

MARIA LUISA SCARAMELLA

NESSA LONGA ESTRADA DA VIDA: UM ESTUDO SOBRE AS
EXPERIÊNCIAS DOS CAMINHONEIROS

Dissertação de Mestrado apresentada
ao Departamento de Antropologia do
Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual de
Campinas sob a orientação da Profa.
Dra. Maria Suely Kofes

Este exemplar corresponde à
redação final da Dissertação
defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em
07/04/2004

BANCA

Prof. Dra. Maria Suely Kofes (Orientadora)

Prof. Dr. José Luiz dos Santos

Prof. