e à Dona Marly, uma senhora figura. Agradeço aos demais amigos, amigas e familiares desse lugar que me ensinou desde menino o valor permanente do desterro. Sou grato aos parentes da roça, de Curvelo e Sete Lagoas, especialmente meu pai Marquinho que sem me entender, me entende.

Aos amores nada breves que carrego desde Viçosa, lugar que permanece comigo pois existem Chel, Ramera, Formiga, Ju, Julinha, Kênia, Lau, Lu, Maíra, Marisinha, Mauro, Marco Túlio, Polly, Raul, Selma, Savana e Mari. Todas Gente da Gente. À Chorare que vive em mim, graças ao Ibia, Ana Julia, Carminha, Érick, Alice, Ramon, Letícia, Napê, Anauê e as Paredes Pintadas de Roque. Tenho muito a agradecer também a outros/as amigos/as que sempre me fortaleceram nessas épocas: Livia Guimarães, Belle, Gi, Alice, Dona Graça, Paulista, Belisa, Belinha, Thalita Rody, Andrezinho, Nany, Ninão, Tia Iris & família, Geni, Laurinha e Kayla (luta viva em nós!).

Aos funcionários e professores do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Viçosa, especialmente Diogo Tourino, Daniela Alves, Douglas Mansur, Nádia Dutra e Vera Muniz por compartilharem seus conhecimentos no começo disso tudo. À Ana Luisa Gediél, amiga, professora e pesquisadora que me inspira e me incentiva. À Michelle Valadão e demais parceiros/as que fiz no Departamento de Letras da Universidade Federal de Viçosa.

Agradeço o afeto da minha orientadora professora Silvana de Souza Nascimento. Mulher que acreditou nessa pesquisa e que me recebeu no Programa de Pós-Graduação em Antropologia da USP com abraços confortáveis e escorpianices que eu tanto prezo. Essa carga só se tornou mais simples de carregar com sua força.

Meus anos de mestrado não seriam possíveis e incríveis sem a companhia e carinho compartilhado pela turma da qual estive junto: Diogo Maciel, Gabriela Freire, Rafael Hupsel, Hélio Menezes, Gustavo Berbel, Aline Aranha, Carolina Mazzarielo, Henrique Pougy, Bruno Costa e Renata Cortez, obrigado pelas conversas, leituras, caiporices e todas as delícias trocadas nesse processo. Alguma coisa de cada um/a de vocês está contida nesse texto e eu gosto muito disso. Sou também grato pelas amizades que fiz no PPGAS/USP: Yara Alves, Denise Pimenta, Tulio Bucchioni, Luiza Lima, Carol Bonfim, Marisol Marini, Igor Costa, Vítor Grunvald,

funcionários/as e docentes do Programa de Antropologia, especialmente as professoras Ana Lúcia Pastore e Heloisa Buarque de Almeida.

Agradeço a todo/as da comissão editorial da Revista Ponto Urbe e colegas do Coccix - Estudos do Corpo e da Cidade com os quais tanto aprendo. Aos pesquisadores e pesquisadoras do LabNau - Laboratório do Núcleo de Antropologia Urbana, grupo de pesquisa que me aconchegou como um refúgio, especialmente a Jaque, Pri, Felipe, Thiago, Rosenilton, Magnani, Cibele, Gabriel e Yuri. Um cheiro todo especial para Ana Fiori, a véia-nerd-caminhoneira-rude que eu mais amo e que desde sempre me ajudou a conduzir esse caminhão antropológico.

Às amigas que fiz nessas terras estrangeiras chamada São Paulo, principalmente Carol, Tainã Gois, Mari Salinas, Terra e Jeferson. Obrigado por participarem das minhas felicidades e lamúrias. Um salve à inacreditável Gabriela Mendes, estar com você me enche de poder. Às experientes moças do campo Dona Julia e Sol pelo cuidado que nunca cessa.

Sou imensamente grato à recepção, ensinamentos e amor de todas as meninas do 204: Yara, Mahara, Celinha, Maria, Mana. E também a Thalitinha, Rodrigo e Bruno. A compreensão de vocês sobre generosidade e coletividade foi mais que fundamental para minha permanência nessa cidade e na USP. Agradeço aos demais amigos e amigas que também compartilharam comigo o CRUSP - Conjunto Residencial da USP.

Às companhias indispensáveis de Suzane Pereira da Silva, que entre encontros e reencontros me deu nada menos que minha primeira morada eterna em São Paulo. À Mayara e Sandrinha, essas duas trovoadas que, cada qual a sua maneira, riscam todos os pontos cardeais e me levam junto. Agradeço também à Larissa Xavier que, como se não bastasse o carinho, dividiu comigo sua mãe por essas terras. Sou grato a todos/as vocês por esse grande lar.

Ao Tonho e sobretudo à Fran. Esse casal - mistura única de caminhoneiro e cientista social - que me abrigou na *boleia* de sua grandiosa *muriçoca* e me orientou na encruzilhada improvável onde a vida acadêmica e a vida na estrada conseguem se harmonizar.

A todos os caminhoneiros, *caroneiros*, *chapas*, *putas e pessoal do posto* que encontrei pelas estradas ao longo dessa pesquisa. Obrigado por me inspirar a ser, como vocês, um filho dos *caminhos*.

Agradeço sempre e repetidas vezes ao Buga, meu companheiro, *cristal* e *turmalina*. Esse texto é tão meu quanto seu, o dito e o não dito. Nossos encontros diários, os melhores encontros, é que me fazem ir.

Ao CNPq pela concessão da bolsa de pesquisa que me permitiu o privilégio de me dedicar a este trabalho e levar uma vida que me parecia, até então, absurda!

Resumo

FONTGALAND, Arthur. **Caminhoneiros, caminhos e caminhões: uma etnografia sobre mobilidades nas estradas**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. 2018. 164 páginas.

Esta dissertação busca identificar os elementos integrados pelos caminhoneiros *autônomos* em suas vidas móveis. Analisa como estes motoristas extraem permanência de suas mobilidades, constitutivas desses modos de vidas. Os caminhoneiros são profissionais especializados em operar veículos automotores de carga e fazer circular mercadorias a partir do transporte rodoviário. Trata-se de um conjunto disperso e heterogêneo que executa grandes jornadas de trabalho distantes de seus endereços fixos, para onde retornam intermitentemente. Sem desvincular-se dos cotidianos mais sedentários, intensificam o convívio com os caminhões e as estradas. Instrumento de trabalho, mas também *casa móvel*, o caminhão é onde se realiza obrigações, prazeres e lazeres. Os veículos adquirem diverso usos, modificações, valores, afetos e podem operar nas distinções entre pares. *Cuidados* de si e dos caminhões se misturam e revestem a *boleia* de domesticidade masculina que ajuda a viabilizar o *ser caminhoneiro*. Nas estradas, cumpre-se o itinerário, cujas *rotas* e *prazos* são estipulados pelo mercado. O itinerário é preenchido pelos caminhoneiros por intensas negociações entre tarefas laborais e extralaborais manifestadas nas escolhas e efetivações das *paradas* que pontuam o trajeto. Nos estabelecimentos comerciais, os motoristas se vinculam ao *peçoal do posto*, *chapas* e *putas*. São interações afetivas, trabalhistas, sexuais e de consumo que se articulam e animam as estradas. Tendo em vista a vida social das BRs esta etnografia se desenvolveu a partir de *caronas* nas *boleias* de caminhão, um tipo de mobilidade informal e gratuita inteligível neste contexto, em especial, para os caminhoneiros. As teorias elaboradas pelos motoristas inspiraram esta dissertação e suscitam diálogo com algumas discussões acadêmicas sobre mobilidades e trabalho caminhoneiro no campo das humanidades. Com isso, leva-se em conta que quando os motoristas e caminhões se movem pelas estradas, não só as mercadorias são postas em circulação através de itinerários. Junto a elas se movimentam também certa economia corporal, material e simbólica numa trama adensada de relações que cria e recria *caminhos*. Estes, indispensáveis para a permanência dessas vidas móveis.

Palavras-chave: caminhoneiros; mobilidades; trabalho; estradas; caminhos.

Abstract

FONTGALAND, Arthur. **Truckers, routes and trucks: an ethnography of mobilities on the roads**. Master's Dissertation (Social Anthropology). Faculty of Philosophy, Languages and Literature, and Human Sciences. University of São Paulo (USP). São Paulo. 2018. 164 pp.

This dissertation aims to identify what are the elements that truck drivers integrate in their mobile lives. We analyze how these truck drivers extract permanence of their mobilities, constitutive of those ways of living. The truck drivers professionals specializes in operate cargo automotive vehicles, transporting goods across the road network. They are a heterogeneous disperse set of professionals performing long work periods away from their fixed homes, to which they return intermittently. Thus, they keep bonds with their settled dwellings while they intensify their sociality with trucks and roads. The truck is both a work tool and a *mobile house*, where they perform duties, pleasures and leisure. The vehicles are put to different uses, customizations, values, affections and may engender distinction amongst colleagues. Drivers intertwine *self-care* and *truck maintenance*, investing the truck lorry of a masculine domesticity which instantiate what is to *be a truck driver*. On the road, an itinerary is fulfilled, with market stipulated *routes* and *schedules*. Meanwhile, truck drivers entangle their itinerary with intense negotiations between work tasks and other activities, which take place in the truck drivers' choices of where they *stop* along the way. At side road shops and stores, drivers relate to *gas station workers*, local *guides* and *prostitutes*. Labor, affective, sexual and consumption relations that makes the road alive. Regarding the social life of Brazilian federal highways and roads, this ethnographic research was carried out by means of *hitchhiking* truck *lorries*, a free and non-official way of faring used to translate to the drivers the anthropological research. The theories conceived by those truckers have inspired this work and are presented in dialogue with academic debates on mobilities and truck drivers' professional realities. Thus, we consider that not only goods are set in motion when drivers and trucks fare their itineraries, but there is also a specific bodily, material and symbolic economy moving along a thick meshwork of relations that make and unmake paths. Those are constitutive of the permanence of those mobile lives.

Key-words: truck drivers; mobilities; labor; roads; paths.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES:

Figura 1 - Na fila do mercado.....	29
Figura 2 - Marcas e noções de hereditariedade	54
Figura 3 - <i>Tacógrafo</i> : grafia de segurança e controle.....	64
Figura 4 - <i>Boleia</i> : o habitat caminhoneiro	70
Figura 5 - <i>Caprichos</i> na cozinha de Sergio	79
Figura 6 - Caminhões e carretas	83
Figura 7 - Vista aérea por satélite do posto de combustível Magníficos.....	127

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS:

ANTT:	Agência Nacional de Transportes Terrestres - Ministério do Transportes
BR:	Nomenclatura referente às rodovias federais brasileiras
CET:	Companhia de Engenharia de Tráfego
CONTRAN:	Conselho Nacional de Trânsito
CNH:	Carteira Nacional de Habilitação
CNT:	Confederação Nacional de Transportes
DNIT:	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Ministério dos Transportes
ETC:	Empresa de transporte de Carga
GLP:	Gás Liquefeito do Petróleo
GPS:	Sistema de Geoprocessamento
NTC & Logística:	Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística
SINACEG:	Sindicato Nacional dos Cegonheiros
SMT SP:	Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo
TAC:	Transportador Autônomo de Cargas
TRC:	Transporte Rodoviário de Carga
RNTRC:	Registo Nacional de Transportes de Cargas Terrestres
VUC:	Veículo Urbano de Carga

SUMÁRIO

Apresentação	Erro! Indicador não definido.
Anfitriões caminhoneiros e <i>antropólogo caroneiro</i> : notas metodológicas	19
Capítulo I - <i>Vida caminhoneira</i> na literatura acadêmica	29
1.1 O caminhoneiro como novidade: a cara de um Brasil a caminho do moderno	30
1.2 Caminhoneiros como profissionais especializados e que se multilocalizam	39
Capítulo II - Na <i>boleia</i> do caminhão	51
1.1 <i>Caminhão: sonho de menino, realidade de maluco!</i>	52
1.2 Habitando os caminhões	68
1.3 Dos <i>mosquitinhos</i> às <i>naves</i> : caminhões como classificadores	82
Capítulo III - Estradas animadas	94
3.1 As estradas na literatura acadêmica	94
3.2 Entre itinerários e <i>caminhos</i>	101
3.3 Movendo-se e criando <i>caminhos</i>	105
3.3.1. Os <i>Chapas</i> : sabedoria que guia <i>caminhos</i>	118
3.4 No <i>pátio</i> dos postos de combustível	125
3.4.1 <i>Beijos de estrada</i> : trocas de afetos, prazeres, cuidados e substâncias entre caminhoneiros e <i>putas</i>	140
3.5 <i>Se eu corro não é pressa, é saudade</i> : a volta para casa	145
Reflexões finais	149
REFERÊNCIAS	154
Apêndice A - Tipos de Cargas	164

Apresentação

O caminhoneiro é meio homem-caracol, um pouco de um, um pouco do outro. Porque a gente carrega o Brasil e nossa casa rodando nesse tapetão [estradas]. A vida de caminhoneiro é assim: a gente não existe sem o caminhão e o caminhão não puxa mercadoria sozinho. Um depende do outro, é companhia, é proteção e é sustento. Mas os dois também não vão pra lugar nenhum sem as estradas e ninguém conhece melhor uma estrada do que caminhoneiro. Se um para, todos param, se um roda, todos rodam também. A gente só roda porque um conhece o outro e vai convivendo junto. (Conversa com Seu Valtair em algum trecho da Rodovia Presidente Dutra, junho de 2015)

Foi desse jeito que Seu Valtair me contou sobre como costumava pensar a sua *vida de caminhoneiro*¹, durante a viagem que fizemos na *boleia* (ou cabine) de seu caminhão. A metáfora elaborada por ele está intrinsicamente ligada à dimensão do trabalho nas experiências de caminhoneiros que percorrem longas distâncias, e que em companhia de seus caminhões animam parte do fluxo de veículos, pessoas e de mercadorias que circula pela extensa malha rodoviária nacional. Para tanto, os motoristas passam a maior parte da sua vida laboral distante de seus endereços fixos, em constante movimento, *rodando*, intercalado por longos períodos de espera para *carga* e *descarga*. Essa dissertação discorre sobre os elementos que constituem os modos de vida caminhoneiros em um contexto de mobilidade laboral, no intuito de entender como eles tornam mais ou menos tangíveis esse tipo de vida móvel.

Os caminhoneiros são motoristas profissionais especializados em operar veículos automotores de cargas e constituem um amplo, heterogêneo e disperso contingente populacional². Embora o número exato no país seja impreciso (KNAUTH et al, 2012; SILVA, 2015), até março de 2017 foram mais de um milhão e meio de pessoas cadastradas no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, autorizadas a transportar legalmente cargas acima de 500 quilos e exercer o ofício mediante remuneração³.

¹ O uso de itálico marca as palavras, falas e expressões dos interlocutores priorizadas ao longo do texto, assim como vocábulos estrangeiros. As citações advindas dos meus interlocutores que possuem mais de quatro linhas e que devem ser recuadas conforme as normas de formatação, também estão em itálico. Os termos oriundos de formulações acadêmicas, notícias ou letras de música, recebem aspas duplas com as devidas referências.

² A regulamentação da profissão ocorreu apenas em 2012 através da Lei Nº 12.619, popularmente conhecida como Lei dos Caminhoneiros.

³ Dados contabilizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, órgão que disciplina o

De acordo com a abrangência geográfica deste serviço, somente uma pequena parte dos caminhoneiros circula por rotas municipais (CNT, 2016). Esses motoristas *puxam*, ou seja, transportam mercadorias na circunscrição das cidades ou por certas ruralidades. Feito isso, regressam cotidianamente para suas residências das quais raramente se ausentam por muito tempo. As análises que aqui presentes não abrangem a rotina desses caminhoneiros, pois dizem respeito estritamente aos motoristas que percorrem longas distâncias. Estes, por sua vez, configuram a maior parte dos *profissionais do volante*, cuja organização temporal e espacial ocorre em função do grande itinerário que percorrem. Isto os difere consideravelmente daqueles que dirigem por pequenas rotas, especialmente devido ao distanciamento de suas residências e ao tempo de permanência nos caminhões e nas estradas, junto aos quais fixam suas rotinas móveis.

Ao percorrerem longas distâncias por *rotas* intermunicipais e/ou interestaduais para o abastecimento de mercadorias no mercado interno e externo, os motoristas estabelecem uma rotina laboral caracterizada, sobretudo, por grandes deslocamentos físicos e extensos períodos de espera para *carga* e *descarga*. Além disso, realizam grandes jornadas de trabalho ao volante que podem durar dias, semanas e até meses distantes dos locais que residem, para o cumprimento de *prazos* geralmente curtos.

O transporte de mercadorias efetuado pelo trabalho caminhoneiro ocorre em três etapas integradas: *carga*, o itinerário, *descarga*. A *carga* é a etapa na qual os diferentes tipos de mercadorias são acondicionados nos veículos que pode ser efetuada com ou sem auxílio de equipamentos automáticos. Aí se inicia o transporte da mercadoria, um ponto em que se origina a *rota*, como uma fábrica, grandes latifúndios ou centros de distribuição. O itinerário é o traslado da mercadoria entre as etapas de *carga* e *descarga* (tanto na ida, quanto na volta) realizado pelas *rotas* rodoviárias e através do caminhão. A *descarga* é o processo inverso da carga. Trata-se do local onde a mercadoria está destinada, como portos, aeroportos, mercados, complexos industriais, etc. Essas etapas certamente são mais complexas do que descrevi e nem sempre estão perfeitamente encaixadas. As disfunções apresentadas pela logística de transporte rodoviário, que também se conecta a outras modalidades (ferroviário, aeroviário, aquaviário), são um dos principais causadores das longas esperas dos caminhoneiros nos terminais de *carga* e, principalmente, *descarga*.

Conforme os tipos de vínculos trabalhistas, os caminhoneiros se organizam como motoristas *empregados*⁴ (ou *contatados*) em empresas transportadoras e motoristas *autônomos*. Esta pesquisa diz respeito estritamente ao segundo grupo. Os caminhoneiros *autônomos* são proprietários de caminhão e trabalham por conta própria, sem vínculos empregatícios. Podem ser prestadores de serviços nas transportadoras e nelas estarem *agregados* ou ainda delegarem a um terceiro a direção do veículo que possuem, esse por sua vez é chamado *auxiliar*. Trata-se de pequenos empresários que decidem sob a própria produtividade, pois, em tese, podem fazer seus próprios horários e escolher as viagens a serem feitas, tanto em quantidade, quanto em rentabilidade. O lucro é gerado conforme o número de viagens realizadas, denominado *frete*. O *frete* é acordado por meio de contrato entre as partes interessadas (caminhoneiro e empresa contratante do serviço) e pode ser calculado a partir do quilômetro rodado, tipo e tonelada da carga, bem como pela espécie de caminhão. A partir do *frete* recebido a cada viagem, o *autônomo* reduz todas as despesas com o caminhão (combustível, pedágios, manutenção, etc) e os gastos pessoais durante as viagens, como alimentação, banheiro, etc. O valor que sobra disso constitui os ganhos desses motoristas⁵. As avaliações dos motoristas *autônomos* sobre a autonomia/falta dela é uma das discussões presentes nesse texto.

Após viverem os primeiros anos de socialização em uma dada localidade, onde estudaram e aprenderam a dirigir, na qual possuem endereço, família, vizinhança, amigos e um sem-fim de relações afetivas, os motoristas acrescentam às dinâmicas deste cotidiano e também as reformulam em função das características específicas inerentes ao ofício. O que significa dizer que tornar-se caminhoneiro é se multilocalizar ou, como costumam dizer, *rodar* entre aquelas experiências no domínio da *casa* e as novas experiências *no mundo*, marcadas pela impermanência geográfica e ritmos da itinerância laboral. Assim, adentrar na profissão é sem dúvida modificar, porém não extinguir as relações que o indivíduo possui com o domínio mais primário da sua vida cotidiana. Tanto aqueles que ali ficam, quanto os motoristas que dali se ausentam momentaneamente, passam a reelaborar suas vidas tentando negociá-las para que ambos cotidianos se tornem, em alguma medida, palpáveis e acessíveis.

⁴ Não são os donos do caminhão que dirigem e mantêm vínculos empregatícios nas empresas transportadoras amparados pela Consolidação das leis do Trabalho - CLT.

⁵ Segundo a Confederação Nacional de Transportes - CNT (2016), quase 69,4% dos motoristas são autônomos, enquanto 31,6% estão empregados. Contudo, as relações trabalhistas que arregimentam o trabalho caminhoneiro, são bem mais complexas e serão retomadas, quando necessários, ao longo do texto.

A multilocalização implicada nos deslocamentos entre o domínio da casa fixa e do trabalho também compõe as viagens, pois há inúmeras possibilidades de interconexões que vinculam ambos os domínios e são o motor existencial dessas vidas. Embora o caminhoneiro volte de maneira intermitente para o território de origem, a fim de descansar, rever parentes e amigos, resolver questões burocráticas e, claro, contar sobre as viagens, outras formas de conexão com a casa são possíveis e compõem a viagem. Não é incomum encontrar fotografias, itens religiosos, livros e revistas, objetos decorativos, dentre outros artigos provenientes da casa ou que são recebidos daqueles que nela permanecem. Ao serem carregados para o interior das *boleias*, estes itens não só operam como detalhes e enfeites, mas indicam outros pertencimentos que não o estritamente profissional. Podem revelar, por exemplo, as localizações familiares e religiosas do motorista, o time de futebol para o qual torce, a região e cidade do país que pertence, os lugares visitados, dentre outros indícios. Além disso, tais vínculos com a *casa* são feitos por programações de rádio, bastante ouvidas pelos motoristas. Recentemente esses vínculos também são facilitados e ganham maior instantaneidade com o uso constante dos *smartphones* conectados à internet móvel.

Este modo de vida em contínuo movimento dos caminhoneiros surge a partir da logística do transporte e circulação de mercadorias através das rodovias. Trata-se de uma manifestação daquilo que José María Castro Ibarra (2015) à despeito de caminhoneiros mexicanos, denominou “nomadismo industrial”⁶, uma noção de mobilidade humana produzida ou ligada aos processos de produção de uma indústria capitalista. Ibarra afirma que os deslocamentos dos caminhoneiros são impulsionados pela necessidade do capitalismo de desenvolver a indústria do transporte e de distribuição de bens no mercado. No Brasil, o projeto político-ideológico que resultou na predominância da modalidade rodoviária de transportes e impulsionou a ascensão da profissão caminhoneiro ganhou o nome de rodoviarismo, como discutirei no primeiro capítulo. Contudo, quando falamos da realidade móvel dos caminhoneiros, trata-se não apenas de uma itinerância laboral, mas também da circulação e produção de diferentes territorialidades no próprio caminhão, ao longo dos trajetos, nas movimentações entra a *casa* e o *mundo*.

O caminhão é simultaneamente instrumento de trabalho e lugar em que se realiza o trabalho. Ao longo do engajamento do caminhoneiro com seu caminhão, muitas vezes *sonhos de menino* que se tornaram *realidade*, o veículo adquire outros usos, valores e

⁶ Termo cunhado por Gustavo Lins Ribeiro (2003)

afetos. Caminhão é *escritório ambulante*, mas também *casa móvel*, sobretudo para os *autônomos*, proprietários do caminhão. Para eles, o veículo é também *negócio*, que ora *compensa*, ora *não compensa*. É companhia tão constante que pode se tornar parente e até ganhar nome próprio. Como *casa móvel*, o caminhão é o lugar de domesticidade, em grande parte masculina. Ele se torna habitat, inclusive, através de diferentes modificações realizadas pelos donos no projeto original do veículo, como adaptação de cozinha, de redes e de letreiros eletrônicos, a versão mais moderna dos clássicos *para-choques*. No caminhão se exerce um cuidado de si que se estende ao próprio caminhão, protegendo a ambos dos perigos e desgastes das estradas, realizando seus lazeres, prazeres e descansos, tal como será discutido no capítulo 2.

Da mesma maneira que as relações com os caminhões são múltiplas e transformadas com os engajamentos constantes, uma série de relação laborais e extralaborais abrem-se nas estradas. Ambas estão envolvidas em negociações constantes ao longo dos deslocamentos e dão origem ao que alguns motoristas chamam de *meu caminho*. Como se elaborassem um mapa enquanto viajam, os caminhoneiros frequentemente escolhem os lugares para a realização das *paradas*, conforme os gostos, preferências e necessidades de cada um. Essas pausas que pontuam o trajeto se dão nos estabelecimentos de consumo situados às margens das rodovias, como restaurantes, *pontos de chapas*, bares, lanchonetes, oficinas mecânicas, borracharias, puteiros e postos de combustível. Os serviços neles oferecidos e as relações aí estabelecidas, sejam elas entre caminhoneiros ou com o *peçoal do posto* e funcionários de outros estabelecimentos, *putas* e *chapas*, são importantes para a manutenção do viajante e do veículo. As estradas, nesse sentido, são o lócus por excelência do contato dos caminhoneiros com o *mundo*. E, uma vez no mundo, há de experimentá-lo.

Tanto os conhecimentos e interações estabelecidas com os caminhões, quanto aqueles instaurados ao longo das estradas passam a ser significativos para os motoristas à medida que são ativados/reactivados, adensados, diversificados e complexificados, se integrando às experiências profissionais de cada um. Quando os caminhoneiros e caminhões se movem pelas estradas, não só as mercadorias são postas em circulação, mas com elas certa economia corporal, material e simbólica que constituem esses modos de vida numa trama de relações. À medida que se reconhecem via linguagem e do trabalho, através da direção de caminhões e da permanência da estrada; mas também por meio de algumas mídias (rádios comunicadores, programação de rádio, canais do *Youtube*, etc), eles se autnomeiam não só como caminhoneiros e/ou motoristas de caminhão.

Frequentemente se chamam também de *profissionais do volante, estradeiros, carreteiros, a categoria, galera do trecho*, por exemplo. Assim, delimitam pertencimentos entre si mobilizando um repertório em comum que os distingue de demais usuários e trabalhadores das estradas. No entanto, eles também operacionalizam classificações entre pares a partir de algumas características dos veículos, especialmente o tamanho, os tipos de carrocerias e produtos transportados.

É em torno das movimentadas experiências de alguns caminhoneiros *autônomos* que percorrem longas distâncias que esse texto se desenrola. Assim, no primeiro capítulo descrevo e discuto os aspectos do cotidiano de motoristas de caminhão que contribuíram para que parte das primeiras pesquisas acadêmicas em Ciências Sociais os edificassem como “outros” muito distantes das pessoas que levam a vida mais geograficamente localizadas. Apresento também um conjunto posterior de bibliografias que rompem com essa perspectiva ao considerar a profissionalização desses trabalhadores e as multilocalizações que compõem as experiências de caminhoneiros.

O capítulo seguinte, composto por mais elementos advindos do trabalho de campo que o anterior, traz para o primeiro plano algumas interações entre caminhoneiros e seus caminhões ao longo das viagens. Ressalto a inserção no ofício e as formas de mantê-lo como *autônomo* para explorar alguns valores associados ao caminhão tais como negócio, parentesco, masculinidade, autonomia e controle. A tentativa é focalizar os veículos não como algo que deve ser animado por aquilo que lhes é exterior, como a intencionalidade humana do caminhoneiro, mas sim compreender os processos de habitá-los através do uso, práticas e consumo. Nesse sentido, discuto as modificações realizadas pelos motoristas junto aos veículos que combinam cuidados de si e do caminhão para viabilizar o *ser caminhoneiro*. Argumento ainda como algumas características dos veículos - especialmente o tamanho, os tipos de *módulos de carga* e produtos transportados - colaboram para que os motoristas se identifiquem e se distingam entre si.

O terceiro capítulo inicia com uma breve discussão sobre como as estradas são mobilizadas pela literatura no campo das Ciências Sociais, sobretudo pela Antropologia. Em seguida, discorro sobre os processos pelos quais as rodovias se tornam animadas pelos caminhoneiros à medida que esses mapeiam e acessam os pontos escolhidos para as *paradas*, se vinculam aos lugares e pessoas. Tratam-se de negociações que envolvem práticas, temporalidades e conhecimentos laborais e extralaborais articulados a uma série de personagens que compõem as relações dos motoristas nas estradas, como os *chapas*, as *putas* e o *pessoal do posto*. Argumento que, ao integrarem esses elementos ao longo

do movimento que empreendem os caminhoneiros criam seus próprios *caminhos*, parte necessária para a permanência e manutenção de suas vidas móveis.

As elaborações que aqui se seguirão foram possíveis, como argumentarei a seguir, na medida que este pesquisador propôs estar em movimento pelas estradas e nas *boleias* dos caminhões.

Anfitriões caminhoneiros e Antropólogo *caroneiro*: notas metodológicas

Algumas horas antes de encontrar o Seu Valtair e escutar dele a bela metáfora do *homem-caracol* com a qual abri esse texto, o motorista dirigia um caminhão *Volvo* branco pela Rodovia Presidente Dutra, BR- 116 ou popularmente Dutra, que atravessa Seropédica, cidade localizada na Baixada Fluminense, quando me avistou. Eu havia acabado de me despedir de um outro caminhoneiro, Canarinho, que me deixara naquele *trecho* após três dias de viagem que percorremos pelo litoral capixaba na qual descarregamos algumas toneladas de sacos de adubos químicos. Certo de conseguir nova *carona* pela Dutra, com outro motorista, caminhei às margens da estrada buscando uma boa localização onde os automóveis passam um pouco mais lentos. Já com o mochilão depositado no asfalto emergiu distante e ainda pequeno um veículo o qual, à medida que se aproximava, tomava contornos de um grande caminhão. Enquanto vinha em minha direção, ergui a plaquinha de papelão onde se lia como destino: São Paulo. Provavelmente após conseguir vê-la, motorista e caminhão foram diminuindo a velocidade, *buzinando* rumo ao acostamento. Eu corri até eles, escalei e entrei no veículo. Foi quando conheci Seu Valtair que me abriu a porta de sua *boleia* como alguns outros caminhoneiros o fizeram. Dali rumamos lado a lado até a capital paulista.

A cena descrita acima se repetiu inúmeras vezes e expressa as viagens de campo fragmentadas e entrecortadas dessa pesquisa, ocorridas entre abril de 2015 e janeiro de 2017. Em vez de priorizar o contato prévio com os caminhoneiros através de alguma empresa transportadora ou via rede social, prática comum e rentável em alguns trabalhos sobre o tema⁷, procurei ir ao encontro deles e ser por eles encontrado pegando *carona* na beira da estrada. Através desse modo de locomoção acessei dois lugares cotidianamente centrais para caminhoneiros que percorrem longas distâncias: a) as *boleias* dos caminhões

⁷ Sobre outros tipos de inserção e permanência em viagens de campo junto à caminhoneiros e caminhoneiras ver, dentre outro, os trabalhos de Rigamonte (2001), Santos, 2002; Rebelo, 2010; Nóvoa, 2014; Silva, 2016.

e b) alguns estabelecimentos de consumo às margens das rodovias, como postos de combustível, restaurantes, lanchonetes, borracharias, oficinas mecânicas e *pontos de chapas*. Ambos serão apresentados em paralelo a uma breve discussão sobre a experiência da *carona* como recurso etnográfico.

A *carona* realizada nas rodovias é uma modalidade de viagem informal e gratuita que, de certo modo, escapa à lógica tradicional e excludente dos deslocamentos interurbanos majoritariamente realizados pela propriedade de um veículo ou mediante pagamento de passagem por transporte coletivo privado⁸. Para exercê-la é necessário, a princípio, determinada sintonização de percurso às margens de alguma rodovia entre pessoas em regimes de locomoção distintos, ou seja, o pedestre que demanda a *carona* - também conhecido por *caroneiro* - em contato com o condutor de um veículo qualquer disposto a oferecê-la.

Para *caronar* de modo eficiente é recomendado ao *caroneiro* certos conhecimentos antes de dar início a viagem. Alguns deles são: conhecer os horários apropriados⁹; informar-se sobre as condições meteorológicas para evitar chuvas, por exemplo; ter alguns equipamentos que indiquem para o motorista que se é um viajante, como mochila, mapas ou até mesmo um livro. Uma vez na rodovia, é necessário se posicionar em locais onde os veículos passem mais devagar, como em lombadas ou rotatórias. Deve-se então lançar mão de alguns sinais para demarcar a posição de *caroneiro* frente ao motorista que passa: se posicionar de pé às margens da estrada com o polegar estendido que indica a direção desejada e olhar nos olhos do motorista esboçando um sorriso é uma estratégia. Levantar uma placa feita de papel escrito o destino pretendido, como ocorreu na situação em que conheci Seu Valtair e que está descrita no início dessa sessão, é outra possibilidade.

Tomar a *carona* de empréstimo para fins etnográficos ocorreu, a princípio, devido à minha familiarização com esse tipo de viagem durante o período da graduação realizada no interior de Minas Gerais, mais exatamente por entre cidades na Zona da Mata mineira. A gratuidade que amplifica o direito de ir e vir acrescida de um aventureirismo

⁸ A prática e as concepções de *carona* são vastas. Para fora das estradas, é alternativa informal e gratuita de mobilidade urbana em muitas regiões brasileiras. As etnografias de Keller e Silva (2010) e de Barros, Gomes e Camargo (2016) dão conta, por exemplo, dessas experiências no contexto florianopolitano. Além disso, a versão paga e “programada” por meio de grupos do *Facebook* ou aplicativos como *Blá blá car* é cada vez mais crescente em longas viagens e enseja o debate sobre “mobilidade colaborativa” no país, ver Figueira, 2015.

⁹ Estar de manhã cedo nas rodovias garante maior tempo parar tentar *pegar carona*. No horário de almoço (geralmente entre 11 às 13 horas) o número de automóveis trafegando diminui e com ele as chances de conseguir *carona*. Dificilmente ao escurecer algum motorista se arrisca a parar para *caroneiros*.

proveitoso foram alguns motivos pelos quais me iniciei na prática. Mas o fator preponderante para fazer dela um percurso analítico-metodológico central dessa pesquisa está no meu entendimento de que a *carona* é um tipo de interação bastante inteligível à vida social das BRs, sobretudo, aos caminhoneiros. Trata-se de uma relação entre pessoas (*caroneiro* e motorista) que ocupam lugares estabelecidos de formas diferentes nas rodovias, até mesmo desiguais em termos de tipos de mobilidade (caminhar vs transporte automotivo). No entanto, facilmente reconhecidos ao se cruzarem e se comunicarem em poucos instantes a fim de negociar o deslocamento.

A ideia de “dádiva” proposta por Marcel Mauss (2013 [1924]) pode ajudar a explicar as trocas operadas na realização da *carona*. Para ele um dos princípios fundamentais das relações sociais é a lógica de dar-receber-retribuir, obrigatória e gratuita, que se diferencia da troca estritamente mercantil por não estabelecer uma relação apenas entre objetos de uma transação, mas de uma relação entre sujeitos. Na efetivação da *carona* entre motoristas e *caroneiros* algo próximo disso acontece. Quando o caminhoneiro oferece a *carona* a um transeunte *caroneiro*, o que este recebe é uma forma desejada de deslocamento que até então ele não possuía: a automobilidade. Uma vez na *boleia* do caminhão e tendo ganhado de presente a viagem que estão executando juntos, o *caroneiro* deve retribuir com a *companhia*, associada a certo respeito às regras da *boleia*, um ambiente privado, doméstico e laboral do caminhoneiro, como já foi dito. Ser uma *boa companhia* pode significar conversar com o motorista, ouvi-lo ou até mesmo permanecer em silêncio. Mas essa *companhia* precisa ser no mínimo suficiente. Dormir durante uma viagem de *carona*, por exemplo, é considerado por muitos *caroneiros* e também por alguns caminhoneiros como uma gafe, um desrespeito à generosidade do motorista que possibilitou a viagem de maneira gratuita. Está instaurada aí a obrigação de retribuir, a obrigação da reciprocidade imbuída na *carona*.

A busca por *companhia* é muitas vezes o que motiva o caminhoneiro a dar *carona* nas estradas, pois como ouvi de alguns motoristas durante os trajetos que realizamos, trata-se de um *trabalho muito solitário e conversar com alguém cara a cara faz falta*. Mas certamente não existe um motivo único para se dar *carona*. Além da solidão descrita por alguns, muitos caminhoneiros buscam alguém para conversar na intenção de *ficar acordado* e permanecer trabalhando. Tanto a necessidade de *companhia* que pode levar os caminhoneiros a dar a *carona*, quanto a obrigatoriedade do *caroneiro* em retribuir com a sua *companhia*, foram preceitos bastante úteis no processo de tornar a *carona* um recurso etnográfico. A *companhia* estabelecida entre *caroneiro* e caminhoneiros como

elo de obrigatoriamente recíproco surgiu como um ponto de partida privilegiado para acompanhá-los durante a realização do trabalho de campo dentro dos caminhões. Isso me possibilitou acessar as formas como habitam as *boleias*, como lidam com a distância da família¹⁰, como interagem com o próprio caminhão que dirigem, com os demais motoristas em movimento e como eles narram as estradas à medida que nelas se movem.

Uma vez dentro de cada *boleia*, após o motorista ter visualizado meus sinais e parado para dar *carona*, apresentava a intenção de realizar a pesquisa, seguidos de um convite para adesão e um pedido para acompanhar a viagem com esse fim. A expressão desses objetivos inseria na relação *caroneiro-caminhoneiro* nova situação que todos os motoristas que conheci não esperavam e sequer imaginavam que poderiam acontecer ali. Apesar de surpreendidos, não obtive nenhuma recusa quanto à realização da pesquisa e tampouco foram colocadas à prova minhas intenções na viagem. Ao contrário, passei a desfrutar do cômodo tratamento de *visita*, conferido por meus anfitriões¹¹ que se dispuseram a compartilhar e apresentar cada detalhe de suas habitações itinerantes. A adesão e colaboração foi constante, sobretudo, por avaliarem meu trabalho como uma forma de valorizar a profissão e *contar as histórias dos caminhoneiros*, como muito ouvi. Aliás, o fato de me entenderem como um trabalhador, assim como eles, mas com a particularidade de estar à serviço da pesquisa, parece ter sido um dos elementos centrais para depositarem confiança na minha presença dentro da *boleia*. Como se eu passasse de um *caroneiro* mais genérico e desconhecido, que pode carregar certo perigo em potencial na perspectiva do motorista, ao lugar de *antropólogo caroneiro*, como alguns me chamavam.

Via de regra, as parcerias instauradas em cada *boleia*, muitas vezes possibilitadas pela relação entre dois diferentes tipos de trabalhadores, exigiram da minha parte uma justa elaboração e explicação sobre o trabalho do/a antropólogo/a e sobre etnografia, coisas pouco familiares a meus *anfitriões*. Assim, quando algum motorista me perguntava *o que um antropólogo faz* eu recorria à *carona* para explicar que nós somos algo próximo a *caroneiros* profissionais, especializados em *pegar carona* nas diversas formas de viver socialmente. Este ofício é só um dentre tantos outros jeitos de se mover junto e conhecer

¹⁰ Neste trabalho a dimensão familiar foi abordada a partir dos sucessivos e prolongados distanciamentos da residência fixa o que me pareceu interesse para pensar a criação de uma segunda domesticidade que coexiste com a primeira, estão conectadas por laços de afetos, memórias e objetos materiais, conversas por telefone/internet e por obrigações de parentesco.

¹¹ Usarei o termo *anfitriões* ao longo do texto para me referir aos motoristas de caminhão interlocutores dessa pesquisa.

um pouco, jamais tudo, sobre as pessoas e o que elas fazem em seu dia-a-dia, sobre as diferentes formas de pensar e exercer a vida coletivamente. Mas ao estar interessado no que os outros fazem ou deixam de fazer, o antropólogo também revela um pouco de si, jamais tudo, e se deixa acessar por aqueles que está acompanhando. E, claro, ambos sempre trocam alguma coisa nesses encontros e colocam em diálogo suas perspectivas sobre o mundo. Isto é muito importante para o antropólogo, pois quando esses *caminhos* se cruzam e passam a se deslocar em companhia - próximo ao que ocorre com o caminhoneiro e o *caroneiro* na *boleia* do caminhão - preenchemos mais ou menos a viagem que chamamos de Antropologia.

Seguir as viagens dos motoristas em seus caminhões significou acompanhá-los, também nas suas atividades realizadas nas *paradas* às margens das rodovias. Dessa forma passei a realizar a outra parte do trabalho de campo nos estabelecimentos de consumo integrados às travessias dos caminhoneiros: postos de combustível, lanchonetes, restaurantes, pontos de chapas, borracharias e oficinas mecânicas. Durante muitas dessas pausas, realizadas rapidamente para a alimentação nos restaurantes, para a preparação da comida nas *cozinhas* dos caminhões ou para pernoitar, tive contato com uma série de outras personagens com os quais os motoristas interagem nas estradas, como outros caminhoneiros, os *chapas*, *putas* e *peçoal do posto*, por exemplo. As relações com essas pessoas também compõem parte das análises deste texto.

O acesso aos caminhoneiros através da *carona* teve, ainda, pelo menos duas consequências consideráveis para os recortes dessa pesquisa. A aleatoriedade implicada na *carona* me garantiu certa diversidade de motoristas (em idade e experiência profissional), tipos e modelos de caminhões, de cargas transportadas e de *rotas* rodoviárias percorridas. Mas, como a viabilidade desse tipo de viagem depende das avaliações, possibilidade e interesses dos motoristas em oferecê-la, não pude acessar os caminhoneiros *empregados* de empresas pois muitas instituições empregadoras (donas dos caminhões que seus funcionários dirigem) proíbem que eles deem *caronas*¹². Proibição que não existe para os *autônomos*, donos do próprio caminhão. Ao que me parece, são esses os motoristas que mais dão *carona*. Além disso, notei que mulheres caminhoneiras quase nunca dão *carona*, especialmente a caroneiros homens no intuito de diminuir algumas possíveis vulnerabilidades decorrentes de assimetrias de gênero. Limito-me, portanto, a falar de experiências caminhoneiros homens.

¹² Conheci em oportunidades anteriores a essa pesquisa motoristas contratados que mesmo com a proibição das transportadoras, dão *carona*. Mas isto não ocorreu durante minhas experiências de campo.

Ao todo, realizei cerca de 16 viagens de *carona* com caminhoneiros *autônomos* que percorrem longas distâncias. Algumas delas foram articuladas em sequência, por meio de uma mesma ida à rodovia. Outras foram intercaladas por diferentes retornos à campo. As estradas e regiões do país acessados variaram conforme o itinerário de cada motorista. O tempo em campo ficou à mercê da distância entre o momento do encontro com o caminhoneiro e o local da descarga, considerando ainda o retorno. Assim, algumas viagens duraram cerca de dois ou três dias, outras de cinco dias a sete, conforme o percurso dos motoristas. Todos os caminhoneiros que me deram *carona* me permitiram acompanhá-los desde o momento que nos cruzamos nas rodovias, até o término da viagem que estavam fazendo. Foram cerca de 17.680 quilômetros percorridos por estradas que me levaram a passar pelos estados do Mato Grosso e Goiás, no Centro-Oeste; por Tocantins e sul do Pará, na região Norte, pelo sul da Bahia no Nordeste e por todos os estados das regiões Sul e Sudeste. O quadro abaixo traz sistematizado algumas informações sobre cada um dos meus anfitriões e seus caminhões, bem como as cargas por eles transportadas e as rotas percorridas.

Tabela 1 - caminhoneiros, caminhões e trechos percorridos

Caminhoneiros¹³	Estado Civil	Idade	Experiência Profissional (anos)	Carga Transportada Tipo de carroceria Nome do caminhão (nessa ordem)	Itinerários
Dico	Casado	48	15	Carnes Baú <i>Tubarão Vermelho</i>	Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP)
Seu Gonçalves	Casado	54	36	Combustível Tanque <i>Diplomata</i>	São Paulo (SP) – Caldas Novas (GO) – São Paulo (SP)
Goiano	Solteiro	29	6	Vazio Graneleiro <i>Tufão</i>	São Paulo (SP) – Rio de Janeiro (RJ)
Jarbas	Viúvo	51	19	Soja Graneleiro (sem nome)	Limeira (SP) – Sapezal (MT) – Cuiabá (MT)
Wesley	Casado	44	24	Automóveis Cegonha (sem nome)	São Paulo (SP) – Curitiba (PR)
Seu Valtair	Casado	50	30	Combustível Tanqueiro (sem nome)	Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP)
Marco	Solteiro	47	28	Soja Graneleiro <i>Raposa do Asfalto</i>	Cuiabá (MT) – Rondonópolis (MT) – São Paulo (SP)
Eder	Viúvo	30	12	Móveis Baú <i>Cigano</i>	Embu das Artes (SP) – Caxias do Sul (RS) – São Paulo (SP)
Zap	Casado	29	10	Automóveis Cegonha <i>Coyote</i>	Lavras (MG) – Vitória da Conquista (BA) – São Paulo (SP)
Canarinho	Casado	50	32	Automóveis Cegonha <i>El Niño</i>	São Paulo (SP) – Iconha (ES) – Rio de Janeiro (RJ)
Antunes	Casado	38	13	Produtos Químicos Tanque (sem nome)	Juiz de Fora (MG) – Eterno (PA) – Barbacena (MG)
Zé Vitor	Casado	40	20	Insumo Agrícola Graneleiro <i>Trovão Azul</i>	Rio de Janeiro (MG) – Montes Claros (MG)
Reinaldo	Solteiro	37	19	Combustível Tanque (sem nome)	Montes Claros (MG) – Sete Lagoas (MG)
Magrinho do Caiaque	Casado	46	21	Alimentos/padaria Baú (sem nome)	Barbacena (MG) – Lavras (MG)
Sergio	Casado	49	31	Alimentos não perecíveis Baú <i>Ave de Rapina</i>	Lavras (MG) – São Paulo (SP)
Pardal	Solteiro	50	30	Alimentos não perecíveis Baú (sem nome)	Curitibanos (SC) – Sorocaba (SP)

¹³ Os motoristas que preferiram não ser identificados pelos nomes ou apelidos receberam outros. Foi mantida a nomeação daqueles que me deram permissão.

A partir das informações elencadas no quadro é possível perceber que os motoristas que participam dessa pesquisa são em sua maioria casados e possuem idade superior aos quarenta anos. Grande parte possui muito mais de uma década de experiência profissional. Essas categorias (estado civil, idade e experiência profissional) ajudam a informar sobre certos padrões e diferenciações nas formas de encarar os objetivos profissionais, a manutenção no ofício e as experimentações no cotidiano das estradas. Optou-se também por elencar algumas características relativas aos caminhões, um dos assuntos prediletos dos motoristas que conheci. A categoria “carga transportada”, por exemplo, se mostrou importante indicativo sobre rotas percorridas e rendimentos dos caminhoneiros. Ela está associada aos diferentes “tipos de carroceria” que podem ser mobilizadas entre os motoristas para classificá-los, ensejando disputas e hierarquizações.

Além dos nomes oficiais dos veículos, ligados à marca e modelos de fábrica, alguns caminhoneiros que conheci conferem a seus caminhões “nomes” próprios. Essa categoria é interessante, pois dar nome aos veículos parece seguir certos parâmetros de escolha que podem misturar propriedades físicas dos veículos, como tamanho e cor, a determinadas características contidas em alguns fenômenos da natureza e animais silvestres, como agilidade e força. O resultado são nomes nada prosaicos e que expressam movimento intenso que também se espera das performances dos caminhões. Inspirados em intempéries, Goiano chama seu Mercedes de *Tufão*, já Canarinho nomeia seu veículo de *El Niño*. Zé Vitor parte da mesma lógica ao chamar seu caminhão de *Trovão Azul*, mas acrescenta a cor do veículo. Os animais que inspiram os nomes de alguns caminhões são sempre predadores ou famosos caçadores, como o *Coyote* de Zap, *Tubarão Vermelho* de Dico, *Raposa do Asfalto* de Marco ou o *Ave de Rapina* de Sergio. Já o *Diplomata* de Seu Gonçalves ou o *Cigano* de Eder fazem alusão a figuras de viajantes, tal como como os caminhoneiros. De maneira lúdica e afetuosa, em cada nomeação há conexões entre a condição de movimento acelerado e imponência dos veículos. Características que certamente são valorizadas pelos motoristas e coincidem com atributos supostamente masculinos e que por sua vez são transferidos aos caminhões, a principal companhia que possuem. No entanto, essa prática não está restrita a esses motoristas e é compartilhada por outros caminhoneiros que participam dessa pesquisa.

Além dos motoristas que estão no quadro acima, no início de 2016 conheci através do *Facebook* a caminhoneira contratada Fran¹⁴ que me convidou para fazermos

¹⁴ As contribuições de Fran (Francine Pereira Rebelo) também estão presentes nessa pesquisa através do diálogo que faço com seu trabalho de conclusão de curso em ciências sociais pela Universidade Federal de

uma viagem com o seu companheiro Tonho, também caminhoneiro *contratado*. Nessa ocasião fizemos o transporte de produtos hospitalares de Jacareí, São Paulo à Chapecó, Santa Catarina. Esta viagem não faz parte propriamente das análises, mas foi como uma orientação em campo. Fran e Tonho, ela antropóloga e ele cientista político, proporcionaram-me diálogos interessantes entre perspectiva acadêmica e caminhoneira, bastante proveitosas para este estudo.

Como parte do processo de registro, as conversas dentro das *boleias* foram gravadas - com consentimento dos meus anfitriões - mediante auxílio de gravador, sempre disposto entre o banco do motorista e do carona. Além do mais, mantive como companhia constante meus cadernos de campo onde frequentemente se misturaram texto escritos e desenhos. Optei então por apresentar ao longo do texto algumas páginas desenhadas nesses cadernos com imagens feitas dentro e fora do campo. Pelo menos dois motivos me levaram a desenhar durante as viagens de campo, antes mesmo de refletir sobre isso. O primeiro tem a ver com minhas experiências com o desenho que antecederam esta pesquisa. Aliás, como sugere Karina Kuschnir (2016) é o gosto e contato prévio com o desenho que levou antropólogos/as a mobilizar os próprios desenhos em seus exercícios e reflexões antropológicas, e não o oposto. Mas tem emergido um crescente interesse manifesto por muitos autores da área em pensar um fazer etnográfico “desenhativamente”, para usar um termo da autora (2016, p.7)¹⁵. O outro motivo que me fez utilizar os desenhos como registros durante as viagens foi a opção por não portar câmera fotográfica pelas rodovias¹⁶.

Aina Azevedo (2016), outra antropóloga e desenhadora, compartilha do entusiasmo de Kuschnir. Para ela, desenhar é “uma novidade velha” (p.27) na Antropologia visto que, ao contrário do que se pensa, os desenhos realizados em campo por antropólogos ou em colaboração com interlocutores acompanha boa parte da história da disciplina. Alguns como mera ilustração, outros combinados à análise antropológica¹⁷.

Santa Catarina “As batonetes: uma etnografia de mulheres caminhoneiras no Brasil” (2011).

¹⁵ O dossiê Antropologia e Desenho (2016) organizado por ela é um exemplo. Além disso, a própria Karina Kuschnir vem desenvolvendo técnicas de desenho em disciplina ofertada a estudantes de graduação em ciências sociais na Universidade Federal do Rio de Janeiro que tem rendido uma série de etnografias pelo desenho. Essas experiências estão relatadas em Kuschnir (2014).

¹⁶ No início da pesquisa utilizei máquina fotográfica, mas nem sempre o uso da câmera foi bem-vindo por funcionários de estabelecimentos comerciais às margens das rodovias por onde estive. Assim, abandonei esse recurso. Esta opção também diminuiu o excesso de bagagem e minimizou a preocupação com o porte de objetos de maior valor.

¹⁷ Listo algumas etnografias que associam os desenhos às reflexões (analíticas e/ou metodológicas): Colloredo-Mansfeld (1999), Ramos (2004), Lagrou (2007) Geismar (2014), Ballard (2013), Taussig (2011), Olivar (2010), Azevedo (2014), Kuschnir (2012).

A timidez com que se encara os desenhos feitos por antropólogos até agora, segundo a autora, está no lugar menor, seja metodológico ou analítico, que a produção e utilização desse tipo de grafia ocupou e ocupa dentre os regimes de textualidades e visualidades mobilizados por profissionais da área. Soma-se a isso, a baixa presença do aprendizado para o desenho dentre as técnicas que ajudam os/as estudantes de Antropologia a realizarem trabalhos de campo.

Nesta pesquisa, os desenhos são encarados como um “modo de fazer” e de “pensar”, tal qual sugere Michel Taussig (2011). Para ele, nessas grafias feitas pelo/a antropólogo/a o que deve ser considerado é o processo de observar evidenciado não só no desenho em si, mas na experiência de quem observa/desenha. A beleza e o realismo pré-codificado do desenho são menos relevantes. Nesse sentido, cada desenho que poderá ser encontrado aqui faz parte do processo metodológico de “atenção” e “observação” (Ingold, 2015, p. 283) deste antropólogo durante as viagens pelas estradas, nos caminhões e também fora deles, ao longo da redação desse texto. Um desenho pode ser considerado etnográfico quando alia as relações estabelecidas pelo antropólogo durante o trabalho de campo e o trabalho de escrita. Foi pensando assim que experimentei expô-los em diálogo ao texto, até mesmo no intuito de inspirar os/as demais colegas a apostarem nos próprios desenhos que muitas vezes estão nos cadernos de campo, mas são engavetados no momento de redação. Assim, acredito ser esse um exercício que, quando mobilizado, colabora para deixarmos um pouco mais expostas as vigas que sustentam o processo de se fazer etnografia.

Chamo atenção, por fim, para a utilização de uma escrita baseada na formulação das pessoas caminhoneiras com as quais viajei e das demais personagens que encontrei perfazendo suas rotas pelas rodovias em contato com os motoristas. O uso de itálico associado a uma forma de escrita ora direta, ora indireta, traz para o texto as afirmações que se dispuseram a compartilhar comigo sobre os processos sociais que estão envolvidos. Algumas palavras e expressões aprendidas nas estradas também serão exploradas com o uso de itálico, por exemplo *rodar*, *puxar*, *mundão*, *profissionais do volante*, *frete*, *prazo*, dentre outras tantas. Minhas análises são construídas a partir do meu entendimento sobre essas formulações, que configuram a principal teoria empregada neste texto.

Capítulo I - *Vida caminhoneira* na literatura acadêmica

Leia, por favor, o desenho que se segue.

Figura 1 - Na fila do mercado

Desenho feito ao longo de 2017 junto ao processo de escrita do texto. São Paulo, Arthur Fontgaland.

A figura remonta a uma situação em que acompanhei dois caminhoneiros indo às compras em um mercado, desses de beira de estrada, em agosto de 2015. Na ocasião buscávamos por alguns ingredientes para um churrasco na BR a ser realizado no *pátio* de um posto de gasolina onde os caminhões dos motoristas se achavam estacionados. A intenção era comemorar o aniversário de um deles enquanto esperávamos a liberação das cargas a serem transportadas. Colocando esta cena desenhada em perspectiva, uma questão não me escapa: quem poderiam ser os caminhoneiros na fila do mercado? Sugiro voltar ao desenho caso queira encontrar alguma resposta.

Certamente a tarefa de identificação aqui proposta não é a mais simples. Afinal, é pouco recorrente pensarmos no caminhoneiro longe do seu caminhão. Concebê-lo fora das estradas, por conseguinte, pode parecer um exercício ainda mais difícil, especialmente se a ele for associado qualquer atividade comum à rotina na cidade, como uma simples ida ao mercado. Mas considerando esta situação extremamente provável no cotidiano dessas pessoas - tanto quanto o é para alguém que leva a vida ordinariamente urbana ou territorialmente localizada - ainda assim, é possível recorrer a alguma(s) característica(s) específica(s) para identificar e diferenciar quem são os motoristas acima desenhados? Ou melhor, seria o caminhoneiro uma espécie de “outro” muito distante de “nós”, cujas experiências nas estradas não ocorrem de maneira ordinária como a de um motorista

profissional? Guiado por esta questão, este capítulo tem como objetivo apresentar e contextualizar as *vidas caminhoneiras*. Busca-se discutir alguns aspectos do cotidiano desses profissionais que deram subsídio à literatura acadêmica no campo da Ciências Sociais para construí-los como “outros”.

Demonstro como esta tímida bibliografia e até mesmo algumas produções no campo da literatura, música, TV e cinema, cada qual a sua maneira, recorrem, quase que de modo incontornável, à impermanência geográfica, às viagens e aos deslocamentos físicos implicados nas experiências dos motoristas para qualificá-los como “outros” sempre distantes. Em palavras distintas, o fato de estarem em grandes deslocamentos e serem viajantes aparecem como características determinantes que diferenciam os motoristas das pessoas que levam a vida de modo mais sedentário se comparadas a eles.

1.1 O caminhoneiro como novidade: a cara de um Brasil a caminho do moderno

“Peço aos outros que têm auto bonitão
Ao passar um caminhão acene muito gentil
Note bem que no carro de transporte
Vai um brasileiro forte
Do progresso do Brasil”
Teixeirinha, *Motorista do Progresso*, 1970

“Segundo as lendas, do Brasil rodoviário,
Nunca se viu “cavalo” tão possante,
E os motoristas, depois da ultrapassada,
Desejam boa sorte, ao Lobo da Estrada”
Sérgio Reis, *Lobo da Estrada*, 1981

Se apelarmos para algumas de nossas pré-noções sobre os *profissionais do volante*, recorrentes no imaginário social, talvez nos virá em mente um sujeito homem - dificilmente uma mulher - meia idade, com barba por fazer, descamisado e deixando à mostra a barriga saliente, o braço esquerdo queimado de sol, além do boné na cabeça, óculos escuros, bermuda e chinelo. Nada muito diferente das figuras de Pedro e Bino, personagens da aclamada série televisiva “Carga Pesada” e provavelmente as representações de caminhoneiros mais conhecidas no país. Produzido pela Rede Globo, o *sitcom* foi exibido originalmente entre 1979 a 1981 e ganhou continuação entre 2003 a 2007. Aventureiros, heroicos e mulherengos, foram alguns dos atributos explorados pelo programa e conferidos aos personagens motoristas, protagonizados, em ambas as versões, por Antônio Fagundes e Stênio Garcia.

Aliás, a primeira transmissão de “Carga Pesada” não foi a única a popularizar o dia-a-dia de caminhoneiros à época. Algumas produções artísticas brasileiras no campo da literatura, da música, da televisão e do cinema, a partir dos anos 1950, traziam para suas narrativas as rodovias, caminhões e caminhoneiros, como personagens que despontavam na vida social brasileira desde o começo do século XX. Na história político-econômica oficial do país, este período ficou conhecido como “rodoviarismo”¹⁸. Por tratar de um imenso e determinante pano de fundo para meu argumento, o explicarei ainda que rapidamente.

O “rodoviarismo” é o nome dado ao contínuo e sucessivo conjunto de políticas de Estado associado ao capital estrangeiro, voltado sobretudo ao setor do transporte no país ao longo de todo o século XX. A ideologia desenvolvimentista implicada neste processo entendia como verdade das mais valiosas a implementação do modal rodoviário em todo território brasileiro como fator central e prioritário para alcançar uma desejada modernização social e econômica. Atravessando especialmente os planos de governos federais, mas também difundido nas agendas de estados e de alguns municípios, tal ideologia, grosso modo, teve início nas gestões de Getúlio Vargas (1930 - 1945) e Café Filho (1955 - 1955), se efetivou como meta prioritária e cumprida pelo governo de Juscelino K (1956 - 1961) e seguiu firme durante a ditadura civil-militar nos anos 1960 a 1970 (SANTOS, 2007).

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. Alguns custos do “rodoviarismo”, apesar de não entrarem na conta da política institucional, foram extremamente altos. Geralmente, os mais citados e marcantes neste longo período são: o paulatino endividamento externo do país e maior dependência do capital estrangeiro, corrupção e grande dispêndio de dinheiro público para a manutenção da malha rodoviária. Mas o gigantismo desses empreendimentos, certamente, contribuiu para impactos ambientais em florestas e cursos d’água; remoção de diferentes populações; matança

¹⁸ O “rodoviarismo” é abordado, em sua devida complexidade, nos trabalhos de Ferrari (1981), Faro e Silva (1991), Barat (1970) e Santos (2002).

indígena; trabalho escravo e prostituição infantil em canteiro de obras; dentre outras mazelas pouco dignas de figurarem na história oficial.

Trata-se de um projeto de infraestrutura rodoviária e de logística de transportes que, em alguma medida, chegou aos dias de hoje em parte precário, em parte modernizado, no entanto, hegemonicamente vitorioso uma vez que o transporte de mercadorias realizado nas rodovias é responsável por 60% da circulação da economia do país (CNT, 2016). Atualmente, a malha rodoviária nacional é formada por 1.751.868 quilômetros de rodovias, a quarta maior do mundo em extensão, embora apenas 203.000 quilômetros estejam pavimentados.

Após o período de redemocratização do país, um novo estágio desse projeto se acentuou: a privatização desmedida das principais rodovias federais, estaduais e municipais entregues, sobretudo, às empresas estrangeiras. O pedagiamento a preços elevados e o consequente cerceamento ao direito de ir e vir são alguns dos preços pagos pela manutenção constante das pistas. Esta política recente também tem implicações diretas nos rendimentos de muitos caminhoneiros e nas dinâmicas da logística dos transportes de forma mais ampla, além de incidir no preço final das mercadorias consumidas pela população.

Como dizia a pouco, a emergência de rodovias, de caminhões e caminhoneiros na história dos transportes no país, sobretudo impulsionada pelas políticas “rodoviaristas” do século passado, foi sentida e introjetada, em diferentes escalas e domínios, na vida social brasileira. Ao longo de todo esse período, algumas produções artísticas, especialmente a partir dos anos 1950, também acompanharam, se inspiraram e contaram parte dessa história.

Um exemplo oportuno é a crônica “O rei dos caminhos”, escrita em 1950 por Rachel de Queiroz e publicada em “Cem Crônicas Escolhidas” (1958). Nela, a autora traz em poucas páginas suas impressões sobre as transformações iniciais desse cenário sentidas no estado do Ceará. A intenção da cronista é “cantar a excelência da vida de chofer de caminhão nas estradas sertanejas” (p. 98). Talvez esta seja a primeira aparição da atividade caminhoneira dentre os escritos entendidos como canônicos da literatura brasileira. Rachel de Queiroz se mostra encantada com a rotina dos motoristas e se imagina como um deles, pronta a ganhar a vida no sertão do Nordeste, caso fosse um homem começando a vida.

Em um contexto onde os caminhões eram raridades, ainda produzidos em baixa escala no país, possuir uma dessas “modernas diligências sertanejas” (QUEIROZ, 1958,

p. 97) era sinônimo de prestígio, enriquecimento e distinção. As poucas pessoas que podiam comprá-los e dirigí-los, muitas vezes autorizados pelas carteiras de habilitação cedidas por influentes políticos locais, inventavam com suas próprias referências o exercício da atividade. Naquele momento, um profissional novo surgia e dava origem ao que hoje é identificado como *caminhoneiro autônomo*, ou seja, o motorista dono de seu próprio caminhão. Uma espécie de microempresário ambulante que levou a escritora a qualificá-lo como um trabalhador nada braçal. Para Rachel de Queiroz, se tratava de um profissional sem patrão e sem horário, fadado a exercer somente a elegante tarefa da direção. Possuidor de um séquito de ajudantes curiosos pelo ofício, eram esses quem realmente pegavam no pesado, carregavam e descarregavam, cuidavam da mecânica do caminhão e faziam o serviço sujo (ibid., p. 97). Já o motorista, mandava e desmandava, ordenava na saída até a chegada, se mantinha limpo, parava onde Deus queria e o coração desejava. Embora em alguma medida coerente com o que hoje pode ser chamado de gênese da profissão de caminhoneiro no país, este estilo de vida mais afrouxado que instigou a escritora, provavelmente soaria um tanto absurda para a maior parte dos atuais caminhoneiros que, em sua maioria, não são *autônomos*, mas contratados por transportadoras. Ainda que muitos se considerem “reis das estradas”, certamente não deixariam de pontuar o quanto esse reinado é diminuto frente às precárias condições trabalhistas da atualidade. Mas, de fato, estas empresas só vieram a entrar em cena a partir do final dos anos 1960 e, principalmente, nos anos 1970 (ROSA, 2011), dando início a um processo de regulação das dinâmicas da logística de transporte, disciplinando seus empregados e tornando o fluxo de mercadorias altamente especializado e profissional.

De qualquer forma, o encantamento de Rachel de Queiroz pelos caminhoneiros repousa mesmo é na emergência de um tipo de “sertanejo moderno”, sujeito de vida ainda mais movimentada que seus contemporâneos, praticamente um cosmopolita, de negócio próspero e um tanto mais livre que os demais sertanejos, considerados de menor mobilidade física e social. Viajado, o motorista para Queiroz podia conhecer o sertão “como a palma da mão” (ibid., p. 99). Mais eficaz que o telégrafo e os modernos rádios, ambos reféns da energia elétrica, o caminhoneiro aparece na crônica como quem melhor circula a notícia em todo canto, por levar e trazer a informação enriquecida de suas impressões, um verdadeiro “jornal falado” (ibid., p. 100). Como uma espécie de prelúdio de um Brasil moderno, que ainda possuía regiões pouquíssimo integradas pelas estradas, a figura de quem dirigia um caminhão detinha, nas palavras da autora, “uma das poucas

existências de homem independente e feliz, fazendo contraste com o mundo sem liberdade e sem ventura, onde todos penamos hoje em dia” (ibid., p. 100).

O romance “Jorge, um brasileiro” escrito por Oswaldo França Júnior e publicado em 1967 também tem como contexto as grandes obras rodoviárias. Quem narra e reflete sobre suas experiências no período é Jorge, caminhoneiro responsável por levar um comboio de oito caminhões carregados de milho de Caratinga à Belo Horizonte. Como uma espécie de motorista gerente empregado em uma grande empresa transportadora – instituição que está surgindo na logística dos transportes nesse momento –, comanda outros oito motoristas que dirigem em grupo e lidam com prazos apertados, muita chuva e lama em excesso.

As situações enfrentadas por Jorge são distantes daquelas expostas em “Rei dos caminhos” (1950). Na perspectiva de Rachel de Queiroz, o caminhoneiro era tomado como patrão de si mesmo, estritamente condutor do veículo, cujo trabalho sujo era demandado a outras pessoas. O protagonista, no entanto, diante de estradas intransitáveis que inviabilizavam seu trabalho, se vê forçado a abrir os caminhos nas pequenas estradas desamparadas, com intuito de possibilitar o tráfego das carretas e cumprir suas tarefas. Ao mesmo tempo que é um profissional extremamente dedicado, pouco recebe como retorno o reconhecimento de sua dedicação. A frequente sensação de estar situado entre o empregado que faz o serviço braçal e o patrão, por ser o caminhoneiro líder da empresa para qual trabalha, é uma das reflexões centrais na narrativa de Jorge ao longo de todo o romance. São elaborações que revelam, sem muito romantismo, não só as condições precárias das estradas ainda em vias de construção, mas anunciam as agruras enfrentadas pelos motoristas e que vão acompanhar a história da profissão. Muitas delas se mantêm nas narrativas de meus anfitriões ainda hoje, como demonstrarei.

O livro de Oswaldo França Junior inspirou uma das faixas do programa “Casos especiais” sobre o cotidiano caminhoneiro, exibido pela Rede Globo em 1978 e dirigido por Paulo José. O sucesso dessa adaptação, por sua vez, foi que deu origem à primeira versão da série “Carga Pesada”. Mais tarde, em 1988, o “Jorge, um brasileiro” emprestou seu enredo para o cinema, com título homônimo, sob direção de Paulo Thiago. E, claro, em todas essas produções foi protagonizado por Antônio Fagundes, o caminhoneiro (não caminhoneiro) mais conhecido do país.

Mas este não foi o primeiro longa brasileiro nesta época a ser protagonizado por um motorista de caminhão. Dirigido por Milton Barragan a comédia “Motorista sem limites” (1970) conta a história de outro Jorge, interpretado pelo cantor Teixeira. Um

motorista de caminhão que passa a maior parte do tempo cantando enquanto trabalha nas estradas do Rio Grande do Sul. Nota-se que a personagem caminhoneira não carrega as características próprias de um herói, mas se torna um ao salvar sua namorada e o sogro de assaltantes de banco. Meio filme de estrada (*road movie*), meio musical, o longa é rico em repentes sobre caminhões, mulheres e as agruras da profissão. Seu sucesso foi tamanho que só perdeu em bilheteria naquele ano para o filme “Roberto Carlos e o Diamante Cor de Rosa” (1970), protagonizado pelo cantor. Mais tarde, Roberto Carlos também veio a fazer algumas músicas em homenagem aos motoristas.

A relevância do caminhoneiro para a economia do país neste longa é fato incontestável, já presente na letra da canção “Motorista do progresso” (1974), responsável pela abertura do filme e que também introduz, como epígrafe, esta sessão. De letra enfática, para não restar dúvidas, Teixeira, seu autor e intérprete, pede respeito e explica com solenidade aos motoristas não profissionais quem é este “brasileiro de coragem” que vai “levando o Brasil pra frente” e que, dada a dependência do setor de transportes desse ofício, o crescimento do profissional do volante é expressivo, “nem nos dedos a gente conta”.

À medida que os “sertanejos modernos” exaltados desde o surgimento da profissão no Brasil dos 1930 vão se tornando numerosos na logística de transportes e um pouco mais familiares à população, eles também passam a ganhar mais destaque entre os cancioneiros populares, sobretudo após os anos 1970. Não por acaso, deste período em diante, as viagens dignas de ganhar letra e música são aquelas realizadas por caminhoneiros e não as jornadas de marinheiro, soldados ou pilotos de avião, não menos fascinantes e heróicas, mas escassas de grandes referências nestas terras. As aventuras, a saudade de casa, as paixões fugazes e os perigos enfrentados por esses viajantes do interior são temas que inspiraram a poética das modas de viola e da música sertaneja, tanto quanto as tradicionais histórias de peão. A lista¹⁹ de compositores e cantores é imensa e, ainda hoje, compõe parte da diversificada trilha sonora das viagens de muitos motoristas. Para se ter uma ideia, atualmente em muitas *paradas* nas rodovias é possível comprar *pendrives* que reúnem algumas dessas canções (e de outros estilos, claro), tudo

¹⁹ É vasto o conjunto de músicas sobre a vida caminhoneira. São canções majoritariamente caipiras e do gênero sertanejo, mas não somente. Além da canção de Teixeira (1970) já citada, há também “Estrada da Vida” de José Rico (1977); “Sonho de um Caminhoneiro” de Chico Valente e Neil Bernardes (1982); “Caminhoneiro” do cantor e compositor Roberto Carlos, (1984); “Caminhoneiro do Amor” de Sula Miranda (1986); “Carreta Feiticeira” de As Marcianas (1986); “Cowboy do Asfalto” de Joel Marques e famosa nas vozes de Chitãozinho e Xororó (1990); “Sem caminhão o Brasil Para” da cantora Jayne (1995); “Frete”, composição de Renato Teixeira e gravada por Chitãozinho e Xororó em 2003, e muitas outras.

pronto para a viagem, a preços cômodos. Um indício de que esses *modão* nunca saíram totalmente de moda para alguns dos ouvidos *estradeiros*.

Quase que de maneira alinhada e atribuindo aos motoristas determinadas características mais ou menos semelhantes, as produções artísticas deste período contavam e construíam narrativas sobre um novo tipo social que, à trabalho, ocupava e acompanhava a modernização dos rincões do país.

Mas a “mentalidade rodoviária tal como uma manifestação do espírito do cidadão brasileiro progressista” (CARRÉ, 1950, p. 58), difundida durante a segunda metade do século XX, não só inspirou artisticamente a constituição e distribuição de heróis viajantes a um povo carente de acesso a viagens. Heróis que nascem legítimos, pois existem em razão da circulação e manutenção das economias rurais e urbanas da qual todo um Brasil mais “fixo” dependia. Este tipo de trabalhador nada sedentário, experimentado ao desconhecido e, ao mesmo tempo, ao extraordinário mundo das estradas, também ganhou, em menor medida, elaborações intelectuais e assim figurou em parte das primeiras reflexões sobre caminhoneiros na teoria social acadêmica.

O livro “Em torno da sociologia do caminhão” (1961) de Marcos Vinicius Vilaça, marco ancestral de qualquer estudo voltado às *vidas caminhoneiras* no campo das Ciências Sociais, é o melhor exemplo disso. Financiada pelo Ministério da Educação e da Cultura e fiel ao estilo de Gilberto Freyre, a quem a obra é dedicada, a pesquisa não poupou adjetivos para proclamar a influência da recente inserção dos caminhoneiros, de caminhões e rodovias na paisagem socioeconômica brasileira, de modo geral, e no Nordeste, em particular. Elementos emergentes e em expansão, considerados por ele como “fatores mais expressivos de civilização” (VILAÇA, 1961, p. 163).

O caminhão, tema central das análises, ganha contornos de manifestação autêntica de transporte nacionalizado, superior aos meios de transporte característicos de “economias regionais: [como] o banguê, a mula, o carro de boi, o trem de ferro, a barcaça, a carroça polonesa” (ibid., p. 18). Transregional, por excelência, o caminhão é visto como condição para a “evolução e a marcha do próprio processo social”, tecnologia indispensável à “elaboração da verdadeira história da pátria” (ibid., p. 18). Para o sociólogo, se a progressão social da nação havia sido contada a partir de grandes ciclos histórico-econômicos, como os da cana-de-açúcar, do ouro, do café ou da borracha, à moda Caio Prado Júnior, a fisionomia brasileira em meados do século XX deveria ser esboçada, como sendo “a época dos caminhões” (ibid., p.17). Neste raciocínio, os

veículos rodoviários de carga, tal como as estradas, não seriam nada menos que os grandes meios da integração nacional.

Notórios “encurtadores de distâncias” e “amplificadores das comunicações transregionais” (ibid., p. 29), caminhões e rodovias, nesta perspectiva, indicavam ultrapassar, em tudo, o transporte ferroviário. Afinal, se tratavam das supostas veias por onde circulava o progresso que jamais chegara através dos vagões de trens. Neste aspecto, Vilaça não esconde, de maneira alguma, suas inclinações “rodoviaristas” e encontra argumentação supostamente “cultural” na intenção de sustentar o declínio ferroviário. Nas palavras dele “a vibratibilidade do brasileiro, tipo latino, consequentemente um tanto irrequieto, é levado mais para o transporte rodoviário” (ibid., p. 27). Sendo assim, caberia ao governo incrementar essa espécie de transporte pela colaboração decisiva à sua indústria e à construção de rodovias.

O lugar do caminhoneiro na sociologia do caminhão de Vilaça só podia ser de evidência: era ele o sangue do desenvolvimento. Genérico, porém autêntico - graças a capacidade única de se fundir ao poder dos caminhões - ao motorista estava delegado o legítimo e intransferível papel de neobandeirante motorizado. Um homem trabalhador, pronto a abrir mão do conforto do lar para levar as riquezas do país em sua caçamba, não importasse onde fosse. Alguém capaz de ir além de qualquer fronteira, forte o suficiente para enfrentar os imponderáveis das rodovias, muitas delas ainda em vias de construção. Este espécime avesso ao suposto sedentarismo urbano e rural, mas encarregado de fazer circular o que existia de mais moderno onde o moderno faltava, certamente não haveria de ser qualquer um. Sequer era comparável, em importância e alcance, ao chofer de carros de passeio, tratava-se de um “outro” diferente e bastante específico, pois civilizador, noticioso, fundador de cidades, sujo de graxa, no entanto, dionisíaco, sem igual correspondência dentre os seus contemporâneos. Ser caminhoneiro, para o sociólogo, correspondia a ser um homem cujo ofício era distante, em movimentação e novidade, de certos trabalhos realizados no campo e nas fábricas, das tarefas exercidas por funcionários públicos médios e das demais profissões populares mais possíveis de serem localizadas territorialmente.

De certo, esta proposta ambiciosa de explicar uma abrangente “cultura nacional” via caminhão, caminhoneiro e rodovia não deslanchou como marco sócio histórico, conforme pretendeu o autor. No entanto, alguns pontos levantados por ele me parecem valiosos, especialmente no que se refere aos caminhões. Vale considerar a atenção dada em sua obra aos diferentes tipos de veículos categorizados conforme a especificidade da

carga e que dão início ao transporte de mercadorias pelas rodovias no país. Sobretudo, o destaque dado às modificações feitas pelos motoristas nos projetos originais dos veículos de cargas importados. Adaptações essas que ocorriam devido às especificidades da geografia e da diversidade de usos que os caminhões ganhavam por aqui. Dentre essas primeiras versões brasileiras, especialmente presentes nas estradas do Nordeste, encontram-se os “caminhões mistos”, cuja boleia de madeira era duplicada artesanalmente, diminuindo o espaço da carroceria, mas ampliando o número de passageiros na cabine. Além dos famosos “paus-de-arara”, como ficaram conhecidos o uso de caminhões para o transporte coletivo naquela região, utilizados tanto no contexto de migrações para outras partes do país, quanto em viagens locais, como muito aconteceu e ainda acontece nos deslocamentos em função das romarias²⁰.

Nesta sociologia do caminhão, ao que tudo indica, o que está em jogo em termos argumentativos é que este elo entre condutor e veículo de cargas significava a bem-sucedida escalada na modernização em que o país se via, supostamente despedindo-se do atraso advindo das características integralmente rurais. Uma colaboração situada na ponta do processo de substituição dos carros de boi pelos reluzentes caminhões, na qual ambos passavam a ocupar uma posição de vanguarda, para ele, insubstituível no mundo urbano moderno.

Outras investigações desse mesmo período mencionaram a figura emergente do caminhoneiro e sua inerente função de emissário da nação, porém de forma mais incidental que a de Vilaça. Chama atenção um certo interesse residual de intelectuais não brasileiros que aqui se encontravam pela fabulosa figura do motorista de caminhão, expressada nos trabalhos de Pierson (1950), Monbeig (1969), Smith (1971) e Lambert (1959). As palavras desse último, inclusive, resumem bem o tom dessas narrativas estrangeiras impressionadas com o aventureirismo dos caminhoneiros brasileiros:

Os motoristas de caminhão no Brasil, são de uma incrível audácia, pois apesar do mau estado, tanto das estradas quanto dos seus caminhões, enveredam por qualquer caminho. Sem a sua audácia, estaria paralisada a economia brasileira. Nas boas estradas do Rio, de São Paulo ou belo Horizonte, os caminhões circulam aos milhares todos os dias, mas mesmo nas estradas secundárias de barro, mais distantes, sempre há um ou outro motorista de caminhão que consegue passar. O motorista de caminhão é hoje o mais precioso dos pioneiros (LAMBERT, 1959, p.83).

²⁰ Alguns trabalhos que se ocuparam em analisar diferentes romarias no país tratam do caminhão como um tipo de transporte utilizado pelos fiéis para participarem dessas festividades religiosas, por exemplo, Nascimento (2000), Castro (2004), Oliveira (2014).

Já um pouco mais focalizadas no cotidiano dos motoristas, algumas pesquisas sobre *frases de para-choque* também surgiram nesse momento e se intensificaram nos anos 1980, quando se assistia ao ápice desta prática nas estradas, destaco os estudos de Marone (1966), Andrade (1971), Almeida (1980), Portela, (1980), Gomes (1981), Lima (1986) e Porto (1986). O interesse nesses enunciados, salvo exceções, quando não se restringia apenas à mera formalidade expositiva, reduzindo o tema à curiosidade, buscava na análise do conteúdo reforçar as tipificações já comumente direcionadas aos caminhoneiros e solidificadas no imaginário popular. Em muitos casos, recorria-se a preconceitos regionalistas como esforço analítico para distinguir as origens geográficas dos enunciados e dos motoristas, ao invés de se concentrarem em entender como, através desses fraseados criativos, os motoristas expressavam e conduziam, ao longo das viagens, suas diversas histórias de vida. Feito esse breve comentário sobre como algumas produções artísticas e acadêmicas reagiram à emergência dos caminhoneiros, dos caminhões e da proliferação das estradas, trago na sessão seguinte outras perspectivas teóricas sobre o tema.

1.2 Caminhoneiros como profissionais especializados e que se multilocalizam

Consciente de parte do tratamento conferido aos motoristas pela teoria social levantada acima, até então hegemonicamente estereotipado e refém de especulações distanciadas, o breve ensaio “Caminhoneiros na estrada” (1984) de Mauro Cherobim faz questão de tecer contrapontos às abordagens acadêmicas que o antecederam. O antropólogo aproveitou suas experiências anteriores como caminhoneiro, acrescidas de observações e entrevistas informais no estado do Amazonas, para encontrar nas “visões de mundo” dos motoristas aspectos que evidenciassem o “perfil sociocultural” dos *profissionais do volante* (CHEROBIM, 1984, p. 114). Sua perspectiva o eximiu de apenas exaltar o vanguardismo da profissão.

A partir do ponto de vista dos próprios caminhoneiros sobre as transformações dos recentes quarenta anos do ofício no país, o texto atenta-se para compreensão dos motoristas como profissionais qualificados, dando relevo a algumas interações e estratégias criadas por eles para tornar possível a vida nas estradas. O autor busca também considerar as diferentes localizações, não só territoriais, mas aquelas referentes às múltiplas socializações dentre as quais os motoristas de caminhão costumam pertencer e

se identificar ao longo de suas vidas. Enfoque este que, a despeito de muitas diferenças, encontra grande correspondência em minhas análises.

De saída, Cherobim traz uma diferenciação nominal entre caminhoneiro “de estradas” e “de cidade” (ibid., p. 114). Bastante autoexplicativas, essas classificações ainda hoje são utilizadas por muitos motoristas e podem indicar uma hierarquização de valores, na qual a primeira é superior a segunda. “Pegar a estrada” e se tornar um “estradeiro”, observava o antropólogo, era um sonho de muitos motoristas “de cidade”, pois entrava em jogo “o conceito de liberdade, de aumento de conhecimentos e de realização econômica” (ibid., p. 114). Pretensões que, aparentemente, só eram possíveis de serem alcançadas quando os condutores se distanciavam de seus endereços físicos e passavam maior tempo trabalhando junto aos caminhões e estradas, ou seja, ampliando a rotina em deslocamento.

São considerados “caminhoneiros de verdade”, segundo os interlocutores da pesquisa de Cherobim, aqueles que fazem grandes rotas interestaduais. No entanto, quando alguns passavam de motorista “de estrada” para “de cidade”, ainda assim buscavam reafirmar o *status* evocando as experiências de estrada, tamanha a diferença valorativa entre ambos. Nas palavras de um dos motoristas entrevistados por Cherobim, que passou da posição mais privilegiada para a de menor prestígio, “o lobo perde o pelo, mas não perde a fama” (ibid., p. 115). Mas categorias intermediárias também são pontuadas neste estudo, uma vez que trabalhar na estrada como motorista profissional pode também não significar ser caminhoneiro “de estrada”. Este é o caso daqueles que dirigem “caminhão de boias-frias” que, mesmo saindo dos limites das cidades, não obtém o *status* “de estrada”, assim como ocorre com os motoristas de “carros de socorro”. Experiências, segundo o autor, alocadas “entre o ser e o não ser caminhoneiro” (ibid., p. 115)

Direcionando o olhar para os motoristas “de estrada” e, portanto, para caminhoneiros que percorrem longas distâncias, um dos pontos centrais do ensaio é a explicação referente à categoria nativa *estradeiros*. Como parte do vasto vocabulário caminhoneiro, muito ouvi esta autointitulação por parte de meus anfitriões ao longo das viagens de campo, e que trago constantemente para este texto. Para Cherobim, trata-se de uma ideia que exprime discriminação entre quem exerce a profissão viajando pelas estradas e quem trabalha localizado em um trecho delas. Como se caminhão e estrada se associassem, do ponto de vista caminhoneiro, e “tudo o mais é decorrência e não causa para que sua vida *estradeira* seja possível” (ibid., p. 116).

O ensaio traz ainda as inovações infraestruturais e tecnológicas nas estradas e nos caminhões, sentidas pelos caminhoneiros nos anos 1980. Mudanças que, em certa medida, tornavam mais eficientes as condições de deslocamentos e consequentemente a circulação e transporte de mercadorias. Mais que isso, para o antropólogo, estas transformações deixam revelar “gerações de caminhoneiros” determinadas pelo “tempo de estrada”. Neste caso, a “experiências dos motoristas”, no sentido de conhecimento vivido relativo às situações anteriormente difíceis, são relatadas por alguns interlocutores como provas da aptidão profissional (ibid., p. 116). Ao mesmo tempo que eles aprovavam algumas mudanças no setor, também é observado nas narrativas o saudosismo em relação à época em que os caminhões eram menos velozes, quando as paradas à beira das estradas eram mais frequentes e prolongadas, possibilitando um grau de coleguismo mais reconfortante (ibid., p.120). Essa ambivalência é aparentemente regular nas pesquisas mais atuais sobre caminhoneiros, especialmente entre aqueles que se dizem “experientes”. A ela se acrescenta o fato do encerramento individual e prolongado nas cabines, que, por um lado, diminui o contato presencial e, por outro, fomenta outras formas de comunicação pelas mídias via rádios e, mais recentemente, celulares conectados à internet móvel, como discutirei no capítulo III.

Vale destacar, ainda, que é a primeira vez que os aspectos do cotidiano domiciliar e familiar dos caminhoneiros foram considerados nas análises acadêmicas sobre o tema. Posição que afasta qualquer possibilidade de pensar as *vidas caminhoneiras* como completamente desterritorializadas ou naturalmente dadas às estradas. Cherobim trata de duas dimensões caras aos motoristas: as experiências de viagens como parte do trabalho, salientando as relações com motoristas de ônibus e motoristas não profissionais, mas também algumas experiências nos endereços fixos, as origens do motorista e os lugares para os quais retornam frequentemente. Para além da saudade suscitada pela ausência do lar, a família aparece tão ativa quanto o caminhoneiro. Às esposas não está resguardado tão somente o lugar passivo de quem duvida da fidelidade do cônjuge e espera com suas lágrimas o regresso epopeico dos maridos em meio a estrita manutenção da casa. Emergem também como trabalhadoras de várias jornadas, inclusive nos negócios do caminhoneiro, às vezes acompanhando-o nas viagens. Em menor grau, o ensaio indica a presença de mulheres caminhoneiras, mas de modo curioso (para dizer o mínimo) sobretudo, em situações de viuvez. Segundo o antropólogo, quando as estradas tiravam a vida de alguns estradeiros, dado frequente na história da profissão, as esposas herdavam o que restava do caminhão. Nestes casos, aquelas acostumadas às viagens e à direção

passavam a conduzir o negócio, tornando-se caminhoneira e, quando não, contratavam um motorista para manter o ganha pão (ibid., p. 123).

Como já apontava Cherobim (1984), os caminhoneiros, caminhões e as estradas tiveram até então pouca centralidade nas pesquisas em Ciências Sociais no país. Mas como esses elementos se fazem presentes em uma série de dinâmicas culturais Brasil afora, eles também foram fontes de reflexões mais detidas em alguns estudos preocupados com outros temas que não o cotidiano dos *estradeiros*.

Um exemplo disso é a etnografia “Sertanejos Contemporâneos: entre a metrópole e o sertão” de Rosani Cristina Rigamonte (1999). A pesquisa teve como objetivo central acompanhar o percurso dos migrantes nordestinos na cidade de São Paulo nos anos 1990. Em um dos pontos de encontro dominical dessa população, a antropóloga conheceu um conjunto de caminhoneiros que se apresentavam como a causa de certa aglutinação migrante em torno de uma praça. Mais uma vez é o movimento implicado no complexo caminhão-caminhoneiro que entra em cena, neste caso, para movimentar também outras vidas, geograficamente separadas, no entanto em perpétuo contato.

Os frequentadores do local reforçavam ali, segundo a antropóloga, uma rede informal de comunicação e sociabilidade que se movia desde o sertão até a metrópole e se prolongava ao longo do tempo. O intercâmbio entre esses polos, em grande parte, era possibilitado pelos caminhoneiros provenientes da Bahia que se instalaram na Praça Silvio Romero, Zona Leste de São Paulo, desde os anos 1970, embora não residissem na capital paulista. Esta ponte alternativa Nordeste-Sudeste-Nordeste acompanhada, inclusive, por viagens feitas pela pesquisadora, movimentava a circulação de encomendas: cartas e recados, dinheiro, eletrodomésticos, alimentos, roupas, mudanças e materiais de construções (RIGAMONTE, 1999, p. 119). Os caminhoneiros então, tornavam-se os destaques da praça e, como intermediários, transitavam por entre esses dois domínios. Através do elo de confiança e cumplicidade, pactuado sobretudo pelo fato dos motoristas conhecerem as famílias dos migrantes que ficaram pelo sertão baiano, traziam para a metrópole informações sobre o referencial original dos migrantes e levavam outras referências de São Paulo para lá. Um trabalho que, neste caso, aproximava universos regido por dinâmicas distintas, mas que se comunicavam especialmente por meio dos “mensageiros da alegria”, como eram conhecidos os motoristas (ibid., p. 122).

O resgate feito por John Cowart Dawsey (1999) de seus cadernos de campo escritos nos anos de 1980 em Piracicaba, SP, ainda que o foco de análise também não tenha sido propriamente os caminhoneiros, acabou por levar a Antropologia a subir na

carroceria de velhos caminhões e *rodar* com os boias-frias pelos canaviais dos anos 1970 e 1980. Nesta etnografia, as tábuas do fundo dos caminhões emergiam como grandes palcos, alegorias da loucura e carnavalização, onde ali os boias-frias, feito atores do teatro épico de Brecht, brincavam com os sonhos de modernidade. Sonhos estes, não tão distantes daqueles frequentemente incutidos aos caminhoneiros, como busquei demonstrar na sessão anterior.

Contudo, foi o interesse mais específico nas *boleias* de caminhões - despertado em algumas pesquisadoras, já nos anos 2000 - que deu consistência teórica e vigor metodológico aos estudos em Ciências Sociais atentos às experiências de caminhoneiros que percorrem longas distâncias, dentro e fora das estradas. Tais avanços analíticos ganharam densidade especialmente ao optarem por não conferir de antemão às pessoas caminhoneiras uma unicidade identitária comumente especulada por grande parte dos textos até então desenvolvidos sobre o tema.

Neste conjunto de pesquisas, a preocupação reflexiva passa a se inclinar em direção ao complexo campo das diferenças, atentando-se para a heterogeneidade de pessoas que compõe a profissão. A dispersão e a deslocalização geográfica ao longo da malha rodoviária, associadas a outros pertencimentos formadores das experiências cotidianas dessas pessoas como as relações familiares e o endereço fixo, revelam um caminhoneiro que se vê multilocalizado. Ao levar em conta tais multilocalizações implicadas na conjugação dos trânsitos físicos e subjetivos desses sujeitos, a clássica dicotomia entre “nós” e “outros”, até então mobilizada nas chaves do tradicional e moderno ou da população sedentária e população móvel, vai se diluindo. Abre-se espaço, portanto, para explorar alguns paradoxos sentidos pelos próprios caminhoneiros em suas rotinas multilocalizadas, nas quais as angústias, demandas e contradições são apresentadas como inacessíveis quando esses modos de vida são reduzidos à romantização em torno das experiências de viagens.

Próxima a esta perspectiva, a tese “*Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros*” (2002) da socióloga Luciene dos Santos, articula “trabalho” e “gênero” como categorias de análise para compreender as subjetividades, contradições e semelhanças componentes do “mundo da vida e do trabalho” (SANTOS, 2002, p. 276) dessas pessoas.

A famosa *frase de para-choque* utilizada pela autora como parte do título da pesquisa anuncia as localizações e durações das trajetórias e as rotinas dessa população. No caso dos *profissionais do volante*, a relação humano-trabalho ultrapassa o limite do

tempo destinado ao ato em si, dirigir o caminhão, que por sua vez se espraia para o domínio familiar e para o convívio social mais amplo, realizados tanto nas regiões de origem do motorista, quanto ao longo das viagens. O que significou para a pesquisadora, em termos metodológicos, aproveitar as histórias orais contadas pelos motoristas (homens e mulheres), mas também pelos cônjuges, sobretudo em suas residências fixas (ibid., p. 12).

Um dos aspectos ressaltados no estudo de Santos (2002) e que pode soar como óbvio, mas que até então foi pouco desenvolvido na teoria acadêmica, diz respeito ao aprendizado do trabalho, pensado pelos caminhoneiros como indissociável do conhecimento de *mundo*. Para os interlocutores da pesquisadora, ambos saberes se dão via sociabilidades nas estradas, onde o trabalho (mas também as *coisas do mundo*, como frequentemente dizem meus anfitriões) é aprendido, em grande parte, ao longo do exercício da profissão nas estradas e caminhões. Por isso mesmo, pouco tem a ver com certas características inatas adquiridas anteriormente à inserção no ofício.

É aí que repousa a crítica feita à imagem do caminhoneiro másculo, forte, aventureiro e destemido, que se afasta de análises que basicamente acreditam que esses atributos são incorporados no momento em que o motorista assume a direção de um caminhão. Relacionando-os aos processos de socialização masculina, este é o caminho que Santos segue para discutir, por exemplo, parte da iniciação na profissão, muitas vezes decorrentes de “herança paterna”, como dizem alguns de seus interlocutores (ibid., p. 63), assim como as relações extraconjugais nas estradas entrelaçadas à “honra masculina” (ibid., p. 114). A “masculinidade tradicional”, observada entre seus “informantes”, segundo ela, “se apoia na realização do trabalho com eficiência e na representação de provedor da família” (ibid., p. 200). Ainda assim, a caracterização masculina deste ofício, segundo as mulheres caminhoneiras participantes da pesquisa, não é capaz de afastá-las, inclusive o prazer alcançado neste espaço também as move. Ao lançar mão de práticas de “resistência e valorização do próprio trabalho”, Santos conclui que as caminhoneiras “não se veem fora do lugar” (ibid., p. 254) ao exercerem o ofício.

A medida que a tese aborda mais profundamente as transformações da organização do trabalho, pela primeira vez é apresentado em termos científicos um detalhadamente do modelo disciplinar estabelecido pelas empresas transportadoras, já presente em fase inicial no romance “Jorge, um brasileiro” (1967) e mencionado, em menor medida, por Cherobim (1984).

A especialização e monopólio dessas empresas no transporte de mercadoras, segundo Santos, transformaram radicalmente as características da profissão, não só em termos trabalhistas, mas também no que diz respeito às relações estabelecidas entre o motorista e os caminhões, bem como a sociabilidade nas estradas. Nessa matriz de mudanças trabalhistas analisada por Santos, não há um perfil exato de caminhoneiro. Além das diferenças e hierarquizações entre motoristas, não só em função do vínculo trabalhista, mas também em relação ao tamanho dos caminhões, os caminhoneiros sequer se reconhecem como categoria coesa (ibid., p.96). Ainda assim, a socióloga busca explorar o quanto a “linguagem do trabalho” incide nas cooperações entre pares.

Ainda que heterogêneos, “sujeitos múltiplos”, segundo ela, uma das maiores regularidades observadas nas falas de seus interlocutores, são as péssimas condições de trabalho que envolvem os “custos financeiros do ofício”, o “baixo preço do frete”, a “qualidade das estradas” e as “dívidas” em função da aquisição de caminhões e peças, foram os exemplos apontados. De longe são esses os assuntos mais refletidos pelos motoristas e que vão perpassar, em diferentes níveis, qualquer experiência de pesquisa sobre o tema, inclusive a minha.

Foi especialmente interessada nas transformações trabalhistas no setor de transportes e seus efeitos sentidos pelos caminhoneiros, já recorrentes nas posições dos interlocutores de Cherobim (1984) e Santos (2002) que se desenvolveu a dissertação “*Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros*” (2004) da antropóloga Maria Luisa Scaramella. Diante das narrativas de *estradeiros* especificamente com mais de trinta anos de profissão, a maioria com idade superior a cinquenta anos, a autora tomou como “evento crítico” a grande greve de caminhoneiros ocorrida em julho de 1999 (SCARAMELLA, 2004, p. 10). A estratégia a habilitou discutir, por meio da longa experiências de estrada dos entrevistados e pela cobertura jornalística realizada naquele contexto, as insatisfações trabalhistas que culminaram nas paralisações, bem como as possíveis mudanças posteriores percebidas no dia a dia daqueles motoristas.

A antropóloga deu relevo às narrativas caminhoneiras críticas às condições de trabalho que estavam apresentavam estruturadas, constantemente, no eixo passado/presente. Nestas oscilações, “não gostar da profissão”, eventualmente, dizia respeito ao presente dos caminhoneiros, associadas ao “preço dos pedágios”, ao “descrédito nos sindicatos”, “as condições das estradas” e “assaltos”, estes últimos ligados à participação da “polícia e de funcionários dos postos de gasolina” (ibid., p. 55).

Por outro lado, “gostar da profissão”, entre os interlocutores da antropóloga, era recuperar um passado acionando as relações com os caminhões e as experiências de viagem. Para o caminhoneiro Antônio, assim como boa parte dos motoristas entrevistados pela antropóloga, “a coisa que caminhoneiro gosta é carreta e viajar” (ibid., p.57). O presente, por sua vez, é narrado pelas dificuldades econômicas enfrentadas e que não foram resolvidas pela greve. Esse é o ponto central argumentado por Scaramella. Para ela as narrativas vinculadas ao presente estão diretamente refletidas nas greves de caminhoneiros que ocorrem no final de 1990. “As greves são os acontecimentos que transferem para a esfera social, o que os caminhoneiros experienciam isoladamente” (ibid., p. 58).

Tomada pela antropóloga como uma “reapresentação de experiências” (ibid., p. 58), a greve de 1999, a maior da categoria, envolveu cerca de 1,5 milhões de caminhoneiros e paralisou por quatro dias diversas rodovias em 14 estados brasileiros. Reivindicada pelos manifestantes como “uma questão de sobrevivência”, entre idas e vindas, acordos e desacordos do governo, além de amplo apoio popular, alguns pontos demandados foram acatados, outros descumpridos pelo Ministério dos Transportes. Neste panorama traçado pela pesquisadora, um ponto interessante a ser pensado é o quanto manifestações, tal como a de caminhoneiros, que paralisam lugares de intenso trânsito, como as rodovias, põem em evidência as redes conectadas, em parte, pela movimentação cotidiana desses trabalhadores. Redes cujo os fluxos contínuos de pessoas, mercadorias e dinheiro interconectam, à nível local e global, instituições econômicas e políticas, consumidores e mídia, por exemplo. Ao pararem, os caminhoneiros - constantemente fadados a se movimentar e contribuir para o funcionamento coeso de parte dos fluxos que transitam e integram essa rede - finalmente colocam para fluir algumas de suas demandas. Demandas essas que, naquele caso, diziam respeito à melhoria das condições do trabalho, a maior manutenção de estradas e pedágios mais justos, logo, visando à continuidade qualitativa da circulação implicada no ofício e no funcionamento regular dessa rede.

Assim como o estudo de Scaramella (2004), o debate proposto pela tese de Andrea Leal (2008) gira em torno das condições qualitativas envolvidas na execução e manutenção desse tipo de trabalho móvel, mas considera principalmente os aspectos que envolvem a saúde destes profissionais. Situada no campo da Antropologia de Políticas Públicas, esta pesquisa procurou examinar os discursos dos agentes responsáveis pela formulação e implementação de projetos de prevenção a DSTs/AIDS que possuem como

público-alvo os caminhoneiros, bem como as elaborações dos próprios motoristas que circulavam pelo estado do Rio Grande do Sul.

Os dados levantados pela pesquisadora são extremamente relevantes, pois auxiliam a desconstruir certas visões cristalizadas entre os leigos, mas, principalmente, nas instituições de pesquisa e prevenção na área de saúde, acerca das práticas e hábitos sexuais de pessoas em contextos de grande mobilidade, em especial, as de caminhoneiros. Leal discute diretamente as verdades criadas pelas ciências médicas sobre o estilo de vida dos motoristas, considerados “populações pontes” no vocabulário das políticas públicas direcionadas à prevenção a DSTs/AIDS. Tal diálogo é fundamental, uma vez que este campo do conhecimento concentra a imensa maioria de estudos nacionais e internacionais realizados sobre caminhoneiros. Grande parte dessas pesquisas são de natureza quantitativa com interesse em epidemiologia, saúde mental, uso de drogas ou na qualidade de vida desses trabalhadores²¹.

A crítica central da antropóloga relativa à implementação de políticas de saúde direcionadas aos *estradeiros* está na constatação de que o exercício da sexualidade dos motoristas deve ser menos encarado do ponto de vista exótico, se comparado às práticas sexuais dos demais homens em outros contextos. Leal está chamando atenção para o quão as características ideais reiteradas e atribuídas aos caminhoneiros, em decorrência das constantes viagens que realizam, ainda são preponderante e turvam a possibilidade de criação e implementação de políticas condizentes com os exercícios das sexualidades realmente praticados por essas pessoas.

Segundo ela, apesar de os caminhoneiros terem diante de si um mercado de sexo maior e mais diverso - o que pode potencializar os riscos de vulnerabilidade às DSTs/AIDS se contrastado a outras situações -, a sexualidade dessa população deve ser encara em sua profundidade e diversidade. Nesse sentido, Leal compara dados sobre práticas sexuais masculinas em contextos de maior e menor mobilidade para amparar seus argumentos. Uma de suas conclusões, por exemplo, é que a procura por profissionais do sexo e o próprio índice de utilização inconsistente de preservativos (menos usual em relações afetivas mais estáveis), tanto entre caminhoneiros, quanto no total da população brasileira masculina, seguem a mesma tendência. Para a pesquisadora, a vulnerabilidade a DSTs/AIDS no contexto de mobilidade não está na impermanência geográfica, na

²¹ Como é o caso das pesquisas de Hoffmann (2003); Penteadó (2004), Nascimento, *et.al.* (2007), Teles; *et. al.* (2008), Lemos, *et. al.* (2009); Knauth; *et. al.* (2012), Oliveira, *et. al.* (2013) e Silva (2015), para ficar em alguns poucos exemplos.

mobilidade em si ou no estereótipo construído em torno dos motoristas. Trata-se de um tipo de vulnerabilidade institucional que, dada a pouca plasticidade e conhecimento das políticas públicas, para além de contextos mais circunscritos, não dá conta de amparar efetivamente a rotina pouco localizada dos caminhoneiros. Contornar este tipo de vulnerabilidade político-institucional, conclui a antropóloga, significa ampliar e implementar estratégias de atendimento ao Sistema Único de Saúde voltado especificamente às populações móveis.

À exceção da pesquisa de Scaramella (2004), cujos aspectos geracionais associados às questões trabalhistas foram mais ressaltados, a dimensão laboral em suas intersecções com as relações de gênero e sexualidade marcaram os estudos mais recentes sobre *vidas caminhoneiras* na área de Ciências Sociais. A etnografia de Francine Rebelo (2011) também segue nesta direção, mas diferente dos demais, concentra-se especificamente na inserção de mulheres caminhoneiras em uma profissão predominantemente masculina. Como observou a antropóloga, na tentativa de contornar as assimetrias de gênero no contexto de trabalho, as motoristas lançavam mão de um profissionalismo impecável, demonstrando domínio da direção e de todas as tarefas relativas à profissão. Estratégia comum a trabalhadoras em outros contextos profissionais majoritariamente masculinos que não o do transporte de cargas. A autora busca ressaltar as alternâncias nos discursos das motoristas que, ora se indignam com o tratamento desigual destinado às mulheres na estrada, ora reproduzem moralidades que cerceiam o sexo feminino. No entanto, em meio a tais ambivalências de pontos de vista, essas mulheres ao exercerem a profissão e se ausentarem do lar, acabam propondo “diferentes arranjos familiares, de trabalho e de experiência feminina” (REBELO, 2011, p. 89).

O fato de ser esta uma etnografia feita com mulheres, conjugado à trajetória familiar da pesquisadora, em parte ligada ao setor de transportes rodoviário, contribuíram, em alguma medida, para que Francine Rebelo lançasse mão de uma metodologia ainda inédita nas pesquisas sobre o tema. A pesquisadora empreendeu o trabalho de campo exclusivamente através de viagens com as caminhoneiras, possibilitando à pesquisadora acompanhar as experiências de realização profissional e vulnerabilidades encaradas pelas interlocutoras ao longo das rodovias.

De modo geral, os limites e desafios impostos pelas distinções de gênero entre as pesquisadoras e os interlocutores homens neste ambiente majoritariamente masculino, ganharam reflexões metodológicas e exigiram de todas estratégias distintas. A elas se

deve a maior parte do conhecimento acadêmico sobre os cotidianos caminhoneiros produzido na área até então.

De modo geral, todas essas pesquisas trazem, até mesmo de forma subentendida, a condição de movimento inculcada na vida profissional dos caminhoneiros. As primeiras formulações teóricas sobre o tema (VILAÇA, 1961; PIERSON, 1950; MONBEIG, 1969; SMITH, 1971; LAMBERT, 1959), consideraram, sobretudo, o aspecto objetivo dos deslocamentos em detrimento das inúmeras relações realizadas pelos caminhoneiros no percorrer dos caminhos. Estar em trânsito, muitas vezes é condição pré-dada da profissão, digna de ser exaltada, em oposição a outras experiências realizadas de maneira mais territorialmente localizada. Não à toa os caminhões e as estradas ganham destaque como instrumentos da modernidade em função da ampliação da velocidade e tração, proporcionada por essas tecnologias operacionalizadas pelos caminhoneiros.

Na literatura posterior (CHEROBIM, 1984; SANTOS, 2002; SCARAMELLA, 2004; LEAL, 2008; REBELO, 2010), para além do deslocamento e impermanência geográfica, outros aspectos desse tipo de trabalho móvel entram nas análises. Nessas abordagens, as implicações do movimento observada nas vidas dos caminhoneiros não se restringem aos *quilômetros rodados*, pois estão associadas a outras movimentações: às organizações familiares, às relações de gênero, ao cuidado com a saúde e ao exercício das sexualidades, por exemplo. À medida que deixam evidenciar as múltiplas trajetórias dos motoristas, eles também surgem como profissionais qualificados, cujo exercício do trabalho em movimento muitas vezes é tematizado ora indicando uma unidade identitária entre eles, ora sublinhando a falta dela.

Ao apresentar a literatura aqui levantada, cuja discussão gerada não está limitada a este primeiro capítulo, mas aparece diluída ao longo de praticamente todo este texto, busco também um diálogo generoso com os poucos estudos encontrados na área das Ciências Sociais, sobretudo na Antropologia, preocupados em analisar os modos de vida de pessoas caminhoneiras que percorrem longas distâncias no Brasil. O enquadramento analítico tomado aqui encontra maior correspondência, principalmente, no último conjunto de pesquisas sistematizado acima, uma vez que entre os meus anfitriões o trabalho também tem centralidade cosmológica, tratado como um valor dos mais importantes. Mas, ao mesmo tempo, ele é matriz de outros significados ou mecanismo de integração de experiências aparentemente díspares e em constantes transformações. Nesse sentido, os capítulos seguintes predominantemente etnográficos, tem o propósito de discutir como o trabalho caminhoneiro se emaranha ao uso e sentidos atribuídos aos

caminhões, ao pertencimento e organização familiar, a rede de sociabilidades que se movem pelas estradas e é adensada conforme o contato entre pares e com outras personagens não caminhoneiras. Tais questões são possíveis de ganhar maior tratamento quando o pesquisador está disposto, como sugere James Clifford (1997), a analisar não somente as “raízes”, mas acompanhar e examinar as "rotas" constitutivas das diferentes mobilidades humanas.

Capítulo II - Na *boleia* do caminhão

“Caminhão” é uma palavra muito sonora e de elaboração bem brasileira dotada de certa ancestralidade latina. Originária do francês “camion” tornou-se “camião” em português lusitano. Mesmo constando nos dicionários brasileiros, o termo “camião” não vingou muito no português falado. Mas uma outra palavra foi sendo utilizada por aqui: “caminhão”, como se ela atravessasse o território zunindo para representar não apenas o veículo em si, mas sobretudo a imensidão dos caminhos percorridos.

Aliás, entre os especialistas no assunto, uma das maiores verdades que diz respeito aos caminhões está na frase de *para-choque* bastante comum de ser vista nas estradas: *tudo que você usa já esteve no baú de um caminhão*. Esta reflexão dos motoristas geralmente tem como objetivo a autovalorização do ofício e indica a centralidade do transporte rodoviário de cargas para a economia brasileira. Ao enunciá-la, contudo, os motoristas também nos convidam a pensar sobre os intensos e indissociáveis fluxos de veículos, pessoas, capital e tecnologias envolvidos no trânsito de cada matéria prima e/ou produto disponível para consumo. Um processo bastante complexo, porém naturalizado pela ampla maioria de nós consumidores/as.

Este capítulo, portanto, discute algumas relações entre caminhão e caminhoneiro, do ponto de vista de um *antropólogo caroneiro* a partir das viagens nas *boleias*. Através da inserção no ofício e das formas de mantê-lo como motorista *autônomo* discuto alguns valores relativos ao caminhão tais como *negócio*, parentesco, masculinidade, *autonomia* e *controle*. Ressalto as modificações realizadas nos veículos pelos motoristas que ao associarem *cuidados* de si e do caminhão fazem desse um habitat e viabilizam o *ser caminhoneiro*. Além disso, descrevo como o tamanho dos veículos, os tipos de *módulos de carga* e produtos transportados, contribuem para que os motoristas mobilizem identificações e distinções entre pares.

2.1 Caminhão: sonho de menino, realidade de maluco!

“Eram dois amigos inseparáveis lutando pela vida e o pão.
Levando um sonho de cidade em cidade de serem donos de seu caminhão.
Com muita luta e sacrifício para pagar em dia a prestação
Se realizava o sonho finalmente, o empregado passa a ser patrão”
Milionário e José Rico, *Sonho de um caminhoneiro*, 1989

Como ocorre em qualquer profissão, muitos são os percursos e as possibilidades que levam alguém a adentrar na profissão de caminhoneiro. Mas uma questão interessante neste contexto e bastante ressaltada pela literatura sobre o tema é a influência familiar. Os motoristas interlocutores da pesquisa de Luciene de Santos, por exemplo, não deixam de destacar uma espécie de “herança paterna” (SANTOS, 2002, p. 63) que contribui para que alguns homens que possuíam ao menos um caminhoneiro na família, escolhessem esta mesma profissão. O que esses motoristas estão chamando de hereditariedade provavelmente está associado ao exercício da masculinidade, valor aprendido e ensinado desde as relações familiares e nas demais instituições sociais. Pedagogias de gênero que ao serem reiteradas podem, dentre outras coisas, levar um filho a seguir a profissão do pai, especialmente quando esta envolve engajamentos em atividades com características supostamente masculinas, como dirigir um veículo, por exemplo.

A mesma autora destaca, ainda, o quão as experiências vividas por “famílias caminhoneiras” (ibid., p. 65) podem favorecer a ocorrência de trajetórias profissionais semelhantes não só a alguns homens, mas para algumas filhas, esposas e irmãs de motoristas. A etnografia de Francine Rebelo (2011) com mulheres caminhoneiras traz exatamente esta discussão. As interlocutoras dessa pesquisa são ou foram, em sua maioria, casadas com *estradeiros*. No entanto, ainda que as relações afetivas com caminhoneiros tenham influenciado a inserção no ofício, as motoristas Volvo, Volks e Ford demarcam que aprenderam a dirigir “sozinhas” ou “praticamente sozinhas” (REBELO, 2011, p. 48-49). As duas últimas, inclusive, indicam a vontade de dirigir um caminhão “desde criança”, mas antes de exercer o ofício foram “babá” e “empregada doméstica”, respectivamente (ibid.). Trajetórias como estas nos auxiliam a pensar o quão as distinções de gênero também influenciam para construir o interesse e a possibilidade, muitas vezes desiguais, de acesso a esta profissão notoriamente marcada por um ideal de masculinidade viril tal qual apontam os estudos de Luciene Santos (2002), Maria Luisa Scaramella (2004) e Andrea Leal (2008).

Se as caminhoneiras citadas acima, mesmo desejando dirigir um caminhão desde a infância, encontraram maiores dificuldades de realizar esta vontade, dentre outros fatores por serem mulheres; para os caminhoneiros com quem interagi, ser homem provavelmente foi um dos grandes facilitadores. Grande parte dos meus anfitriões cresceu em famílias que possuem pelo menos um homem caminhoneiro (um pai, avô ou tio), à exceção de Canarinho, ao qual retomarei em breve. As lembranças relacionadas a essas figuras paternas são frequentemente mobilizadas em suas falas quando procuram explicar o porquê de terem *virado caminhoneiro*. Situação que geralmente os transporta para o período de suas respectivas infâncias, época em que acreditam ter adquirido o *gosto por caminhão*. É preciso considerar que, em muitos momentos e em situações diferentes, o caminhão e a profissão são dois elementos por eles indissociáveis. Ao retomarem o período de infância, portanto, o caminhão costuma emergir como *um sonho* a ser alcançado, um acesso para a profissão. Para ilustrar essa ocorrência que me parece marcante, apresento como exemplo duas experiências de viagem com motoristas distintos, Dico e Canarinho, mas que se encontram de alguma maneira.

Dico, caminhoneiro que conheci em viagem pela Dutra, é um dos motoristas que afirma ser o caminhão *um sonho de menino*. Enquanto dirigia, não deixa de atribuir ao pai - que foi *caminhoneiro a vida toda* - o interesse para seguir a mesma profissão. O motorista diz ter ficado *fascinado* quando o pai chegou em casa num *Mercedes 1113* em meados dos anos 1980. Aprendeu a dirigir com seus 12 anos. Segundo ele:

Primeiro eu viajava só de ajudante. Subindo e descendo as toras de madeira na carroceria do caminhão do pai. Quando ia na boleia eu via o pai pilotando, era a coisa mais bonita, eu queria também. Ficava observando ele passando marcha, soltando a embreagem. No dia que eu mostrei pra ele que eu sabia diferenciar de ouvido, sem olhar, a marcha que o caminhão tava, ele me colocou no volante e foi me ensinando. De noite eu já sabia manobrar. Não dava para ser outra coisa. Eu sonhava em rodar o mundo, ser um herói do asfalto que nem ele. No fim daquele ano eu já rasguei o mundão, nem carta eu tinha ainda (Dico, *boleia* do caminhão, maio de 2015).

À medida que contava essa história, Dico alternava o olhar entre a estrada e o próprio braço, me indicando em seu corpo a única tatuagem que exibia, impossível de não ser reparada à primeira vista. Para ele, a *tattoo* correspondia ao *resumo* de sua *trajetória* como motorista. Logo após essa viagem, não pude deixar de registrar a situação em meu caderno e compartilhá-la neste texto, mas antes a enviei por *WhatsApp* para Dico que a recebeu com muito entusiasmo. O motorista também chamou a atenção para a falta de semelhança entre ele e a figura desenhada, mas que segundo o caminhoneiro o

importante é que o desenho passava a mensagem. Respondi que a intensão era basicamente essa.

Figura 2 - Marcas e noções de hereditariedade

Desenho feito em um posto de combustível às margens da Dutra.
Registro em caderno de campo. Arthur Fontgaland, maio de 2015.

Gravada na pele do caminhoneiro, a noção explícita de hereditariedade ligada aos aprendizados e experiências de dirigir um caminhão ainda na infância, obtidas no contato paterno, aproxima-se bastante daquela esboçada pelos interlocutores de Santos (2002). Para Dico, o fato do exercício da profissão ser *hereditário*, como indica a única palavra escrita dentro da carroceria do caminhão desenhado por ele mesmo e que compõe a tatuagem, é explicado também por ter *herdado o velho Mercedes*. Na verdade, para ele *virar caminhoneiro* foi *culpa do pai* motorista e que por isso seu *destino* era também *pilotar*. A tatuagem, *feita no mesmo dia* que havia herdado o caminhão do pai, foi uma *homenagem*. O próprio pai sempre teve *orgulho* de todos os três filhos *saírem de casa e virarem motoristas*. Ele também sabia que o *sonho* de Dico era *ter um caminhão*, por isso o *velho fez questão* de presenteá-lo com o seu próprio veículo quando aposentou.

Assim como ocorreu com Dico, para aqueles que possuem *motorista na família* ver nesta profissão um *destino* é bastante comum. Talvez, dentre outros fatores, por constituírem experiências familiares que se organizam e são produzidas tendo em vista a

inserção e permanência de membros masculinos em trabalhos de grande mobilidade. Não à toa há correspondência entre o *sonho* realizado por Dico e seus irmãos e o *orgulho* do pai deles.

Se considerarmos que, em alguma medida, famílias de caminhoneiros também estão incluídas nas chamadas “camadas populares brasileiras”, o projeto de “obrigação” masculina no sustento do lar, como aponta Dias Duarte (1986), também tende a acrescentar à socialização dos homens “das classes trabalhadoras” o exercício de atividades que impliquem ausências do lar. Certa marginalização das experiências do homem para com a organização familiar e sua consequente matrifocalidade, como ocorre nas experiências de caminhoneiros, podem ser alguns dos desdobramentos relativos a essas saídas de casa.

No caso de Canarinho, motorista que conheci indo da cidade de São Paulo à Iconha, no Espírito Santo, a inserção no ofício e o gosto pelo caminhão também estão associados a um desejo de criança. Um sonho que não veio da experiência de *ter caminhoneiro em casa*, mas sim da *beira da estrada*, ou melhor, da oficina mecânica.

Como ele, grande parcela dos motoristas do país certamente não adentra nesta profissão devido ao fator *hereditário*, para usar o termo tatuado em Dico. Canarinho me disse que seu *sonho* de ter e dirigir um caminhão veio pelo fato de *ser mecânico desde os 10 anos de idade*, época que começou a seguir a profissão do pai. Até os 18 anos, Canarinho trabalhou *debaixo de tudo quanto é caminhão*, na oficina da família localizada em um trecho catarinense às margens da BR 116. Dali ele disse ter admirado todos os dias os caminhoneiros que chegavam, pediam a ele para dar *um trato* no caminhão e logo partiam. Permanecendo naquela *paradeza*, mas desejando *sair pro mundo e melhorar de vida*, assim como *os caminhoneiros que conhecia*, juntou dinheiro para começar a montar o próprio caminhão com peças da oficina. *Corri atrás para ter a liberdade que eles [caminhoneiros] pareciam ter. Pelo menos eles não ficavam parados como eu. Aprendi rodando no mundo e agora eu rodo é com essa nave aqui*, me falou batendo as duas mãos no volante para exibir com orgulho o que havia conquistado: a profissão e o caminhão.

As memórias do Canarinho trazem a importante questão da mobilidade social associada à inserção no ofício, o que não lhe é exclusivo. Em muitos casos, *virar caminhoneiro* está relacionado à busca pela melhoria das condições de vida. Assim, a mobilidade social projetada à profissão, parece também estar associada à independência de quem possui seu próprio instrumento de trabalho, o caminhão, além da liberdade e autonomia de se mover pelo *mundo* supostamente conquistadas através da direção.

Mas, para alcançar os objetivos de melhoria de vida, é preciso ir além do *sonho*. Nas palavras de Canarinho, é necessário *correr atrás e ir pro mundo*. Muito ouvi em campo estas expressões mobilizadas de maneira associada como forma de concretizar o desejo de se tornar motorista. *O mundo*, ao que me parece, não é só o fato de *sair de casa*, condição que marca a vida dos caminhoneiros que percorrem longas distâncias. Certamente é também o lugar do trabalho e que possuiu algumas dinâmicas opostas às da *casa*, embora às vezes, as coisas do *mundo* já estejam contidas nela, por exemplo a criação em *famílias de caminhoneiros*. É no *mundo* que se *corre atrás*, ou seja, procura-se conquistar os meios de *virar caminhoneiro* e percorrê-lo, dentre eles, tirar obrigatoriamente a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) - especialmente na *categoria E* que autoriza a direção de carretas e veículos articulados -; formalizar a ocupação através do cadastro obrigatório no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga (RNTRC) e assim conseguir *ser fichado* em alguma empresa transportadora ou adquirir o próprio veículo.

Como se tratam de motoristas *autônomos*, o significado de *correr atrás do sonho de menino* e efetivá-lo não está simplesmente associado ao registro em empresa transportadora e sim à aquisição do caminhão. Conforme os próprios caminhoneiros, as formas de obter o veículo são muitas. Uma delas é através de herança, como ocorreu com Dico. Em muitos casos os *estradeiros* financiam o caminhão novo ou usado. Esta opção pode levar alguns motoristas até mesmo a vender um imóvel para conseguir dar entrada no caminhão e minimizar o tempo e o alto valor das parcelas²². Outra maneira menos comum é o caso de Canarinho, cujos conhecimentos de mecânica e acesso a veículos antigos lhe proporcionaram a possibilidade de montar e adaptar um primeiro caminhão. No entanto, visto que esse é um bem extremamente caro, muitos se tornam primeiramente ou somente motoristas *contratados* e dirigem o veículo da empresa. Em alguns casos, um *contratado* pode *virar autônomo* também quando a empresa lhe paga uma parcela ou a totalidade do valor de sua demissão com um veículo usado (SANTOS, 2002, p. 73).

²² De acordo com o Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas ligado ao Ministério dos Transportes, a frota de caminhões no Brasil em 2016 chegou a 1.987.623 com excesso de 350 mil veículos do que a demanda necessária. Este aumento é decorrente dos programas governamentais de incentivo para compras de caminhões novos, como Finame e Procaminhoneiro que ampliou e facilitou a aquisição de veículos, especialmente a partir de 2012. Contudo, para os membros do Fórum, esse aumento coincidiu com a desaceleração da economia brasileira, ocasionando o excesso de veículos não absorvido pelo setor e um grande endividamento de motoristas, especialmente autônomo. Os relatórios desse órgão estão no site: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Fórum permanente para o transporte de cargas. S.d. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/forum-trc.html>

Ao se tornarem *autônomos*, portanto, os caminhoneiros se veem como pequenos empresários, se tornam o “patrão” como cantam Milionário e José Rico na canção “Sonho de Caminhoneiro”, epígrafe da sessão. Nesse processo de realização microempreendedora os caminhões idealizados à época da infância passam então a ser encarados como *instrumentos de trabalho*, central para o bom desempenho no ofício e realização pessoal. O caminhão, então, é o *próprio negócio*. E como ocorre em todo negócio, gerenciá-lo implica planejamento e organização, lucros e despesas e, claro, ter que lidar com seus *altos e baixos*. Como alguns disseram: ter o próprio veículo é *viver do caminhão, com o caminhão e para o caminhão*. Em outras palavras, ser proprietário de caminhão significa para o *autônomo* ser o beneficiário exclusivo dos rendimentos advindos do seu trabalho, mas o único a arcar com todos os gastos, despesas e imprevistos relativos às viagens.

Assim, para que a posse do *caminhão compense* como *um ganha pão* e corresponda a *paixão* pelos *brutos*, é preciso *rodar sempre e mais* ou seja, intensificar a rotina de trabalho e permanência junto aos veículos e às estradas. Além disso, para conseguir bons *fretes* com o próprio caminhão, poder arcar com os altos custos da manutenção do veículo e ainda retirar a renda líquida para a subsistência, esses motoristas precisam seguir algumas das exigências dos contratantes. Em geral, as empresas que contratam os serviços solicitam pelo menos três itens básicos: nome atualizado junto as seguradoras; caminhão com menos de dez anos de uso e sistema de rastreamento. Considerando especialmente o valor elevado dessas tecnologias, dos materiais envolvidos para a manutenção das viagens e os baixos preços pagos pelos *fretes*, não raro esses motoristas se veem com dívidas em postos de combustível e oficinas mecânicas, por exemplo. Além disso, quanto mais se *roda*, maior o desgaste dos veículos. Emergem, assim, novos gastos com manutenção sobrepostas a outras dívidas já existentes, colocando o caminhoneiro num ciclo interminável de endividamento que dificulta ainda mais a possibilidade de trocar de veículo periodicamente. Não é por menos que esses são alguns dos motivos que colaboram para a descontentamento unânime com a rentabilidade da profissão. Como ressaltam os interlocutores de Scaramella (2004, p. 56), as dificuldades de gerenciar o próprio *negócio* são um dos principais fatores que levam em algum momento os motoristas *autônomos* a venderem seus caminhões e trabalharem como *empregados em empresas*. Ao abrir mão do caminhão, abre-se mão do próprio *negócio*.

Nas viagens que fiz, os discursos sobre a satisfação ou não com a profissão pareceram comuns e variaram conforme os rendimentos e lucros que os motoristas estavam obtendo naquele momento ou, como preferiam dizer alguns, naquela *fase*. Com efeito, os sentidos dados aos caminhões e as maneiras de encará-lo também emergiam conforme a *fase* em que o motorista estava situado. Canarinho, por exemplo, durante o tempo que passamos juntos, não deixava de ressaltar a *boa fase* com os negócios e se referia ao caminhão como *meu filho*, de maneira orgulhosa. Em contraste com o início da carreira na qual *rodou* com muito caminhão ruim e pegando *frete baixo*, o motorista *dirigia com gosto* o veículo que adquiriu *novo*, cujas parcelas já haviam sido quitadas. O antigo caminhão estava *rodando* com outro motorista que trabalhava para ele. Canarinho creditava seu sucesso ao seu planejamento e organização, possíveis de serem observados tanto na apropriação da *boleia* - austera se comparada às cabines que apresentarei na sessão seguinte, porém bem arrumada -, quanto na satisfação e rendimentos profissionais destacados em sua fala. Segundo ele, quando passou a encarar o caminhão não só como um *negócio*, mas também como *um filho*, o próprio *negócio* deslanchou:

O filho a gente põe em primeiro lugar, faz de tudo por ele pra 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).

Como parecia ocorrer com Canarinho, a *boa fase* do negócio apresentada pelos motoristas que conheci tendiam a corresponder a relações mais positivas com o caminhão. Em seu caso, inclusive, a aproximação entre gestão familiar à gestão empresarial era a solução encontrada para o sucesso profissional. As poucas preocupações comuns ao ofício pareciam refletir no bom humor do motorista e até mesmo na condução do veículo, com velocidade controlada, sem muita pressa. Ao longo de nossa viagem, o sentido de família conferido ao caminhão se repetia quando o motorista me disse estar *ampliando a família*, em referência ao terceiro caminhão que iria comprar no final daquele ano. *Com três filhos eu já posso é pensar daqui uns tempos em ter uma transportadora*, refletiu. Essa projeção que Canarinho faz para seu futuro vai ao encontro de uma espécie de ditado que muito ouvi entre os motoristas: *o bom caminhoneiro vira dono de transportadora*.

O caminhão que, dentre outros motivos, é aquilo que faz os motoristas seguirem na profissão, literalmente, também pode vir a se tornar uma *grande dor de cabeça*. Foi

assim que Dico caracterizou a *fase* que se encontrava quando viajávamos. Situação, por sinal, oposta à de Canarinho. Ao me dar *carona*, o motorista parecia querer mesmo desabafar sobre o desânimo com o caminhão e, por conseguinte, com a profissão, pois esse assunto seguiu conosco todo o trajeto do Rio de Janeiro a São Paulo. Após ter *herdado* o velho caminhão do pai (momento que inspirou aquela tatuagem), Dico *rodou* com o mesmo veículo até conseguir trocá-lo por um *bruto zerado* no início de 2015. O caminhoneiro até *tunou* o caminhão quando o retirou da concessionária, mas sua felicidade durou pouco, pois ele já veio dando problema desde então. Para encurtar a história, o veículo ia e voltava para o fabricante reparar os danos, mas como se trata de veículo comercial, cada minuto parado significa não faturar, prejudicando até mesmo o pagamento das prestações, cerca de *nove mil reais*, segundo ele. Para correr atrás do prejuízo, Dico passava um mês todo na estrada, e no seguinte reservava quatro dias de folga. O motorista se dizia extremamente cansado, insone e com saudade da família:

Eu vou te falar que eu tô pagando meus pecados com esse caminhão! Você deseja um bruto zero a vida toda e quando consegue um ele num roda [o motorista chora copiosamente e retoma]. Ai num compensa...é muito frustrante...Caminhão só dá prejuízo...é só prejuízo...eu num tenho sossego (Conversa com Dico, *boleia* do caminhão, maio de 2015).

Quando o caminhão é considerado *um prejuízo*, como em situações próximas à de Dico, várias camadas de sua vida parecem se desestabilizar junto ao próprio *negócio*, como a saúde física e emocional, as relações familiares e demais sociabilidades existentes nas localidades de origem, o prazer com o ofício e as interações nas estradas, exposição a riscos de acidentes por intensificar o ritmo de trabalho e sacrificar as noites. Todas essas questões vivenciadas por caminhoneiros *autônomos* poderiam ser casos isolados, porém não são. Dico manifestava até mesmo um desinteresse na direção do veículo, seu maior prazer dentro do ofício até então. No entanto, a situação exigia dele grande permanência ao volante, por isso a alta velocidade com que mantinha o veículo durante a viagem era assustadoramente um pouco acima da recomendada. Para completar esse dilema e prejudicar ainda mais as chances de contorná-lo, o problema mais grave do caminhão era justamente o fato de que, segundo Dico, *o veículo não desenvolve a velocidade esperada, especialmente na subida, considerando a potência do motor*. Todos esses motivos o lavavam a repetir constantemente: *só tenho vontade de desistir*.

Independente da *fase* que cada um já passou, pareceu-me notável que Canarinho e Dico tratavam seus veículos aproximando-os de metáforas de parentesco - organizadas na lógica paterna -, mas mobilizadas de maneiras distintas. Para Canarinho, os caminhões

que possui são como parentes, *filhos* que precisam de cuidado, uma vez que eles respondem aos tratamentos recebidos. No entanto, assim como filhos humanos, os *filhos* não-humanos de Canarinho dependem do pai, tanto quanto ele é dependente e responsável pelos *filhos*. O motorista também me disse acreditar que os caminhões parecem ter relativa vontade própria, especialmente pelo fato de, às vezes, os veículos surpreenderem o motorista com *reações e falhas imprevisíveis no motor e no câmbio*, por exemplo, que estão fora do seu alcance, mesmo recebendo toda atenção necessária.

Já para Dico, tanto o caminhão quanto a inserção e exercício do ofício são características que passam de pai para filho conforme sua tatuagem indica. Nesse sentido, o caminhão não é comparado a um parente específico, mas é algo que se assemelha ao próprio laço consanguíneo e, como esse, também marca o parentesco do ponto de vista do motorista. Ainda que elaboradas de maneiras diferentes, as duas relações complicadas entre motorista e caminhão são repletas de cuidados, expectativas, dependências, valores econômicos e afetos. Para Mimi Sheller, em seu artigo “Emoções Automotivas – sentindo o carro” (2004), quando os automóveis são biologizados por seus condutores, entrelaçando-se com as dinâmicas sensoriais do ser humano, essa interação não só apoia práticas de parentesco humano, mas pode indicar que ambos se tornam parentes. Nessa circulação de emoções e afetos que criam situações de parentesco, em suas palavras “é comum que o ‘carro humanizado’ encontra a ‘pessoa automobilizada’ e o dono descobre que são primos” (SHELLER, 2004, p. 233).

A metáfora de parentesco mobilizada pelos motoristas também encontra correspondência nas campanhas publicitárias de automóveis tanto de passeio quanto de carga. Sarah Franklin, em “Parentesco além da biologia: BMW’s DNA” (1998), explica as maneiras pelas quais a noção de parentesco passou do genoma humano para a marca da BMW Série 3 como uma forma de DNA. Na perspectiva da antropóloga, o parentesco entre seres humanos ou raças de animais, transmitido através de “genes” e boa reprodução, é transferido para o carro em si, que se torna uma mercadoria naturalizada ou biologizada. O automóvel passa, assim, a “evoluir” e “possuir uma linhagem” na qual sua marca, nessa lógica, se torna do “tipo” superior.

Em grande medida, algumas das características aqui apresentadas a partir das vivências desses dois caminhoneiros explicitam possíveis deslocamentos de sentido conferidos ao caminhão quando ele é objeto a ser alcançado e quando ele passa a ser um instrumento de trabalho, parte indispensável dessa *realidade*. Canarinho me resumiu bem as relações íntimas e inconstantes entre condutor e veículo. De acordo com ele: *às vezes*

o caminhão compensa pro caminhoneiro, às vezes não. Mas como um depende do outro é amor e ódio. Parte das avaliações de Canarinho e Dico sobre a profissão também são mobilizadas pelos demais caminhoneiros que conheci, especialmente pelo fato de serem motoristas *autônomos*.

Não raro os caminhoneiros refletem sobre aspectos contraditórios da *autonomia* vinculada à relação trabalhista que exercem, muito em função do ciclo laboral vicioso ao qual estão vinculados. O sentido positivo de *autonomia*, para muitos deles, está basicamente vinculado ao fato de decidirem sobre a produtividade que exercem, ou seja, poder fazer os próprios horários e se submeter a um número um pouco menor de hierarquias frente as empresas do setor. *Ser autônomo* significa relativa possibilidade de concorrência de mercado por possuírem o caminhão, mas com a contradição de não exercerem grande poder de barganha sobre preços e tipos de cargas, uma vez que o trabalho que podem oferecer muitas vezes não vai além das capacidades individuais de ofertar um tipo de serviço ao contratante. Já as grandes empresas, donas de frotas extensas, tem o benefício de possuírem maior capacidade financeira necessária para a renovação e manutenção da frota. Elas também conseguem apresentar aos clientes grande capacidade de transportar mais cargas e executar mais viagens. Nesse mercado vence quem pode oferecer maior quantidade e multiplicidade de serviços para o transporte de cargas e, se possível, realizá-los concomitantemente. Em todos esses quesitos, as *transportadoras* têm largas vantagens sobre um *autônomo*.

Outra contradição subjacente à noção de *autonomia* que muito ouvi está no fato de uma quantidade significativa de caminhoneiros *terceirizarem* seu trabalho para uma grande empresa transportadora, o que o torna *agregado da empresa*. Esta prática em que um *autônomo* agrega seu serviço e/ou seu caminhão em uma empresa mediante contrato firmado entre as partes, tem sido comum na logística de transporte. No entanto, na perspectiva de muitos caminhoneiros, essa é outra *encruzilhada* por eles enfrentada. Nesta lógica, a mesma transportadora que prejudica o motorista pagando um *frete* injusto e lhe tirando a oportunidade de negociar a carga diretamente com a empresa interessada, também lhe dá a oportunidade de continuar trabalhando como *agregado* em sua frota.

Nas reflexões caminhoneiras sobre a própria *autonomia*, o que está tematizado por eles de maneira bem alinhada, na verdade, é a falta dela. Essa ausência ganha contornos de dependência, não só na situação do *agregado*, mas também nas relações dos motoristas com as agenciadoras de carga. O serviço de agenciamento de carga é realizado por pessoas ou empresas que atuam através de sites e aplicativos na internet, mas

principalmente nos *pátios* dos postos de combustível (RABELO, 2011, p. 62). O *agenciador* faz uma espécie de ponte entre as empresas transportadoras e os caminhoneiros *autônomos*. Ele possui as informações sobre as empresas que disponibilizam a carga a ser transportada e repassam aos motoristas. Muitos *autônomos* se dizem extremamente *dependentes* desse serviço para conseguir as viagens, no entanto criticam o preço abusivo da comissão que os *agenciadores* retiram do valor total do *frete*.

Uma queixa frequente entre os caminhoneiros é que os *agenciadores*, apesar de apresentarem o serviço a ser realizado, contribuem para a desvalorização do *frete* ao subtraírem dele suas comissões. Por exemplo, as empresas transportadoras oferecem dois mil reais para uma viagem de São Paulo a Goiânia, os *agenciadores* pegam quinhentos reais como comissão e divulgam um frete de apenas mil e quinhentos. Segundo Eder, *como os motoristas precisam trabalhar e a concorrência é grande, acabam aceitando o baixo valor ofertado pelo agenciador que subtrai sua comissão de um preço inicial que já era baixo*. Por isso, muitas vezes o trabalho oferecido pelos *agenciadores* sequer cobre os custos da viagem, além de retirar a possibilidade do caminhoneiro de negociar diretamente o preço do *frete* a seu favor. A figura do *agenciador* e as relações com os motoristas serão desenvolvidas no capítulo seguinte, na sessão sobre os *pátios* de postos de combustível.

Os discursos sobre a falta de *autonomia* também são bastante relacionados a alguns dispositivos instalados nos caminhões, como o *tacógrafo* e *sistema de rastreamento*. Ambas tecnologias colocam em discussão por um lado a *segurança*, por outro, o *controle* dos caminhoneiros, da execução do trabalho, das cargas e do próprio caminhão durante as viagens.

O *tacógrafo* é um dispositivo de bordo, cujo uso foi tornado obrigatório pelo Conselho Nacional de Trânsito desde 1997. Presente nas *boleias* de todos os caminhões, o equipamento atua como registrador instantâneo e inalterável de velocidade, tempo e distância percorrida. Possui a versão digital, menos utilizada no país, e a analógica, presente na grande maioria dos veículos e se assemelha a um aparelho de rádio. No segundo modelo, as informações são gravadas através de gráficos gerados em *discos diagrama* feitos de papel carbonado inseridos dentro do equipamento e que devem ser trocados a cada 24 horas ou a cada sete dias. Os *discos* contêm espaço para o motorista inserir à mão o nome, identificação do veículo, início e fim da viagem.

Através dos *tacógrafos* os padrões podem saber, posterior à viagem realizada, a velocidade dos motoristas, os intervalos de tempo que este ficou parado e em

deslocamento. Este controle do trabalho via *tacógrafo* é maior no caso de *contratados*, mas está presente no cotidiano dos *autônomos agregados*. A polícia rodoviária, por sua vez, ao abordar os caminhoneiros se baseia no registro do tempo de direção apontado pelo *tacógrafo* para avaliar se determinado motorista está dirigindo sem realizar pausas por um longo período. Situação esta que pode sugerir o uso ou não de substâncias ilícitas pelo caminhoneiro e autorizar a polícia a revistar o condutor e o veículo²³. Para muitos motoristas esse é mais um dilema em que estão envolvidos, pois a intensificação da jornada de trabalho e a permanência na direção por grandes períodos são incentivadas pelas próprias empresas ou pela necessidade dos clientes. Apesar do largo uso de psicoativos pela categoria, como discutirei no capítulo seguinte, um motorista pode não estar sob efeitos de ilícitos e mesmo assim dirigir por muito tempo. Mas, de qualquer forma, em ambos os casos a fiscalização pode revistar o motorista e o caminhão. Situação delicada e que enseja muita desconfiança entre meus anfitriões, como por exemplo para Zé Vitor. Conforme o motorista, *o tacógrafo beneficia mesmo é as empresas ou a fiscalização, porque a gente que tá trabalhando a qualquer custo é obrigado a produzir provas conta a gente mesmo. É o olho do patrão mesmo!*

Enquanto o motorista se indignava com essa tecnologia, manteve uma mão ao volante conduzindo o caminhão pela BR-040 e com a outra pegou no painel uns discos de papel que se inserem no *tacógrafo* e me deu: *se quiser um desses aí pode ficar pra você. Mas ele já tá usado então escreve aí o que é cada coisa porque é meio complexo*, sugeriu. Logo tentei anotar no próprio *disco* de papel o que o motorista falava. No entanto, como ele é confeccionado em carbono a tinta da caneta não fixa muito bem em sua superfície. Isso porque o *disco* é projetado exatamente para não ser rasurado e adulterado pelos caminhoneiros. Coloquei então o papel sob meu caderno de campo e finalmente consegui puxar algumas setas que saíam do centro do *disco* e se direcionavam para fora dele, até o papel comum, onde consegui anotar as informações referentes ao veículo, ao caminhoneiro e ao trajeto, bem como o significado de cada gráfico de velocidade, distância e de tempo²⁴. Finalizei com um desenho em torno do disco, indicando um dos objetivos do *tacógrafo* que, segundo o Zé significa *o olhar vigilante do empregador sob o empregado ali gravado*. O resultado é esse:

²³ No entanto, conforme o COTRAN, a polícia não pode multa-los caso o aparelho registre excesso de velocidade, mas sim por ausência do *tacógrafo* ou uso irregular. A resolução que dispõe sobre o uso dos *tacógrafos* pode ser acessada em: https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/files/resolucao_092_99.pdf

²⁴ As informações sobre destino e origem, placa do caminhão, data, e o nome do motorista que são escritos à mão no centro do disco foram ocultados após a digitalização da imagem.

Figura 3 - Tacógrafo: grafia de segurança e controle

Desenho feito em um quarto de hotel de beira de estrada.

Registro em caderno de campo. Arthur Fontgaland, agosto de 2016.

Às gargalhadas o caminhoneiro aprovou o desenho, me pediu para fotografá-lo no intuito de compartilhar no *WhatsApp* com outros motoristas. *Vou mandar a nossa crítica*, ironizou o caminhoneiro bastante empolgado.

Já na viagem que fiz com Marco, mesmo criticando o *tacógrafo*, o motorista destacou um ponto positivo do instrumento. *Em caso de um acidente*, exemplificou o caminhoneiro, *o aparelho pode provar que o motorista acidentado não fez algo errado e estava dentro da velocidade permitida*. É que o *tacógrafo* funciona como a *caixa preta do caminhão*, tal como ocorre nos aviões. Por isso também pode ser utilizado em benefício do motorista para calcular as horas extras trabalhadas e comprová-las diante da empresa.

Para evitar tamanho *controle* da viagem proporcionado pelo *tacógrafo* é comum os estradeiros executarem alterações no funcionamento do aparelho, embora a prática seja proibida e passível de multa. Algumas das formas de burlar o *tacógrafo* comentadas pelos motoristas durante as viagens incluem travar o ponteiro de velocidade ou outros leitores numa posição que favoreça o caminhoneiro; desconectar o cabo de alimentação do equipamento, para evitar que este faça leituras por algumas horas; afrouxar os cabos de

leitura e em um momento posterior alegar defeitos na hora de contestar os relatórios com o empregador.

Contudo, o dispositivo campeão de reclamações entre meus anfitriões é o *sistema de rastreamento de carga via satélite*, um item importante para o *autônomo* conseguir melhores *fretes*, como já mencionado, e utilizado para tentar reduzir roubo do veículo e da carga. O aparelho disposto no painel do caminhão capta os sinais dos satélites e GPS e possui, além de alarme de socorro, sensores no motor e nas portas dos veículos. Todos os dados são repassados para as empresas seguradoras que monitoram a rota do caminhão e, caso acionada pelo motorista, esta pode bloquear a ignição do veículo à distância. O serviço tem um custo mensal pago pelo motorista à operadora, que na opinião de alguns dos meus anfitriões é mais um custo extra que encarece a viagem. Algumas empresas transportadoras, inclusive, só disponibilizam a carga a ser transportada pelo motorista se o caminhão possuir rastreador com monitoramento 24 horas. Neste caso, como ressalta Rebelo (2011, p. 58), “esse tipo de monitoramento não só permite localizar o caminhão, mas alguém fica responsável integralmente pela visualização da rota” na central de rastreamento.

Mas o rastreador nem sempre é bem visto pelos motoristas como um equipamento eficiente para a segurança, principalmente devido a problemas de sinal e bloqueio do caminhão. Éder, por exemplo, associa o monitoramento - ao qual adere em função da necessidade de conseguir as cargas - a uma *vigilância* excessiva que torna o caminhão a *prisão* do motorista:

O rastreador parece ser mais destinado a ferrar com o motorista através de uma vigilância obsessiva em tudo o que a gente faz: as paradas têm que ser planejadas, se sair da rota eles podem me bloquear, se a porta abre a seguradora me liga pra saber se está tudo bem. Eles cuidam mais da vida pessoal da gente do que do patrimônio. A gente fica aprisionado no caminhão por conta disso e com medo de bloquearem a gente do nada. Quando eu te falo que o caminhão também é nossa prisão eu não tô exagerando. (Conversa com Eder, *boleia* do caminhão, abril de 2015).

A sensação de enclausuramento causado por essa tecnologia muitas vezes está na iminência do bloqueio do caminhão em pleno movimento. O medo de uma pausa repentina, como mencionado por Éder, é frequente entre os motoristas rastreados que dirigem sob mais essa *pressão*. Tamanho receio tem explicação: é comum a seguradora bloquear o veículo supondo um possível assalto caso o motorista entre em um trecho onde o sinal de rastreamento não funciona bem. Situação que pode levar o motorista a ficar

parado indevidamente em um lugar que ele considera inseguro ou mesmo no meio da estrada.

Em uma parte da viagem que fiz com Reinaldo ocorreu exatamente isso. O motorista estava dirigindo pela BR 0-40 no Norte de Minas e entramos em uma área onde o rastreador perdeu o sinal. Quando o sinal voltou o caminhão simplesmente foi bloqueado, sem que a empresa tentasse contato antes, sem que o motorista disparasse o alarme de socorro. Reinaldo ficou desesperado, pois o caminhão parou bruscamente em plena curva de uma parte da estrada não duplicada, aumentando os riscos de acidente. Os motoristas dos veículos que seguiam atrás foram obrigados a desviar bruscamente do caminhão. Sem entender o que ocorria xingavam e buzonavam para Reinaldo. Com o pisca-alerta ligado, eu cortei alguns galhos de árvores do acostamento para colocá-los na estrada a fim de avisar os demais motoristas sob a pista interditada, enquanto Reinaldo tentava contato com a operadora. Após trinta minutos dialogando com a empresa, o veículo foi desbloqueado. Assim como Eder, o motorista indignado com a situação também não deixou de associar o caminhão à clausura e de destacar *o controle* que os profissionais do volante estão submetidos ao longo das viagens:

Tá vendo que a gente num decide nada, nem na direção do caminhão? Um sistema que era pra deixar a gente mais seguro de assalto, faz a gente dirigir sem saber o momento que vão bloquear tudo. Imagina se a gente tá descendo uma serra e eles me bloqueiam? Como eu paro uma carreta no embalo carregada de diesel, porra? Eles querem que a gente fique preso no caminhão, controlar o motorista e a carga. Mas nem sabem fazer isso direito! (Conversa com Reinaldo, *boleia* do caminhão, setembro de 2016)

Contornar esse monitoramento não parece ser tarefa fácil, pois a utilização do rastreamento é prerrogativa para conseguir que as empresas contratem o serviço dos motoristas, ainda que eles mesmos desconfiem da suposta segurança proporcionada pelo equipamento. Um caso particular é o de Sérgio que tem conseguido *rodar* sem o rastreador. O caminhoneiro diz que nunca pensou e nem pensa em equipar o caminhão com o aparelho, embora saiba da utilidade e das exigências da maioria das transportadoras. Como carrega constantemente em uma mesma empresa que não exige monitoramento e onde já é bem conhecido, ele diz não se preocupar com isso. Para Sérgio se o caminhão *estiver pago e com seguro total*, como é o caso dele, fica mais tranquilo procurar por empresas menos exigentes, pois *algumas pedem o rastreador, mas outras não, por isso o estradeiro tem que encontrar a melhor opção*, lembra o motorista.

A série de contradições levantadas pelos *profissionais do volante* e discutidas aqui através da noção de *autonomia* por eles mobilizada, me pareceram marcantes. Ela põe em discussão o quão a *vida de caminhoneiro* é permeada de instabilidades que indicam como eles também se veem imóveis dentro do próprio contexto de mobilidades que estão produzindo. Imobilidades que tendem a se manifestar na concorrência desleal com grandes empresas; nas sensações de aprisionamento junto ao caminhão; no controle das viagens por dispositivos que podem vir a interromper o deslocamento e na pouca ascensão social decorrente do retorno financeiro abaixo das expectativas. Tais instabilidades por vezes não estão alinhadas a idealização da profissão e das mobilidades que supostamente seriam adquiridas por meio da posse e direção do caminhão. Vicissitudes que também não são levadas em conta quando as pessoas pouco familiarizadas com o setor romantizam o ofício e destacam a liberdade e a *autonomia* como as características preponderantes dos motoristas.

O convívio constante com essas contradições constitutivas da *vida de caminhoneiro*, decerto, é também responsável pelo desestímulo apresentado por muitos com o exercício da profissão. Dico, como demonstrei, é um exemplo disso. Seu descrédito com o ofício é tamanho que ironicamente, contrasta com a noção de hereditariedade que ele levava na tatuagem. Apesar desse motorista se orgulhar por ter seguido os rumos do pai, adentrado no ofício e *corrido atrás* para mantê-lo, o caminhoneiro também reforça o quão não deseja o mesmo para seu único filho. Dico deteve o garoto *longe do caminhão* e aparentava estar imensamente feliz pelo fato do rapaz ter terminado a faculdade e se tornado engenheiro agrícola. Ao celebrar o outro caminho seguido pelo filho, o *estradeiro* também acaba explicitando a possibilidade de interrupção do laço *hereditário* vinculado à profissão e ao caminhão o qual ele também acredita, partilha e carrega consigo.

Posicionamento próximo a esse foi manifestado por Seu Valtair quando ele recebeu, durante nossa viagem, a notícia que a filha formada em Direito havia passado em um concurso público para escrivã. Nas palavras do caminhoneiro, *ela com certeza vai ser mais autônoma e estável trabalhando enfiada num escritório, coisa que eu sempre evitei pra mim, do que pilotando um caminhão*. A descrença nos ideais de *autonomia* e mobilidade em torno do caminhão e do ofício, um dia alimentadas por ele, se misturavam aos prantos de quem seguia pilotando. Provavelmente dirigia com a sensação de dever cumprido por também ter dado outra possibilidade à filha, distinta da sua.

Em conversas que tive com alguns motoristas pais, é muito frequente posicionamentos semelhantes a esses. Até mesmo entre os caminhoneiros criados em

famílias que tradicionalmente possuíam motoristas, como a situação de Dico. Notei que é comum valorizarem e incentivarem outras escolhas profissionais dos filhos e filhas que não a de caminhoneiro²⁵. Posição parecida é apresentada por alguns interlocutores da pesquisa de Luciene dos Santos (2002, p. 229-230). Nestes casos, a impermanência geográfica e, sobretudo, financeira do *profissional do volante* é tomada por eles mesmos em seus aspectos negativos, pouco desejadas aos filhos e às filhas. Esses pais orientam a permanência de filhos e filhas longe das estradas e do caminhão também em função da valorização do conhecimento escolar. Caminho que julgam ser o mais apropriado para não *virar caminhoneiro*. Para alguns motoristas, a impossibilidade de dar continuidade aos próprios estudos, por vezes requisitos necessários para acompanhar os atuais avanços tecnológicos e compreensão da legislação do setor, também é um dos empecilhos de viver uma vida em intenso deslocamento²⁶.

Talvez por não conseguirem desviar facilmente dessas contradições vários motoristas afirmavam que suas vidas em torno do próprio caminhão eram uma *realidade de maluco*. Após muito ouvir essa expressão como uma das tentativas de caracterizar suas experiências, descobri em uma viagem a frase de para-choque *caminhão: sonho de menino, realidade de maluco* gravada em um veículo e que passou a intitular essa sessão. Aproveitei para perguntar a Seu Valtair sobre a opinião dele acerca do enunciado que estava estampado no veículo que seguia logo a nossa frente. Ao lê-lo o caminhoneiro concordou com a reflexão, mas não sem completá-la com seu posicionamento: *é...o caminhão é sonho de menino, realidade de maluco e também, num vou mentir, um pesadelo de adulto*, me disse às gargalhadas.

2.2 Habitando os caminhões

“Todo mundo está em movimento, e tem sido há séculos: moramos em viagem”

James Clifford (1997, p. 2)

Os caminhoneiros passam a maior parte da sua vida laboral junto a seus caminhões, mais especificamente na *boleia* ou cabine localizada na parte dianteira dos

²⁵ Ao falarem das possibilidades que os filhos/as tem de estudar, os motoristas costumam citar não só os próprios esforço para arcar com os estudos dos membros da família, como também as oportunidades e incentivos oriundos de políticas públicas educacionais como Fies e Prouni.

²⁶ Segundo a pesquisa realizada pela CNT, 32,6 % dos motoristas *autônomos* possuem Ensino Médio completo, 18% completaram o Ensino Fundamental (5ª a 8ª série) e 21,1% não concluíram esta etapa da escolarização (CNT, 2016).

veículos. Existem diversos tipos de *boleias* que variam em dimensões, conforto e recursos tecnológicos a depender das marcas, da data de fabricação e dos modelos dos veículos. Nos caminhões mais recentes e modernos, ideais para se percorrer longas distâncias, esses ambientes são projetados para garantir múltipla funcionalidade ao motorista. A princípio é o lugar por excelência de trabalho, comparado por eles mesmos a um *escritório ambulante*, pois nele se encontra a direção do veículo e se organiza grande parte da execução do ofício. Mas, para além disso, a maioria das *boleias* são desenhadas com as características de uma casa, uma *casa móvel* como muitos deles a chamam. Nela é possível trabalhar, dormir, descansar, socializar e ter momentos de lazer. Esta multifuncionalidade apresentada por esse ambiente busca satisfazer as necessidades dos motoristas que viajam por muitos dias longe de seus endereços fixos e propicia maior permanência de um cotidiano em contínuo movimento.

A partir do uso intensivo das *boleias*, tarefas laborais e extralaborais se misturam compondo as viagens, os motoristas a tornam habitável, muitas vezes modificando o projeto original em favor de maior e melhor mobilidade. Nesse processo, dois pontos entrepostos me pareceram interessantes a serem discutidos nesta sessão: o primeiro, diz respeito às adaptações feitas pelos motoristas nos seus veículos, cada qual a sua maneira e a partir do seu estilo, lembranças e credos que acabam os deixando mais familiares; o outro ponto, se refere a algumas práticas e cuidados domésticos realizados pelos motoristas junto aos caminhões. Tal como a maioria dos homens, esses caminhoneiros não tem a casa como um local socialmente destinado ao seu trabalho. Mas, ao fazerem do seu ambiente de trabalho suas casas - com a especificidade de estarem longe do núcleo doméstico a qual participam - a *boleia* vai sendo revestida por uma domesticidade em grande parte masculina.

Um grande caminhão seguia por um trecho da BR-116 próximo à cidade de Embu das Artes, São Paulo, onde eu me encontrava há algum tempo para conseguir uma carona. Ao me ver, caminhão e motorista atenderam meu pedido e foram reduzindo a velocidade, buzinando em direção ao acostamento. Quando subi no veículo que estacionou poucos metros a minha frente conheci Eder. O destino do motorista era Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. Realizadas as apresentações, contei os motivos da viagem a fim de sintonizarmos o percurso. O motorista, bastante solícito, permitiu que eu o

acompanhasse por todo o trajeto e indicou onde eu deveria colocar minha mochila e me informou que a viagem duraria pelo menos três dias. Seu caminhão recebeu o nome de *Cigano*, tal como indicava o adesivo colado na parte externa da *boleia*, acima do para-brisa. Segundo Eder, a escolha do nome se deu por considerar a *vida de caminhoneiro* um tanto *nômade*, mas também por ter *puxando* muita *mudança* fazendo *carreto* no caminhão antigo até começar a trabalhar no transporte de móveis novos. As páginas do diário de campo inseridas aqui apresentam na parte superior esquerda o nome do caminhão de Eder estampado do lado de fora da cabine, metade *escritório*, metade *quarto*. Logo abaixo, um esboço da parte externa da casa móvel de Eder, por ele chamada de *meu apartamento* e remonta ainda uma das noites em que o *quarto* do motorista também deu lugar à um *quarto* de hóspede ou melhor, *da visita*.

Figura 4 - Boleia: o habitat caminhoneiro

Desenho feito em um posto de combustível às margens da BR-116.

Registro em caderno de campo. Arthur Fontgaland, abril de 2015.

Bastante ampla, sua *boleia* possuía um *teto alto* que permitia nela transitar em pé sem esforço. No câmbio, pendurada junto a um terço, havia uma bandeirinha do Ceará, seu estado natal. A cabine era *toda forrada em tecido camurça cinza* e possuía uma cortina grossa com um pano marrom cheio de franjas que combinava, em cor e textura,

com o maleiro onde estava pendurado um crucifixo. A cortina havia sido instalada recentemente por Eder junto a um trilho para dividir o *escritório* do *quarto*, o que aumentava a privacidade e diminuía a claridade para dormir à noite. Ao fundo, atrás da cama, estava uma grande bandeira do Brasil esticada, *tudo muito simples, mas bem organizado*, disse o motorista.

Foi o próprio Eder que me explicou a diferença mais notável entre as *boleias*. As mais simples geralmente contam apenas com o painel de direção, bancos dos motoristas e caronas. São mais comuns nos caminhões menores ou que não permanecem por muito tempo na estrada. Já as *boleias-leito* são mais frequentes nos veículos maiores, ideais para longas viagens, como é o caso de todos meus anfitriões. Mais equipadas, elas possuem como diferencial a cama já fixada por detrás das poltronas, assim como a de Eder. Em muitos modelos, os próprios bancos são dobráveis e ao serem juntados formam um leito. Alguns *maleiros* para colocar roupas de cama e demais pertences dos motoristas ajudam na organização de uma espécie de *quarto*. Nele, os caminhoneiros dormem, assistem TV quando o caminhão é equipado com uma, além de viverem suas aventuras amorosas. Afinal, os caminhões vão se tornando a *segunda casa* dos motoristas, mas com algumas regras e liberdades relativamente distintas das vivenciadas na primeira, como por exemplo, a maior possibilidade de trazer para dentro de *casa* as *putas* que trabalham na BR. Assunto que deixarei para o próximo capítulo.

A maior parte dos motoristas que percorrem longas distâncias dormem em seus caminhões (KIRSCH; BLAETH, 2015). A preferência e o uso das cabines-leito como habitação temporária, segundo Perito e Mello (2013), é bastante intenso no país devido a avaliação dos motoristas sobre infraestrutura de apoio nas estradas. Geralmente muitos a consideram precária ou insegura e também apontam para a concentração de estabelecimentos comerciais em alguns trechos das BRs, enquanto outros muitas vezes são desertos. Os caminhoneiros que não dormem nos veículos costumam pernoitar em pequenos hotéis, motéis e pousadas às margens das estradas cujos preços variam bastante conforme a região. No entanto, os motoristas que conheci tendem a preferir passar a noite no próprio caminhão, seja para economizar nas viagens e não pagar diária, seja por acharem mais seguro permanecerem próximo ao veículo e à carga.

Após dirigir sete horas seguidas desde o momento que nos conhecemos, Eder estacionou o *Cigano* em um pequeno posto às margens da BR-116 já no estado de Santa Catarina, por volta das onze da noite. O motorista precisava descansar, embora tenha me alertado que dormiríamos apenas três horas para não estourar o *prazo* da entrega.

Descemos em busca de algo para comer àquela hora e acertar o preço do estacionamento onde se encontrava apenas dois outros veículos estacionados e silenciosos. Feito isso, Eder me chamou atenção para o fato de não tomarmos banho aquela noite, *vamos deixar para amanhã que tá frio, só vou trocar de roupa para não sujar a cabine e o lençol, mas eu costumo dormir limpo viu?* Não foi a única vez que o motorista mencionou a preocupação com a limpeza do caminhão, de si e de seus pertences com receio dos meus julgamentos ou talvez para me indicar sutilmente que eu deveria manter o espaço limpo também.

Quando regressamos à cabine, combinamos que ele dormiria no seu *berço*, forma como chamava o *quarto*. Já eu dormiria na rede, e o motorista me ensinou a fixar cada uma de suas extremidades às duas portas do caminhão. Ao montar a rede que atravessava de um canto a outro da *boleia*, por cima do painel, o motorista verificou a poeira das portas, para não me sujar. O mesmo aconteceu quando me emprestou um cobertor: *esse tá limpo*, me informou. Agradei o excesso de cuidado, mas o motorista insistiu. Segundo ele, *é bom tratar bem as visitas da gente*. Atitude muito comum para quem tem o caminhão como *casa* e estende a ela, eu imagino, as referências que possui sobre cuidados domésticos aprendidas no endereço fixo, mas aplicada a outro contexto, a sua maneira. Essa noção de *visita* mobilizada por Eder, e muito frequente entre meus anfitriões, é apenas uma das pistas que revela certa continuidade existente entre ambas as casas nas quais os motoristas se multilocalizam e negociam referências.

No *apartamento* de Eder, como é possível notar nos desenhos apresentados mais acima, rede não faltava, ele levava consigo duas. Na verdade, elas são bastante comuns na bagagem dos caminhoneiros que conheci. Quando está menos frio do que nos dias em que passamos juntos ou nas viagens realizadas em regiões mais quentes, tão importante quanto ar condicionado e ventiladores é o uso das redes amarradas especialmente fora da cabine. Elas podem ser fixadas debaixo dos caminhões ou entre caminhões estacionados paralelamente. Muitas redes possuem até mosquiteiro para que os motoristas não tenham os raros momentos de *sossego* interrompidos pelos insetos e consigam descansar fora das *boleias*.

Tal como a *casa móvel* de Eder, as apropriações e modificações na cabine de outro motorista, Zap, me pareceram interessantes. Ele vinha pela Fernão Dias *pilotando* seu caminhão num trecho próximo à cidade mineira de Lavras quando lhe pedi uma *carona* e nos conhecemos. O motorista dirigia um caminhão do tipo *cegonha* e transportava automóveis até Vitória da Conquista, na Bahia. Assim como no caminhão

de Eder, o grande adesivo escrito *Coyote* fixado na dianteira da cabine indicava o nome do veículo. A decoração da *boleia* ou melhor, os *tunings*, como ele dizia, chamava atenção por deixar o interior do veículo bem mais *high-tech* que os demais que conheci. Alguns acessórios da *boleia tunada* de Zap eram mais evidentes, como parte do painel cromado, o couro que revestia o volante combinando com os bancos, fitas adesivas de luz neon em muitos cantos da cabine, sistema de DVD com duas telas. Em uma delas estava amarrado uma fitinha de Padre Cícero em contraste com a parafernália tecnológica. Outros acessórios que me eram estranhos foram sendo exibidos ao longo da viagem conforme a gente conversava, dentre eles o climatizador de teto e algumas fitas de luzes neon fixadas embaixo dos bancos. O *sistema de sonorização de 200 watts de potência*, segundo ele, era um dos itens mais apreciados pelo motorista. Não nos faltou repertório musical durante todo o percurso.

Quando escureceu, o motorista fez questão de ascender o *painel de LED* acoplado no para-brisa onde emergia um letreiro iluminado voltado para fora da cabine. No *letreiro luminoso* corriam frases como: *Do Amazonas ao Chuí, só paro para fazer xixi; Mais vale chegar atrasado nesse mundo, do que adiantado no outro; Amor não conhece fronteiras; Um pneu rodando e mais um coração penando*. Essa seleção de enunciados bem-humorados fazia referência especificamente à vida em constante movimento, aos sentimentos românticos num contexto de grande deslocamento. Algumas dessas filosofias de viagem no painel de Zap são resgatadas das antigas e famosas frases de *para-choque* e deixam evidenciar o quão os letreiros de LED descendem dessa tradicional prática entre os motoristas, embora tragam uma roupagem um tanto moderna. Talvez o uso crescente desses painéis se deve ao fato de serem eles tão *high-tech* quanto as tecnologias dos caminhões que dirigem²⁷.

Mais adiante perguntei ao caminhoneiro a razão do apelido. Ele me disse que é conhecido por Zap, pois os outros motoristas o caçoam por usar bastante o *WhatsApp*²⁸, para ele *indispensável para trabalhar e conseguir fretes*. Esse era o principal motivo pelo qual o estradeiro levava consigo três celulares que usava continuamente, além de notebook e tablete. Para ele, o apelido também está associado ao fato de os amigos o

²⁷ Mas o uso dos painéis teve vida curta, ao menos legalmente. No ano seguinte à viagem que fiz com Zap, o Conselho Nacional de Trânsito proibiu a utilização desses adereços através da Resolução 580 de 24/02/2016 alegando que eles atrapalham a visibilidade do motorista e podem causar acidentes, caso a peça se solte da fixação. Os veículos flagrados usando o dispositivo desde então podem ter os donos multados conforme o artigo 230 do Código Brasileiro de Trânsito.

²⁸ Muito ouvi os motoristas chamarem o aplicativo *WhatsApp* de *Zap Zap*, o que explica o apelido recebido por este caminhoneiro.

zoarem por ele utilizar bastante essas tecnologias e gostar de *tunar* o veículo. *Eles brincam, mas todo mundo me liga quando quer tunar o seu caminhão também e até para instalar um aplicativo*, exclamou o motorista cujas modificações no caminhão e destreza com as tecnologias faziam sucesso entre os colegas.

Um caso próximo a esse é o de Marco. O conheci quando ele passava por Cuiabá percorrendo o *ciclo da safra de soja*, rumo a Rondonópolis, no Mato Grosso para fazer o carregamento do *grão de ouro*, como essa mercadoria é chamada. Ao entrar na *boleia* do *Raposa do Asfalto*, como ele chamava o veículo, o motorista logo me pediu para tirar o tênis a fim de não sujar os carpetes vermelhos que forravam toda a cabine. Marco me advertiu para *não reparar na bagunça e na poeira* que tomava a cabine em função de ter *rodado* por um trecho não asfaltado após ter carregado a mercadoria. O incômodo do motorista com a poeira só passaria quando horas depois chegamos no terminal de cargas em Rondonópolis, onde Marco e eu passamos um bom tempo limpando a *boleia*. Os carpetes, por sua vez, combinavam com parte da decoração da cabine, toda voltada para exaltar o *Sport Club do Recife*, time de futebol para o qual torcia, *como um pernambucano de raiz*, ele me disse. A bandeira oficial da equipe ficava fixada no teto da cabine e até as cortinas das janelas do *quarto* tinham listras das cores *rubro-negras*. Três almofadas com estampas do *Sport* estavam sob a cama e completavam o cenário futebolístico.

Experiências como a de Eder, Marco e Zap exemplificam certas correspondências entre os gostos de um motorista e as apropriações que fazem na *boleia* de seus caminhões. Essas apropriações são bastante comuns não só entre meus anfitriões, mas aparecem em outras pesquisas com caminhoneiros brasileiros (ver SANTOS 2002, p. 111; SCARAMELLA, 2004, p. 117; RABELO, 2011, p. 50) e etnografias com motoristas de diferentes nacionalidades como a de Michael Agar (1986) nos Estados Unidos, André Nóvoa (2014) em Portugal e no trabalho de Jose Ibarra (2015) no México, para ficar em alguns exemplos. Os itens que compõem as cabines e passam a fazer parte dos caminhões, bem como do cotidiano dos caminhoneiros, não operam apenas como detalhes e enfeites. Como observa Rebelo (2011) entre as caminhoneiras, mas que também se aplica aos motoristas que conheci, o veículo e sua decoração constituem-se como instrumentos de reconhecimento dos profissionais “sendo que o próprio caminhão é formador de certos aspectos da identidade das motoristas. Esse é um meio para as caminhoneiras posicionarem-se frente a outros profissionais e outros viajantes” (2012, p. 58).

Os ornamentos e objetos ao serem carregados para esse ambiente também podem indicar outros pertencimentos dos motoristas que não o estritamente profissional, mas simbolicamente importantes para a manutenção das viagens. Bandeiras dos estados, referências a time de futebol ou adesivos com nome de cidades podem apontar a localidade de origem do motorista ou as regiões do país por eles percorridas ao longo de suas trajetórias como caminhoneiros. Itens decorativos ganhados da família, como almofadas, objetos de pelúcia, chaveiros, presentes de dia dos pais personalizado (como canecas, toalhas, panos de prato ou agenda), têm o importante papel de reforçar os laços afetivos dos caminhoneiros a outra casa. Junto aos pertences que fazem referência à família, os itens religiosos, em suas variedades, talvez sejam os mais regulares nas *boleias*. E eles não só indicam a(s) crença(s) dos motoristas, como também operam como proteção aos diversos *perigos* enfrentados nas rodovias. Apesar da maioria dos que conheci ser católica, não só artigos cristãos como crucifixos, terços e bíblias protegiam os caminhoneiros e seus caminhões. Filtro dos sonhos, figas, guias, olho grego, pé de coelho e ferradura foram algumas das peças poderosas que me deparei penduradas em diferentes *boleias* explicitando muito credos que os acompanhavam pelas estradas.

Especialmente nas viagens que fiz durante o início de 2016, observei que em muitas cabines as bandeiras do Brasil estavam presentes – como aquela afixada próximo ao *berço* de Eder e explicitada na figura 2 – certamente em decorrência do contexto político-econômico do momento. Se muitos brasileiros, além de irem para as ruas, também coloriram de verde e amarelo as faixadas de suas residências nas cidades, especialmente durante o processo de *impeachment* ocorrido naquele ano, em algumas dessas *casas* móveis onde moram os caminhoneiros não foi diferente. Os motoristas que conheci se mostravam extremamente interessados e informados sobre a situação da política institucional. Quando entrávamos nesse assunto, principalmente se a programação de rádio tratava do tema, era unânime eles deixarem expressar descontentamento com o sistema político, com a corrupção e a economia do país. Posicionamentos a favor da Lava Jato e um antipetismo acentuado eram apontados por eles como possibilidades de reverter ou conter as tão comentadas e propagandeadas crises econômicas e políticas. Esses engajamentos com os quais me deparei, manifestados nos discursos e bandeiras afixadas nos caminhões, em muito estavam alinhados à polarização política que marca o atual contexto brasileiro, tanto nas ruas, quanto nas redes *on-line*. De certo, as rodovias também não estão isentas dela.

Como pode ser percebido nas descrições feitas acima sobre algumas *boleias*, a limpeza e cuidado com este ambiente são recorrentes entre meus anfitriões. O motorista que enfeita a cabine ou que a mantém organizada, incluindo a parte externa, frequentemente pode ser identificado por um colega ou até mesmo se identifica como um *caminhoneiro caprichoso* ou apenas *caprichoso*. Esta categoria me parece interessante, pois revela como os motoristas lidam e compartilham o fato de executarem algumas tarefas consideradas por eles mesmo como femininas, mas que são suscitadas por algumas das especificidades desse trabalho móvel como, por exemplo, o prolongado distanciamento das residências fixas. A própria expressão *ser caprichoso* utilizada por eles parece ser inspirada ou derivada de outra bastante popular e controversa: “ser caprichosa”. Essa geralmente é voltada para caracterizar a mulher que supostamente deve prezar pelo cuidado com as tarefas domésticas, com o marido e a família. No entanto, neste contexto, *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. Esta categoria, claro, tem camadas diversas de sentido e efeitos, das quais discutirei algumas delas.

Zé Vitor, por exemplo, é um desses motoristas que se diz *caprichoso* e possui uma grande praticidade ao explicar sobre o *capricho* que tem para com o veículo: *só tem vantagens o trabalhador que mantém o caminhão caprichado e que também cuida da aparência*, ele me disse. Na viagem que fizemos pela BR 0-40, a primeira coisa notória na *boleia caprichada* do Zé era um cheiro bom de casa limpa que emanava do aromatizante para veículos afixado ao painel. Os DVDs estavam organizados em uma pilha colocada em um porta-objeto, assim como os demais pertencem. A cama do caminhoneiro possuía um lençol muito bem estendido combinando com o travesseiro.

Por associar o *capricho* ao bem-estar profissional foi que Zé Vitor parou em um posto próximo à cidade de Montes Claros, Minas Gerais, onde descarregaria, para lavar o para-brisa do caminhão, cuja sujeira já o incomodava há algum tempo durante a viagem. Me ofereci para ajudá-lo na limpeza a qual foi executada de modo improvisado próximo a uma borracharia de beira de estrada, utilizando um balde de água retirada do *galão* do veículo, além de um pequeno esfregão e detergente. Ao final, ele não parecia ter ficado muito satisfeito com o nosso trabalho feito às pressas, mas não havíamos encontrado algum estabelecimento que oferecia o serviço. Segundo ele, *a gente tem que manter limpo dentro e fora da cabine, mas nem sempre dá mesmo*, desabafou o motorista. Enquanto eu

guardava o material de limpeza ele também jogou o restante da água em sua própria cabeça, se secou e trocou a camiseta que usava por uma camisa social limpa que se encontrava pendurada num cabide disposto atrás do banco do motorista *para não amassar*, ele me disse.

É comum durante a viagem os caminhoneiros usarem a roupa que os deixa mais à vontade, geralmente aquelas mais frescas para enfrentar o calor ou algum traje que possa ser sujado sem qualquer preocupação. Alguns preferem até dirigir sem camisa e descalços. Tais características certamente alimentam aquele velho mito do caminhoneiro descamisado, bronco e fanfarrão. No entanto, esse estigma deve ser melhor matizado, pois esses hábitos, além de não serem comuns a todos os motoristas, mesmo quando praticados não perduram por toda a viagem. Na verdade, durante as duas pontas do processo – *na carga e na descarga* – algumas geralmente situadas nas cidades, boa parte deles costuma dar um *trato no caminhão* e, principalmente, no próprio *visual*. Dentre os cuidados está a preferência por sapato a chinelos e a utilização de uma camisa limpa reservada para esta ocasião. Alguns fazem a barba nos banheiros das *paradas* ou próximos aos caminhões mesmo, com a ajuda do espelho retrovisor. Tais preocupações e cuidado com a higiene pessoal e limpeza do veículo tem o intuito de apresentar maior profissionalismo diante das empresas e clientes. Nestes casos, cuidado de si e cuidado do caminhão tendem a caminhar juntos, como era o caso de Zé Vitor naquele momento.

Outra adaptação feita na parte externa do veículo igualmente envolvida por práticas domésticas e de cuidado é a *caixa de alimentação*, também conhecida como *caixa comida* ou *gaveta*. Geralmente confeccionada em madeira e aço, esta caixa não faz parte do projeto original dos veículos e pode ser encontrada no mercado em seus muitos tipos, modelos, tamanhos e preços. Uma vez adquirida *por conta do motorista* é soldada junto à estrutura lateral do caminhão no intuito de ser utilizada como uma espécie de *cozinha itinerante*.

A primeira vez em que fui apresentado à *cozinha do caminhoneiro* foi na viagem que fiz com Sérgio, motorista que dirigia um *caminhão baú* no interior de São Paulo quando nos conhecemos. Seu caminhão era carinhosamente chamado pelo dono de *Ave de Rapina*. Há muito tempo o caminhoneiro optou por instalar a *caixa de alimentação* em seu veículo. Como ocorre com muitos outros motoristas que percorrem longas distâncias, um dos principais objetivos de carregar consigo a *caixa de alimentação* e cozinhar a própria comida durante as *paradas* realizadas nos postos de combustível é a diminuição dos *custos da viagem*. Segundo Sergio, com o valor módico de *cento e vinte reais* é

possível abastecer sua cozinha para uma *viagem de sete dias*. O mesmo valor seria gasto em *apenas três dias* caso fizesse as refeições em restaurantes de beira de estrada.

Quando aberta, a *caixa alimentação* forma um balcão usado como mesa. O seu interior guarda o armário para utensílios e mantimentos variados. Não costuma faltar arroz, pó de café, feijão, farinha, macarrão, enlatados, sal e açúcar. Um fogareiro com botijão de gás instalado por debaixo do veículo e iluminação para cozinhar à noite formam a estrutura. As mais arrojadas possuem até uma *mini geladeira* instalada ao lado da caixa comida, como no caminhão de Sergio. Em alguns casos, pequenos bancos dobráveis e um toldo que pode ser esticado acima da caixa complementam a *cozinha* com uma *varandinha* que a protege de eventuais chuvas. Nessa *cozinha* móvel se prepara comida simples, feitas às pressas, mas que podem ganhar maior elaboração nas raras situações em que o *prazo* da viagem não está *apertado*.

O desenho abaixo é inspirado no processo em que Sergio torna parte do caminhão, *cozinha*. Apesar da maioria das vezes cada motorista preparar sua comida individualmente, não raro também pode se formar em torno da cozinha uma *rodinha de caminhoneiro*, como eles chamam esses encontros entre pares ao longo das BRs. O cheiro de comida ou de café passado na hora e, principalmente, a possibilidade de conversar atraem os motoristas que estão por perto ou viajem juntos em comboio, como foi o caso da situação criada ao redor da cozinha de Sergio, montada às margens da BR - 381:

Figura 5 - Caprichos na cozinha de Sergio

Registro feito pós-campo. Arthur Fontgaland, São Paulo, junho de 2017.

Tal como é recorrente em muitos lares mais comuns, nas *cozinhas* móveis são produzidos encontros, afetos e cuidados. Por isso, os motoristas que conheci consideram a pausa para preparar a comida não só necessária, mas também prazerosa e proveitosa. Comemorações com festa também podem ocorrer nesses ambientes projetados nos *pátios* de postos, como apresentarei no capítulo seguinte.

Enquanto montava a *cozinha* e acendia o fogo, Sergio dizia preferir cozinhar não só pela economia, mas por considerar *ruim a qualidade* da maior parte das comidas vendidas nos restaurantes e lanchonetes que já frequentou nas rodovias. *Não tem nada como o tempero da gente né? É até mais saudável*, disse o motorista que não aceita enlatados em sua cozinha, por isso investiu na geladeira para poder *cozinhar feijão, congelar a carne e ter uma saladinha*. Segundo ele, é necessário *cuidar da alimentação* e evitar excessos para não passar mal durante a direção. Assim que a panela com arroz com pequi foi posta no fogo, se aproximou Romero, motorista que viajava junto a Sergio *em comboio* e que nessas situações sempre faz companhia para ele durante as refeições.

Para animar a feitura da comida, o motorista convidado trazia consigo uma pequena caixa de som que emitia um *brega das antigas* no último volume. Ritmo musical que, segundo ele, *ajuda a matar a saudade da Paraíba*, o seu estado natal. Romero não deixou de salientar como o amigo era mais *caprichoso* do que ele próprio e por isso foi eleito o *cozinheiro oficial* quando viajavam juntos. Os dois dividiam não só os custos da alimentação, mas também as tarefas, *ele é um verdadeiro dono de casa*, exclamou aos risos o motorista quando fazia referência ao amigo. Sergio também ria com a provocação de Romero e logo respondeu acusando o colega com a mesma característica: *fala pro menino quem é o caprichoso que vai lavar a louça? Arthur, vai lá olhar a boleia dele procê vê, toda caprichada*, disse meu anfitrião que tentava me colocar como juiz do *capricho* deles. Em meio ao tom de brincadeira, os motoristas não assumiam verbalmente um para o outro o tal *capricho* que ambos exerciam, o que era totalmente dispensável, pois eles seguiam executando as tarefas e as dividindo. Sergio pilotava o fogão, enquanto Romero cortava os legumes e uma linguíça. Todos os utensílios, antes de serem usados, eram lavados com a água que saía do *galão* instalado próximo à *caixa de alimentação*.

Como mais uma vez eu era considerado *visita*, só consegui convencê-los a me deixar passar o café. O menu que aos poucos ficava pronto foi trabalhado *a base da fatura*, como ressaltou Sergio. O *cozinheiro oficial* serviu *arroz com pequi, bife com cebola roxa, linguíça, salada de milho com tomates, farofa de ovo e feijão com bacon, tudo no capricho!* Uma vez alimentados, Romero passou a lavar a louça no *galão de água*, entregando os utensílios para que Sérgio secasse e organizasse tudo novamente no compartimento. Ali cada objeto tinha seu espaço e cada vasilha possuía sua tampa. Alguns alimentos foram amarrados uns nos outros para não derramarem com os sacolejos do caminhão e em seguida as caixas de alimentação e a da geladeira foram fechadas com cadeado.

Se eu era *visita* e Sergio o *anfitrião*, na sua residência fixa ele dizia se sentir *como um visitante também*. Assim como ele, diante da rotina fragmentada - realizada mais na estrada do que na cidade - muitos motoristas ao regressarem para seus respectivos endereços não encontram algumas das coisas e objetos que procuram por lá. *Eu nem sei de cabeça todos os lugares lá de casa. Como cê pode ver, aqui eu já acho tudo*, me disse o caminhoneiro satisfeito com a organização. Ali ele não só provia o lar, mas era também o *dono de casa*, como sugeriu Romero.

Tal como ocorreu entre Sergio e Romero enquanto faziam o almoço, era prática bastante comum aos demais motoristas que conheci apresentarem um relativo receio de

assumir uns para os outros, a princípio, algum sinal do *capricho* que realizam. A maneira jocosa de não revelar o próprio *capricho* e acusar o *capricho* alheio me pareceu quase obrigatória no processo de demonstrar e compartilhar os cuidados que praticavam durante a viagem. No entanto, as brincadeiras eram substituídas pelo orgulho da qualidade do *capricho* que exerciam, como ocorreu com Zé Vitor e sua frustração com o resultado da limpeza do caminhão contrastante com seu profissionalismo impecável ou mesmo com Sergio em relação ao tempero de sua comida.

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. A maioria dos *caprichosos* diz, inclusive, não executar essas mesmas atividades quando estão em suas residências de origem. Alguns afirmam terem até acordado com as próprias esposas que elas devem *cuidar da casa de lá* e eles de sua *casa* itinerante. Assim, tais práticas em ambos os lares são complementares em referências e colaboram para o bom funcionamento da economia e gestão familiar. Provavelmente, *ser caprichoso* diz respeito a uma domesticidade realizada por esses homens exclusivamente junto ao veículo, feita nas estradas e por vezes intransferíveis do contexto profissional. Ao lançarem mão de tarefas domésticas que colaboram para a permanência laboral, acreditam estar garantindo o sustento e igual sobrevivência do seu núcleo doméstico mais importante a ser cuidado: a família. Para essas pessoas é este um dos maiores, senão o maior motivo para seguir no ofício. Cuidar de si e cuidar do caminhão num processo cujas práticas de cuidado fazem do veículo *segunda casa* é, por extensão, cuidar da primeira.

Assim, o caminhão fabricado já com características próximas a uma residência, associado aos usos intensivos e modificações realizados para deixá-lo mais domiciliar, são centrais para a maior permanência do caminhoneiro em movimento. Nas palavras de Eder, *o caminhão é o lar do motorista, um abrigo pra gente*. A estabilidade de uma vida móvel se dá à medida que eles relacionam ao longo das viagens práticas laborais e domésticas, mobilizando uma série de cuidados que transformam o veículo em habitat. Essa concepção de *lar* pode funcionar ainda, como sugere Eder, como *abrigo* para os motoristas frente aos tão narrados *perigos da estrada*, principalmente no que diz respeito ao *medo de assaltos e roubos de carga*. O caminhão, como refúgio, confere sensação de proteção aos profissionais do volante, indispensável para resistir a eventuais ameaças externas que venham a interromper a viagem e a execução do trabalho.

Nesse processo de habitar o veículo, no entanto, reside um dos grandes paradoxos da vida caminhoneira: as modificações nos caminhões visando torná-los caseiros e familiares são afetivamente importantes e garantem maior conforto, segurança, sucesso profissional e financeiro, por um lado. Mas isto significa, por outro, maior permanência no trabalho, distanciamento das localidades de origem e da família, dirigir mais e parar menos para esticar o corpo e comer, por exemplo. Nesse sentido, os caminhoneiros aparentam ser peças mais bem adaptadas a engrenagem da indústria dos transportes, posição não muito diferente da ocupada pelos caminhões que dirigem ou pelas estradas que percorrem. Para além de casa ambulante os diferentes tipos de veículos também podem operar como classificadores cujos sentidos contribuem para que os motoristas se identifiquem e distingam os demais.

2.3 Dos *mosquitinhos* às *naves*: caminhões como classificadores

Caminhoneiro é o nome oficial e genérico pelo qual responde os profissionais especializados em operar veículos automotores de carga. Mas, para muitos motoristas, caminhoneiro não é necessariamente tudo igual e pode ser distinguido, por exemplo, pelos veículos que dirige e pelas cargas que transportam. Através do tamanho, peso, e número de eixos do veículo, os motoristas costumam demarcar algumas diferenciações entre eles. Nesse sentido, as distinções e afinidades deixam de serem atribuídas exclusivamente a partir das posições empregatícias (*motorista empregado* e *motorista autônomo*) e passam a se associar também a valores simbólicos atribuídos ao veículo. Situação que, segundo Luciene dos Santos, “desloca tensões entre-classes (empresários e motoristas) para o nível intra-classe (motoristas de caminhões maiores e menores)” (2002, p. 107). O tamanho dos veículos de carga e sua capacidade de transporte podem distinguir esses profissionais entre o motorista de *carreta* e o de *caminhão*. Para entender essa classificação vale partir de como esses veículos são caracterizados e diferenciados. O desenho abaixo esquematiza

de modo simplificado as variações mais comuns entre esses veículos conforme o que meus anfitriões me explicaram:

Figura 6 - Caminhões e carretas

Desenho feito em diferentes etapas em várias paradas nos postos de combustível. Registro em caderno de campo. Arthur Fontgaland, entre março a junho de 2016.

Os caminhões (figura 6.1) são veículos fixos, monoblocos, constituídos de uma única parte que incorpora a boleia, o motor e a unidade de carga (entre leigos essa também é conhecida como carroceria). Podem apresentar os mais variados modelos e tamanhos, possuir dois ou três eixos e atingir a capacidade de carga de até cerca de vinte e três toneladas²⁹. Existem caminhões de vários modelos, para os diversos tipos de cargas a ser transportadas.

Já as carretas (figura 6.2), diferentemente dos caminhões simples, são veículos articulados que possuem a *unidade de tração* e *unidade de carga* localizadas em módulos separados. Essas unidades são chamadas, respectivamente, de *cavalo mecânico* (a) e *semi-reboque* (b). O primeiro é a parte dianteira dos veículos que abriga cabine do motorista, o motor e as rodas de tração. O *semi-reboque* é o módulo de carga, que também pode ser chamado de carroceria. Trata-se de um equipamento independente que não possui tração própria e por isso deve ser acoplado aos *cavalos mecânicos*. Os *semi-*

²⁹ Conforme variações de número de eixo, tamanho e capacidade de carga os caminhões simples podem ser do tipo *Veículo Urbano de Carga (VUC)*, *toco* ou *caminhão semi-pesado*, *truck* ou *caminhão pesado*. Não entrarei aqui em mais detalhes, basta saber que todos esses veículos são menores em tração e capacidade de carga se comparados às carretas.

reboques podem ser dos mais diversos tipos, como abertos (em forma de *gaiolas*, *plataformas*, *cegonheiras*, *tanques*) ou fechados (*baús*), cada qual apropriado a um determinado tipo de carga.

As carretas apresentam capacidades de carga diversas e, a depender do número de eixos do *cavalo mecânico* (dois ou três) e do *semi-reboque* (dois ou três), podem distribuir o peso por toda a estrutura móvel e ampliar a capacidade de carga a ser transportada. Por isso, as carretas geralmente são veículos maiores e mais pesados que os caminhões simples, e apresentam tração e armazenamento de mercadorias também superiores. Além disso, carreta pode ser o nome genérico para designar qualquer carroceria acoplada ao *cavalo mecânico*.

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 *carreiros*, por exemplo, também se consideram caminhoneiros e se referem às suas *carretas* como caminhões. No entanto, essa flexibilidade de identificação não pertence a todos: me pareceu incomum um caminhoneiro se auto intitular *carreiro*, o que pode sugerir uma hierarquia em função do tamanho dos veículos, na qual prevalecem as carretas diante dos caminhões. As carretas, por consequência, atribuem ao *carreiro* um prestígio frente aos demais motoristas, o que não retira dele seu status de caminhoneiro, mas confere ao condutor outro aparentemente maior que este, o de *ser carreiro*. Trata-se de uma posição inalcançável ao caminhoneiro, caso esse não dirija um veículo articulado.

Apesar de todos tecnicamente exercerem o mesmo ofício - independente do veículo de carga que dirigem *carreiro* e caminhoneiro são sinônimos para designar o especialista em operar veículos rodoviário de cargas -, alguns motoristas de *carreta* não abrem mão do prestígio que possuem por dirigir um veículo maior, mais caro e mais potente. Existem aqueles que, inclusive, se ofendem por serem chamados de caminhoneiros e não de *carreiros*, como me disse seu Valtair o que reforça a superioridade hierárquica desses sob aqueles. Seu Valtair, assim como a grande maioria dos *estradeiros* que viajei, à exceção de Zé Vitor e Magrinho do Caiaque, dirigiam grandes carretas. Era comum entre meus anfitriões *carreiros* a mobilização dos dois termos para se auto intitularem, porém não faziam questão de serem chamados de um ou

de outro³⁰. O que não significa dizer que eram isentos de classificarem os motoristas tendo como parâmetro o tamanho dos veículos.

Frequentemente meus anfitriões se referiam aos seus veículos como *naves*, as quais não apenas se dirige, mas se *pilota*. Sem dúvida, *pilotar* faz referência não só à robustez dos veículos, mas também às tecnologias a eles empregados e que otimizavam a performance da direção, o que torna possível se sentir um piloto na espécie de cabine de comando que é a *boleia*. Para Mauro, por exemplo, a sensação de *pilotar* uma carreta é *impressionante*. Sensação compartilhada por outros *carreiros* que se diziam mais confortáveis e com mais *poder de tração e de carga*. Em contraste com suas próprias carretas, todos os demais caminhões, independente do modelo, eram chamados por eles de *mosquitinhos* ou *muriçoca* por serem esses menores e, certamente, menos impressionantes que as *naves*. Quando nos deparávamos com um *mosquitinho* nas rodovias não raro os motoristas reclamavam da *lerdeza* desses veículos que, segundo eles, atrapalham as viagens dos demais.

Às vezes, por meio do tamanho das carretas, os motoristas rivalizam com outros veículos e condutores, especialmente durante as ultrapassagens. Não à toa os motoristas que operam caminhões reclamam do tratamento recebido pelos *carreiros* nas estradas. Indignação expressada por Magrinho do Caiaque, caminhoneiro com quem viajei em um trecho da BR - 265 entre as cidades mineiras de Barbacena e Lavras e que dirigia um pequeno caminhão baú. Para ele, os *carreiros* acreditam ser *os donos da estrada, não respeitam nada que seja menor que eles. São uns metidos que ficam empurrando os próprios colegas caminhoneiros para o acostamento*. O posicionamento de um dos interlocutores de Santos sobre as carretas é interessante e está alinhado à opinião de Magrinho. Segundo ele “não é que as carretas sejam mais respeitadas, é só que elas são maiores, claro que o caminhão truck não vai competir” (SANTOS, 2002, p. 108).

Há também motoristas *carreiros* que dizem não encontrar sentido nessa forma de *rivalidade* entre pares. Para Eder, por exemplo, *seja caminhoneiro ou carreiro os dois se encontram na mesma situação deplorável do ofício, por isso não faz sentido competir por conta de quem é o que*. Assim como Eder, Zap também desaprova essa competição. Conforme o motorista, *isso tudo é uma bobagem, mas muito caminhoneiro*

³⁰ O que me levou a optar pela utilização do termo caminhoneiro para me referir a todos eles ao longo desse texto, alternando com outras categorias usadas por eles para se referirem como *estradeiro*, *profissionais do volante*, a categoria ou apenas *motoristas*.

tem o ego do tamanho do caminhão que dirige e faz questão de demonstrar isso através do caminhão.

É interessante pensar, como sugere as falas dos meus anfitriões, como a importância dada ao tamanho dos veículos pode revelar as características que os condutores consideram importantes a serem apresentadas sobre si e que são projetadas por meio dos caminhões. Tal qual sugere Renato da Silva Queiroz (2004) sobre os carros, mas que também pode se estender aos caminhões, os donos falam de seus carros, mas os carros falam de seus donos. Nesse sentido, não só o tamanho de um veículo contribui para a expressão do proprietário, mas também as modificações e *tunings* realizadas no interior e no exterior dos veículos, como demonstrado na sessão anterior.

Esse parâmetro de classificação por meio do tamanho do veículo se manifesta sobretudo nas disputas de espaço nas pistas e da velocidade, mas dizem muito sobre os valores que os motoristas consideram centrais para serem apresentados e postos a prova publicamente entre pares, tais como força e agilidade. Uma forma também de demonstrar, dentre outras coisas, que apesar de todos eles se locomoverem através de grandes veículos – o que já é um motivo de distinção nas estradas – as experiências de direção, eficiência e posse dos veículos são qualificadas por muitos deles de formas diferentes. Uma explicação possível para isso é que não diz respeito apenas ao caminhão, mas a muitos outros bens materiais (e os automóveis de modo geral são ótimos exemplos disso), é que a apresentação de si realizada por cada caminhoneiro durante a direção é quase indissociável da apresentação do veículo que dirige.

Essa disputa entre maiores e menores também pode ocorrer em relação à oportunidade de conseguir melhores *fretes*. Para o setor logístico que visa sempre a otimização e eficiência do transporte, as carretas se sobressaem por oferecem maior condicionamento de carga.

Outra forma de classificação operante entre os motoristas ocorre a partir dos diferentes *módulos de carga* (carroceria acoplada ao *cavalo mecânico*) e, conseqüentemente, dos tipos de cargas que transportam³¹. Cada tipo de *unidade de carga* é específico para o armazenamento e transporte de um determinado produto a ser transportado ou *puxado*, como muitos dizem. Através delas os motoristas se dividem em algumas subcategorias. Por exemplo, motoristas como Zap, Canarinho e Wesley que *puxam* uma *unidade de carga* do tipo *cegonha* – projetada para o transporte de

³¹ Os tipos de carga podem ser conferidos no Apêndice A.

automóveis – são identificados e se identificam como *cegonheiros*. Quem possui um veículo acoplado a carroceria do tipo baú, são os *bauzeiros*, tal como Eder, Magrinho do Caiaque, Sergio e Dico. Já Seu Gonçalves, Reinaldo, Seu Valtair e Antunes, motoristas que puxam *caminhões-tanques*, ideais para o transporte de cargas líquidas, muitas vezes perigosas como combustíveis e outros produtos químicos inflamáveis, dizem-se *tanqueiros*. Zé Vitor, Marco, Jarbas e Goiano são *graneleiros*, pois dirigem caminhões com carroceria do tipo *graneleira* projetada para o transporte de cargas sólidas à granel, e assim por diante.

Essa diferenciação por *unidade de carga* é interessante, pois me pareceu operar com maior intensidade entre os motoristas que conheci do que a divisão entre *carreteiros* e *caminhoneiros*. Devido à grande abrangência do setor de transporte rodoviário no país, responsável pelas circulações de diferentes mercadorias, muitas são as subcategorias que se formam a partir *das unidades de carga* e que compõem a profissão. Nestes casos, não é o tamanho dos veículos que necessariamente importa para classificação entre pares, embora seja central a preferência do mercado logístico pela otimização do transporte, logo, as carretas sobressaem por oferecem maior condicionamento de carga. O que chama atenção a partir dessa classificação é que os motoristas filiados à determinada subcategoria possuem determinado status, podem compartilhar alguns hábitos e atividades profissionais de modo mais localizado em função das demandas específicas de cada tipo de carga que transportam. Assim, os ritmos de viagens; procedimentos de segurança requeridos; as rotas; o tempo destinado ao trabalho, organização sindical; a competição por um determinado *frete*, além do valor pago pelo serviço realizado, tendem a ser mais coesos em um segmento e variar de um para outro³². As subdivisões mais coesas ou *mais unidas*, como alguns dizem, recebem o nome de *segmento*, como o *segmento dos cegonheiros* ou *tanqueiros*. A seguir discorro brevemente sobre essas diferenciações conforme o *módulo de carga* e também as mercadorias que os motoristas *puxam*, tendo em vista as que meus anfitriões pertencem.

O *segmento dos cegonheiros* é considerado a *elite dos caminhoneiros*. Grosso modo, ser a *elite* significa dizer que os motoristas de *caminhão-cegonha* possuem maior retorno financeiro se comparado aos demais. Isto ocorre pois boa parte dos *cegonheiros* são *autônomos agregados*, ou seja, estão terceirizados em grandes montadoras de

³² É comum também os motoristas organizarem blogs na internet em torno das subcategorias que pertencem, bem como páginas do Facebook, como *Cegoneiros sbs*, *Tanqueros do Brasil*, *Bauzeiros vitruais*, dentre outras.

veículos e faturam pelo *frete* calculado sob o transporte de mercadorias valiosas, geralmente carros zero quilômetros. Esses motoristas costumam ser mais experientes e apresentam veículos mais novos. Trata-se de um *segmento bastante fechado*, nas palavras do *cegonheiro* Zap. Provavelmente essa maior impermeabilidade, associada ao fato de ser esse um tipo de transporte de carga valiosa, contribui para que o conjunto de cegonheiros seja considerado a *elite* dessa profissão.

Apesar do grande retorno financeiro, os *cegonheiros* que conheci afirmam que, em contrapartida, manter-se nesse *segmento* rentável requer alguns sacrifícios pessoais. Nas palavras de Wesley, *quem é cegonheiro como eu pode esquecer que tem família, esquecer da saúde, é entrega sob entrega e o cara roda o tempo todo e trabalha só na pressão*. Os *cegonheiros*, além de serem chamados de a *elite* financeira, também são famosos entre os estradeiros pela realização de grandes jornadas de trabalho. É comum serem considerados os motoristas que *pisam muito*, ou seja, dirigem rápido, seja pelo volume de trabalho devido aos *prazos* apertados, seja por possuírem, geralmente, veículos potentes cuja *unidade de carga* permite *boa performance*, como me informaram.

Segundo meus anfitriões *cegonheiros*, essa *pressão* à qual estão submetidos tem dado espaço recentemente à *frustração* e *endividamento* de parte do *segmento* devido à redução do consumo e fabricação de automóveis no contexto atual de desaceleração da economia. Com menos carros para transportar, menor a demanda pelo serviço dos *cegonheiros*. Para se ter uma ideia, o bom funcionamento da indústria automobilista até então, conforme Zap, rendia aos *cegonheiros* em torno de *dez mil reais mensais*. Um valor bem acima da média dos demais motoristas *autônomos*. Mas, atualmente, a renda líquida desse motorista não costuma passar de três mil reais, o que explica o endividamento e novamente remete ao quadro de precarização de pequenos empresários donos de caminhão apresentado na primeira sessão. Nem mesmo o *segmento* considerado mais abastado está imune.

Os *tanqueiros*, motoristas que dirigem *caminhões-tanque* chamados por eles de *barriga de ferro* em referência ao grande cilindro de aço que comporta a carga, também formam um *segmento* prestigiado entre os caminhoneiros. Assim como os *cegonheiros*, muitos *tanqueiros* se dizem a *elite*, mas certamente formam um subgrupo com características distintas. A formação dessa *elite do asfalto* também perpassa pela especificidade da carga, que possui alto valor mas que, nesse caso, compreende grandes empresas do setor de produção petrolíferas, outras indústrias químicas e postos de combustível, por exemplo. O fato de *puxarem* cargas geralmente classificadas como

perigosas, como líquidos inflamáveis, também contribui para edificá-los como *elite*. Isto porque em função da segurança necessária para conduzir essa carga, é comum os *tanqueiros* destacarem o zelo e a prudência na direção como características que os distinguem dos demais *estradeiros*.

Algumas condições de trabalho dos *tanqueiros* também resguardam certas vantagens para os profissionais, que são bastante valorizadas por boa parte dos demais caminhoneiros que tive contato. Uma delas, por exemplo, é que geralmente os *tanqueiros* não enfrentam longos períodos de espera para *carregar* e principalmente para *descarregar*, como ocorre com muitos motoristas que transportam *carga seca*³³ ou grãos. Eles também não têm prazos tão apertados como os *cegonheiros* ou motoristas que levam *cargas perecíveis* e em muitos casos podem evitar a direção noturna.

É notável e, principalmente, recomendável, que a velocidade de direção controlada e menos ofensiva, tende a aumentar quando o motorista carrega carga mais valiosa, especialmente no caso dos *tanqueiros*, mas que também ocorre em menor medida entre os *cegonheiros*. No entanto, a sensação de exposição a perigos como assaltos e emboscadas, me pareceu ainda mais excessiva do que entre os demais motoristas. Segundo o levantamento realizado pela NTC & Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), foram registradas 19.250 ocorrências de roubos de carga no país em 2015³⁴. Apesar das mercadorias mais visadas serem as de fácil escoamento, como bebidas, cigarros e produtos alimentícios, os combustíveis e produtos químicos transportados por tanqueiros também encabeçam a lista.

Possuir a especialização em um tipo de *unidade de carga*, como é o caso dos *cegonheiros* e *tanqueiros*, costuma ser defendido pelos motoristas dessas subcategorias como um dos fatores que gera maior produtividade para os proprietários. Muito ouvi que permanecer por longo período com uma carroceria é positivo, pois se acumula experiência nas relações com as empresas e clientes responsáveis pela logística mais adequada às especificidades do veículo que se possui. Além disso, estreitam-se relações com outros membros da mesma subcategoria, durante as viagens e nos *terminais de carga e descarga*.

³³ *Carga seca* se refere aos produtos não perecíveis que podem ser transportados independentemente do horário e das condições climáticas, sem que sejam causados danos à carga. Madeira, alimentos como óleo, arroz, feijão, produtos de higiene pessoal, itens de limpeza, eletrodomésticos, peças automotivas, artigos de vestuário e ferramentas são alguns exemplos. Mais detalhes disponíveis no Apêndice A.

³⁴ Dados disponíveis em NTC & LOGÍSTICA. **Roubo de Carga: Panorama Nacional**. Apresentação de Power Point. 2015. Disponível em <https://goo.gl/cGEsmR>.

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 ser transportada. Os *baús secos* são exemplos de carrocerias que podem carregar grande diversidade de mercadorias, especialmente *cargas fracionadas*³⁵ e de tamanhos diversos que precisam ser acomodadas e empilhadas, além de protegidas contra impactos, intempéries e quedas. Há também os *baús frigoríficos* que transportam exclusivamente produtos perecíveis que necessitam de refrigeração. Os *bauzeiros* que conheci salientaram algumas vantagens de dirigir um baú. Uma delas é poder transportar mercadorias diferentes tanto em viagens distintas, como na mesma viagem. Essa característica facilita até mesmo encontrar nova entrega após a *descarga* de uma mercadoria e voltar com outra aproveitando o retorno para faturar, prática conhecida como *frete retorno*. Além disso, como as mercadorias não estão expostas como no *caminhão-tanque* ou *cegonhas*, há uma relativa segurança em atrair menos possíveis assaltos.

As *unidades de carga* conhecidas como *graneleiras*, ideais para transporte de mercadorias sólidas à granel (como fertilizantes, minérios, cereais e outros) também são muito utilizadas pelos *autônomos* pois, assim como os *baús*, proporcionam maior versatilidade de condicionamento de mercadorias. Quem dirige esses tipos de caminhões são chamados de *graneleiros*. Os motoristas *graneleiros* que tive acesso são especializados no transporte de cargas à granel de origem agrícola, no caso soja e milho. Esses *graneleiros*, ao irem atrás das cargas – situação comum a quase todos os tipos de motoristas *autônomos* – perseguem os ciclos de algumas safras, como ocorre anualmente com a produção de milho e soja. Ambos os cultivos, por exemplo, concentram-se majoritariamente no Centro-Oeste e em parte da região Sul do país, e seguem cada qual um calendário específico de plantio e colheita, além de depender sobretudo do transporte rodoviário de carga para ao escoamento das toneladas de grãos. A medida que os *graneleiros* de diferentes lugares do país se movimentam rumos a esses latifúndios e seguem o ordenamento dos ciclos das safras para fazer o que chamam de *o puxa do milho* ou *o puxa da soja*, ou seja, o transporte dessas mercadorias, são formadas as chamadas *galera do milho* ou *galera da soja*, respectivamente. Algo parecido pode ocorrer no transporte de outros grãos e até mesmo de cana de açúcar³⁶.

³⁵ Ver Apêndice A.

³⁶ Apesar de eu não ter realizado viagens com os motoristas que dirigem caminhões *canavieiros*, ouvi dizer que esses também comumente se identificam como *galera da cana*. Neste caso, o tipo de produto carregado

É possível pensar as *galeras* como diversos fluxos coletivos e intensos, cada uma formada por milhares de condutores e veículos que transportam o mesmo produto, estão concentrados em uma determinada *rota* e se deslocam geralmente no mesmo período entre as lavouras (terminais de carga) e as regiões portuárias (terminais de descarga). Esta é a situação dos motoristas que se identificam como a *galera da soja* e que pude acompanhar na viagem que fiz com o *graneleiro* Jarbas em um trecho da BR - 364. Essa rodovia está localizada na região conhecida como a *rota da soja*³⁷. Assim como ocorre com meu anfitrião, natural de Curitiba, Paraná, motoristas de todo Brasil se dirigem às lavouras do Centro-Oeste e carregam toneladas de soja. Parte dos caminhões seguem para escoar a produção no porto de Santos, no litoral paulista ou no porto de Paranaguá, no Paraná. Outros se direcionam para os portos de Manaus, no estado do Amazonas e de São Luís, no Maranhão, regiões que integram o chamado Arco Norte.

Ao longo dos trajetos pelo interior dos estados, é comum a *galera da soja* trafegar por rodovias asfaltadas e também estradas não asfaltadas, chamadas de *estradas de chão*. Muitas vezes podem viajar em *comboios* organizados previamente pela empresa contratante. Esses caminhoneiros que *rodam* em duplas ou grupos seguem juntos e combinam as *paradas* para descanso e alimentação via rádio ou celular, quando há sinal. Mas há também os *comboios* que se formam entre motoristas que se conhecem durante a viagem e se organizam para atravessar juntos um trecho que julgam perigoso ou desconhecido.

Nas pontas do processo, ou seja, nos terminais de carga e descarga, a *galera da soja* está submetida a grandes períodos de espera devido às filas intermináveis de *graneleiros* nos *gargalos* dos portos. Espremidos em torno das estruturas portuárias, os caminhões e caminhoneiros formam aglomerações sem grandes estruturas de consumo e manutenção dos veículos, situação bastante diferente da oferecida nos *pátios* dos postos. Geralmente são nesses terminais de cargas que os motoristas *graneleiros* sentem com maior intensidade a ineficiência logística que os mantém parados, imóveis, situação que também faz parte das viagens. Certamente os *graneleiros* que transportam soja não são os únicos a enfrentar momentos como este, mas a reclamação entre eles é justificável,

também orienta a identificação, tal como ocorre com a *galera da soja* e do *milho*. No entanto, segundo os motoristas, a *galera da cana* se concentra em outras rotas, como as realizadas entre as lavouras do interior de São Paulo e as inúmeras usinas. Além disso, como o processo de mecanização da indústria canavieira é mais completo do que o da soja e milho, especialmente na logística, o tempo de carga e descarga é menor, tampouco há filas extensas que expõem os motoristas a baixa infraestrutura dos *terminais*.

³⁷ Principalmente no trecho que cruza os estados de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

pois o tempo de espera nos *terminais* pode durar desde algumas boas horas até mesmo dias.

Como a variação sazonal da colheita de um produto incide diretamente na variação da demanda do transporte, um mesmo *graneleiro* pode se deslocar de uma *galera* a outra. O próprio Jarbas, assim como alguns outros motoristas que conheci na BR - 365, afirma que quando faz o *puxo de soja* se diz da *galera da soja*, quando faz o *puxo do milho*, se torna da *galera do milho*. Assim como é possível a um *graneleiro* passar de uma *galera* a outra, o trânsito entre subcategorias também pode ocorrer ao longo da trajetória profissional de um motorista, permitindo que um *bauzeiro* se torne *graneleiro*, por exemplo. Para que essa mudança ocorra é necessário, no mínimo, trocar o *módulo de carga* condizente com as especificidades do *cavalo mecânico*. Operação que para as *carretas* é possível graças à articulação entre essas duas *unidades*. No entanto, trocar de segmento é como reestruturar uma pequena empresa, tem impactos no planejamento financeiro, nas rotas, nos contatos com empresas agenciadoras e até mesmo nas alterações de redes de sociabilidade ao longo da estrada.

A mobilidade realizada entre subcategorias pode ocorrer principalmente a partir da avaliação sobre as condições de trabalho de cada grupo. Quando uma subcategoria não *está dando dinheiro*, como dizem, os motoristas investem em outra supostamente mais rentável. Os fluxos econômicos são os maiores influenciadores das demandas no sistema rodoviário de cargas e, por extensão, nas alterações de subcategorias. Outro motivo que fomenta esse tipo de mudança é a escolha por subcategorias em que seja possível fazer jornadas mais regulares, nas quais os motoristas saibam exatamente o tempo de permanência na estrada e fora delas, nos endereços fixos. Nesse sentido, o *caminhão-tanque* é uma das opções recorrentes, na opinião dos meus anfitriões. Há também os motoristas que já transportaram cargas valiosas, mas devido à sensação de insegurança nas estradas, preferem evita-las. Mesmo considerando o maior retorno financeiro, efetivam a mudança.

A fragmentação dos caminhoneiros em várias subcategorias orientadas pelo *módulo de carga* utilizado também pode coincidir com a organização de sindicatos próprios, até mesmo entre *autônomos*. Os *cegonheiros autônomos*, por exemplo, possuem entidades que representam os motoristas a nível nacional, como o Sindicato Nacional dos Cegonheiros (SINACEG), e outras tantas organizadas a nível regional. Para os *cegonheiros* que conheci, as organizações políticas do *segmento* colaboram para que eles sejam considerados *mais unidos* pelos demais motoristas, especialmente nas proteções

dos direitos frente a grandes empresas do setor automobilístico. Na opinião de Zap, os cegoneiros são famosos por serem *os motoristas que mais param as rodovias em diferentes lugares do país*, disse a mim, salientando ter participado de algumas paralisações. A grande fragmentação dos trabalhadores em distintas unidades de representação, conforme Luciene dos Santos (2002, p. 69), colabora para dificultar ações coletivas com objetivos que atravessem todas as subcategorias que compõem a profissão. *A desunião dos estradeiros* é opinião comum a muitos caminhoneiros que conheci, mas divide espaço com encontros e interações significativos entre pares e com outros personagens ao longo das viagens. No capítulo seguinte exploro alguns engajamentos dos motoristas com e nas estradas.

Capítulo III - Estradas animadas

Tendo em vista as intensas relações cotidianas entre caminhoneiros e rodovias, este capítulo discute, em um primeiro momento e de maneira breve, como as estradas vem sendo mobilizadas por pesquisas na área de humanidades, em geral, e por alguns estudos antropológicos, em particular. A intenção com isso não é fazer um estado da arte sobre os tratamentos dados pela literatura às estradas, mas apontar de forma inicial como alguns trabalhos abordaram o tema, conferindo maior relevo aqueles em que as estradas aparecem como categorias analíticas. Em seguida, discorro sobre o processo pelo qual as rodovias são animadas pelas experiências dos caminhoneiros, entre movimentos físicos e repousos, à medida que eles passam a mapear e acessar, ao longo das viagens, os pontos escolhidos para as *paradas*, suscitando diversas vinculações a lugares e pessoas. Neste processo intenso de negociações, envolto em práticas e temporalidades atreladas às dimensões laborais e extralaborais, entram em cena alguns personagens que compõem as relações caminhoneiras às margens das rodovias, como os *chapas*, o *peçoal do posto* e as *putas*. Ao integrarem esses elementos, movimentando-se, os motoristas criam *caminhos* que contribuem para a permanência e a manutenção de suas vidas nas estradas.

3.1 As estradas na literatura acadêmica

Todos os dias, milhares de pessoas transitam pela grande malha rodoviária do país³⁸. Construídas como parte de sucessivos projetos político-econômicos de infraestrutura, como discuti no primeiro capítulo, as rodovias estão destinadas a integrar regiões distintas e viabilizar a circulação de pessoas, veículos, capitais, imagens, objetos e mercadorias no mundo global.

Mesmo que bastante movimentados, estes territórios costumam ser pensados, muitas vezes, como lugares de passagem momentânea para viajantes, especialmente para as pessoas que neles transitam com pouca frequência. Além disso, provavelmente as características materiais aparentemente semelhantes apresentadas por essas infraestruturas contribuem para que “a estrada” e/ou “as estradas” emergjam nos discursos de muitas pessoas como categorias genéricas. Expressões comuns como “vou pegar a

³⁸ Considero as rodovias em suas diferentes escalas de tamanho e localização no território brasileiro, sobretudo as de responsabilidade do Estado nas suas três esferas e formalizadas pela Agência Nacional de Transporte Rodoviário - ANTT. Tal qual os caminhoneiros, trato rodovias e estradas como sinônimos.

estrada” ou “as estradas do país” são alguns exemplos desse tipo de generalização. No entanto, as estradas são diversas, múltiplas entre si e variam de acordo com cada local por onde passam e com os inúmeros engajamentos nelas realizados por diferentes sujeitos ou grupos. Esses territórios nada uniformes compõem de maneira integrada a grande malha rodoviária nacional e podem ser entendidos como “un conglomerado industrial/empresarial, hiper-normativo, sociopolítico, transterritorial, identitário, corporal y sensoriomotriz, indexado, como gran artefacto múltiplo” (TIRADO; DOMÈNECH, 2008, p. 66).

Por um longo período, as teorias sociais no campo das Humanidades pouco voltaram suas reflexões para as estradas. Quando o fizeram, diferentes perspectivas emergiram e frequentemente entraram em tensões. Alguns autores críticos a uma suposta alienação e individualização predominantes com o advento das automobilidades e das infraestruturas rodoviárias, sobretudo no pós-segunda guerra mundial frequentemente consideraram as estradas como “um lugar sem lugar” (RELPH, 1976; CASEY, 1993), espaços “ageográficos” (SORKIN, 1992) ou mesmo como algo “abstrato” (LEFEBVRE, 1991). Lefebvre chega a afirmar que “uma rodovia brutaliza o campo e o território, cortando através do espaço como uma grande faca. O espaço dominado é normalmente fechado, esterilizado, esvaziado” (1993, p.165). Apesar dessa concepção ser parcialmente coerente, se considerarmos que a importante discussão de Lefebvre sobre direito à cidade denuncia os impactos e projeções das rodovias especificamente em contextos urbanos como um típico projeto capitalista que coopta as pessoas para sua lógica, vale incluir nessa perspectiva os usos e contra usos elaborados pelas circulações de diferentes pessoas que passam a viver às margens das rodovias em contextos sociais mais abrangentes. Nas bordas de muitas urbanidades desse país tangenciadas pelas rodovias, por exemplo, filamentos urbanos emergem através da expansão de habitações e ocupações, em grande medida irregulares. Junto às estradas, parcelas das populações economicamente subalternas, mas não somente, organizam seus cotidianos, trabalham formal e informalmente, circulam e encontram permanência.

Assim como sugeriram os teóricos apontados acima, pode parecer tentador tratar as rodovias como infraestruturas inóspitas que conectam nós globais de atividades ricas e intensas. Ou ainda, como simples rotas asfaltadas entre um ponto a outro, sem recursos que não a mera movimentação de automóveis e, portanto, carentes de cultura. Mas, apesar dos grandes projetos de engenharia que originam as rodovias com a finalidade de as tornarem grandes vias de passagens realizadas em altas velocidades, nos nossos veículos,

privados e/ou coletivos, nos encontramos em multidões móveis, em filas e certamente associados às características das rodovias: desvios, engarrafamentos, colisões, mortes, viagens a passeio, a trabalho, etc. Fora dos veículos e às margens de muitas estradas, também estão as moradias onde a vida de seus moradores transcorre, além de uma série de estabelecimentos comerciais repletos de trabalhadores/as. Em coexistência com veículos, andarilhos/as, caroneiros/as e ciclistas realizam aí suas travessias, cada qual a seu modo. Estes são alguns fenômenos das rodovias que podem nos remeter para a “impressão de um tempo e espaço vivido”, para usar uma expressão sugerida por Bruno Latour (1999) ao discorrer sobre as estradas. Tendo em vista tudo isso, não seria este mais um cenário geograficamente, historicamente, moralmente, legal e tecnologicamente animado?

As estradas, para além de suas geometrias, mas apreendidas especialmente a partir das relações sociais que as animam de modo coexistente, tornaram-se objeto de reflexão mais detido através de um conjunto de pesquisas que buscaram interseccionar circulações, materialidades, projetos de modernidade e desenvolvimento. Trata-se de estudos que emergiram sobretudo em diálogo com o chamado “paradigma das mobilidades” proposto por John Urry (2007), Vincent Kaufman (2002) e Tim Cresswell (2006), elaborado para analisar temas aparentemente díspares no campo da Geografia, Sociologia, estudos da cultura material, Antropologia, etc. Esses autores chegam a defender a ideia da mobilidade como um novo paradigma no campo das humanidades para explicar a vida social contemporânea. Subjacente a esta grande narrativa, está a proposta de abandonar a própria noção de sociedade como objeto da sociologia, em favor do estudo pós-disciplinar das mobilidades nas suas várias acepções, para descrever e analisar as condições e produções de circulações no contexto do capitalismo tardio (SHERRY; URRY, 2006).

No caso específico da Antropologia, é notório que muitos escritos etnográficos sejam iniciados com uma descrição da viagem realizada por uma estrada que se permite alcançar o que se convencionou a chamar de “campo”. Dado o longo histórico da disciplina em estudar populações situadas distantes dos centros urbanos, muitas e distintas estradas levaram os pesquisadores do seu cenário habitual ao local de pesquisa. As estradas se tornaram assim uma parte intrínseca da narrativa antropológica, embora tenha sido, em grande medida, sob a perspectiva da paisagem contemplativa.

Dimitris Dalakoglou (2009), antropólogo que vem se destacando por investir na estrada como um conceito antropológico a partir de sua pesquisa sobre a situação político-

econômica da Albânia pós-socialista, levanta alguns episódios pontuais em que as estradas são abordadas em determinados textos antropológicos. Mesmo sabendo que se trata de um assunto relativamente incomum para a disciplina com preocupação basicamente irrelevante na Antropologia clássica, trarei alguns exemplos apanhados pelo estudo desse pesquisador para ilustrar o debate. O primeiro, diz respeito ao trabalho de Evans-Pritchard junto aos Azande (DALAKOGLU, 2009, p. 145). Povo que, segundo o próprio etnógrafo, estava organizado em ambos os lados da rodovia construída pelo governo inglês, mas que em sua perspectiva, a infraestrutura rodoviária pouco incidiu nas transformações sociais dos Azande³⁹.

Os outros exemplos dizem respeito ao fato de que, historicamente, a baixa qualidade das estradas quase sempre foi critério para que etnógrafos determinassem a adequação ou não de um lugar à pesquisa etnográfica fora da Europa ou dos Estados Unidos. Dentre eles está a constatação da quase inexistência de estradas nas andanças de Claude Levi-Strauss pela Amazônia brasileira em 1970⁴⁰; os relatos de Edmund Leach sobre a precariedade das estradas chinesas que dificultaram sua primeira excursão pelo país⁴¹, e as estradas íngremes do Marrocos descritas por Paul Rabinow⁴² (in DALAKOGLU, 2009, p. 145).

Mais recentemente, um número crescente de antropólogos de diversas nacionalidades, do qual Dimitris Dalakoglou também faz parte, tem se interessado pelas relações sociais expressadas nas e através das redes rodoviárias. O marco disso talvez tenha sido um conjunto de publicações reunidos no sétimo volume da revista “Mobilities” sob o título de “Roads and Anthropology” (2012). Dalakoglou (2009; 2010) indica que um dos motivos que tendem a colaborar para a proliferação de pesquisas que considerem a estrada no campo antropológico, provavelmente está no fato de que essas infraestruturas se tornaram fisicamente mais extensas do que nunca, assim como os fluxos de veículos, pessoas e coisas que elas comportam de modo cada vez mais complexo. Assim, o impacto das estradas, tanto material, quanto social, sob condições culturais diversas, são cada vez mais evidentes do que no passado. Mas o autor não restringe seu argumento ao fato de que tudo na contemporaneidade é mais complexo do que costumava ser e que mais estradas fazem parte da paisagem⁴³. Segundo ele, ao se voltar para as rodovias, a

³⁹ Ver E. E. Evans-Pritchard (1932, p. 292).

⁴⁰ Ver Claude Levi-Strauss, (1971).

⁴¹ Ver Adam Kuper (1986).

⁴² Ver Paul Rabinow 2007[1977].

⁴³ Há, inclusive, estudos sobre a complexidade das estradas romanas (LAURENCE, 1999; VAN TILBURG,

Antropologia admite as combinações entre algumas características das estradas e as análises etnográficas, pois ambas colocam em discussão a continuidade existente entre fixidade física e diacronismos (DALAKOGLU, 2009, p. 146).

Alinhadas aos estudos sobre mobilidade já mencionados, há também pesquisas em torno da discussão sobre “automobilidades” que buscam relacionar estradas, seus regimes de velocidade e temporalidades às experiências de condutores e veículos (WOLLEN; KERR 2002; MERRIMAN 2011; MORAN, 2009). Dentre eles, destaco o trabalho do antropólogo Daniel Miller (2001). Segundo o pesquisador, estamos longe de um comportamento de condução automobilística global uniforme, pois existem diferentes códigos de direção em funcionamento em múltiplas localidades do mundo. O argumento de Miller aponta para a diversidade de culturas de automóvel e sugere que os estudos antropológicos levem em conta “a humanidade do carro”. Assim, faz pouco sentido pensar no automóvel como um veículo de destruição ou estritamente objeto de consumo. Para ele, é preciso levar em conta, além dessas características, “as formas como os veículos e as experiências de condução se tornaram parte integrante da cultura e do ambiente com o qual nos vemos humanos” (MILLER, 2001, p. 2). Tal perspectiva busca considerar os automóveis parte do vasto sistema de transporte com todos os seus perigos, relações de poder e acessos desiguais, mas também integrado à vida íntima, sensorial, corporal e pessoal de muitas pessoas, engendrando grande variedade de usos culturais, práticas e codificações ⁴⁴.

Em alguns textos sobre “mobilidades” e “automobilidades” elencados aqui, como em Dalakoglou (2009) e Cresswell (2001), é comum perceber certos posicionamentos contrários a influente e replicada discussão de Marc Augé sobre “não-lugares”⁴⁵. Para este antropólogo, em contraposição aos “lugares”, “espaços onde identidades, relações e uma história podem ser feitas” (AUGÉ, 2000, p. 8), os “não-lugares” produzem um certo desapego entre o indivíduo e os espaços que eles atravessam, pois são locais de circulação, de comunicação e de consumo. Neles coexistem as solidões sem a criação de nenhum vínculo social ou mesmo emoção social (AUGÉ, 1996a, p. 178). Nos “não-lugares”, diz o autor, as pessoas são incapazes de reconhecer totalmente a sua

2006) e pesquisas acerca do grande sistema rodoviário construído pelo povo Inca (HYSLOP, 1984; VON HAGEN, 1976).

⁴⁴ Em torno desse argumento se estabelece a série de textos antropológicos que compõe a coletânea *Car Culture* (2001) organizada por Daniel Miller, cujas diferentes perspectivas analíticas sobre o tema dão centralidade às experiências co-implicadas entre automóveis, humanos e estradas.

⁴⁵ Algumas discussões acerca do conceito também estão presentes nos estudos de Tomlinson (1999) e Morley (2000)

presença. Quando elas conseguem encontrar outros usuários e testemunhar o passado, bem como os eventos presentes nestes espaços, a “sobremodernidade” tem o efeito de paralisá-los e torná-los “meramente um olhar” que encontra seu ambiente através da mediação de palavras ou imagens produzidas em superabundância num contexto “sobremoderno” (AUGÉ, 1995, p. 94).

As críticas advindas das teorias filiadas à perspectiva das “mobilidades” e “automobilidades”, geralmente repousam na discordância sobre o fato de ser a estrada um dos arquétipos de “não-lugar” sugeridos por Marc Augé. O estudo de Petter Merriman (2004), no entanto, pondera que muitas das abundantes análises contrárias ao conceito de Augé, apesar de algumas serem plausíveis, tendem a desconsiderar características como relacionalidade, continuidade e contingência presentes entre “lugar” e “não-lugar”. Para Merriman, o próprio Augé indica a polarização necessária para compreender o sentido de “lugar” e “não lugar”, sendo que

o primeiro nunca é completamente apagado, o segundo nunca totalmente completado. Eles são como palimpsestos nos quais o jogo revolvido de identidade e relações é incessantemente reescrito. (AUGÉ, 1995, p. 78 *apud* MERRIMAN, 2004, p. 149).

De todo modo, as descrições feitas por Marc Augé (1995) de uma viagem pelas rodovias francesas não deixam de soar um pouco estranhas e explicam o incômodo causado em muitos outros pesquisadores ocupados com este tema. Isto porque as rodovias descritas por ele aparecem como espaços solitários onde condutores e passageiros raramente se comunicam com pessoas de outros veículos e vão interagir apenas com textos, cujos proponentes são entidades morais ou instituições, como o Ministério dos Transportes ou a polícia. Soma-se a essas relações, segundo Augé (1995, p. 96), “alguns sinais de direção, tecnologias, guias e mapas que facilitam os movimentos dos viajantes e permitem-lhes medir o seu progresso”. A análise feita por ele sobre essas viagens segue bem genérica ao fornecer um relato bastante convincente das experiências de um passageiro perpétuo e passivo. Mas diferente do autor, acredito ser esse apenas um entre outros tantos aspectos possíveis advindos das experiências de viagem por uma estrada. Marc Augé me parece não apenas exagerar na condição alienante, individualizada e contratual da estrada como um “não-lugar”. Ele também negligencia as complexas habitações, práticas de ocupação, relações corporificadas, presenças materiais e subjetividades híbridas que estão associadas ao movimento de condutores e seus veículos pelas rodovias.

De um outro ponto de vista e inspiradas nas reflexões de Mikhail Bakhtin (1982) que sugerem conexões metafóricas entre estradas e narrativas, algumas etnografias realizadas em localidades muito distintas entre si dão relativa atenção aos nexos estreitos entre construções de imaginários e rodovias. Geralmente, essas produções destacam como as estradas frequentemente são incorporadas nas histórias contadas por pessoas e populações que nelas viajam ou vivem às suas margens, compondo suas respectivas cosmovisões. Estas associações aparecem em graus variados de importância no texto de João de Pina-Cabral (1987) em rodovias portuguesas; nas etnografias de Jennifer Cole (1998) e Philip Thomas (2002) em Madagascar; no trabalho de Pamela Stewart e Andrew Strathern (1999) nas estradas da Papua Nova Guiné, em Kathleen Stewart (1996) no contexto palestino e na etnografia realizada em rodovias siberianas por Tatiana Argounova-Low (2012). Esses são apenas alguns poucos exemplos acessados.

Nas etnografias realizadas no Brasil, as estradas também aparecem mais como as vias que levam antropólogos/as a seus “campos” considerados distantes, do que propriamente como investimento analítico. No entanto, outras abordagens em diferentes áreas temáticas surgem à medida que as investigações se debruçam sob modos de vida que se desenvolvem, em alguma medida, nas estradas. Este é o caso, por exemplo, das etnografias realizadas junto a caminhoneiros (CHEROBIM, 1984; SCARAMELLA, 2004; LEAL, 2008; REBELO, 2011; KNAUTH et al, 2012) com as quais diálogo sistematicamente neste texto; das pesquisas sobre “pau de arara” (NOGUEIRA, 2013), “boias-frias” (DAWSEY, 1999), “trecheiros” (JUSTO et al., 2014) andarilhos de estrada (JUSTO; NASCIMENTO, 2005; ESPÓSITO; JUSTO, 2017); “malucos de estrada” (FREITAS, 2015) e sobre prostituição nas rodovias, (NASCIMENTO, 2015; SILVA; 2015).

Em etnografias no terreno da etnologia indígena, as estradas costumam ser abordadas quando as rodovias construídas pelo Estado adentram o território dos índios e/ou quando se tematizam as mobilidades dos povos indígenas por suas trilhas, pelas rodovias ou por ambas (ver PEGGION, 2006; COUTINHO; 2013; BERTOLIN; 2015). Shelton Davis (1978), por exemplo, avaliou a construção da rodovia Transamazônica, BR-230, de a “estrada brasileira para o etnogenocídio” (p.103). O autor, com isso, faz referência aos severos efeitos que as políticas rodoviaristas voltadas ao

“desenvolvimento” do Norte do país tiveram nas vidas de diferentes povos indígenas da região⁴⁶.

Tendo em vista essa breve enunciação bibliográfica, é interessante considerar que, para os meus interlocutores caminhoneiros, tão importante quanto dirigir pelas estradas em seus caminhões é falar e demonstrar suas experiências e conhecimentos sobre elas. Afinal, *motorista não conta só quilômetro não, conta muitas histórias nas estradas também*, me disse o caminhoneiro Eder. Assim como ele, tantos outros motoristas de dentro de suas *boleias*, ao se movimentarem pelas rodovias, comumente associam as estradas percorridas e as experiências de condução às suas narrativas. À medida que *rodam* apontam os lugares que conhecem e consideram significativos, *param* em alguns para reforçar laços e afetos, ainda que por um curto período, e retomam seus destinos. Nesse percurso, observei pelo menos dois planos sobrepostos e não necessariamente opostos que me pareceram ajudar a compor e explicar as viagens dos caminhoneiros pelas rodovias: são eles os itinerários e os *caminhos*, como discuto a seguir.

3.2 Entre itinerários e *caminhos*

“Nessa longa estrada da vida
Vou correndo e não posso parar”
Milionário & José Rico, *Estrada da vida*, 1977

No início das viagens de campo, cheguei a pensar que os caminhoneiros que percorrem longas distâncias não podiam ter muito controle do seu próprio tempo, nem tampouco dos deslocamentos que realizam nas estradas. Às vezes, me parecia que suas rotinas estavam estritamente fadadas às atividades laborais encerradas no caminhão, como a direção constante e ininterrupta condicionadas aos pressupostos da logística do transporte. Vê-los desesperados na *correria* para cumprir os *prazos* sempre muito apertados ou mesmo angustiados com as longas esperas nos *terminais de carga* e de *descarga* me passava constantemente essa impressão. Além disso, não raro eles também me advertiam sobre como a *vida de caminhoneiro* é fazer as vontades do contratante, estar

⁴⁶ O capítulo II “Violação de Direitos Humanos dos Povos Indígenas” do relatório final da Comissão Nacional da Verdade publicado em 2014 concluiu que durante o regime civil militar no país, além da construção da rodovia Transamazônica criada pelo então presidente Emílio Garrastazu Médici, outras grandes obras rodoviárias, mas também hidroelétricas, atuaram como frentes etnogenocidas. Fonte: Comissão Nacional da Verdade - relatório - volume II - textos temáticos - dezembro de 2014. Disponível em <<https://goo.gl/pwCMSf>>. Acessado em 13/09/2017.

à mercê das empresas transportadoras ou das disponibilidades dos clientes, o que contribui para dificuldade de aproveitar as viagens a bel prazer.

Nessas etapas iniciais do trabalho de campo, minha atenção estava voltada para o processo de exaustão continuamente demonstrado pelos motoristas. No meu caderno de campo, inclusive, há várias anotações acerca dos desabafos dos caminhoneiros sobre as agruras da profissão. Em várias situações me deparei com motoristas exaustos que sequer lembravam da última vez que haviam tirado férias ou uma folga. Neste contexto profissional, a lógica dos feriados também não faz muito sentido para a maioria deles. *Parar é prejuízo*, repetiam para si e para mim regularmente.

Já nas viagens que fiz próximo ao final de ano, que quase coincidiram com o término do meu trabalho de campo em janeiro de 2017, este quadro acabou por se intensificar devido a alguns motivos. Notei que o número de viagens e o encurtamento dos *prazos* se acentuavam, especialmente devido aos feriados cristãos (e oficiais) como Natal e o Ano Novo.⁴⁷ Nestes casos, os motoristas sempre *rodavam* mais velozes, dirigiam horas e até mesmo dias seguidos. As pausas nos estabelecimentos comerciais às margens das estradas eram realizadas com pouca frequência e, quando existiam, não passavam de alguns minutos para pegar algum alimento, ir ao banheiro e voltar à direção.

Notei que, por um lado, os motoristas desejam ou são cobrados pelos parentes a participarem de celebrações familiares de fim de ano. Situação que presenciei, por exemplo, na viagem que fiz com Seu Valtair, que teve que explicar por telefone à filha, pelos menos duas vezes, a ausência na colação de grau dela. Por outro lado, o aumento generalizado do consumo neste período aumenta exponencialmente não só o volume de trabalho e o tempo de permanência nas viagens, mas também seus rendimentos. Como os motoristas recebem por viagem realizada, quanto mais rodarem, possivelmente serão maior os rendimentos. Por isso, para eles, *parar é prejuízo*, tanto quanto *rodar é preciso*! Enquanto observava meus anfitriões lidando com situações ambivalentes como essa - que certamente estão ligadas à falta de *autonomia* apresentada por eles e discutida no capítulo anterior - a impressão era que realmente estavam longe de serem donos do tempo e do deslocamento que realizam.

⁴⁷ Mas vale considerar também que os últimos dias de cada mês o trabalho de muitos caminhoneiros pode também se intensificar, pois nesse período se observa a redução dos estoques de diversos tipos de produto disponíveis para o consumo. O que, automaticamente, requer maior transporte de inúmeros produtos das fábricas até o comércio.

Neste processo de conquista parcial do tempo e do deslocamento, as escolhas dos inúmeros locais que os motoristas acessam nas rodovias e, especialmente, os diversos vínculos e práticas neles estabelecidos, emergem como fatores significativos de permanência e conhecimento adquirido durante as viagens, convergindo para que cada um deles execute o que chamam de *meu caminho*. Para compreender as feições e múltiplos elementos que integram o *caminho* dos motoristas, é preciso antes partir do entendimento mínimo sobre o que vou chamar de itinerário, estipulado pela logística de transporte de mercadorias.

O itinerário é condição de qualquer motorista profissional. Para o *autônomo*, via de regra, ele é definido pelas empresas contratantes e *agenciadores de carga*, pois ambos são agentes que mediam a relação entre o motorista e o cliente. Cumprir o itinerário é obrigatório, sendo necessário seguir uma série de regras determinadas de antemão conforme o *contrato* firmado com a empresa contratante. Dentre essas regras, estão o valor do *frete* pago pela viagem; o estabelecimento da origem e do destino da carga; os terminais ou pontos para a *carga e descarga*; bem como os dias e horários que os clientes estão disponíveis para receber as entregas. As *rotas* rodoviárias a serem percorridas também são estipuladas antes da viagem e variam segundo a distância geográfica entre *carga e descarga*. O trajeto pode ser recalculado durante o percurso, por exemplo, se houver algum imprevisto na *rota* planejada.

Os *autônomos* geralmente projetam o próprio itinerário. Para tanto, geralmente levam em conta o menor deslocamento e as estradas consideradas mais conservadas ou seguras. Sempre que possível, o desvio de pedágios também entra na conta para a seleção da *rota* devido aos preços considerados abusivos e que diminuem a margem do lucro nas viagens. No itinerário caminhoneiro, existe o que Francine Rebelo chama de “passagens obrigatórias” (REBELO, 2011, p. 63) nas quais os motoristas precisam parar, como os postos fiscais e as balanças. Nos postos, são averiguados se o material transportado está amparado pela nota fiscal, já as balanças voltadas para a pesagem do caminhão conferem se o peso da carga corresponde e não ultrapassa o referenciado pela nota fiscal.

As regras descritas acima, que compõem os itinerários, estão diretamente relacionadas aos deslocamentos objetivos pelas rodovias e incide sobre a produtividade e ganhos dos caminhoneiros. Nesse sentido, há uma espécie de ritmo da logística de transporte - composto pela *rota* a ser percorrida e o *prazo* a ser cumprido -, que rege a mobilidade laboral caminhoneira. Segui-lo tem algumas implicações para os motoristas como jornadas de trabalho irregulares; longos períodos de permanência ao volante;

acentuada impermanência geográfica; poucas horas de sono e descanso restrito. Tais ritmos tendem a impactar a saúde dos motoristas, sobretudo em relação a distúrbios do sono e uso de anfetaminas (KNAUTH, *et al*, 2012). Nas situações em que vivenciei, a opção por consumir ou não substâncias lícitas e ilícitas para *tirar o sono* também diz respeito à adequação ao ritmo do itinerário e pode contribuir, dentre outros inúmeros fatores, para algumas diferenciações morais observadas entre os próprios motoristas, como discutirei mais adiante.

Em linhas gerais, o itinerário caminhoneiro pode ser definido como a *rota* rodoviária obrigatoriamente acessada pelo motorista entre os locais de *carga e descarga*, bem como o tempo gasto para percorrê-la de um ponto a outro. Nessa lógica, as variações de velocidade, temporalidade e deslocamento integram o ritmo do itinerário necessário para a realização do trabalho.

Após definir, ou receber as indicações do itinerário pela empresa contratante ou *agenciadores*, carregar o caminhão e dar início a viagem, os motoristas passam a preencher o itinerário jogando com o ritmo da logística de transporte. Assim, podem se apropriar do tempo e do espaço que integram o itinerário, organizando o que costumam chamar de *meu caminho*. Trata-se, portanto, do modo como realizam o itinerário e, por isso, cada motorista diz organizar seu *caminho* à sua maneira. Mas é possível verificar algum padrão na feitura do *caminho* se considerarmos as formas que os motoristas habitam seus caminhões, como explorei no capítulo II, acrescidas dos múltiplos processos mobilizados para escolher, acessar, conhecer e praticar os lugares e pessoas ao longo das estradas. Se o itinerário confere aos caminhoneiros o território objetivo e o tempo para a realização da viagem - que correspondem às estradas e ao *prazo* necessário para percorrê-las, respectivamente -, o *caminho* se define ao longo do movimento, entre práticas laborais e extralaborais. No tópico a seguir me atentarei mais detidamente na criação dos *caminhos*.

3.3 Movendo-se e criando *caminhos*

“Cada palmo dessa estrada eu conheço bem, vou levando minha vida nesse vai e vem”
Antônio Luis e Jotha Luiz, *Rédeas do Possante*, 1990

Ao acompanhar o transcurso da vida laboral de caminhoneiros mexicanos, José Maria Ibarra (2015, p. 245) sugere que as percepções e as práticas do/no território das estradas realizadas pelos motoristas se dão à medida que esses constroem uma espécie de “mapa mental geográfico”. Este mapa é um registro constituído pela experiência e integra os pontos acessados nas estradas selecionados por cada caminhoneiro de modo pessoal durante as viagens. Conforme a intensidade e cotidianidade dos deslocamentos por uma determinada rodovia, os mapas mentais são elaborados e passam a ganhar maior detalhamento. Assim, o trajeto é imaginado nesse mapa que se desloca junto ao motorista e passa a ser materializado pela ação, graças ao cálculo de tempo (horário que deve cumprir) e do espaço a ser percorrido, incluindo os pontos importantes para ele. Há, sugere o antropólogo, uma reapropriação da viagem pelos caminhoneiros para que as vinculações estabelecidas ao longo das rodovias ocorram.

Em alguma medida, esta perspectiva analítica de Ibarra tem proximidade com o contexto que estou tratando. Especialmente se considerarmos que o “mapa mental geográfico” por ele sugerido é elaborado pelos motoristas à medida que colocam em negociação constante suas obrigações laborais, dentre elas a cumprimento do *prazo* e da *rota* e experiências extralaborais, como afetividades, desejos e encontros com outros motoristas e demais pessoas às margens das rodovias. Com efeito, tanto no caso dos motoristas mexicanos, quanto nas vivências de meus anfitriões, é ao longo da mobilidade desempenhada por eles nas estradas que tal articulação é feita. Se nos aproximarmos da linha argumentativa desse autor, é possível dizer que o “mapa mental geográfico” registrado e exercitado pelos motoristas durante as viagens contribui para a construção do que muitos dos meus anfitriões denominam de *caminhos*. Essa espécie de mapeamento realizada por eles no processo de criar seus *caminhos* não é o mesmo que elaborar um mapa tal como um cartógrafo. O que está sendo mapeado e efetivado pelos caminhoneiros no curso dos *caminhos*, muito provavelmente são as expressões de um mundo possível.

Assim, é possível pensar na emergência das *paradas* - as pausas realizadas nos estabelecimentos comerciais às margens das rodovias - como parte central dos *caminhos* criados pelos motoristas que conheci. As *paradas* podem ser exercidas nos inúmeros estabelecimentos de consumo distribuídos de maneira pouco uniforme às margens das

estradas. Dentre os estabelecimentos que oferecem diversos serviços requeridos por meus anfitriões estão, principalmente, os restaurantes, bares, lanchonetes, borracharias, *puteiros*, oficinas mecânicas, *pontos de chapas* e postos de combustível⁴⁸.

Pela grande maioria desses locais, os caminhoneiros apenas passam e irão continuar passando. Porém, alguns se tornam específicos para as *paradas* a depender da necessidade, assiduidade por uma *rota* e interesse do motorista. Muitos desses estabelecimentos me pareceram ser repletos de significados para cada um à medida que são acessados e/ou lembrados. É nos locais escolhidos para a *paradas* que os motoristas frequentemente estacionam, saem dos caminhões e estabelecem outras vinculações afetivas e de consumo que se misturam a tarefas de manutenção dos veículos, segurança e de lazer. Nelas é possível descansar dentro das *boleias* e também montar as *cozinhas* para fazer as refeições, como ocorre com parte dos caminhoneiros que conheci. As durações e intensidades das vinculações podem variar e ocorrer entre o começo e o fim do itinerário. Durante as viagens realizadas com meus anfitriões notei a existência de alguns parâmetros que os motoristas lançam mão para escolher e efetivar as *paradas*, parte importante das tramas objetivas e subjetivas que criam cada *caminho*. O *prazo* estipulado para a entrega, a *segurança* oferecida para e durante as *paradas*, o *preço* e qualidade dos serviços oferecidos nos estabelecimentos, os laços de afeto criados nesses locais (principalmente com funcionários/as dos estabelecimentos e outros frequentadores, em sua maioria caminhoneiros, mas não somente), são alguns desses parâmetros. Todas essas categorias de inteligibilidade não operam de modo compartimentado, ao contrário, são entendidas e mobilizadas pelos motoristas nas suas interconexões, como parte do processo de dar sentido e experimentar os diversos lugares que se abrem às margens das estradas.

Entendo lugar e/ou lugares a partir da noção desenvolvida por Tim Ingold (2017; 2015). Para o antropólogo, a categoria lugar é preferível à ideia abstrata de espaço que parece indicar que a vida é vivida em limites dentro dos quais está encerrada. O lugar, na sua perspectiva, expressa algo mais concreto e explicita análises mais abertas, já que a partir de um lugar é possível vislumbrar outros lugares. Assim, lugar tem muito mais que um sentido espacial que o caracteriza, pois, a vida é vivida não somente em algum lugar,

⁴⁸ Dentre as *paradas*, os postos são os redutos, por excelência, dos caminhoneiros. Muito diversos entre si no tocante a tamanho, qualidade e variedade de serviços, o diferencial do posto, se comparado aos demais estabelecimentos comerciais nas rodovias, é a aglutinação de diferentes serviços em torno dos *pátios*, muitos deles oferecidos exclusivamente para os caminhoneiros. Para tratar com mais profundidade desse assunto, reservei uma sessão específica sobre os *pátios* dos postos de estrada mais à frente.

mas através de lugares, entre lugares e por meio de lugares. Conforme Ingold sugere, “enquanto se está em algum lugar, se está num caminho para algum outro lugar” (2015, p. 220). Esta elaboração ingoldiana ajuda a elucidar as experiências caminhoneiras, uma vez que evidencia o movimento como a força motriz da existência humana e que não deve ser pensado somente no sentido espacial, mas também os caminhos percorridos.

O caminho da vida é um caminho a ser seguido, ao logo do qual se pode seguir em frente, em vez de chegar a um beco sem saída ou ser pego em uma recorrência infinita de ciclos. Na verdade, "prosseguir" pode desenvolver uma boa medida de improvisação criativa. É seguindo este caminho - em seu movimento ao longo um modo de vida - que as pessoas crescem em conhecimento (INGOLD, 2015, p. 239)

O que me parece próximo ao entendimento caminhoneiro sobre *estar no meu caminho*. O *caminho* para eles, mais que a própria infraestrutura da estrada, compreende também o modo de fazê-la, as tramas de vínculos tecidas e negociadas durante as viagens.

Dentre os parâmetros para a escolha e efetivação das *paradas* que, por assim dizer, são os lugares através dos quais os *caminhos* são criados, está o cumprimento do *prazo* estipulado pela logística do transporte. Em grande medida é o *prazo* da logística do mercado que determina o número e o tempo das *paradas*. Se o *prazo* para entrega é maior, por exemplo, certamente é possível que o caminhoneiro dirija mais devagar, faça mais pausas e nelas permaneça por um tempo mais prolongado. Caso o *prazo* esteja curto, muitas vezes é necessário dirigir mais rápido, diminuir o número de *paradas* ou realizá-las em um menor tempo possível. O respeito a essa variação de ritmo me pareceu bastante seguida pelos motoristas e pode indicar, a princípio, que a grande parte das *paradas* não são realizadas simplesmente ao acaso. Salvo algumas exceções, como quando ocorrem falhas mecânicas súbitas nos caminhões, necessidade de ir ao banheiro ou até mesmo se as condições climáticas estiverem muito desfavoráveis.

Outro parâmetro frequentemente considerado para pontuar o trajeto está ligado à *segurança*, tanto do motorista quanto do caminhão e da carga. A noção de *segurança* elaborada por esses caminhoneiros é, ao que me parece, uma espécie de reação à constante sensação de perigo proporcionada por quem leva a *vida na estrada*. Não é muito difícil encontrar um motorista que não tenha presenciado, se envolvido ou que não saiba contar com ricos detalhes um caso sobre *assaltos* e *arrastões* em postos de gasolina; *emboscadas*; *sequestros* e *suborno policial*. Para não mencionar os inúmeros e temidos acidentes de trânsito. Além do mais, muitas das experiências cotidianas de exposição a perigos nas estradas explicitadas por meus anfitriões também encontram correspondência,

sem nenhum exagero, em boa parte das narrativas acadêmicas discutidas no primeiro capítulo e que se propõem a pensar algum aspecto da *vida de caminhoneiro*. Felizmente, durante as viagens de campo nenhum desses infortúnios ocorreram, apesar do medo aparentar ser uma companhia que para eles é quase constante.

Para reverter tal quadro de instabilidades e minimizar os imprevistos que venham ocorrer e interromper o curso dos *caminhos*, algumas medidas de segurança são tomadas para a realização das *paradas*. Dentre elas observei, pelo menos três: a utilização de dispositivos de comunicação entre os profissionais, dirigir ininterruptamente a fim de evitar *paradas* em locais desconhecidos e a formação de *comboios*.

No tocante à comunicação entre motoristas, a forma mais tradicional utilizada é o *rádio amador PX*, nome popular da Radio do Cidadão, serviço oferecido e regulado pela Agência Nacional de Telecomunicação - ANATEL. Através de um aparelho de *rádio amador PX* adquirido por conta do motorista e localizado na *boleia* do caminhão (cujo preço varia entre R\$200,00 a R\$600,000) é possível acessar o espectro de frequência compreendido entre 26,96 MHz e 27,61 MHz. Nesses aparelhos, geralmente há de 40 a 60 canais, dentre eles o canal 5 (frequência 27.015 MHz) conhecido como o *Canal do Motorista*.

Segundo Santos (2002) e Rebelo (2011), as relações entre os motoristas também se dão via rádio amador. Aqueles que operam os *rádios* adotam a sigla *QRa* junto ao nome como identificação e mobilizam o que chamam de *linguagem de caminhoneiro*, *código* e/ou *gíria do PX*. Trata-se de um tipo de comunicação específica que acrescenta às frases pronunciadas, algumas siglas convencionadas pelo “Código Q Internacional”⁴⁹ misturadas a inúmeras expressões criadas para a representação de mundo em que se inserem (LEITE, 2013). O glossário é vasto⁵⁰, mas anotei algumas expressões utilizadas na conversa do meu anfitrião Jarbas com um segundo caminhoneiro, o *QRa Tinindo*, cujos significados me foram posteriormente esclarecidos pelo motorista ao longo da nossa viagem: o *rádio PX*, por exemplo, é chamado de *caixa preta*, falar é o mesmo que *modular*, já *copiar* quer dizer escutar, mas também pode ser *coruja*. A expressão *dois metros*, significa dormir e *tapete preto* é o asfalto. Há formas bastante particulares de

⁴⁹ Inventado por operadores de rádios marítimos britânicos em 1909 para superar a pluralidade linguística entre aqueles que exerciam a atividade a nível internacional o código “Q” foi regulamentado na convenção internacional de telegrafia em Londres no ano de 1913. É utilizado em inúmeros contextos para a comunicação de navegantes e caminhoneiros, por exemplo (LEITE, 2013).

⁵⁰ Algumas expressões podem ser consultadas em blog escrito por caminhoneiros, como em MAFIA DOS CM. **Códigos e Gírias do PX**. Blog. Postagem em nov 2011. Disponível em <http://mafiadoscm.blogspot.com.br/2011/11/codigos-e-girias-do-px.html>. Último acesso em 18 nov 2017.

expor aos demais usuários informações sobre a presença de policiais e assaltantes, além de toda uma codificação de parentesco e relações extraconjugais que merecem um estudo à parte. Muitas das expressões elaboradas por eles não ficam restritas ao *PX* e também compõem o vocabulário dos motoristas fora dele. Inclusive, algumas categorias utilizadas por meus anfitriões e que já apareceram nesse texto, como *muriçoca* (caminhão pequeno), *caixa de alimentação* (cozinha) e *puxar* (transportar).

Para alguns caminhoneiros que conheci e também para os interlocutores de outros estudos (SANTOS, 2002, REBELO, 2011, SILVA, 2015), o *rádio PX*, contribui para a maior *segurança* na estrada pois, através dele, é possível consultar os demais usuários sobre as condições das rodovias, a presença ou não de policiais rodoviários e pedir ajuda em caso de qualquer imprevisto. Além disso, as conversas com os demais caminhoneiros via *PX*, como me contou Jarbas, pode contribuir para *ficar mais acordado* e, principalmente, *afastar um pouco a solidão trocando ideia com gente conhecida, combinar de fazer uma parada com os amigos e até fazer novas amizades*. Foi inclusive através do uso massivo do *rádio* que os caminhoneiros difundiram o que veio a ser a maior greve da *categoria*, ocorrida em julho de 1999 com a mobilização de cerca de 800 mil motoristas em 21 estados do país (SCARAMELLA, 2004).

Atualmente, no entanto, os *smartphones* com internet móvel vem substituindo o uso do *rádio PX*. Entre os motoristas que conheci, apenas dois deles Jarbas e Canarinho utilizavam o rádio com certa frequência, alternado com o uso dos celulares. Ambos comentaram que persistem com o uso do *PX* devido ao *costume*. Trata-se de motoristas mais experientes e que se apoiaram nessa tecnologia durante muitos anos da trajetória profissional até o recente advento de cobertura mais ampla da telefonia móvel. Assim como os demais caminhoneiros, Jarbas e Canarinho, também aderiram aos celulares para realizar as mesmas funções proporcionadas pelos rádios, no entanto, creditam às novas tecnologias maior eficiência e portabilidade. Diferente dos *rádios PX*, através dos *smarthphones* é possível conversar, mas também trocar mensagens, imagens e vídeos, não só com outros motoristas, com a empresa e cliente, mas também com a família. Nas palavras de Canarinho: *o PX já foi a rede social da gente, agora com os celulares modernos que todo mundo tem, tudo que se fazia pelo rádio tá no celular. Os grupos do PX viraram as páginas de caminhoneiro no Facebook e os grupos no WhatsApp*.

As principais revistas voltadas ao setor, como *O carreteiro* e *O caminhoneiro*, que possuem versão *on-line*⁵¹ e impressa, além de programas como o “Pé na estrada” presentes na TV aberta e na internet, também são importantes fontes de informação e comunicação para e entre os caminhoneiros que acessei. Parte dos redatores dessas revistas e dos apresentadores desses programas são ex-caminhoneiros que se especializaram no jornalismo voltado pelo setor e possuem grande interlocução com os motoristas. Mais recentemente, acompanhando a ampliação da cobertura de internet móvel nas estradas, há um número crescente de *caminhoneiros youtubers*⁵², ou seja, motoristas que fazem vídeos sobre o cotidiano nas estradas enquanto dirigem e, posteriormente, postam o conteúdo na plataforma *Youtube.com*. Bastante populares entre os caminhoneiros conectados à internet, esses *youtubers* também são fonte de informação sobre a *vida nas estradas* e companhia durante as viagens. Nos comentários desses vídeos, diversos caminhoneiros frequentemente travam diálogos não só com o *youtuber*, mas também entre si.

Assim como as revistas especializadas, programas de TV e os recentes canais do *Youtube*, as programações⁵³ de rádio, ecléticas e abundantes, também são dispositivos que envolvem o condutor ao longo do percurso. Talvez, devido à longevidade dessa tecnologia e pelo fato de poderem ouvir o rádio enquanto dirigem, diferente das mídias visuais utilizadas muitas vezes pelo celular e que necessitam das mãos livres e os olhos atentos, os programas de rádio são interlocutores ainda mais privilegiados. As estações voltadas à *categoria* não só disponibilizam repertório musical diverso, mas informam os motoristas sobre as condições infraestruturais e climáticas nos *trechos*; propagandeiam os estabelecimentos comerciais para a realização das *paradas*, principalmente os que oferecem descontos em serviços de manutenção e melhores atendimentos para os profissionais; advertem sobre as mudanças na legislação de trânsito e novas regulamentações que afetam o setor; e, frequentemente, enviam mensagens saudosas de caminhoneiros mais participativos à seus familiares e amigos e vice-versa.

⁵¹ As revistas *O carreteiro* e *O caminhoneiro* podem ser acessadas no respectivos links <http://www.ocarreteiro.com.br/> ; <http://revistacaminhoneiro.grupott.com.br/> . Acesso em fevereiro 2017.

⁵² Dentre os *youtubers caminhoneiros* mais conhecidos estão “Sheila Bellaver” do canal “Sheila Bellaver Oficial”, “Marcos Tenere” do canal “Vlog18rodas” e “Jair” com seu “Diário de Bordo de um Caminhoneiro”, todos com quase 200 mil inscritos.

⁵³ Programas como “Fazendo Rastros pelo Brasil” na AM 1040 e “Pé na Estrada” na Tropical FM, 107, 9 são alguns exemplos. Há também canais específicos para os motoristas profissionais, como a Rádio Caminhoneiro FM 90.3 e o canal pioneiro voltado ao segmento chamado “Brasil Caminhoneiro”, antigo “Siga Bem Caminhoneiro”, presente no rádio, TV e na internet.

Enquanto todas essas mídias colocam os motoristas em diálogo, oferecem entretenimento e informações consideradas por eles confiáveis, há grande mobilização de um repertório de situações ao qual eles se identificam e participam. Assim, em alguma medida, elas vão conferindo aos profissionais itinerantes certa sensação de coletividade, sobretudo por meio da linguagem do trabalho. Na perspectiva de alguns, tais mídias ajudam a encontrar pertencimento frente a grande dispersão territorial e movimentação individual que se encontram. Para Canarinho, que assim como muitos outros motoristas *experientes* se diz desacreditado na atual *união da categoria*, tida como coisa do passado, é comum quando se está em viagem ouvir o rádio e ver os vídeos de *youtubers*. Segundo ele, *isso ajuda lembrar que existem outras pessoas enfrentando as mesmas condições que eu e faz a diminuir a sensação de abandono e o medo que a gente tem, mas que precisa enfrentar*.

Outra estratégia utilizada pelos motoristas para evitar maior exposição aos riscos, especialmente quando viajam por trechos em que estão pouco familiarizados, é evitar fazer *paradas* consideradas por eles desnecessárias. Situação que presenciei na viagem que fiz junto ao motorista Antunes, um *tanqueiro* que levava produtos químicos de Juiz de Fora, Minas Gerais até Redenção, no Sul do Pará.

Após um dia de viagem tranquila, cruzamos o Tocantins e adentramos na rodovia PA - 287, entre os municípios paraenses de Conceição do Araguaia e Redenção. Notei que a expressão do caminhoneiro catarinense de 38 anos, que até então se mostrava calma e descontraída, pareceu ficar mais séria desde o momento que deixamos a cidade de Palmas para trás. Ao notar que trafegávamos mais depressa, perguntei ao motorista se estava tudo bem e se ele queria fazer uma *parada*. Antunes me disse que nos encontrávamos atrasados e que pararíamos apenas na cidade de Redenção, local da entrega. Me despreocuí, mesmo observando o silêncio do caminhoneiro que acessava o celular de modo mais contínuo e apreensivo do que o habitual. Só então quando chegamos ao destino foi que ele me contou sobre o motivo pelo qual *rodamos* 10 horas sem parar ou reduzir a velocidade:

Aqui num pode bobear não. Só essa semana o pessoal no whats já me falou que foram três emboscadas aqui pra cima de Palmas. Roubaram dois caminhões estacionado no posto e um foi pego num trevo. Os bandido tão tudo solto ainda. Como eu não sabia muito bem onde que esses vagabundos tão atuando e também porque eu num conheço esses lado eu resolvi pisar o pé e não parar não. Só não te falei pra não te preocupar. De preocupado já bastava eu. [o motorista ria um pouco aliviado] (Conversa com Antunes, boleia do caminhão, junho de 2016)

Tal como observado na experiência com Antunes, evitar as *paradas* em lugares desconhecidos ou aqueles narrados pelos colegas como *perigosos* pode significar reduzir as chances de possíveis assaltos. Em outra ocasião, já a bordo da *boleia* de Marco, próximo à Cuiabá, o motorista dirigia calmo, pois trafegávamos por uma estrada que lhe era familiar, a *rota da soja*, já mencionada no Capítulo II. Ainda assim ele me contou sobre suas experiências traumáticas quando *puxava* eletroeletrônicos, uma carga mais visada em assaltos a caminhões, no começo dos anos 2000. O motorista lembrou que, naquela época, viajou pela primeira vez na BR 101 no trecho do estado do Alagoas, com muita fome e vontade de ir ao banheiro. Vale lembrar que a BR 101 cruza todo o litoral brasileiro do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul e é marcada por alguns contrastes: há trechos duplicados, bem sinalizados e com câmeras de videomonitoramento e outros trajetos com muitos buracos, pouco comércio e segurança. Como Marco não conhecia o estado de Alagoas e ouvira relatos de outros caminhoneiros sobre a quantidade de *roubos de carga* naquele lugar, resolveu não arriscar e seguir viagem. *O estômago a gente engana por algumas horas, mas a bexiga não dá, né? Para não dar sorte ao azar eu peguei uma garrafa de Coca-Cola de dois litros e mijeí ali dentro enquanto dirigia*, contou o motorista. Percebendo minha cara de espanto, pois não esperava que a história tomasse esse rumo, Marco deixou claro que esse tipo de *solução radical*, como ele chamou, é mais comum na profissão do que se imagina, *um monte de motorista faz isso viu?* reforçou.

Mas, retornando à experiência com Antunes, é necessário destacar que, se na ida o motorista optou por dirigir ininterruptamente por *segurança* até o local da *descarga*, na volta foi necessária outra medida. Afinal, passaríamos novamente por aquele mesmo trecho temido por ele. Assim, após três horas e meia esperando a *descarga* da mercadoria numa pequena fábrica na cidade paraense de Redenção, o motorista se juntou a outros três caminhoneiros que também regressariam pela mesma rodovia para seguirem em *comboio*, ou seja, viajarem em grupo pelo menos até a cidade de Palmas, Tocantins. A formação de *comboio*, associada à comunicação entre pares e a direção ininterrupta, é mais uma maneira encontrada pelos motoristas para se sentirem seguros e protegidos das ameaças externas.

Eu já havia experimentado a formação de *comboio* na viagem que fiz com Jarbas no Mato Grosso, pela *rota da soja*, como já mencionei em outro lugar, mas naquela ocasião todos os três motoristas eram conhecidos e se identificavam como a *galera da soja*. No *comboio* organizado por Antunes, entretanto, os caminhoneiros se conheceram

enquanto esperavam o descarregamento de seus respectivos caminhões e se uniram com o objetivo de proteção frente as tais possíveis *emboscadas* que àquela altura assombrava a todos. Os quatro caminhões partiram juntos guiados por um dos motoristas que se voluntariou para permanecer na linha de frente, pois disse conhecer um pouco mais a região que os demais. Ele me pareceu o menos tenso do grupo e ficou encarregado de alertar os colegas sobre qualquer eventualidade durante a viagem. Todos seguiram próximos *rodando* sem qualquer *parada* e, quando o celular encontrava sinal⁵⁴, Antunes trocava uma mensagem com os demais através de um grupo de *WhatsApp* criado para facilitar a comunicação entre nós (fizeram questão de me incluir para ampliarmos o número de pessoas atentas à estrada, acredito). O *comboio* continuou firme até as proximidades da capital do Tocantins, durante sete horas conforme o combinado. Dali, cada um continuou seu próprio trajeto se despedindo ao som das buzinas dos veículos que soavam como um alívio coletivo.

É interessante considerar que as noções de *segurança* que meus anfitriões lançam mão, a maior parte das vezes, não acontecem de maneira a acionar os dispositivos de segurança tido como oficiais no contexto das estradas, como a *polícia rodoviária*. No momento que Antunes e os outros caminhoneiros decidiam sobre o que fazer para se proteger dos possíveis perigos da estrada, por exemplo, eles questionaram a eficiência da polícia no patrulhamento rodoviário. Um deles, inclusive, disse encontrar maior segurança em outro motorista que acabara de conhecer do que no policiamento. Esse e outros posicionamentos que colocam em descrédito a eficiência da *polícia rodoviária* também estão relacionados a algumas práticas pouco honestas de parte dos membros desse tipo de instituição. Meus anfitriões relataram, por exemplo, fazer parte da rotina da atuação de alguns policiais em certas regiões do país a cobrança de *propina* em situação que os motoristas sequer infringiam qualquer lei. A cobrança indevida foi comparada por um deles a uma espécie de *pedágio clandestino*. Segue quem paga. Apesar de não ter presenciado esse tipo de abordagem, alguns dos caminhoneiros me mostraram durante as viagens o dinheiro que carregam reservado para a ilegalidade policial, tamanha naturalização dessa prática. Os motoristas reclamam do desconhecimento de muitas normativas legais utilizadas como *carteiradas* pelos policiais para chantageá-los. Sem saber ao certo seus direitos e deveres, eles pagam o valor cobrado para seguirem viagem, pois também sabem que estão em desvantagens frente a suposta legitimidade policial.

⁵⁴ Apesar da expansão da cobertura de celular nas rodovias, o alcance do serviço se distribui de maneira desigual pelas regiões do país.

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.

Éder é um desses motoristas que recorre constantemente a esse tipo de proteção. Além de confiar nos artefatos católicos que enfeitam sua *boleia*, conta também com as orações de sua família, tão católica quanto ele. Seus parentes passaram a ser devotos de *São Cristóvão*, padroeiro dos caminhoneiros e outros viajantes, especialmente após seu envolvimento em um sequestro num posto de gasolina e em um acidente, ambos ocorridos em 2004. A cada crucifixo fincado às margens das rodovias pelas quais passamos em nossa viagem, Eder solenemente se punha a fazer um sinal da cruz. Foram tantas vezes que o homem repetiu esse gesto que em um momento notou que eu o observava e elaborou uma justificativa: *esse é um jeito de respeitar os mortos das estradas e pedir pra São Cristóvão não deixar que a gente tenha o mesmo fim*, profetizou.

Tal como as os *prazos de entrega* e suas variações, bem como as *medidas de segurança* apontadas acima, os *preços* dos diferentes serviços oferecidos pelos estabelecimentos comerciais nas estradas também são parâmetros determinantes para a realização das *paradas*. Para esses profissionais que gerem o próprio negócio, tal preocupação é constante, pois quanto menor as despesas com a viagem, mais volumoso o rendimento. As despesas maiores de um motorista *autônomo* em viagem são com o *óleo diesel*, o *pedágio*, cujos altos valores são os mais criticados pelos motoristas, e as manutenções com o caminhão referentes à *suspensão*, as *recapagens*, o *sistema elétrico*, o *óleo do câmbio*, a *lavagem* e o *engraxamento*, as *baterias*, etc. Segundo meus anfitriões existem dois tipos de manutenção: a *preventiva* e as *eventuais*. A primeira diz respeito aos diversos concertos que são realizados através de revisão periódica de cada componente da mecânica dos veículos. Geralmente, esse tipo de manutenção sai mais barato, pois o motorista pode planejar o estabelecimento onde cada reparo será feito, comparar *preços* e negociar formas de pagamento. Já os reparos *eventuais* são aqueles que ocorrem, muitas vezes, a partir de uma falha súbita em alguma peça ou mecânica do veículo. Essas situações são mais imprevisíveis, podem se dar no meio da viagem e muitas vezes precisam ser contornadas rapidamente. Por envolver menos planejamento, esse tipo

de manutenção corriqueira, pode ficar caro para o motorista. Como é necessária a organização dos diversos gastos para lucrar na profissão (tendo em vista o baixo preço do *frete*) os motoristas buscam frequentar os postos, restaurantes, borracharias e oficinas mecânicas que equacionem o melhor *preço* e qualidade no serviço oferecido.

Para o motorista que se planeja e faz as contas, as viagens saem um pouco mais baratas. Mas os preços dos diferentes serviços podem variar muito. Nas estradas do Sudeste, eu te falo, praticamente é tudo mais caro se comparado com outras regiões do Norte. A estrada acompanha o custo de vida da região ou da cidade que ela tá. Às vezes o serviço mais caro é melhor, por isso o preço, mas nem sempre isso quer dizer maior qualidade. (Conversa com Goiano, boleia do caminhão, abril de 2015)

Além dos gastos com a manutenção do caminhão, há também os custos da alimentação. Para evitar maior desembolso com a comida muitos motoristas tendem a preparar o próprio alimento, como discutido no capítulo anterior. Foi Goiano que também me explicou durante a viagem que fizemos entre São Paulo e Rio de Janeiro, pela Dutra, sobre como os caminhoneiros fazem para saber se o *preço* da alimentação oferecida por um estabelecimento, como um bar, restaurante e lanchonete cabe no orçamento. Isso sem ao menos sair do veículo! Um dos indicadores é quando se vê um estacionamento repleto de caminhões estacionados, sobretudo nos horários das refeições. *Pode apostar que nesses lugares se come muito bem, até sem balança, pagando pouco, porque o caminhoneiro é de pesquisar*, Goiano me disse enquanto estacionava seu *bruto* exatamente numa churrascaria repleta de caminhões ao seu redor.

À medida que o *preço*, a *segurança*, além do trânsito frequente por uma mesma *rota* e a qualidade dos serviços oferecidos, incidem na assiduidade de um caminhoneiro em um estabelecimento comercial da BR, é possível que alguns desses lugares passem a ser prediletos, *paradas obrigatórias*, como alguns costumam dizer. O que leva um motorista a criar relações de confiança, de afetos por meio de amizade ou até mesmo de namoro com os/as funcionários/as desses estabelecimentos. Tal como ocorre em muitos outros contextos fora das rodovias, o consumo de determinado serviço pode estar relacionado a níveis diversos de afetividade e prazer. A realização das *paradas* para alimentação em um estabelecimento comercial me pareceu um exemplo disso. Não só o *preço* do almoço ou de qualquer outra refeição oferecida por um restaurante pode tornar um caminhoneiro cliente. O sabor da comida, um tipo de produto específico, o tempero, um jeito de fazer determinado alimento e a forma que são atendidos (verificada, às vezes, através da *simpatia* ou a falta dela manifestada pelos/as funcionários/as) também são elementos que alguns levam em conta para fazer de uma *parada*, *obrigatória*. O que

também ocorre com outros tipos de consumo nos estabelecimentos ao longo da estrada, para além da alimentação, como nas borracharias, oficinas, *pontos de chapas* e postos de combustíveis.

Todas as categorias inteligíveis para a realização das *paradas* (*prazos*, *segurança*, *preço* e os laços afetivos atrelados ao consumo dos serviços) podem variar, dentre outros fatores, se o motorista trafega por uma rota conhecida ou desconhecida. Aqueles que prestam serviços para a mesma empresa e/ou *puxam* a mesma mercadoria há muito tempo, por exemplo, tendem a realizar o mesmo percurso. Nestes casos, é comum que no planejamento da viagem as *paradas* já sejam imaginadas pelos motoristas, levando em conta os gastos e rendimentos de cada frete, além dos pontos prediletos e significativos.

Assim como ocorre com Goiano, notei que dificilmente um caminhoneiro que viaja constantemente por uma mesma *rota* não saiba ao menos onde procurar uma peça para o caminhão; onde comer muito pagando pouco; onde arrumar drogas caso utilize desse recurso; como encontrar alguma referência para abastecer com combustível confiável; onde pernoitar de modo seguro; como conseguir sexo ou como tomar um banho quente. Esses e outros saberes adquiridos junto às estradas também são proporcionais à experiência profissional do motorista e variam conforme preferências e/ou necessidades de cada um em determinado momento.

Quando os *profissionais do volante* perfazem *rotas* desconhecidas, a relativa sensação de *segurança* proporcionada pelo conhecimento das condições da estrada e dos serviços oferecidos em determinado trecho para a realização das *paradas* pode ficar comprometida. Ao se deparar com trechos rodoviários desconhecidos, os motoristas costumam recorrer às medidas de *segurança* já mencionadas, como consultar os colegas sobre o *trecho*, evitar as *paradas*, *ter fé* e formar *comboios*. Nessas horas de insegurança os motoristas também tendem a confiar nos dispositivos que discuti no capítulo anterior, como o *rastreamento do satélite*, ainda que bastante criticado, e ter o *seguro do caminhão em dia*, alguns possuem até *seguro de vida*. Cabe lembrar que o *seguro das cargas* é de responsabilidade do dono do material transportado. Todas essas estratégias associadas são tidas por eles como essenciais para a continuidade do trabalho e juntas colaboram para a tessitura dos *caminhos*. Trafegar por novas *rotas*, como ocorreu na viagem de Antunes que desconhecia as estradas paraenses, não é um evento raro para os caminhoneiros que percorrem longas distâncias e que não trabalham associados a apenas uma empresa. A imensidão da malha rodoviária do país proporciona cotidianamente

novas *rotas* para os motoristas, mas muitas vezes é a demanda do cliente que dita boa parte do itinerário caminhoneiro, alguns deles desconhecidos. Aceitá-lo ocorre, claro, se o motorista avaliar que a viagem a ser feita compensa financeiramente.

Certos pares de oposição tratados aqui, dentre as quais os motoristas precisam lidar nas estradas, como *segurança e perigo* ou *trechos* conhecidos e desconhecidos, também são fatores que perpassam a própria noção de *dar carona*. Isso vale para *carona* concedida a mim, mas acredito que também possa ser estendido a outras pessoas *caroneiras*. Alguns motoristas que conheci ressaltaram que haviam me concedido a *carona* exatamente pelo fato de conhecerem a região onde nos cruzamos e, sobretudo, por saberem que se tratavam de lugares em que a prática é comum e, portanto, corriam menos risco. Por isso, após me convidarem para a *boleia*, alguns caminhoneiros não deixavam de mencionar o fato de já terem oferecido *carona* para pessoas como eu, inúmeras vezes avaliado como alguém com *cara de estudante* perambulando por trechos rodoviários onde a incidência de *caroneiros* universitários é notória. Tais situações apareceram, por exemplo, nas viagens que fiz pelo estado de Minas Gerais onde há relativa concentração de campus universitários localizados em diversas cidades do interior.

Já nas estradas que cruzam cidades de maior escala, especialmente nas capitais dos estados, observei que os motoristas davam menos *caronas*, independente de conhecerem ou não aquela região. De certa forma, *dar carona* tende a ser considerado pelos caminhoneiros uma prática mais possível e segura, dentre outros fatores não menos determinantes⁵⁵, à medida que se conhece as características específicas de determinado trecho que se está percorrendo. A suposta maior violência nas grandes cidades também é considerada pelos motoristas que conheci como um possível condicionante para não se solidarizarem caso alguém esteja pedindo *carona* nas estradas que cruzam urbanidades de maior escala.

Nas viagens que realizei, pude observar que independentemente da *rota* a ser conhecida ou se o motorista a experimenta pela primeira vez, um companheiro constante no processo de orientação pelas rodovias e até mesmo para a escolha de um lugar adequado para fazer uma *parada* é o Sistema de Geoprocessamento - GPS. No entanto, a

⁵⁵ Para além de conhecer ou não a região em que se está viajando, outros fatores também levam os motoristas como meus anfitriões a dar ou não *carona*, como ter experiências de outras *caronas* oferecidas e que bem-sucedidas; estar com o *prazo* apertado; o fato de a pessoa que demanda a *carona* estar sozinha, em dupla ou em grupo e ter ou não muita ou pouca bagagem, ser branca ou negra, homem ou mulher, etc.

atenção ao aparelho é maior quando o motorista trafega por trechos desconhecidos ou se adentra em perímetro urbano de grandes cidades, sobretudo nas capitais dos estados. Presentes no formato de aplicativos de celulares ou em aparelho específico o GPS é usado, segundo alguns motoristas, como um suporte que garante melhor desempenho para seguir a direção desejada e o cumprimento da *rota*. Alguns aplicativos como *Trip Advisor*, que reúne dicas de hotéis, pousadas, lanchonetes e restaurantes, são igualmente utilizados para orientar as *paradas*, especialmente quando o caminhoneiro está circulando pela primeira vez por um trecho. Se a *parada* era escolhida através de *apps* como esse, em função de algum serviço específico ali oferecido, após o consumo os motoristas frequentemente voltavam ao aplicativo para avaliar e comentar as condições do estabelecimento que acabávamos de conhecer.

A utilização do GPS para guiar as *rotas* não é exclusividade dos caminhoneiros, obviamente. No entanto, para muitos motoristas, principalmente para os *mais experientes*, antes mesmo da massificação desse recurso orientador, já existia outra ajuda preciosa para a localização pelas rodovias: são os *chapas*. Presença ainda constante em várias rodovias do Brasil, os *chapas* são trabalhadores urbanos que não têm acesso a vínculos formais de emprego. Cabe nos determos um pouco nas interações entre caminhoneiros e *chapas*. Apesar de a pausa para o contato com esses trabalhadores não se configurar necessariamente uma *parada* para os motoristas, quando acessados os *chapas* colaboram para otimizar a orientação pelas estradas. Aí reside a importância dessas personagens para os motoristas no contínuo processo de conhecer as rodovias para a realização do trabalho, um tipo de relação de prestação de serviço bastante marcada por laços de *confiança*. Assim, os *chapas* fazem parte da rede de relações dos caminhoneiros mediadas ao longo das estradas e podem aparecer em algumas situações específicas que também colaboram para a criação dos *caminhos*.

3.3.1. Os *Chapas* - sabedoria que guia *caminhos*

Muitos *turistas*⁵⁶ até podem cruzar despercebidamente por algumas pequenas placas dispostas às margens das rodovias onde é possível ler os dizeres: *CHAPA*, *CARGA E DESCARGA* ou *CHAPA AQUI*. Mas para os caminhoneiros, diferentemente dos demais usuários das BRs, estas placas escritas à mão e feitas em madeira ou metal, podem ser

⁵⁶ Termo utilizado por meus anfitriões para designar qualquer motorista que dirige um carro, independente se este está na estrada à passeio, trabalho ou pelos dois motivos.

uma sinalização valiosa, pois é a principal indicação sobre os *pontos dos chapas*. Geralmente, presente nos acostamentos, rotatórias e trevos rodoviários que tangenciam as entradas e saídas de grande parte dos aglomerados urbanos do país, os *pontos de chapa* são pequenos núcleos onde estão situados esses trabalhadores informais⁵⁷. Além das placas fincadas no chão ou penduradas em postes, pontes, árvores e muros, os *pontos* costumam contar também com um abrigo improvisado, uma espécie de cabana usada pelos *chapas* para proteção das condições climáticas e preparação de refeições. À noite uma fogueira pode assinalar e iluminar a existência do *ponto* e dos trabalhadores. Segundo alguns motoristas, um *ponto de chapa* pode ser temporário ou mais perene e possuir um número variado de pessoas que oferecem o serviço.

Pedro Mezgravis (2006) em seu estudo sobre a inserção dos chapas na logística de transportes na cidade de Ribeirão Preto, afirma que as grandes empresas do setor de comércio e da indústria, bem como e grandes transportadoras que compõem o setor de Transporte Rodoviário de Carga, estão integradas em processos produtivos automatizados cada vez menos dependentes de mão de obra informal. No entanto, o geógrafo aponta que a permanência do trabalho dos *chapas* em contraste com a modernização do setor se dá em função da demanda ainda presente por parte de alguns *motoristas autônomos*, sobretudo os que atuam sem qualquer contrato com empresas.

Os *chapas* buscam ocupação e fonte de renda fornecendo aos motoristas dois tipos de serviço: a) vendem o conhecimento sobre a região em torno do ponto. Esse serviço pode consistir em informar a um caminhoneiro um local específico quando este para no *ponto* ou ainda o *chapa* pode entrar no caminhão e orientar o motorista até o destino demandado, tal como um GPS humano; b) fazem a *carga e descarga* das mercadorias que precisam ser acondicionadas ou retiradas dos caminhões.

Um motorista compra a informação de um *chapa* quando não dispõe de todas as referências necessárias para chegar ao destino final da carga ou quando trafega em perímetros urbanos desconhecido das cidades e tem receio de se perder ou já se encontra perdido. Caso um motorista esteja em uma dessas situações é necessário revertê-las o mais rápido possível, pois a procura pelo destino correto pode aumentar os gastos com combustível ou prejudicar no cumprimento dos *prazos*. Assim, após visualizar o *ponto de*

⁵⁷ A modalidade mais comum de localização dos *chapas* é às margens das rodovias localizados nas bordas das cidades, tal como as descritas aqui. Mas conforme Barbosa et al (2014) os *chapas* podem exercer o trabalho de carregamento de caminhões situando-se em zonas industriais, especialmente nas entradas de grandes empresas ou ainda firmando parcerias com mercados de varejo através de cooperativas.

chapa o caminhoneiro se aproxima e informa a um desses trabalhadores o serviço desejado. Ocorre então uma negociação e *pechincha* do preço. Para pedir uma informação os motoristas costumam desembolsar entre R\$10,00 a R\$20,00 reais.

Mas além de vender informações sobre as melhores *rotas* e pontos de referência de orientação na cidade (ou entorno) para que o motorista siga seu trajeto, é possível também que o motorista solicite ao *chapa* que este o acompanhe na *boleia*, guiando até o destino desejado ou próximo a ele. Nessa situação o valor cobrado aos caminhoneiros é um pouco maior que o serviço anterior, pois é necessário incluir a passagem de volta do *chapa* para que este utilize o transporte público. Situação que ocorre quando não é possível ao motorista leva-lo até o *ponto*.

Presenciei o encontro entre *chapas* e caminhoneiro na viagem que fiz com Eder, próximo à cidade gaúcha de Caxias do Sul. Na ocasião, o motorista estava com *prazo* apertado, sem GPS, um pouco perdido e bastante cansado da viagem que havia durado cerca de 20 horas desde Embu das Artes, São Paulo. Por isso, logo que avistou o primeiro *ponto de chapa* na entrada da cidade o caminhoneiro já reduziu a velocidade em direção ao acostamento. *Conhece um chapa cabeludo? Se não, anota aí: os chapas são os sábios dos caminhos*, me disse Eder totalmente ciente que colaborava generosamente com esta pesquisa. Não tive tempo de respondê-lo, pois assim que paramos um homem subiu a escadinha do caminhão e pela janela do motorista indagou o caminhoneiro com simpatia de sobra:

-Tá precisando de ajuda senhor? Eu sou o Cesinha trava.
 -Tô precisando ir na Solar Móveis, cê sabe onde fica? Interrompeu o motorista.
 -Sei, é longe vou te falar...
 -Sobe aí, tô meio com urgência, Eder se adiantou novamente.
 -Então vão bora, o *chapa* concordou e logo se apressou assoviando para os companheiros que nos observavam, *tô indo ali cês olha aí*.
 (Trecho do diário de campo, abril de 2015)

O *chapa* rodeou rapidamente o caminhão para entrar na cabine: *segue em frente*, sugeriu para o motorista. Após todos se cumprimentarem Eder me apresentou à Cesinha como já tinha feito em outra ocasião: *esse é o antropólogo-caroneiro que tô carregando*, e emendou, *não dá pra explicar o que isso significa porque demora, mas ele vai te encher de pergunta é só responder*. Aproveitei a sutil e resoluta forma de me apresentar empreendida por Eder para conversar com o *chapa*. Dentre outras coisas, Cesinha me disse que ele e os outros *chapas* do *ponto* que trabalha, cerca de cinco homens, fazem seus próprios horários e geralmente realizam suas atividades de segunda a sábado.

Conforme disse o rapaz esses são os *dias que tem mais caminhões na região e aparece mais serviço*. À medida que apontava com as mãos as direções para Eder, que seguia fielmente ou lhe dizia *tu vira aqui, agora pra esquerda depois da lomb*a, Cesinha demonstrava seu conhecimento sobre as ruas de Caxias do Sul. O *chapa* parecia calcular até mesmo as vias que cabiam sem qualquer problema o grande *caminhão baú* que nos levava. Cálculo por vezes difícil de ser feito de imediato, já que a geometria das cidades costuma ser um problema para os motoristas, devido as grandes proporções de muitos caminhões que dirigem, projetados para as largas estradas e não para as ruas de tamanhos vários.

Quando perguntado sobre como ele adquiriu tanto saber sobre Caxias, já que havia nos dito que estava morando na cidade há um ano, Cesinha contou que assim que chegara ali arrumou uma bicicleta e percorreu diferentes bairros para se informar sobre o ambiente. Se os motoristas dizem conhecer as estradas como a palma da mão, os *chapas* têm como trunfo o conhecimento sobre as cidades. É esse conhecimento que capitalizam e vendem aos caminhoneiros. *Eu morava em São Paulo, daí larguei aquilo lá. Deus me livre daquele lugar. Lá eu só trabalhava à noite que é quando os caminhões têm permissão de rodar*, disse o *chapa* sem manifestar muita saudade da capital paulista. Cesinha, nesse caso, fazia referência à legislação municipal⁵⁸ que restringe parte do período noturno à circulação de determinados veículos de carga em algumas vias da cidade de São Paulo.

Realizado o trabalho com eficiência e segurança, tal como Eder esperava, conseguimos chegar até a fábrica de móveis, nosso destino final. Cesinha recebeu 20 reais pelo serviço, agradeceu e logo seguiu para a parada de ônibus no intuito de regressar ao *ponto de chapa*.

Ao nos despedir daquele homem fiquei pensando como ele e tantos outros *chapas* que trabalham pelo país, são ricos em sabedoria e precisam conhecer sobre as cidades e seus arredores. Necessitam conhecer a localização de diferentes empresas dentro e fora das cidades, os órgãos públicos, os nomes oficiais e não oficiais das regiões ou qualquer outro tipo de referência que lhes são demandadas. Não só necessitam de

⁵⁸ Conforme o Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes da cidade de São Paulo, o Decreto 56.920-16 estabelece conceitos e normas para o trânsito de caminhões no município. A legislação contém diversos tipos de restrições quanto a horário e vias para o tráfego a depender das cargas transportada e serviços operados pelos caminhões, além de uma série de exceções. As informações podem ser consultadas no site da Companhia de Engenharia de Tráfego: PREFEITURA DE SÃO PAULO. Caminhões. Consultas. CET. s.d. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/consultas/caminhoes.aspx>> Acesso em 10/09/17.

conhecer muito sobre muita coisa, mas precisam saber bem, saber melhor para vender a informação. Devem estar sempre atentos, no mínimo, a qualquer mudança relevante numa área considerável onde se localiza seu *ponto*. Em situações diferentes da ocorrida com Eder, nas quais eles não acompanham o motorista e são somente demandados a indicarem o local desejado, os *chapas* não só precisam descrever os referenciais de orientação para que o motorista os siga por conta própria. Mais que isso, necessitam sobretudo ter condições de criar imagens que permitam ao cliente se localizar e perfazer o seu *caminho*. De fato, como Eder já me havia advertido antes de abordar Cesinha, *os chapas são os sábios do caminho!*

Além de fornecer informações aos motoristas, a atuação no *carregamento* e *descarregamento* das mercadorias é um outro serviço prestado pelos *chapas*. Talvez o mais solicitado pelos motoristas em tempos de GPS. Não são todas as cargas que necessitam de ajuda manual de trabalhadores informais e também não são todos os caminhoneiros que precisam se responsabilizar pela contratação de pessoal para a *carga* e *descarga*. Ao contrário, a automatização de todas as etapas da logística de transporte de carga é mais regra do que exceção e vem dispensando a atuação dos motoristas na manipulação das mercadorias. Pelo menos é o que apontam estudos como os de Mezgravis (2006) e que podem ser confirmados pelas narrativas de alguns dos meus anfitriões. Mas era outra a situação em que se encontrava Zé Vitor durante nossa viagem. O contrato firmado entre ele e a empresa previa um recurso extra para acionar alguns *ajudantes* no manuseio da carga. *Ajudante(s)* é outro termo utilizado para designar os *chapas*. O motorista *puxava sacos de fertilizante* do interior do Rio de Janeiro até Montes Claros, Minas Gerais e tanto no momento de *carregamento* da mercadoria que havia sido realizado na empresa cliente, quanto na *descarga* do produto no destino final, foi preciso de ajuda manual. É exatamente nas duas extremidades das etapas do trabalho caminhoneiro (*carga - viagem - descarga*) que os *chapas* podem ser acionados. Junto ao Zé Vitor acompanhei o *descarregamento* do insumo em uma fazenda na região rural de Montes Claros.

No quilômetro que antecede a referida cidade mineira, o motorista e eu passamos por vários *pontos de chapas*. contei sete ou oito, mas Zé procurava um específico, o ponto do Seu Genaro, *um velho amigo*, como contou o motorista. Quando o encontramos, Zé desceu do caminhão e cumprimentou o amigo e o restante da *turma*, ou seja, o grupo de *chapas* reunidos no mesmo *ponto*. Após conversa longa os amigos foram aos negócios propriamente ditos. Genaro procurou saber qual o tipo de carga, a quantidade e se o

motorista sabia o local da entrega. A partir das informações dadas por Zé, por fim, fecharam mais ou menos em R\$120,00 reais por quatro *chapas* (Wellington, Sávio e Romário, além de Genaro) para descarregar dezessete toneladas ensacadas em uma fazenda localizada há doze quilômetros dali. Combinaram também que, ao fim do trabalho, o motorista deveria trazer a equipe de volta para o *ponto*. Feito isso, a *turma* subiu na carroceria, Genaro, Zé Vitor e eu seguimos na *boleia* até o destino.

Uma vez encontrada a tal fazenda, o dono da mercadoria nos recebeu e já foi assinando os papéis apresentados pelo motorista que oficializam e garantem a entrega. Com a traseira do caminhão estacionada com a metade dentro de um grande galpão, onde seria armazenada a carga, os *chapas* iniciaram suas atividades. Na carroceria do veículo dois homens pegavam os sacos e passavam para os outros dois. Esses, por sua vez, os depositavam nos ombros e seguiam até os depositavam em pilhas no fundo do galpão. Enquanto Genaro e eu observávamos o trabalho da turma realizado sob o sol ainda ameno, o motorista me disse utilizar o serviço dos *chapas* com frequências. Segundo Zé Vitor, *em cada canto é preciso ter um contato com os chapas*.

Eu procuro o ponto que eu já conheço a turma ou vou direto em algum chapa que outro motorista já trabalhou e me recomendou. É assim que gente vai pegando confiança, porque não posso confiar a carga na mão de qualquer um. De vez em quando a gente ouve caminhoneiro que foi roubado por chapa, é minoria o chapa ser bandido que tá interessado na carga, mas tem. (Conversa com Zé Vitor, em algum trecho às margens da BR-251, zona rural de Montes Claros, agosto de 2016)

As palavras ditas por Zé Vitor em torno da *confiança* para com esses trabalhadores informais vão ao encontro das observações de Pedro Mezgravis (2006) sobre as interações dos caminhoneiros e *chapas* no interior paulista, os principais interlocutores de sua pesquisa. Para o autor, “a necessidade do caminhoneiro de sempre pegar o(s) mesmo(s) “chapa(s)” está embasada no medo da violência que eles; caminhoneiros; estão expostos” (MEZGRAVIS, 2005, p. 4). Da parte dos *profissionais do volante*, a relação de *confiança* estabelecida com esses trabalhadores informais em troca de sabedoria geográfica e/ou física, é um dos elementos centrais que contribuem para que se possa distinguir o *chapa* de um possível *bandido interessado na carga*, como ressalta Zé Vitor.

Os *chapas*, por sua vez, também precisam, em alguma medida, confiar no cliente que solicita o serviço de *carga* ou *descarga*. Quando fomos deixar a *turma* no *ponto*, Genaro me contou, por exemplo, que um dos maiores riscos que os *chapas* enfrentam é a

possibilidade de estarem manipulando uma *carga roubada* ou *contrabandeada* sem mesmo terem conhecimento disso.

A gente não sabe a origem da carga que tamo mexendo. É tudo combinado no boca a boca mesmo. Se a polícia chega e resolve fazer uma batida e a carga num tem nota [fiscal], vai todo mundo preso. A gente tem que acreditar nos nossos clientes, tipo o Zé aí, porque senão num arruma serviço também (Conversa com Genaro, em algum trecho às margens da BR-251, zona rural de Montes Claros, agosto de 2016)

Para este *chapa*, mas acredito não ser esta uma exceção, tanto a *confiança* depositada no caminhoneiro (e na legalidade da carga manipulada), quanto a que se transmite ao cliente ao realizar um serviço honesto e seguro, são fatores que contribuem para garantia do seu ofício. A cada término de um serviço realizado com a carga, como me contou Genaro, os *chapas* deixam o número do seu celular com o caminhoneiro, para uma futura parceria. Foi dessa maneira que Zé Vitor contatou Genaro um dia antes do encontro que presenciei, situação que já havia ocorrido pelo menos duas vezes entre eles. Assim, caminhoneiros e os *chapas* conseguem firmar e perpetuar a mutualidade desse elo de *confiança* estabelecido nas estradas.

Todos esses parâmetros mobilizados pelos motoristas para a efetivação das *paradas*, como o respeito aos *prazos* a serem cumpridos, a *segurança* e o *preço* oferecidos pelos estabelecimentos de consumo, além das relações empreendidas ao longo das rodovias, sejam com funcionários dos estabelecimentos comerciais, sejam com os *chapas*, são partes importantes para a permanência nas estradas e viabilizam a execução do trabalho. Podem ser entendidos também como constituintes dos *modos de vida de caminhoneiros* que percorrem longas distâncias. Especialmente se pensarmos modos de vida não apenas como os códigos de conduta prescritos, sancionados por determinada tradição e encenados pelos motoristas cotidianamente, mas também um conjunto interações que são, literalmente, negociadas enquanto se movem e pontuam o processo. Juntas, tanto as escolhas, efetivações e interações nas *paradas*, quanto a habitação dos caminhões, como melhor tratado no capítulo anterior, concorrem para que os motoristas criem seus *caminhos*. Estes são definidos justamente pelas estabilidades relativas perante as instabilidades, inseguranças e perigos contidos nas estradas e na concepção do próprio trabalho.

Assim, percorrer o *próprio caminho* se dá à medida que os *profissionais do volante* experimentam as estradas e lhes conferem diferentes significados. Ao mesmo tempo, elas passam a ser parte significativa de suas existências. Tanto o é que eles não se

consideram apenas caminhoneiros pelo fato de operarem, se relacionarem e permanecerem grandes períodos dentro dos caminhões. Frequentemente eles também se autointitulam *estradeiros*, dada a centralidade da infraestrutura e das relações sociais nas estradas para a *vida de caminhoneiro*.

Dentre todos as *paradas* realizadas pelos motoristas, os postos de combustível de beira de estrada são os mais demandados e acessados. Os *pátios*, localizados nos postos, são lugares por excelência para a manutenção do ofício, repleto de trocas e encontros também necessários para a feitura dos *caminhos*. Este é o assunto abordado na próxima sessão.

3.4 No *pátio* dos postos de combustível

De acordo com uma matéria publicada em 2013 pela revista “Carga Pesada”⁵⁹, existem, somente nas rodovias do país, aproximadamente 4,5 mil postos de combustível. Apenas às margens da Via Dutra que possui 402 quilômetros entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, eu contei quase noventa estabelecimentos desse tipo. Em média, segue o periódico, há um posto de combustível a cada 22 km de rodovias federais e estaduais. Na região Sul, esta média é menor, um posto a cada 17 km, já na região Centro-Oeste o índice aumenta para um posto a cada 35 km. Há, nesse sentido, uma grande concorrência de redes de postos que operam a partir do fornecimento de diferentes *bandeiras*, ou seja, as marcas de empresas distribuidoras de combustível como BR, Ipiranga, Raízen, AleSat, dentre outras.

Dispersos pela malha rodoviária e distribuídos de maneira nada uniforme, assim como outros estabelecimentos na beira da estrada, os postos de combustível tendem a variar em tamanho, qualidade e quantidade de serviços oferecidos. Luciene dos Santos (2002) diferencia os tipos de postos de combustível das rodovias a partir do público-alvo desses estabelecimentos. “Alguns atendem somente aos passageiros de ônibus e de carros particulares; outros atendem somente aos caminhoneiros e, por fim, há os postos para atendimento a qualquer tipo de freguês” (SANTOS, 2002, p.99).

A maior parte dos postos que frequentei junto aos meus anfitriões atendem todos os tipos de viajantes. No entanto, grande parte desses postos do tipo misto possuem

⁵⁹ BORTOLIM, Nelson. Ao curso de R\$25,00 o caminhoneiro pode descansar em segurança. **Revista Carga Pesada**. 13 abr 2013. <http://cargapesada.com.br/2013/04/17/ao-custo-de-r-25-caminhoneiro-pode-descansar-em-seguranca/> Acesso em 07/08/17.

algumas dependências distintas para os caminhoneiros e para os demais usuários, como banheiros, restaurantes e o(s) estacionamento(s). Esses estacionamentos exclusivos para os *profissionais do volante*, geralmente situados nos fundos do posto, são conhecidos como *pátios*. Os caminhoneiros passam a ser fiéis, principalmente, aos postos que além dos serviços comuns voltados para a manutenção dos caminhões, como bombas de combustível, lava-jato e borracharia, lhes oferecem alguns serviços exclusivos como café gratuito, banheiros com chuveiros, lavanderia, barbearia, agências de carga e sala do motorista com TV, *wi-fi* e ar condicionado. Toda essa infraestrutura direcionada especificamente para os motoristas e seus caminhões e acessadas cotidianamente por muitos deles costumam circunscrever a área do(s) *pátio(s)* dos postos⁶⁰.

A figura a seguir apresenta a vista aérea das dependências do Posto Magníficos⁶¹, um dos locais onde realizei parte do trabalho de campo. Nela estão assinalados a distribuição dos principais serviços oferecidos por esse tipo de estabelecimento que atende os motoristas não profissionais, mas é majoritariamente frequentado por caminhoneiros. A figura traz à sua direita um bar/puteiro, vizinho do Magníficos.

⁶⁰ Além dos serviços mais cotidianos, alguns grandes postos organizam eventos em seus pátios voltados para os caminhoneiros como a feira do Caminhoneiro no Posto Sakamoto, localizado no Km 210,5 da Via Dutra, em Guarulhos, SP. Esses encontros, possuem programação variada como cursos de formação para os profissionais, brincadeiras com direito à brinde para os vencedores e exposição de veículos e equipamentos novos ou mais modernos. Visam colocar em diálogo as empresas de automobilística ligadas ao setor de transporte de cargas, como Mercedes-Benz, as revistas especializadas, como *O carreteiro* e *O caminhoneiro*, e os motoristas de diferentes lugares do país que participam das atividades junto a suas famílias. Há também postos que até mesmo promovem missas para os caminhoneiros, como aponta Santos (2002, p. 94). Os encontros católicos acontecem nos postos de estrada de diferentes localidades do país e geralmente são organizados pela “Pastoral Rodoviária”, composta por “padres caminhoneiros”, como são conhecidos os párocos viajantes.

⁶¹ O nome do estabelecimento, bem como o das pessoas que ali conheci (funcionários e putas), é fictício. A localização do posto foi omitida. Este foi o posto de beira de estrada que mais frequentei durante o trabalho de campo. Dois dos meus anfitriões (Pardal e Wesley) são clientes assíduos do lugar e ali fizeram suas *paradas* em situações diferentes. Retornei mais três vezes ao local sem estar em viagem com um motorista. Um dos gerentes do estabelecimento me permitiu circular por ali para a realização da pesquisa até mesmo quando estava sem a companhia de algum dos caminhoneiros. Ficou acordado entre nós a utilização da imagem via satélite, desde que não evidenciasse a faixa dos prédios, a logomarca do posto, a localização, nem as placas dos veículos

Figura 7 - Vista aérea por satélite do posto de combustível Magníficos

Foram assinalados alguns pontos que integram o estabelecimento e seus arredores. Fonte: *Google Earth*, consultado em maio de 2017.

Quando conheci este posto pela primeira vez foi na viagem de Wesley, *cegonheiro* de 44 anos que me permitiu acompanhá-lo ao longo de todo o seu trabalho. Em algum momento do trajeto o caminhoneiro me anunciou a única *parada* que faríamos lançando mão de alguns parâmetros discutidos anteriormente para realizá-la neste lugar:

Vamos fazer uma parada pra gente jantar e dormir daqui uns 40 km no Magníficos. Eu poderia seguir direto até Curitiba, mas tô rodando sem parar desde Betim [região metropolitana de Belo Horizonte, MG] e descarrego só amanhã ao meio dia mesmo. O pessoal do posto lá é gente boa, abasteço ali desde que comecei a fazer a 116 nesse trecho, faz uns doze anos. O desconto que eles dão pra gente que é caminhoneiro é sem igual na região e como eu sou cliente antigo eles tudo me conhece. Até quando não abasteço por lá é tranquilo de estacionar e ficar. Até já dei entrevista com câmera e tudo pro Claudio [um dos gerentes do Magníficos] pra fazer propaganda do posto [...]. Sem contar que eles fazem uma pamonha que cê nunca viu, pode pedir sem medo. (Conversa com Wesley, boleia do seu caminhão, junho de 2015)

Se o intuito do caminhoneiro é pernoitar, como era o caso de Wesley, postos como o Magníficos são indispensáveis devido à segurança 24 horas (feita por dois vigias), a presença de algumas câmeras instaladas e relativa restrição no acesso de pessoas estranhas nos estacionamentos localizados nas ao fundo do estabelecimento. Ao final da tarde os estacionamentos desse e de muitos outros postos costumam ficar lotados de

caminhões em busca de um lugar tranquilo para passar a noite, comer, descansar e seguir viagem. É bastante comum que a preferência para estacionar nos *pátios* seja do motorista que abastece no local ou é freguês assíduo, como ocorre no Magníficos. Contudo, os caminhoneiros vem reclamando do crescente número de postos que estão extinguindo a gratuidade desse serviço.

Como Wesley é *cliente antigo* desse posto, conforme ele mesmo diz, chegamos e logo fomos estacionando no segundo *pátio* mais ao fundo, sem abastecer. Da entrada do estabelecimento até encontrar uma vaga, o motorista manteve o vidro aberto e seu braço para fora, sempre cumprimentando os frentistas e outros funcionários que o reconheciam e correspondiam com acenos. Prova da fidelidade mútua entre caminhoneiros que são clientes assíduos e o *peçoal do posto*, expressão genérica utilizada para se referir às pessoas que trabalham em alguma atividade nesses estabelecimentos. São elas frentistas, gerente, borracheiros, seguranças, funileiros, caixas, garçons, garçonetes, dentre outras.

O *pátio* de um posto cobre a maior área desse tipo de estabelecimento. Os dois *pátios* do Magníficos comportam juntos *cerca de 450 caminhões*, informou um dos gerentes. É um número modesto se comparado a postos que têm capacidade para inacreditáveis mil caminhões estacionados. Além do tamanho mediano dos estacionamentos desse posto, parte deles é de terra e, como percebi, muitos motoristas apresentam certo receio em estacionar seus caminhões em *pátios* sem asfalto. *Tem motorista que não para em posto de chão batido para evitar sujar seus lindões*, foi o que me disse Wesley aos risos, em tom de deboche e isento dessa preocupação. Ainda assim, ambos os *pátios* do Magníficos estavam bastante cheios no momento que chegamos ali ao final da tarde. Todos os *pesados* estavam estacionados em fileiras e de maneira ordenada, mesmo com a ausência de qualquer marcação no chão. Muitos motoristas com seus caminhões estacionados se encontravam com as *cozinhas* abertas preparando seus jantares que aromatizavam o *pátio*. A prática de preparar o próprio alimento segue mais ou menos os procedimentos demonstrados no capítulo anterior, a partir da experiência de Sérgio e Romero.

Como o tempo dos *prazos* para os caminhoneiros é um fator quase incontornável, antes mesmo de *parar* nos postos eles parecem saber exatamente como orquestrá-lo a seu favor. Ao acessar estes estabelecimentos, parte do tempo gasto aí costuma ser utilizado para a manutenção ou revisão constante do veículo em alguns setores do posto, como borracharia, área de abastecimento ou lavador para caminhões. Nesses momentos, as

interações com o *peçoal do posto*, especialmente com os responsáveis pela assistência técnica, são constantes e muito importantes. Um motorista, ao demandar um serviço de manutenção, por exemplo, não entra em contato com um funcionário que irá executá-lo só quando são velhos conhecidos um do outro, como no caso específico de Wesley. As longas conversas entre ambos profissionais também podem ocorrer durante todo o processo de assistência mecânica, no intuito de verificar se os reparos com os caminhões estão sendo executados com qualidade e eficiência. Quando Wesley pediu para que um borracheiro fizesse o alinhamento⁶² do veículo, pois este estava *puxando mais que o normal*, nas palavras do motorista, aproveitei para conversar com o rapaz.

É raro o caminhoneiro largar o caminhão na nossa mão e sumir até a gente terminar. Eles sempre ficam na espreita quando não sabem muito de mecânica. Daí a gente dá umas dicas, principalmente quando o problema é pequeno. Mas até os que sabe fica olhando, pitacando. Uns fiscaliza o trabalho da gente mais até pra ver se tá sendo feito só o necessário. Outro querem ajudar a gente pro serviço sair mais rápido por causa da pressa. Todo mundo sai ganhando. A gente é louco pelos brutos, imagina os donos. (Conversa com Flavinho, Posto Magníficos, agosto de 2015)

Profissionais como Flavinho, que também demonstram admiração pelos caminhões, tornam-se conhecidos dos motoristas à medida que esses se convertem em clientes mais assíduos e que estão sempre atentos à qualidade dos serviços oferecidos e aos *cuidados* que seus caminhões recebem. Sem dúvida, os postos são lugares estratégicos para se atualizar sobre a mecânica dos caminhões e as novidades do setor. Os colegas caminhoneiros e o *peçoal do posto*, sobretudo os frentistas, borracheiros e funileiros, são grandes aliados um dos outros no processo de aprender e se fascinar ainda mais com essas máquinas. Vale lembrar que existem caminhoneiros que se iniciam neste ofício após trabalharem com assistência mecânica de caminhões, este é o caso de Canarinho, como relatado no Capítulo II. Para muitos motoristas, aquilo que se aprende aí pode colaborar para a conservação do veículo, para possivelmente realizar sozinho algum reparo imprevisto e melhorar, de modo geral, a manutenção da *vida na estrada*.

⁶² Também conhecido como *geometria de veículos*, segundo Flavinho, o alinhamento dos pneus visa manter as rodas do caminhão em uso o mais paralelo possível, sem irregularidades entre os ângulos de um mesmo eixo ou entre os diferentes eixos. Nos caminhões é preciso alinhar tanto *cavalo mecânico*, quanto a *carreta* (carroceria). Se um pneu estiver fazendo algum ruído, se um ou mais pneus estão desgastando rápido e de modo irregular ou se o veículo está puxando mais para um lado que para o outro, é necessário fazer o alinhamento do caminhão. Com os veículos alinhados se reduz o consumo de combustível e o desgaste do pneu, além de aumentar a vida útil de componentes mecânicos. Gasta-se em média R\$70,00 pelo serviço que dura aproximadamente uma hora e meia para ser feito

Em meio aos conhecimentos adquiridos e cuidados com o caminhão, outra parte do tempo gasto nos postos é voltado para o cuidado de si. Ambos são complementares, como já demonstrado. O setor de alimentação composto por restaurante e lanchonete atrai e reúne os estradeiros que não estão dispostos a passar mais ou menos duas horas cozinhando e que podem pagar pela comida sem comprometer o orçamento da viagem. Mas quando se tem um restaurante exclusivo para os caminhoneiros, como no Magníficos e outros postos, o preço das refeições, sejam elas oferecidas na forma de rodízio, self-service, à quilo ou prato feito, costuma ser menor do que as servidas nos restaurantes utilizados para os motoristas não profissionais. Em muitos postos, tanto nas lojas de conveniência, quanto em pequenos mercados situados dentro dos restaurantes, os caminhoneiros conseguem comprar produtos de grande importância, como material para higiene pessoal (desodorante, escova e pasta de dente), produtos para limpeza (sabão, água sanitária, detergentes) e produtos para lazer (CDs, DVDs, pendrive com músicas, além de cigarros, camisinha, dentre outros).

Outras necessidades básicas dos motoristas também são atendidas em alguns postos, como banheiros⁶³ de uso comum, cuja área para banho⁶⁴ é de uso exclusivo dos estradeiros. Assim como o estacionamento, o acesso aos chuveiros é permitido ao motorista que abastece no posto ou mediante pagamento no valor de três a cinco reais. A qualidade, manutenção e limpeza desses locais variam muito de posto para posto. Além de área restrita para banho destinada aos caminhoneiros, o Magníficos oferece o serviço de lavanderia⁶⁵. Localizada logo atrás dos banheiros, a lavanderia é formada por dois tanques bastante disputados pelos caminhoneiros, especialmente na hora do almoço. Nesse período, sempre há filas para lavar uniformes e outras vestimentas que logo depois são penduradas em varais improvisados nos corredores formados entre os caminhões.

Em alguns postos, é possível até encontrar barbearia⁶⁶ com pequenas filas de espera bastante animadas pelas conversas entre motoristas e o barbeiro. Um dos gerentes do Magníficos e que também corta seu cabelo ali, garantiu que esse é um tipo de serviço

⁶³ Na etnografia de Francine Rebelo realizada com mulheres caminhoneiras, o principal incômodo relatado pelas motoristas em referência ao caminhão é a ausência de banheiro, como expressado na fala de uma delas: “na minha casa tem tudo, só falta um cômodo, o banheiro” (REBELO, 2011, p. 50). A ausência de um banheiro privado no caminhão frequentemente as coloca em situações vulneráveis como atravessar os pátios à noite para urinar no banheiro ou urinar atrás do próprio caminhão (p. 51). Tanto a inexistência do banheiro no caminhão, quanto os riscos de usar os banheiros dos postos ou urinar em qualquer lugar não são preocupações para meus anfitriões homens.

⁶⁴ Ver figura 7, anterior.

⁶⁵ Ver figura 7, anterior.

⁶⁶ Ver figura 7, anterior.

(assim como a lavanderia, café grátis e as refeições mais baratas) que contribui para fidelizar o caminhoneiro. E o administrador tem lá sua razão, afinal, como destaquei no capítulo anterior: a higiene e limpeza são aspectos cada vez mais importantes durante viagem. Em percursos muito longos, a cara de sono, pele queimada de sol, a barba por fazer e até mesmo o mal cheiro, costumam ser alguns sinais de que o estradeiro está há muito tempo rodando sem parar. A barbearia nos postos colabora para que o motorista tente manter a aparência profissional esperada pelo setor nas pontas do processo (*carga e descarga*), pelo menos no que diz respeito à barba e ao cabelo.

Do grande vidro que recobre quase toda a faixa da pequena barbearia comandada pelo Seu Navalha, um senhor de 51 anos que mora próximo ao posto, é possível visualizar a movimentação de caminhoneiros e funcionários no *pátio*. A posição é muito bem aproveitada pelo barbeiro, bastante informado sobre os acontecimentos cotidianos dali. Todas as vezes em que regressei ao Magníficos procurei o barbeiro, que se dizia honrado de me atualizar sobre os casos mais recentes por ali. No que tange ao grau com em que se fala da vida dos outros neste estabelecimento, um lugar privilegiado para entender algumas dinâmicas dos *pátios*, qualquer semelhança com outras barbearias e salões situados nas cidades não é mera coincidência.

Em outra ocasião que me deparei novamente com o posto Magníficos foi mais ou menos na metade da realização do trabalho de campo, em agosto de 2016 na companhia de Pardal. O caminhoneiro estava com o *baú* vazio após ter feito o *puxo* de alimentos não perecíveis e tinha a intensão de retornar para sua casa em Pouso Alegre, no Sul de Minas, há 700 km de onde nos encontramos, mas de preferência com uma nova carga *para não ter prejuízo*, ele me disse. Foi por isso que paramos no posto Magníficos que além de ser um lugar familiar ao motorista, outro *cliente antigo*, também possui algumas agências de carga onde seria possível encontrar novo carregamento para diversas regiões do país.

As agências de carga são instituições privadas que mediam a relação entre as empresas que são donas das mercadorias e os caminhoneiros (REBELO, 2011; SANTOS, 2002; LEAL, 2004). Elas operam como despachantes: contratam os motoristas para o transporte de determinada carga e dão a eles um adiantamento para alguns gastos durante a viagem (como óleo diesel e pedágio). Quando o motorista descarrega a mercadoria recebe o pagamento pelo serviço. A negociação entre agência de carga e caminhoneiros é firmada através da *carta frete*, um papel emitido pela empresa que deve ser trocado pelo

motorista em algum posto para que ele receba o dinheiro referente à viagem realizada⁶⁷. É bastante comum que as agências façam o cadastro *on-line* dos motoristas para verificar no momento da contratação se eles estão em situação regular com a carteira de motorista, documentos do veículo, dentre outras exigências. Para aumentar a chance de conseguir mais serviços, os motoristas não só buscam seguir os padrões requeridos por esses escritórios, mas também se cadastram em diferentes agências.

Geralmente os escritórios das agências de carga são alugados para as empresas diretamente com a administração do posto. A locação, segundo o gerente Carlos, é feita a partir de avaliação de credibilidade de cada empresa no mercado formal dos transportes. No posto Magníficos, as agências de carga estão situadas nos fundos do menor *pátio*, no mesmo edifício onde se encontram a barbearia e a sala do motorista⁶⁸. Assim como em outros postos, cada agência dali é formada por um pequeno escritório com acesso à internet e telefone. Juntos, estes escritórios compõem um corredor relativamente longo repleto de lojas idênticas dispostas lado a lado. Nas portas das agências estão fixados os nomes das empresas, bem como algumas folhas exibindo para os caminhoneiros os avisos sobre as *cargas disponíveis a serem deslocadas*.

Cada escritório possui uma figura central que media a relação entre os donos das mercadorias e os *estradeiros*: são os *agenciadores de cargas*. Esse funcionário das empresas agenciadoras de carga tem como atividade principal oferecer as cargas disponíveis para os motoristas. No posto Magnífico, os *agenciadores*, um total de oito, se destacavam dos demais funcionários que transitavam pelo *pátio* por conter nas mãos caneta, papéis, agenda e celular. Em busca de alguma carga lhe era rentável, o motorista Pardal consultou cada um dos *agenciadores*. Além do preço do *frete*, outras questões são levadas em conta por parte do caminhoneiro na hora da negociação com as agências. Uma delas é encontrar uma carga que se destina a uma localização próxima a que o motorista deseja (no caso de Pardal era a região sul de Minas Gerais). Outra questão importante é buscar um tipo de mercadoria compatível com a carroceria disponível no caminhão. Como Pardal possuía um Baú, não era possível transportar, por exemplo, grãos.

Ao acompanhar as negociações de Pardal com as agências, conheci Josué, um *agenciador* de 39 anos e que trabalha no ramo há sete. Foi ele quem me explicou um pouco mais dessa tramitação operada pelos *agenciadores*. Segundo ele,

⁶⁷ Conforme Rebelo (2011, p. 62), se o motorista não regressar à agência de carga após efetuada a entrega, o que é muito comum, o envio da nota fiscal é feito pelo correio e o pagamento é realizado via depósito bancário.

⁶⁸ Ver a figura 7 acima.

a regra é a agência seguir a ordem de chegada. O motorista interessado que chega primeiro tem a preferência e assim vai formando a fila. É preciso encaixar as necessidades do produto a ser carregado, a rota e a disponibilidade do motorista e do caminhão. (Conversa com Josué, Posto Magníficos, agosto de 2016)

Depois de duas horas conversando com diferentes *agenciadores*, Pardal fechou uma entrega de produtos de higiene com destino a Volta Redonda no Rio de Janeiro, lugar não muito fora do destino pretendido. Para *furar* a imensa fila de caminhoneiros que disputavam as cargas ofertadas, o motorista acabou submetido a um valor de frete abaixo do esperado. O que encurtava um pouco o tempo de espera no *pátio*, embora o carregamento seria efetuado apenas às 17 horas do dia seguinte em uma empresa há três quilômetros dali. A estratégia utilizada por esse motorista é bastante comum entre os profissionais no momento de negociação de *frete* nas agências de carga. Luciene dos Santos (2002, p. 181) denomina esse fenômeno de “disputa silenciosa” suscitada pelos interesses distintos e conflitantes entre os caminhoneiros e os *agenciadores*. Esses últimos, tendo em mãos o valor oferecido pelas empresas donas das cargas para o transporte das mercadorias, estipulam um preço mais baixo do *frete* fornecido aos caminhoneiros. Assim, as agências subtraem uma porcentagem do preço total do *frete* que supostamente cubra o serviço de disponibilizar a carga para os motoristas. Para os caminhoneiros, no entanto, essa prática realizada pelas agências derruba o valor do *frete* e os coloca em posição desfavorável. Situação que se agrava quando os motoristas precisam aceitar, tal como fez Pardal, um valor de *frete* ainda mais baixo para efetuar determinada viagem a fim de *furar a fila* e evitar permanecer por longos períodos esperando um possível carregamento que seja mais rentável. Esta lógica, mais regra do que exceção, segundo meus anfitriões, evidencia parte de um processo maior de sistemática precarização⁶⁹ do trabalho dos caminhoneiros, da qual faz parte os desabafos de Pardal:

Tem horas que a gente tem que aceitar fazer uma viagem com o frete baixo. O foda é quando isso vira regra, como tem acontecido. Não se acha frete que vale a pena. É um absurdo eu ter que fazer um trabalho por um preço inferior ao que ele vale. É quase trabalhar de graça, mas a gente tem que aceitar pra num voltar vazio. Se a gente aceitar qualquer coisa não consegue pagar nem

⁶⁹ Para além da valorização e desvalorização do *frete*, outros componentes que colaboram para a precarização do trabalho dos caminhoneiros são desenvolvidos com maior atenção na pesquisa de Santos (2002). A autora também discorre sobre as mobilizações políticas da categoria em busca de soluções que visam melhorias nas condições de trabalho dos caminhoneiros. Dentre essas articulações estão a grande greve dos motoristas ocorrida em 1999 e analisada por Scaramella (2004). Há também um conjunto de outras greves que ocorreram em 2015 e são discutidas no trabalho de Silva (2015). Uma dentre tantas reivindicações dos estradeiros não atendidas pelo Ministério dos Transportes que motivaram as paralisações está o “frete tabelado”, cujo implementação tenderia a valorizar o preço dos *fretes* e reverteria a grande flutuação do valor pago aos motoristas pelo transporte de cargas que os desfavorece frente ao interesse das empresas donas das mercadorias e das transportadoras de carga. Tal reivindicação possivelmente evitaria situações como as que Pardal e outros tantos motoristas se submetem na busca pelos *fretes* junto aos *agenciadores*, por exemplo.

os custos com o combustível pra realizar a viagem. (Conversa com Pardal, Posto Magníficos, agosto de 2016)

Ainda que Pardal tenha *furado a fila* e capitaneado um *frete* baixo para diminuir o tempo *parado* no posto, a espera foi inevitável. Outros motoristas estavam na mesma situação e se reuniam em uma das dependências do posto projetada para essa condição de espera: a sala do motorista. Localizada no mesmo edifício onde estão as agências de carga e a barbearia⁷⁰, a sala do motorista é voltada para a convivência daqueles que aguardam a liberação da carga. No Magníficos, o pequeno cômodo possui sofás, televisão, bebedouro e uma chaleira com água quente usada para o preparo de chimarrão. Este é um lugar bastante movimentado pelos caminhoneiros, que constantemente jogavam truco na mesinha de centro disposta entre os sofás. Após resolver os trâmites burocráticos referentes à viagem que faria, Pardal encontrou coincidentemente na sala dos motoristas um velho amigo *estradeiro*, o Marinho. O encontro inesperado foi regido por grande comemoração entre os dois homens. Marinho é um senhor gaúcho de 60 anos, caminhoneiro há quarenta, o mais velho dentre todos que conheci e que havia acabado de ajeitar uma carga de fertilizantes para ser transportada no dia seguinte para alguma cidade do Rio Grande do Sul. O motorista já estava *parado* no posto há dois dias e, assim como Pardal, não estava satisfeito com o preço do *frete* que havia conseguido. Esse foi um dos primeiros assuntos em meio aos cumprimentos seguidos das especulações sobre as famílias, e itinerários.

Instigado pelo súbito encontro, Pardal revelou para o amigo e para mim sobre o seu aniversário, que ocorreria no dia seguinte. Marinho, como *um bom gaúcho*, disse ele, logo propôs um churrasco: *a gente já comemora seu aniversário e já gasta a merreca que vão nos pagar pra sair daqui e voltar pra casa*. De repente o evento se tornou, além da celebração do nascimento de Pardal e desse encontro, um importante jeito de suspender momentaneamente a condição de espera e de desvalorização do trabalho em que ambos se achavam. Marinho logo convocou outro caminhoneiro, o Leco, que conhecera ali enquanto aguardava uma possível carga e noticiou a festa. Enquanto este foi improvisar a churrasqueira, os velhos amigos e eu nos dirigimos no caminhão de Marinho até um mercado na cidade mais próxima, situada há dois quilômetros, para comprar carnes e carvão. Essa situação, inclusive, foi a que deu origem ao desenho com o qual abro o primeiro capítulo desse texto e apresento os dois motoristas na fila do mercado. Durante as compras os motoristas se liberaram para a bebida após a indagação do aniversariante: *todos vamos dirigir só depois do meio dia né?* E realmente a previsão para retomarem seus respectivos trabalhos era só ao final da tarde do dia seguinte.

⁷⁰ Ver figura 7 acima.

As tarefas para a realização do churrasco aconteceram em torno do caminhão de Leco, estacionado no maior *pátio* do posto. Com a *cozinha* aberta e uma churrasqueira feita de tijolos e uma grade de algum material bem lavado que fora encontrado no ferro velho do posto, o motorista nos esperava para cozinhar a comida e gelar a bebida. Os assuntos que animaram o churrasco consistiram no compartilhamento de lembranças dos tempos em que Marinho e Pardal trabalharam juntos quando eram empregados na mesma empresa; caminhões; famílias; dívidas e as contações das experiências de Leco, inéditas para todos ali. Certamente este encontro foi muito mais rico do que este resumo que acabei de fazer, além de ter sido essa uma situação importante para que eu entendesse várias questões sobre a *vida de caminhoneiro* sementeas ao longo desse texto. Contudo, trago aqui esse evento para recortar um momento em que pude compreender um pouco mais sobre duas categorias bastante utilizadas por esses e outros caminhoneiros que conheci durante diferentes viagens, mas que ainda não estavam muito evidentes para mim. São elas os *motoristas loucos* e os *motoristas rodados*.

Até então a palavra *rodado* me parecia ser mobilizada em situações que os motoristas mais velhos em idade⁷¹, principalmente os que possuem cinquenta anos ou mais, evocavam suas experiências profissionais. Logo pensei: certamente *ser rodado* deriva do verbo *rodar*, amplamente enunciado pelos caminhoneiros em referência à forma predominante com que se deslocam pelo *mundo*, ou seja, amparado pelas rodas dos caminhões. Assim, nas situações em que eu perguntava para meus anfitriões o(s) significados da palavra *rodar*, dois sentidos me eram apresentados. Ela é usada para se referir à distância percorrida, como na frase *já rodei dez quilômetros* ou indicar a realização do trabalho, como na sentença: *estou rodando não me incomode*. Ao se auto intitular *rodados*, portanto, ambos os sentidos de *rodar* parecem se fundir para caracterizar de maneira positiva, jamais o contrário, os motoristas que são ao mesmo tempo experientes no trabalho que desempenha e que já percorreram muitos quilômetros, vice-versa. Todos os motoristas que conheci com pelo menos mais de trinta anos de profissão chegaram a se dizer *rodados* em algum momento das respectivas viagens que fizemos.

Já a categoria *louco* ouvi em menor escala e, quando era utilizada por um motorista ao longo da viagem para se dirigir a outro, parecia ser em tom acusatório. Por exemplo: um caminhoneiro estava dirigindo e, ao observar a direção de um segundo motorista, chamava-o de *louco* se esse estivesse fazendo uma ultrapassagem perigosa, em alta velocidade ou que

⁷¹ Os motoristas com mais de 50 anos de idade que entrei em contato possuem também mais de 30 anos de profissão. Sugiro retornar a tabela 1 localizada na Introdução com atenção especial às listagens das idades e das experiências profissionais dos meus anfitriões.

estava com a direção pouco firme (um dos indícios de que o motorista está pescando ao volante, ou seja, dirigindo com sono). No entanto, nenhum dos meus anfitriões se reconheciam como *loucos*, sejam os que se diziam experientes, ou seja, *rodados*, sejam os caminhoneiros que não se pensavam nem como *experientes* e nem como *jovens*. O que me deixou sem muitas explicações sobre isso. Talvez a minha falta de compreensão sobre as duas categorias tenha ocorrido pelo fato eu não ter presenciado ambas as categorias colocadas em relação de até a metade das viagens de campo (mais ou menos o período em que se deu esse churrasco na BR). Mas à medida que ouvi os diálogos entre Marinho, Pardal e Leco durante o churrasco, os regimes de valores associados aos loucos e rodados me foram sendo melhor explicitadas. Apresento brevemente o que entendi acerca desse assunto.

Durante o churrasco entramos exatamente nesse assunto quando foi se aproximando da meia noite e Pardal, há uma hora do dia corresponde a seu aniversário, já estava meio bêbado e sonolento. Mas Marinho, tão bêbado e cansado quanto o amigo, insistia em cantar os Parabéns no momento em que virasse a noite:

- *Por que é que tem que comemorar exatamente a meia noite, sô? Já tá bom, divertimos, bom demais, mas vamos descansar que amanhã o bicho pega-*
Disse Pardal em resposta as insistências do amigo.
- Mas tu tá fraco demais, credo! O cara vai ficando rodado e perde o pique de festa mesmo, hein? Não tem jeito! - Respondeu Marinho.
- Cê também tá mais pra lá do que pra cá, amanhã tá só o pó.
- Se a gente tivesse virado no pó que nem nas antiga tava era ligado e aguentando que nem naquela época.
- Naquela época nem tinha pó, sô, era rebite amassado mesmo.
- A gente era tudo louco, né? Aí fazia essas doideras, enchia o tanque de cachaça, pilotava no outro dia de ressaca sem parar, virado no rebite, tem base não! Vai indo, o corpo não aguenta. - Disse Marinho, rindo de algumas lembranças resgatadas por Pardal.
- Se tu tivesse nessas hoje, já tava morto. Mas tu num tá cherado e tá morto do mesmo jeito.
- É que hoje a gente é responsável, organizado e pelo dorme.
(Trecho de caderno de campo, Arthur Fontgaland, agosto de 2016)

Quando ouvi essa conversa pude notar que os motoristas *rodados* não são apenas os mais experientes em profissão e/ou idade, mas se constroem sob aquilo que não são ou que já deixaram de ser, ou seja, *loucos*. Os motoristas considerados *loucos* são tidos como os menos experientes e até mesmo mais jovens. Novos não necessariamente em idade, embora o sejam em sua maioria. A pouca trajetória profissional desses motoristas se expressa em algumas práticas explicitadas por Marinho e Pardal, como o consumo de drogas ilícitas, como *pó* e *rebite*⁷², além do excesso de velocidade. Para eles essas formas

⁷² O *rebite*, também chamado pelos motoristas de *arrebite*, é o nome dado a qualquer droga que estimula o sistema nervoso central do usuário a permanecer temporariamente com insônia e falta de apetite. São diversos os efeitos colaterais causados pelo uso regular e sistemático dessas anfetaminas bastante

de exercer o ofício se opõem à *reponsabilidade e organização* característica dos que se consideram *rodados*, muitas vezes ex-loucos e que já lançaram mão dessas loucuras. O que foi confirmado na mesma noite por Leco, outro *rodado*, ao ser perguntado sobre quem são, afinal, os *loucos*.

Os loucos é essa galera inconsequente que dirige rebitado, dá uns tiro pra não dormir e conseguir dirigir 20 horas virado. Acha que o importante é só pisar [dirigir em alta velocidade], mas na verdade é um perigo na estrada pra ele e pros outros motoristas. E nem precisa ser mais novo não, tem muito motorista velho que não tem responsabilidade com ele mesmo e acha que dá pra ser louco pra sempre. Mas o corpo não aguenta. Já fomos loucos? Já fomos, mas ai vai pegando experiência e começa a ver que ter responsabilidade e se organizar é melhor pra execução do trabalho do que correr e ficar tomando mil coisas pra num estourar o prazo. Que nem a gente aqui. Tamo bebendo, comemorando, mas sem excesso. Já vamos dormir cedo, sem bagunça, porque ninguém é mais louco aqui não. É esses motoristas louco que mancham o nome da profissão. (Conversa com Leco, Posto Magníficos, algum trecho da BR – 116, agosto de 2016)

A princípio, é preciso destacar que entre caminhoneiros, tanto o *rebite* e o *pó*, quanto as drogas lícitas, como café e cigarros, são utilizadas para permanecerem acordados. São estratégias fortemente associadas ao aumento da renda, uma vez que no contexto caminhoneiro, o acréscimo da remuneração implica maior carga de trabalho. A intensificação do trabalho caracterizado por mais horas dirigindo, segundo Daniela Knauth et al “produz um desgaste físico e emocional, levando os caminhoneiros a buscar uma solução temporária para esse problema no consumo do rebite” (2012, p. 892). Outras pesquisas no campo da saúde médica (NASCIMENTO et al, 2007; SILVA et al, 2003) apontam que a associação do consumo de *rebite* aos motoristas mais jovens indica que esse grupo é mais vulnerável, possivelmente em consequência do pouco tempo de profissão, que acarreta maior dificuldade em lidar com as pressões no trabalho. Este posicionamento, no entanto, deve ser melhor matizado e associado a um contexto mais amplo que abrange as condições precárias de trabalho dos caminhoneiros tais como: as más condições das estradas e dos locais em que permanecem durante as viagens, incluindo aí os postos de gasolina; a produtividade a partir do *frete* que funciona como estímulos a longas jornadas de trabalho visando ao menor tempo para a entrega; bem como os grandes períodos que permanecem distantes de suas residências fixas e de suas famílias⁷³.

relacionado à degeneração de células cerebrais. Dentre eles destaco os tremores, ansiedade, irritabilidade, dor de cabeça, dores musculares, depressão, diminuição do libido, taquicardia e arritmias cardíacas (MURER, 2015, p. 116).

⁷³ Um enquadramento interessante e complementar sobre essa questão é esboçado por Daniela Knauth et al

A *inconsequência*, característica dos *loucos*, como apontado na fala de Leco, diz respeito à utilização de substâncias ilícitas e que, de certa forma, também está associada às diferentes maneiras de conduzir os veículos, expressa na alta ou baixa velocidade, bem como na condução ofensiva ou defensiva. Estas também operam como marcadores distintos entre *loucos* e *rodados*. Os *loucos* tendem a ser localizados a partir da alta velocidade muitas vezes mobilizadas para cumprir os *prazos* apertados e são considerados adeptos de *manobras arriscadas*, como a *quebrada de asa*⁷⁴. Os *rodados*, ao contrário, acreditam que não precisam ser excessivamente velozes, pois com o tempo de profissão passam a apostar na maior eficiência e na segurança proporcionada pelo planejamento e *organização* da viagem. Essas características são consideradas suficientes para cumprir os *prazos* sem a necessidade de usar drogas ilícitas para aumentar a produtividade. E como acreditam na qualidade da execução do trabalho, evitam as manobras perigosas que, além de colocarem em risco suas próprias vidas e de outras pessoas, também podem vir a danificar o caminhão, principal instrumento de trabalho.

As diferenciações morais entre os motoristas, por meio das variações de velocidade que eles empreendem, são interessantes para pensar como os ritmos das viagens não são apenas durações medidas em quilômetros por hora, cujo objetivo é estritamente cumprir as prescrições da logística de transporte. Mais que uma grandeza de ordem física, as múltiplas e distintas velocidades exercidas pelos caminhoneiros em seus caminhões pelas rodovias em diferentes situações também estão impregnadas de variações qualitativas. Isso porque acredito que para meus anfitriões a(s) velocidade(s) por eles alcançadas se aproximam também de “uma grandeza intensiva”, algo próximo ao que observa André Dumas Guedes (2012) sobre os movimentos de moradores de Minaçu pelo “trecho” no norte de Goiás. Para o antropólogo, as “variações quantitativas de velocidade” desempenhadas e expressadas pelas pessoas, também “implicam transformações qualitativas” (GUEDES, 2012, p. 173). No contexto que estou tratando,

(2012, p. 892) para quem “a elevada carga de trabalho, combinada com a ausência de oferta de serviços de saúde, de educação e poucas opções de lazer nos locais em que permanecem parados, propicia o consumo de substâncias para ficar acordado, como rebite, álcool e outras drogas. Os caminhoneiros estão em situação de vulnerabilidade decorrente das suas condições de trabalho, dos imperativos de gênero, das restritas oportunidades sociais e culturais, bem como da ausência de programas e políticas específicos que atendam suas necessidades de saúde e educação”.

⁷⁴ A *quebrada de asa* é uma manobra intencional na qual o motorista em alta velocidade faz um zig zag com o caminhão para que as rodas traseiras do veículo saiam do chão à medida que a carroceria é projetada para os lados. Os movimentos bruscos podem danificar a suspensão do caminhão, provocar desalinhamento dos pneus, além de eventuais capotamentos do veículo. A prática gera polêmica entre os motoristas e caso flagrado empreendendo a manobra, o caminhoneiro pode responder à Lei de Contravenções Penais, pois a manobra é caracterizada como crime de direção perigosa.

“velocidade” é uma grandeza medida em quilômetro por hora, obviamente, mas também pode ser operacionalizada pelos motoristas para distinguir tanto as formas com que os motoristas *loucos* e *rodados* lidam com a execução do trabalho, quanto para efetivar as apresentações de si, expressar masculinidades e fomentar eventuais disputas através dos caminhões, como discuti no Capítulo II.

As classificações *loucos* e *rodados* tem a ver, ainda e sobretudo, com o senso ou valor de *responsabilidade* e *falta de responsabilidade* atribuídas de modo distinto às duas categorias. Por um lado, a falta de experiência expressada pelos *loucos* através do uso inconsequente de *pó* e *rebites*, mas também no excesso de velocidade, como já disse pode corresponder a ausência de zelo pela realização do trabalho, na perspectiva dos *rodados*. Por outro, a experiência adquirida pelos *rodados* traz a *responsabilidade* como um valor central e elevado para esses motoristas. Ser responsável, significa para Marinho e Pardal, por exemplo, poder fazer uma festa num momento de pausa, consumir álcool de forma moderada ou *sem excessos* como diz Leco e se preocupar com a importância de dormir para a retomada do trabalho. Afinal, se quando eram *loucos*, no passado, loucuras como virar as noites dirigindo ininterruptamente eram possíveis, agora todos eles avaliam a insustentabilidade de se manter acordado. *O corpo não aguenta*, como elaboram Marinho e Pardal.

Para os *rodados*, as responsabilidades adquiridas, assim como a maior organização da viagem, substituem as *inconsequências* de quando eram *loucos* e os conduzem ao bom rendimento da profissão. O que significa dizer que ser experiente também imprime o valor atribuído a própria qualidade do trabalho de cada caminhoneiro. Basicamente essas distinções de práticas e valores ajudam a explicar os motivos pelos quais o(s) *rodado(s)*, para meus anfitriões, servem como categoria de reconhecimento. Enquanto o(s) *louco(s)* são categorias mobilizadas para acusação, utilizadas para classificar os caminhoneiros que realizam o trabalho com menos qualidade. Parece-me que é esta distinção que leva Marinho e Pardal a concordarem com a constatação de Leco, para quem os *loucos* tendem a *manchar* moralmente a reputação da profissão de caminhoneiro. Ambas as categorias explicitam entre os motoristas modos distintos de perfazer seus *caminhos*. Distintos, porém em coexistência, mobilizando práticas inteligíveis contidas no contexto que compartilham.

3.4.1 *Beijos de estrada: trocas de afetos, prazeres, cuidados e substâncias entre caminhoneiros e putas*

Dentre os serviços possíveis de serem encontrados nos diversos postos de combustível espalhados pelas rodovias, está a presença ou não de *putas* que circulem fazendo *pista*⁷⁵ no *pátio*. Como o Magníficos tem como vizinho um bar e puteiro, o posto eventualmente compartilha com seu estabelecimento parte dos seus clientes caminhoneiros. Fato que merece algumas considerações. Adianto que, como poucos dos motoristas que conheci não se abriram comigo sobre o tema⁷⁶, abordarei o assunto a partir do contato mais predominante com algumas *putas* que conheci e se dispuseram a conversar.

A prostituição presente nas estradas é tão complexa, dispersa geograficamente e múltipla na oferta e demanda quanto qualquer outro tipo de serviço oferecido nas rodovias, embora esteja integrada de diferentes formas à vida social das BRs⁷⁷. Essa prática, de certo, está atrelada a um quadro mais extenso do sexo comercial composto pela diversidade de desejos, sensualidades e trabalhos sexuais. Trata-se de um “mercado do sexo”, como sugere Adriana Piscitelli (2005; 2013), pois as atividades que o compõem podem extrapolar a simples contratualidade entre sexo/dinheiro e significar um “intercâmbio de bens materiais e simbólicos, que remete a uma noção de economia em termos amplos, constituída por trocas entranhadas no social” (2013, p. 30). Esta lógica elaborada pela antropóloga me parece apropriada para localizar, ainda que de maneira breve, as interações que observei entre os potenciais clientes caminhoneiros e as *putas* que trabalham às margens das rodovias, também chamadas por meus anfitriões de *beijo de estrada*.

Durante as viagens, notei pelo menos três maneiras em que as *putas* se apresentam nas rodovias: elas costumam acenar nas beiras das estradas, especialmente nas bordas dos espaços urbanos que tangenciam rodovias; podem estar posicionadas nos pequenos estacionamentos localizados à frente das casas de prostituição, também chamadas de *casa de beijo* e disponíveis em inúmeros trechos das margens das estradas;

⁷⁵ *Pista* é uma categoria elaborada pelas *putas* para designar “o lugar onde se realiza a prostituição: ruas, calçadas, estradas, postos de gasolina, etc.”, mobilizado pelas interlocutoras de Silvana de Souza Nascimento (2016, p. 20) e também pelas profissionais que conheci.

⁷⁶ Especulo algumas razões para esses posicionamentos entre meus anfitriões como os desconfortos presentes na relação pesquisador/interlocutor; diferenças entre a expressão das masculinidades deles e da minha, dentre outras moralidades que cerceiam muitas pessoas quando o assunto é sua própria sexualidade.

⁷⁷ Não tratarei aqui de temas como prostituição infantil ou DST/AIDS no contexto rodoviário. Sobre as campanhas acerca de prostituição infantil voltadas para caminhoneiros ver Santos (2002). Para entender prevenção a DST/AIDS voltadas à população caminhoneira, ver Leal (2004).

e, finalmente, circularem nos próprios *pátios* de postos de combustível. Restringirei meus comentários a estes dois últimos casos que juntos compõem parte da vida noturna do posto Magníficos. Mas vale lembrar que como o vai e vem dessas profissionais nas rodovias pode ser grande, há possibilidade de elas circularem por essas três posições com frequência, assim como trabalharem de outros modos que vão além dessas notas.

Não muito diferente de outros lugares fora das estradas, nas minhas experiências de campo notei que a prostituição é tema polêmico e pouco dito, tanto quanto o uso de drogas ilícitas pelos motoristas. No Magníficos, especificamente na barbearia de Seu Navalha, por exemplo, as relações entre as *putas* e caminhoneiros rendem um pouco de conversa. Ali soube que são treze mulheres que todas as noites - especialmente de quinta a domingo, os dias em que o posto está mais movimentado de caminhoneiros -, vendem seus serviços para os caminhoneiros. A idade dessas mulheres varia muito, entre 20 e 38 anos. Todas que trabalhavam no bar/puteiro, pelo menos naquele período, eram mulheres cisgêneras⁷⁸ e nenhuma travesti. Embora fiquei sabendo um tempo depois que vez ou outra as travestis também aparecem para trabalhar no bar/puteiro, mas são menos frequentes.

O bar/puteiro vizinho do Magníficos está naquela região⁷⁹ há tanto tempo quanto o posto, cerca de vinte e cinco anos. E pelos *pátios* correm boatos de um acordo antigo entre a administradora do bar/puteiro e da gerência do posto. Dos poucos detalhes que acessei, entendi que a administração do posto exige que as putas fiquem no bar/puteiro durante o dia e início da noite, e só podem circular pelo posto após as 22 horas, mas estritamente no segundo *pátio*. Em contrapartida, a administração do bar/puteiro deve assegurar que as suas trabalhadoras sejam discretas, não furem ninguém e nem entrem nos edifícios do estabelecimento vizinho, apenas no *pátio*. Longe de julgar as regras locais, o acordo me pareceu interessante. Como o segundo *pátio* fica em um extremo do posto e o puteiro do outro, as mulheres precisam fazer uma travessia por dentro do estabelecimento todas as noites. E quando estão em duplas ou trios não passam despercebidas pelos clientes do posto. Os caminhoneiros que estão nos *pátios* também precisam fazer o trajeto contrário caso queiram encontrar as profissionais dentro do puteiro. *Aí dá pra ficar só vendo homem e mulher pra lá e pra cá a noite toda*, disse o

⁷⁸Conforme os estudos e ativismos de gênero, as mulheres cisgêneras (ou apenas cis) são aquelas mulheres que se identificam com o gênero que lhes foi determinado socialmente, designado ao nascer, ou seja, mulheres não trans ou travestis (JESUS, 2014).

⁷⁹ Ver a figura 7 acima.

barbeiro avaliando os trânsitos no local. A descrição requerida pela administração do Magníficos não é lá muito grande, mas a falta dela me pareceu ser um dos atrativos responsáveis pela superlotação do posto e do bar/puteiro aos finais de semana. Os estabelecimentos até parecem existir em cooperação, pois as regras estipuladas entre ambos relativamente operam.

Quando estive com o motorista Wesley pela primeira vez no Magníficos, conheci algumas *putas*, mas não as procurei sistematicamente no intuito de não atrapalhar o trabalho no *pátio*, uma vez que as meninas possuem horário tão restrito para circularem por ali. Dentre elas, Maristela, moça de 25 anos que encontrei durante a madrugada descendo de uma das *boleias* após um programa. Ela me pediu um cigarro e aproveitei para puxar uma conversa. A moça disse atender uns oito clientes nas noites mais movimentadas o que segundo ela é pouco, pois a concorrência é grande. Os clientes são majoritariamente caminhoneiros, quase nunca motoristas não profissionais. O programa geralmente é R\$20,00 reais, mas para complementar a renda ela e as outras colegas também vendem a eles *pó* e *arrebite*. As substâncias são conseguidas por elas nas farmácias e nas *bocas* das cidades localizadas próximas ao posto, há cerca de três quilômetros. Eu já tinha ouvido falar tanto de algum motorista, quanto na barbearia de Seu Navalha sobre o repasse⁸⁰ de *arrebite* e *pó* feito por *putas* nas margens das rodovias. Maristela, inclusive, me disse fazer mais programas com caminhoneiros que procuram pelo *pó* ou *arrebite* do que com motoristas que não procuram. *Tanto pra trepar melhor, quanto pra dirigir sem dormir. A gente toma até junto, um antes e outro depois. Cheira também*, disse ela.

Taninha⁸¹, outra *puta* que conheci pelos corredores labirínticos e escuros formados pelos caminhões estacionados nos *pátios*, apresentou-se como a mais velha das profissionais por ali. *São 38 anos de idade, querido, vinte só de pista*. Taninha me contou que a venda de *rebite* e *pó*, quando não se dá no puteiro, acontece nas *boleias* dos caminhões, *na hora do programa mesmo*, completou. De um lado, essas mulheres buscam com isso restringir a venda desses produtos a esses locais privados⁸² (bar e *boleia*) para

⁸⁰ Vale ressaltar que não são só as *putas* que conseguem as substâncias ilícitas para os motoristas. Em outros postos, principalmente naqueles localizados em rodovias de perímetro urbano, ouvi relatos sobre *traficantes* que frequentam os *pátios*. Além disso, muitos motoristas conseguem anfetaminas diretamente nas farmácias de suas próprias cidades, muitas vezes sem prescrição médica.

⁸¹ Foi Taninha que, inclusive, pediu-me para evitar circular pelas dependências do bar/puteiro, pois tinha pra ela que a *mãe* (administradora da casa) não iria concordar com minha presença ali. Ela me sugeriu, no entanto, conversar com as profissionais no *pátio* mesmo.

⁸² Em outros postos que estive a venda de drogas ilícitas também pode ocorrer atrás das últimas fileiras de caminhões, geralmente os locais mais distantes do centro do pátio e longe do setor administrativo do posto.

não dar motivos para serem *perseguidas no posto*, como sugeriu a moça. De outro, os clientes caminhoneiros tentam ser discretos frente aos outros motoristas e ao *pessoal do posto*. A partir das falas de seus interlocutores, Santos (2002, p. 159) sugere que o uso dessas substâncias pelos caminhoneiros é velado e pouco divulgado entre eles mesmos não só pela aquisição ilícita, mas também para “evitar que os limites da capacidade física/psicossensorial do trabalhador sejam interpretados como ‘fraquezas’”. Algo que, de certa forma, também notei entre os motoristas que tive acesso, não só em relação ao consumo de substâncias ilícitas, mas também no que se refere às relações com as *putas*.

A última vez que voltei ao Magníficos encontrei Taninha e ela me disse *fazer questão* de me apresentar sua colega de profissão, a Luana. Quando finalmente conheci a moça, com seus 23 anos e bem mais nova do que Taninha, entendi os motivos de tamanho entusiasmo em me apresentá-la. A veterana da *casa de beijo* queria me mostrar uma de suas amigas que estava prestes a sair daquela vida: *a gente também tem futuro, essa aqui arrumou um caminhoneiro de Goiás que vem aqui sempre e ela vai embora com ele. Ele te prometeu num foi?* Ela indagou a outra moça que, bem mais tímida, respondeu um *sim* apressado e sorridente, mas logo pediu desculpa pela pressa pois disse que precisava *procurar um motorista e correr atrás de um dinheiro pra ir embora quando o namorado voltasse*. Taninha permaneceu comigo e narrava bem feliz a vida da amiga. Seguimos falando sobre nossos *futuros* e perguntei se o que ela desejava para si tinha algo parecido com o *futuro* de Luana ou era outra coisa.

Eu sou puta rodada meu filho, já caí e hoje num caio nos papo de caminhoneiro mais não, mas eu fico feliz porque as colega cai, elas quer e tem que querer mesmo, depois quebra a cara e aprende com a vida. Eu já aprendi e é os caminhoneiros que vem até aqui, eu não vou atrás não. (Conversa com Taninha, Posto Magníficos, agosto de 2016)

A *puta* não falou mais nada e logo foi atender um cliente. Embora quisesse me provar, pela experiência de Luana com o namorado caminhoneiro, que as *putas* possuem *futuro*, ela mesma não parecia apostar que o seu seria o mesmo que o da amiga. Aliás, para ela as promessas de *futuro* que funcionavam para Luana já pareciam estar no passado, talvez por ser *rodada*, suponho. Se, para alguns caminhoneiros como meus anfitriões, *ser rodado* é afirmar experiência profissional, moralidade superior, conhecimento de estrada, como discutido mais acima, para Taninha (e provavelmente para outras em situação próxima a dela) *ser rodada* possivelmente significa muito mais que apenas carregar o estigma de ter tido muitos parceiros, cobrar pelos serviços prestados

e circular pelas estradas. É evocar uma série de experiências, de sexo e de *pista*. Coisa de quem *aprende com a vida*. Além de poder significar também a sabedoria de incentivar as amigas *putas* e mais jovens, como Luana, a adquirirem experiência que se ganha *rodando*, em busca daquilo que ela chamou de *futuro*.

Vale dizer aqui, que apesar dos trajetos dessa pesquisa não me permitiram investigar melhor as relações ente *putas* e caminhoneiros, entendo que para cumprirem o ofício, conseguir tirar o ganha pão na noite, elas precisam fazer mais que trabalhar. Vendem as drogas, consomem-nas junto ou não aos motoristas, se apaixonam por eles, como fez Luana, e deixam também que eles se envolvam e retornem. Se envolver com clientes, no entanto, não deve ser entendido como algo que é exclusivo às *putas*. Os próprios caminhoneiros, segundo as meninas que conheci, às vezes parecem estar envolvidos com elas, quando dão presentes, declaram-se, prometem um outro futuro ou uma possível volta. Tanto foi possível observar caminhoneiros que se apaixonavam, mantinham relações e namoravam com *putas*, quanto também com funcionárias de estabelecimentos nas estradas, como os postos, restaurantes, lanchonetes e lojas de conveniência. O que reitera meu argumento de que as mais diversas relações entre trabalhadores/as no exercício das suas respectivas profissões, também podem envolver regimes de desejos, afetos e prazeres. Com os motoristas não é muito diferente, ainda que meus anfitriões tenham a família como o lugar mais fixo e estável das afetividades⁸³.

De modo geral, olhar para o *pátio* sendo praticados pelos caminhoneiros junto a outros motoristas, *pessoal do posto* e *putas*, suscita considerá-lo como um lugar nas estradas onde sociabilidades⁸⁴ são efetivadas e acionadas. No dinamismo das relações caminhoneiras que ocorrem por meio do estar junto a outras pessoas nos pátios dos postos, há também, por assim dizer, uma série de substâncias aí encontradas e/ou trocadas que nutrem os *caminhos* feitos pelos motoristas. Em outras palavras, a comida e bebidas consumida nos restaurantes ou preparadas por eles; as drogas lícitas, como café e cigarros ou mesmo as ilícitas, como as anfetaminas e o *pó* adquiridos nos postos; assim como possíveis fluidos trocados com as *putas*, são algumas das substâncias que os nutrem e podem ajudá-los nos movimentos que criam *caminhos*. De maneira parecida, o óleo diesel

⁸³ Para entender melhor os diferentes e conflitantes posicionamentos dos caminhoneiros casados sobre sexo e casamento quando são abordados na estrada e quando estão em casa na companhia das esposas, sugiro a sessão “Clube de Mulheres dos caminhoneiros” presente na tese de Luciene dos Santos (2002, p. 246).

⁸⁴ Entendo sociabilidade aqui no sentido clássico proposto por Georg Simmel (1983). Para ele, a sociabilidade expressa a formação de sociedade como um valor, sendo seu exercício caracterizado basicamente “por um sentimento, entre seus membros, de estarem sociados, e pela satisfação derivada disso” (SIMMEL, 1983, p. 168).

que sai das bombas, os lubrificantes e as cargas acessíveis nos postos são substâncias que nutrem os veículos e pelas quais os caminhões se movem. Em meio a *paradas* e rodagens, portanto, caminhão e caminhoneiro seguem juntos seus *caminhos* pelas estradas.

3.5 *Se eu corro não é pressa, é saudade - a volta para casa*

“E vai e vem não tem parada traz uma carga de saudade na chegada”
Sula Miranda, *Caminhoneiro do amor*, 1986

Na realização da viagem de um caminhoneiro, a *ida* e a *volta* são dois momentos em deslocamento pelas estradas que guardam algumas diferenças na sua execução. Observei que quando um estradeiro perfaz a *ida*, ou seja, a porção do itinerário realizado entre a *carga* e a *descarga* da mercadoria, suas maiores preocupações estavam associadas a um bom desempenho do seu trabalho. O que significa, grosso modo, o cumprimento do *prazo* da entrega, a integridade da carga, do caminhão e a segurança pessoal. Junto e em negociação com essas obrigações estritamente laborais, são realizadas as *paradas* e os eventuais encontros e reencontros afetivos ao longo da viagem, de maneira mais ou menos próxima ao que fora discutido nas páginas anteriores

Uma vez entregue a carga, geralmente em uma localização geograficamente distante de onde se originou o percurso, a *viagem de volta* pode exigir que os motoristas lidem com pelo menos duas questões. A primeira, de ordem mais objetiva, tem a ver com a rentabilidade da viagem. Como se tratam de motoristas que percorrem longas distâncias, grande parte exercidas entre regiões distintas do país, o valor do *frete* pago pelo deslocamento feito para realizar a viagem de ida pode cobrir de modo insuficiente os custos da viagem de *volta*. Além disso, os custos da *volta* podem consumir todo ganho obtido em uma só viagem. Até mesmo ficar parado esperando uma carga com destino direto até sua cidade pode ser tão custoso quanto.

Tais situações são tão comuns quanto angustiantes para os caminhoneiros que conheci e que percorriam, em sua maioria, itinerários inter-regionais. Quando elas ocorrem, os motoristas são levados a terem que contorná-las para evitar retornar *balançando caçamba*, ou seja, com o caminhão vazio. Eles passam então a procurar através das agências de carga - tal como fez Pardal no Posto Magníficos - uma nova entrega que seja capaz de compensar a viagem e cobrir seus custos. Para conseguir essa nova entrega, também chamada de *frete retorno*, muitas vezes o caminhoneiro realiza diversas outras viagens menores pela região onde ele está, antes de retornar para sua

residência. Isso ocorre até mesmo para que o motorista não fique parado esperando por muito tempo uma grande carga até sua cidade de origem. Por exemplo: um caminhoneiro que eventualmente tenha partido da região Sul em direção a algum estado do Norte do país para realizar uma entrega. Uma vez descarregado a mercadoria na região Norte pode ser longo o período de espera até que se consiga encontrar uma carga cuja viagem é diretamente para o Sul. O motorista pode realizar outras viagens dentro da própria região Norte até conseguir uma carga destinada a região Sul, ou até mesmo aceitar uma viagem para a Sudeste, localizado um pouco mais próximo da região de origem do motorista.

A tensão existente na busca por um *frete retorno* se acrescenta à *saudade*, outra questão bem mais subjetiva que toma parte dos motoristas que conheci quando se está prestes a fazer o itinerário de *volta*. Certamente a *saudade* não é um sentimento apenas durante o retorno, ao contrário, os motoristas tenderam a expressá-la praticamente durante outros momentos das viagens que fiz. Mas é notório que este sentimento parecia se ampliar, em muitos casos, de maneira proporcional à distância e tempo longe de casa. Aliás, dentre todas as emoções que os motoristas podem sentir, a *saudade de casa* é, de longe, a mais enunciada e até mesmo mais permitida de ser demonstrada por aqueles que conheci.

Acredito que tal permissividade e constância na *saudade de casa* nas experiências desses caminhoneiros estão, dentre outras coisas, bastante relacionadas ao lugar da família nesse processo. As famílias dos motoristas me foram apresentadas, repetidas vezes, como os principais motivos para continuarem enfrentando os percalços do ofício. É necessário considerar que o trabalho dos caminhoneiros que acessei, em grande medida, contribui na manutenção doméstica, o que justifica a ausência de casa. Pela família vale se lançar às instabilidades do *mundo* para garantir a ela algum nível de estabilidade. Cada chegada, bastante aguardada por aqueles que ficaram na residência, pode significar dever cumprido, vitória frente aos perigos da estrada e, certamente, ajuda a reiterar a efetividade das orações protetivas realizadas tanto pelo viajante, quanto pela família. Chegar em casa seguro confere maior garantia da retomada de outra viagem e consequente manutenção do lar através desse meio. *A família é a carga mais preciosa que o caminhoneiro carrega*, me disse o motorista Marco em nossa viagem. Muito provavelmente tantos outros dos meus demais anfitriões concordariam com ele.

A etnografia de André Nóvoa (2014) realizada junto a caminhoneiros portugueses também observa algumas distinções nas práticas e, sobretudo, nas sensações dos motoristas referentes ao percurso de ida e o de volta. O argumento central do autor é

que a mobilidade de caminhoneiros que viajam para fora do país rumo à Europa Central não implica em amplificação de uma identidade europeia, ainda que estes tenham grande circulação pelo livre mercado europeu. Pelo contrário, os caminhoneiros lusitanos acompanhados pelo antropólogo fazem questão de reforçar “sentimentos de portuguesidades” (2014, p. 2845). Dentre outros indícios sugeridos pelo estudo, está o contraste no estado de espírito dos motoristas na realização da viagem de ida e na de volta: quando saem do país eles se sentem aborrecidos, já preveem a saudade de casa e os desgostos que irão passar justamente por se distanciar de Portugal. Ao retornarem, no entanto, recuperam a felicidade e a leveza supostamente perdida em terras estrangeiras.

No caso específico dos motoristas que acompanhei, não há cruzamento de fronteiras nacionais. Mas as longas distâncias percorridas no imenso território brasileiro por grandes períodos de tempo também pareciam implicar, em algum nível, a sensação de estrangeiro e/ou reforçar o sentimento de pertencimento ao lugar de origem, muitas vezes expressado em forma de *saudade*. Ainda que meus anfitriões considerassem a *boleia* como uma *segunda casa* ou valorizassem como um dos maiores prazeres do ofício o fato de *conhecer outros lugares e pessoas*, estar na residência fixa por mais tempo era desejo constante entre eles. Reflexões como *não existe nada melhor do que estar com a família da gente; nenhuma comida do mundo é igual a lá de casa; daria tudo por uma cama de verdade*, enunciadas por diferentes motoristas em situações diversas, sugerem a dimensão tamanha dada às relações que se encontram fora das estradas.

A retórica da *saudade*, expressa principalmente durante a *volta*, não me pareceu estar resumida às falas dos motoristas. Em muitos momentos de retorno, a *saudade* também se manifestava e se convertia em maior velocidade de condução rumo a seus lares. Em muitas dessas situações, as *paradas* se reduziam, como canta Sula Miranda em sua música que se tornou um dos hinos dos caminhoneiros e epígrafe dessa sessão. Além da possível diminuição do número ou do tempo das *paradas* durante o retorno, é comum que os motoristas ampliem o tempo ao volante *rodando* ininterruptamente. Nesses momentos, parecia que acelerar o caminhão e percorrer o mais depressa possível as estradas de *volta* para casa tinha um efeito placebo de reduzir um pouco as constantes e longas ausências em datas comemorativas e eventos significativos, a baixa presença física no lar e entre os amigos.

Na *volta*, a *saudade* parece existir como um combustível extra que ajuda a conduzi-los para mais perto daqueles/as que o esperam, para ouvir ou contar novidades e encontrar o descanso tão desejado. Uma vez no endereço fixo, recupera-se as energias

para então reaquecer o motor e os ânimos que levam cada motorista a seguir sua *vida na estrada*.

Reflexões finais

Este texto se debruçou sobre os modos de vida dos caminhoneiros *autônomos* que percorrem longas distâncias. O objetivo foi discutir os elementos que integram o cotidiano dos motoristas ao longo de suas viagens e como extraem permanência dos intensos e sucessivos movimentos que empreendem. Para isso, me pareceu interessante experimentar, através do trabalho de campo, as variações de ritmos, velocidades, temporalidades e territorialidades com que eles se movem em contato íntimo aos caminhões que dirigem e as estradas que percorrem. Viajar junto, na *boleia*, me permitiu pôr em diálogo os pontos de vista de um antropólogo caroneiro e de caminhoneiros anfitriões.

O trabalho tem grande dimensão na vida dessas pessoas. As condições laborais dos motoristas - como a impermanência geográfica, longos períodos distantes de casa, jornadas de trabalho irregulares e extensas ao volante, grandes períodos de espera para *carga e descarga* - são fundadas pela necessidade capitalista de escoamento da produção de bens de consumo para o abastecimento do mercado. Um tipo de mobilidade laboral inserido em um contexto histórico, político, econômico e social desenvolvido a partir do rodoviarismo brasileiro, como discutido no primeiro capítulo.

À medida que a profissão despontou no cenário nacional no início do século passado, os motoristas foram tematizados como “novidade” por canceiros, em filmes e séries populares. Um verdadeiro símbolo de um Brasil a caminho de um ideal de modernidade. As viagens epopeicas por estradas a serem ainda construídas, realizadas por um tipo de homem fortes, aguerridos, aventureiros, aptos às instabilidades para além do conforto sedentário, ajudaram a construir o mito do caminhoneiro herói. Esses profissionais, no entanto, não devem ser pensados como passivos na construção desse mito representativo de um desenvolvimento que nunca chegou para todos. Nem sequer para pequenos empresários como eles. Frente às agruras da profissão tão narradas pelos motoristas, como a qualidade e perigos das estradas, a ineficiência e abusos da logística de transportes, jornadas excessivas, descanso diminuto, altos custos com a manutenção dos instrumentos de trabalho que não se convertem em lucro; ver-se herói é se agarrar a alguma dignidade que valorize o próprio trabalho realizado.

A fim de superar perspectivas romantizadas e generalizantes sedimentadas no imaginário popular e acadêmico sobre esta profissão, algumas pesquisas no campo das

ciências sociais (CHEROBIM, 1984; SANTOS, 2002; SCARAMELLA, 2004; LEAL, 2008; REBELO, 2010) exploraram as experiências de caminhoneiros/as na articulação da produção do trabalho a outras instâncias: organizações familiares, às relações de gênero, ao cuidado com a saúde e ao exercício das sexualidades, por exemplo. O suposto “neobandeirantismo” dos caminhoneiros (VILAÇA, 1961) dá lugar, com isso, a análises que os consideram como profissionais especializados, mais submetidos às exigências da logística de transportes e por isso menos amadores, boêmios e predominantemente irresponsáveis. Características ainda hoje estendidas aos caminhoneiros, dentro e fora das estradas.

Nas multilocalizações caminhoneiras, nas quais predomina a distância dos lugares de origem e das suas famílias, sem os perder completamente de vista, os motoristas elaboram seus cotidianos tendo em vista as instabilidades do *mundo* apresentadas pelas características do trabalho, mas que precisam ser *encaradas de frente*, como dizem.

No processo de construir seus cotidianos e produzirem suas vidas por meio do trabalho, no contexto de “nomadismo industrial” como sugeriu Ibarra (2015), os caminhões têm lugar nada discreto. A maior parte do tempo o motorista se encontra dentro da *boleia*, lugar onde exerce a direção dos caminhões - o próprio trabalho em si - mas que não se limita a isso. O caminhão é o instrumento do trabalho, o escritório do motorista, mas também é onde se realizam prazeres, lazeres e descanso. A *boleia* ganha, assim, contornos de *casa móvel*. A *segunda casa* com a qual muitos deles mantém a primeira. A residência fixa e o lugar de origem também estão contidos na *boleia*, nos artefatos que acionam os afetos, e no próprio motivo de continuar *rodando*. A cabine se torna habitada à medida que seus habitantes customizam o projeto original a partir de seus gostos, preferências e necessidades. Assim, *cozinhas*, cortinas, redes, *letreros eletrônicos* e outros *tunings* deixam o caminhão mais domiciliar, uma domesticidade, em grande parte, masculina. *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*. Cuidados de si e cuidados com o caminhão são, por extensão, cuidar da manutenção da família, o que justifica as longas ausências e distanciamentos e os mantêm *rodando*.

Entretanto, no processo de habitar o veículo reside um dos grandes paradoxos da vida caminhoneira. Por um lado, as customizações nos caminhões para torná-los caseiros são procedimentos centrais para a estabilidade no cotidiano em movimento, pois

conferem maior conforto, segurança, sucesso profissional e financeiro. Por outro, levam também a maior permanência no trabalho, distanciamento das localidades de origem e da família, maior tempo de direção, uso deparar menos para esticar o corpo e comer, por exemplo. O que os tornam peças mais bem adaptadas a engrenagem da indústria dos transportes, tanto quanto seus caminhões.

De certo, caminhão para esses microempresários é um *negócio*, com seus *altos* e *baixos*. As *fases* de bonança são aproveitadas para quitar as dívidas, trocar o *bruto* e, se possível, aumentar a *família*, ou seja, adquirir mais caminhões e amplificar a renda. Afinal, o veículo é considerado por alguns até como *parente* constituído por meio de um estar junto, por existências interligadas e dependentes que transbordam a simples relação de propriedade. Mas, quando o caminhão se torna prejuízo, ao tornar-se danificado ou desgastado, o motorista sente na pele o *fracasso*, muitas vezes manifestos em lágrimas desesperadas, na vontade de desistir, no desejo de que seus filhos e filhas não queiram seguir os passos do pai. Desistir do caminhão pode significar, em algumas situações, desistir da profissão ou também deixar de ser *autônomo* para trabalhar com carteira assinada com o veículo de uma empresa. No entanto, na direção dos veículos está depositada um dos maiores prazeres do ofício.

A falta de *autonomia* amplamente denunciada pelos motoristas que conheci contradiz o próprio vínculo empregatício estabelecido por eles. Essa elaboração caminhoneira se dá, por exemplo, em função a) da injusta concorrência com as grandes transportadoras que por possuírem maior condição financeira para manutenção e troca dos veículos e por isso conseguem os melhores *fretes*; b) da atividade dos *agenciadores de carga* que mediam a relação entre empresas donas das cargas e caminhoneiros, mas subtrai altos valores do preço do frete pago aos motoristas *autônomos*; e c) dos dispositivos como *tacógrafo* e *rastreamento via satélite*, dispositivos de *segurança*, mas também de *controle* e que vigia e/ou enclausura o motorista no caminhão.

Via de regra, as diferentes atribuições de valores ao caminhão definem também o valor do motorista, mutualidade indispensável à permanência em movimento. Por isso não é nada estranho que os *nomes* próprios com que alguns chamam seus veículos dizem respeito a características que os donos acreditam ter ou buscam alcançar, como força, bravura e velocidade. Valores tidos como próprios do repertório masculino, projetados aos caminhões. As frases pintadas nos *para-choque* e os *painéis eletrônicos* fixados nos caminhões podem operar mais ou menos parecido. Ambas expostas na parte externa dos

veículos, expressam as reflexões dos caminhoneiros sobre suas experiências. Os caminhões também são outdoors dos seus donos.

Como discuti ao longo do texto, algumas características dos veículos, especialmente o *tamanho*, os tipos de *módulos de carga* e produtos transportados, são constantemente mobilizadas para identificações e distinções entre pares. Assim, as diferenças de proporções dos caminhões ensejam disputas nas *pistas* entre aqueles que *pilotam carretas* e os que dirigem pequenos caminhões. Além disso, através dos diversos *módulos de carga* e do tipo de cargas que transportam, eles passam a se classificar em subcategorias: *tanqueiros*, *cegonheiros*, *bauzeiros*, *graneleiros*, etc. Tais marcações, podem indicar diferentes rendimentos financeiros e práticas específicas, algumas mais valorizadas e outras menos. Classificações que não são necessariamente estáticas e que permitem, em alguma medida, certos trânsitos entre elas.

Mas caminhoneiros e caminhões não vão a lugar algum sem as estradas. Em companhia de meus anfitriões, busquei demonstrar que essas infraestruturas projetadas para a circulação não são apenas um ambiente comportamental mecanicista, uma megamáquina regida por códigos austeros e individuais de seus usuários motoristas em oposição aos encontros supostamente mais íntimos observados entre pedestres das ruas. Na verdade, quando tomadas de perto, nelas e por meio delas, há sempre relações interessantes e criativas acontecendo, possíveis de serem refletidas pela Antropologia, como ocorre com a maioria das formações materiais/culturais.

Pela malha rodoviária brasileira, tão longa quanto diversa em condições materiais, socioambientais e culturais, os motoristas que percorrem longas distâncias transitam por rotas pré-estabelecidas para o cumprimento dos prazos de entrega das mercadorias. Ambos (espaço e tempo) são estipulados pela logística dos transportes que rege a mobilidade laboral caminhoneira e compõem o que chamei de itinerário caminhoneiro. Nessa lógica, as variações de velocidade, temporalidade e deslocamento são calculadas pelo motorista ao longo da viagem e integram o ritmo do itinerário necessário para a realização do trabalho. No entanto, durante as realizações das etapas dessa do trabalho (*carga-translado-descarga*) os motoristas passam a preencher o itinerário obrigatório jogando com o ritmo da logística de transporte. Assim, podem se apropriar do tempo e do espaço que integram o itinerário, e passam a organizar o que costumam chamar de *meu caminho*.

Enquanto o itinerário confere aos caminhoneiros o território objetivo e o tempo para a realização da viagem, ou seja, às estradas e ao *prazo* necessário para percorrê-las,

o *caminho* se define ao longo do movimento empreendido, entre práticas, conhecimentos, e temporalidades laborais e extralaborais. Ele envolve o que precisa ser feito para a realização e manutenção do trabalho, mas sempre em negociação com gostos, preferência e necessidades dos motoristas para pontuar o itinerário em seu benefício. Conforme a intensidade e cotidianidade dos deslocamentos pelas rodovias, eles parecem elaborar um mapa à medida que *rodam*, graças ao cálculo de tempo (horário que deve cumprir) e do espaço a ser percorrido, que integram os pontos importantes para ele. Abre-se então uma série de lugares significativos às margens das rodovias para a efetivação das *paradas*.

As *paradas* são as pausas realizadas nos estabelecimentos comerciais às margens das rodovias. Inúmeros estabelecimentos de consumo distribuídos pelas estradas podem ser escolhidos e acessados, principalmente os restaurantes, bares, lanchonetes, borracharias, puteiros, oficinas mecânicas, *pontos de chapas* e postos de combustível. Há alguns parâmetros que os motoristas lançam mão para escolher e efetivar as *paradas*, parte importante das tramas perceptivas que criam cada *caminho*. O *prazo* estipulado para a entrega, a *segurança* oferecida para e durante as *paradas*, o *preço* e qualidade dos serviços oferecidos nos estabelecimentos, os laços de afeto criados nesses locais (principalmente com funcionários/as dos estabelecimentos e outros/as frequentadores/as, em sua maioria caminhoneiros, mas não somente), são alguns desses parâmetros. Essas categorias de inteligibilidade não operam de modo compartimentado, ao contrário, são entendidas e mobilizadas pelos motoristas nas suas interconexões, como parte do processo de dar sentido e experimentar as estradas. Nas *paradas* os motoristas frequentemente estacionam, saem dos caminhões e estabelecem outras vinculações afetivas e de consumo que se misturam a tarefas de manutenção dos veículos, cuidados, segurança e de lazer.

Os conhecimentos e interações estabelecidas com os caminhões, mas também aqueles instaurados ao longo das estradas se tornam significativos para os motoristas à medida que são ativados/reactivados, intensificados, diversificados e complexificados, integrando-se às experiências profissionais de cada um. O *caminho* para eles, mais que a própria infraestrutura da estrada, compreende o modo de fazê-lo, são o conjunto de tramas de vinculações e experiências tecidas e negociadas durante as viagens. Entre o mundo da casa e a casa mundo viabilizam a *vida de caminhoneiro*.

REFERÊNCIAS

- AGAR, Michael. **Independents Declared: The Dilemmas of Independent Trucking**. Washington D.C.: Smithsonian Institution Press, 1986.
- ALMEIDA, Mauro de. **Filosofia de para-choques**. 4. Ed. Rio de Janeiro: A. C. Fernandes, 1980.
- ANDRADE, Ary de. **Romance das estradas**. Rio de Janeiro: Editora Livro, 1971.
- ARGOUNOVA-LOW, Tatiana. Narrating the Road. **Landscape Research**, v. 37. n. 2, 191-206, 2012.
- AUGÉ, Marc. **Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity**. London: Verso, 1995.
- _____. Paris and the Ethnography of the Contemporary World. In: SHERRINGHAM, Michael (ed.) **Parisian Fields**. London: Reaktion, 1996a, pp. 175-81.
- _____. About Non-places, **Architectural Design**, v. 66, n. 121, p. 82-3, 1996b.
- _____. **A Sense for the Other**. Stanford, CA: Stanford University Press, 1998.
- _____. Airports. In: STEVE, Pile; NIGEL, Thrift (orgs.). **City A-Z**. London: Routledge, 2000, pp. 8-9.
- AZEVEDO, Aina. Desenho e Antropologia: recuperação histórica e momento atual. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 5, n. 2, p. 15-32, 2016.
- _____. Desenhos na África do Sul: Desenhar para ver, para dizer e para sentir. **Pós – Revista Brasiliense de Pós-Graduação em Ciências Sociais**, v. 5, n. 13, p. 221-226, 2014.
- BAKHTIN, Mikhail. Forms of Time and of the Chronotope in the Novel. In: EMERSON, Caryl; HOLQUIST, Michael (orgs.). **The Dialogical Imagination: Four Essays**. Austin: University of Texas Press, 1982. pp. 84-258.
- BALLARD, Chris.. The Return of the Past: On Drawing and Dialogical History. **The Asia Pacific Journal of Anthropology**, 14:2, 136-148, 2013.
- BARAT, José. O setor de transportes na economia brasileira. Ministério do Planejamento e Coordenação Geral. **Instituto de Planejamento Econômico e Social, IPEA**. Setor de Transportes. Rio de Janeiro, 30.nov, 1970.
- BARROS, Tatiane Vieira; GOMES, Larisse Louise Ponte; CAMARGO, Marcelo Giacomazzi. Etnografia da carona. Uma perspectiva sobre mobilidade e sociabilidade. **Ponto Urbe**, n. 19, p.1-23, 2016.

BERTOLIN, Gabriel Garcêz. **Entre Outros:** uma Análise da Transformação Ritual entre os Kagwahiva. 2014. 216 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, UFSCAR, São Carlos, 2015.

BORTOLIM, Nelson. Ao curso de R\$25,00 o caminhoneiro pode descansar em segurança. **Revista Carga Pesada**. 13 abr 2013. <http://cargapesada.com.br/2013/04/17/ao-custo-de-r-25-caminhoneiro-pode-descansar-em-seguranca/> Acesso em 07/08/17.

BRASIL. Lei Nº 12.619, de 30 de abril de 2012 (2012). Dispõe sobre o exercício da profissão do motorista, altera a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943, Recuperado em 10 de abril de 2016 de <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código Brasileiro de Trânsito. Recuperado em 10 de abril de 2016 de <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>

_____. Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Recuperado em 10 de abril de 2016 de <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>

_____. Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Recuperado em 10 de abril de 2016 de <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>

_____. Lei 12.023, de 27 de agosto de 2009, Dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso. Recuperado em 10 de abril de 2016 de <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>

CARRÉ, J. M. Mentalidade Rodoviária. **Boletim do D.E.R**, São Paulo, v. 17, n. 59, p.58, abr./jun. 1950.

CASEY, Edward. **Getting Back Into Place:** Towards a Renewed Understanding of the Place-world. Bloomington: Indiana University Press. 1993.

CASTRO, Jânio Roque de. **Natureza, significados e impactos das romarias do Bom Jesus da Lapa**, Bahia. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociência, Universidade Federal da Bahia, UFBA, Salvador, 2004.

COLE, Jennifer. The Work of Memory in Madagascar. **American Ethnologist**. v. 25, n. 4, p. 610 - 633, 1998.

COLLOREDO-MANSFELD, Rudi. Sketching as an Ethnographic encounter. In **Native Leisure Class: consumption and cultural creativity in the Andes**. The University of Chicago Press: Chicago, 1999. pp. 49-56.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Pesquisa CNT perfil dos Caminhoneiros**. Brasília, DF, 2016.

COUTINHO Jr., Walter. **Os Kagwahiva e a Transamazônica: notas para uma história do contato interétnico no sul do Amazonas**. Relatório Ministério Público Procuradoria da República no Amazonas. Manaus. Agosto de 2013.

CRESSWELL, Tim. **On the Move. Mobility in the Modern Western World**, Nova York: Routledge, 2006.

CHEROBIM, Mauro. Caminhoneiro na estrada. **Perspectivas**, São Paulo, n. 7, p. 113-125, 1984.

CLIFFORD, James. **Routs, travel and translation in the late twentieth century**. Cambridge, Harvard University Press, 1997.

DAVIS, Shelton H. **Vítimas do Milagre: O desenvolvimento e os Índios do Brasil**. Trad. J. A. Faure Pontual. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

DAWSEY, John Cowart. **De que riem os “boias frias”?** Walter Benjamin e o teatro épico de Brecht em carrocerias de caminhões. Tese (Livre docência em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

DIAS DUARTE, Luiz Fernando. **Da vida nervosa das classes trabalhadoras urbanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1986.

DALAKOGLU, Dimitris. The road: An ethnography of the Albanian - Greek cross-border motorway. **American Ethnologist**, v. 37, n. 1, p. 132-149. fev. 2010.

DALAKOGLU, Dimitris; HARVEY, Penny. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. **Mobilities**, v. 7, n. 4, p. 459-465, 2012.

ESPÓSITO, Alexandre; JUSTO, José Sterza. Etnografia e deriva: possibilidades na pesquisa. **ECOS: Estudos Contemporâneos da Subjetividade**, v. 7, n. 1, p. 91-102, 2017.

FARO, Clovis José Daudt Lyra Darrigue de; SILVA, Salomão Quadros da. A década de 50 e o Programa de Metas. In: GOMES, Angela de Castro (Org). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC. p. 44-70, 1991.

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no estado de São Paulo**. 1981. 222 f. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, USP São Paulo, 1981.

FIGUEIRA, Gabriel Mendes. Mobilidade colaborativa no brasil: um estudo de caso sobre as iniciativas de carona na economia colaborativa. In: Congresso Nacional em Excelência de Gestão, 11, 2015, Rio de Janeiro. **Anais Eletrônicos**. Rio de Janeiro, ago. 2015. P. 13-14. Disponível em: <http://www.inovarse.org/sites/default/files/T_15_027M_3.pdf> Acesso em: 17 dez. 2016.

FRANÇA JUNIOR, Oswaldo. **Jorge um brasileiro**, 1. Ed. Rio de janeiro: Ed. Block.

FRANKLIN, Sarah. **Kinship Beyond Biology**: BMW's DNA, unpublished paper presented to the 4S Meeting, Halifax, Nova Scotia, 27-31. oct, 1998.

FREITAS, Silvio Silvério Feitosa de **O “pedágio” e os Malucos de Estrada**: um estudo de caso sobre a extorsão entre artesões nômades brasileiros e estrangeiros. Trabalho apresentado na XIII Semana de Relações Internacioanis Unesp, 2015.

GEISMAR, Haidy. 2014. Drawing it Out. **Visual Anthropological Review**, 30 (2): 96-113. (<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/var.12041/full>)

GLUCKMAN, M., **Analysis of a social situation in modern Zululand**. Manchester, NH: Manchester University Press, 1958.

GOMES, Abeylard Pereira. **Legendas de Caminhão**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

GUEDES, André Dumas. **O trecho, as mães e os papéis**: etnografia de movimentos e durações no norte de Goiás. São Paulo: Garamond, 2013.

_____. **O trecho, as mães e os papéis**: movimentos e durações no Norte de Goiás. 2011. Tese (Doutorado em Antropologia Social) Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

_____. Na estrada e na lama com Jorge, um brasileiro. Trabalho e moradia nas fronteiras do desenvolvimento. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 19, n. 39, p. 319-345, 2013.

HYSLOP, John. **The Inca Road System**. New York: Academic Press, 1984.

IBARRA, José María de Castro Ibarra. Itinerarios carreteros: La percepción espacio-temporal de los autotransportistas interestatales en México. **Cuicuilco**, Cidade do México n. 63, p. 229-259, mayo, 2015.

INGOLD, Tim. **Estar vivo**: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição. Petrópolis: Vozes, 2015.

JESUS, Erivaldo Souza de. **Os Nipo-Baianos de Ituberá**: trajetórias, memórias e identidades de imigrantes no Baixo-Sul da Bahia (1953-1980), Tese (Doutorado em Cultura e Sociedade) Universidade Federal da Bahia, UFBA, Salvador, 2015.

JESUS, Jaqueline Gomes de. **Orientações sobre identidade de gênero:** conceitos e termos. Brasília: Publicação *online*, abr. 2012. Disponível em: <https://goo.gl/ChZM9Z>. Acesso em 11 de jul. 2017.

JUSTO, José Sterza. et al. Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros. **Emancipação**, v. 13, n. 3, p. 105-120, 2014.

JUSTO, José Sterza.; NASCIMENTO, E. C. Errância e delírio em andarilhos de estrada. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 18, n. 2, p. 177-187, 2005.

KAUFMANN, Vincent. **Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology**, Aldershot: Ashgate, 2002.

KELLER, Mariana Carpes; SILVA, Elis do Nascimento. Carona: uma alternativa para a mobilidade urbana em Florianópolis, **Mosaico Social**, Florianópolis, n. 5, p. 204-219, 2010.

KIRSCH, Ita; BLAUTH, Bala. **Vida na boleia:** Caminhos e Caminhoneiros do Brasil, Novo Hamburgo: do autor, 2015.

KNAUTH, Daniela Riva; LEAL, Andréa Fachel; PILECCO, Flávia Bulegon; TEIXEIRA, Ana Maria Ferreira Borges. Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 46, n. 5, p. 886-893, 2012.

KUPER, Adam. An Interview with Edmund Leach. **Current Anthropology**, v. 27, n. 4, 375–382, 1986.

KUSCHNIR, Karina. A Antropologia pelo desenho: experiências visuais e etnográficas. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 5, p. 5-13, 2016.

_____. Desenhando Cidades. **Sociologia & Antropologia**, v. 2, n. 4, p. 295-314, 2012.

LAGROU, Els. **A fluidez da forma:** arte, alteridade e agência em uma sociedade amazônica (Kaxinawa, Acre). Rio de Janeiro: Topbooks, 2007.

LAMBERT, Jacques. **Os dois Brasis**. 7. ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1972.

LATOUR, Bruno. **Pandora's hope:** essays on the reality of science studies. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1999.

LAURENCE, Ray. **The Roads of Roman Italy:** Mobility and Cultural Change. London: Routledge, 1999.

LAVIOLETTE, Patrick. Why did the Anthropologist Cross the Road? Hitchhiking as a Stochastic Modality of Travel. **Ethnos: Journal of Anthropology**, p. 379-401, 2014.

LEAL, Andrea. **“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.

325 f. Tese (Doutorado em Antropologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Porto Alegre, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1993.

LEITE, Thiago André Rodrigues. Grupo PX de rádio amador: prática, caminhoneiro e inusitado. **Entrepalavras**, Fortaleza, v.3, n.1, p. 86-97, jan/jul, 2013.

LEVI-STRAUSS, Claude, Interview: Claude Lévi-Strauss. **Diacritics**, v. 1, n. 1, p. 44-50, 1971.

LIMA, Ossian. **O fraseado das estradas**. São Paulo: EDICON, 1986.

LINS RIBEIRO, Gustavo 1992 **Bichos-de-obra**: fragmentação e reconstrução de identidade. Revista Brasileira de Ciências Sociais, 7, 18: s/p.

MAFIA DOS CM. **Códigos e Gírias do PX**. Blog. Postagem em nov 2011. Disponível em <http://mafiadoscm.blogspot.com.br/2011/11/codigos-e-girias-do-px.html>. Último acesso em 18 nov 2017.

MAUSS, Marcel. **Ensaio sobre a dádiva**. Forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. São Paulo: Cosac Naify, 2013 [1924].

MARONE, Silvio. **A linguagem dos para-choques**: estudo de seus aspectos filosóficos e literários. São Paulo, 1966.

MERRIMAN, Peter. Driving Places. **Theory, Culture & Society**. London, Thousand Oaks and New Delhi, v. 21, p. 145-167, 2004.

_____. **Driving spaces**: a cultural-historical geography of England's M1 motorway. Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.

MEZGRAVIS, Pedro. **Os Chapas e o seu Papel no Meio Técnico-Científico-Informacional e na Logística dos Transportes no Brasil**. Estudo de Caso na Cidade de Ribeirão Preto/SP. 2006. 200 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, 2006.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Fórum permanente para o transporte de cargas. S.d. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/forum-trc.html>

MILLER, Daniel. **Car Cultures**. Oxford: Berg, 2001.

MONBEIG, Pierre. **O Brasil**. 3.ed. São Paulo, Difel, 1969.

MORAN, Joe. **On roads**: a hidden history. London: Profile Books, 2009.

MORLEY, David. **Home Territories**: Media, Mobility and Identity. London: Routledge, 2000.

MURER, E. As anfetaminas e seus mecanismos. In VILARTA R. (Org). **Alimentação saudável e atividade física para a qualidade de vida**. Campinas: IPES Editorial, 2007.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa do, NASCIMENTO, Evania, SILVA, José de Paula. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev. Saúde Pública**, v. 41, n. 2, p.290-293, 2007.

NASCIMENTO, Silvana de Souza. **A romaria do Divino Pai Eterno**. 2000. 113 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 2000.

_____. Corpo-Afeto, Corpo-Violência: experiência na prostituição de estrada na Paraíba. *Revista Ártemis*, Vol. XVIII nº 1; jul-dez, 2014. pp. 69-86.

NOGUEIRA, Verena Sevá. Trabalho assalariado e campesinato: uma etnografia com famílias camponesas. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 19, n. 39, p. 241-268, jan./jun. 2013.

NÓVOA, André. A country on wheels: a mobile ethnography of Portuguese lorry drivers. **Environment and Planning A**, v. 46, p. 2834-2847, 2014.

NTC & LOGÍSTICA. **Roubo de Carga: Panorama Nacional**. Apresentação de Power Point. 2015. Disponível em <https://goo.gl/cGEsmR>.

OLIVAR, José Miguel. 2010. **Guerras, trânsitos e apropriações: políticas da prostituição feminina a partir das experiências de quatro mulheres militantes em Porto Alegre**. 2010. 358 f. Tese (Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Porto Alegre, 2010.

OLIVERIA, Jaqueline de Mendonça. **Caminhos que levam à romaria**. 2014. 113 f. Dissertação (Antropologia Social) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Florianópolis, 2014.

OLIVEIRA, José Claudio Alves. **Bom Jesus da Lapa: Três Romarias, um patrimônio e muita fé**. Revista Eletrônica de Turismo Cultural, 2008, vol. 2. No1. 2008 p.1-23.

PEGGION, Edmundo Antônio. À margem da Transamazônica. In: RICARDO, Beto; RICARDO, Fany. (orgs.). **Povos Indígenas no Brasil 2001-2005**. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2006, pp. 483-484,

PINA-CABRAL, João. Paved Roads and Enchanted Mooresses: the perception of the past among the peasant population of the Alto-Minho. **Man**, v. 22, n. 4, 715-735, 1987.

PISCITELLI, Adriana. Apresentação: gênero no mercado do sexo. **Cadernos Pagu**, Campinas, n. 25, p. 7-23, jul/dec. 2005.

_____. **Trânsitos: brasileiras nos mercados transnacionais do sexo**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013.

PIERSON, Donald. Isolamento e contato em Cruz das Almas. **Sociologia**. São Paulo, v. 12, n. 3, p. 185-203, ago. 1950.

PORTELA, Carneiro. **Máximas, adágios e legendas de caminhão**. 3. Ed. Fortaleza: GRECEL, 1980.

PORTO, Helena Graziani de Mattos. **Filosofia de estrada: poetas do asfalto**. Campinas: Cunha Mattos, 1986.

PURKINS, Jonathan. The Hitchhiker as Theorist: Rethinking Sociology and Anthropology from an Anarchist Perspective. In: **The Continuum Companion to Anarchism**, Ruth Kinna and Contributors. Continuum, p. 140-161, 2012.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Caminhões. Consultas. CET. s.d. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/consultas/caminhoes.aspx>> Acesso em 10/09/17.

QUEIROZ, Rachel. O rei dos Caminhos. In: **Cem crônicas escolhidas**. Rio de Janeiro: Olympio: 1958. p. 141-146.

QUEIROZ, Renato da Silva. Os automóveis e seus donos. **Revista Imaginários, São Paulo**, v.12, n. 13, p. 113-122, 2006.

RABINOW, Paul 2007[1977] **Reflections on Fieldwork in Morocco**. Berkeley: University of California Press.

RAMOS, Miguel João. **Histórias Etíopes, Diário de viagem**. Lisboa: Tinta da China. 2010.

REBELO, Francine Pereira. **AS BATONETES: uma etnografia de mulheres caminhoneiras no Brasil**. 2011. 96 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Ciências Sociais) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

RELPH, Edward. **Place and Placelessness**. London: Pion, 1976.

RIGAMONTE, Rosani Cristina. **Sertanejos Contemporâneos: entre a metrópole e o sertão**. São Paulo: Humanitas, 2001.

ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros**. 2006. 206 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Instituto de História. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

SANTOS, Luciene dos. **Moro no mundo e passeio em casa**. Vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros. 2002. 277 f. Tese (Doutorado em Sociologia). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” Araraquara, 2002.

SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros**. 2004. 140 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) -

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

SHELLER, Mimi. Automotive emotion: feeling the car. **Theory, Culture & Society** (SAGE, London, Thousand Oaks and New Delhi), v. 21, n. 4/5, p. 221-242, 2004.

SILVA, Livia Freire da Silva. **“Vender as carnes”**: prostituição no litoral norte paraibano. 2015. 168f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, UFRGN, Natal, 2015.

SILVA, O.; GREVE, JM.D; YONAMINE, M.; LEYTON, V. Drug use by truck drivers In: Brazil. **Drugs Educ Prev Policy**, v. 10, n. 2, p. 135-9, 2003.

SIMMEL, Georg. “Sociabilidade, um exemplo de sociologia pura ou formal”, In: FILHO, Moraes (org.). **Georg Simmel**: sociologia. São Paulo, Ática, 1983.

SMITH, Thomas Lynn. **Organização rural**: problemas e solução. São Paulo, Pioneira, EDUSP, 1971.

SORKIN, Michael. **Variations on a theme park**: the new american city and the end of public space. New York: The Noonday Press.

STEWART, Kathleen. **A Place on the Side of the Road**: Cultural Poetics in an “Other” America. Princeton: Princeton University Press, 1996.

STEWART, Pamela; STRATHERN, Andrew. Death on the Move: Landscape and Violence on the Highlands Highway, Papua New Guinea. **Anthropology and Humanism**. v. 24, n. 1, p. 20-31, 1999.

TAUSSIG, Michael. **I swear I saw this**: drawings in fieldwork notebooks, namely may own. Chicago e Londres: The University of Chicago Press, 2011.

THOMAS, Philip. The River, the Road, and the Rural-Urban Divide: A Postcolonial Moral Geography from Southeast Madagascar. **American Ethnologist**. v. 29, n. 2, p. 366-391, 2002.

TIRADO, Francisco Javier; DOMÈNECH, Miguel. Asociaciones heterogéneas y Actantes: el giro post-social de la teoría del actor-red. In: SÁNCHEZ, Tomás Criado. (ed.), **Tecnogénesis**. La construcción técnica de las ecologías humanas. Madrid: AIBR, v. 1, p. 41-78, 2008.

TOMLINSON, John. **Globalization and Culture**. Cambridge: Polity Press, 1999.

VAN TILBURG, Cornelis. **Traffic and Congestion in the Roman Empire**. London: Routledge, 2006.

VON HAGEN, Victor Wolfgang **The Royal Road of the Inca**. London: Gordon and Cremonesi. 1976.

VILAÇA, Marcos Vinícius. **Em torno da sociologia do caminhão**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1961.

WOLLEN, Peter; KERR, Joe. **Autopia**: cars and culture. London: Reaktion, 2002.

Apêndice A - Tipos de Cargas

Carga a granel: Carga transportada em grande quantidade sem embalagem ou acondicionamento, como açúcar, fertilizantes, minérios, grãos, etc.

Carga perigosa: Abrange um grande número de produtos geralmente inflamáveis e/ou tóxicos, cujos materiais podem estar em diferentes estados (como sólidos, líquidos ou gasosos). São considerados cargas perigosas gases (como cloro, Gás Liquefeito do Petróleo – GLP, oxigênio, etc.); explosivos (como dinamite, etc.); líquidos inflamáveis (como óleo diesel querosene, gasolina, álcool, etc.); substâncias tóxicas (como agrotóxicos, venenos, etc); produtos corrosivos (como soda cáustica, ácido sulfúrico, etc.); sólidos inflamáveis (como carvão vegetal, etc.), dentre outros tantos.

Carga horária: é um tipo de carga formada por produtos perecíveis que possuem prazo reduzido para o transporte pois podem se deteriorar em viagens longas e/ou demoradas. Frutas, verduras, carnes, animais vivos e legumes são alguns exemplos de carga horária.

Carga viva: É composta por animais (como suínos, bovinos, aves, equinos, etc.) que também são categorizados como carga horária.

Carga seca: Constituída por um número grande de produtos, exceto as mercadorias consideradas vivas, líquidas e/ou perigosas. Alguns exemplos são: móveis, pneus, alimentos, eletroeletrônicos, remédios, brinquedos, artigos de higiene, equipamentos eletrônicos, dentre outras.

Carga fracionada: Abrange um grande número de mercadorias, sobretudo carga seca, A característica principal desse tipo de carga é que em uma mesma viagem são transportados diferentes tipos de produtos.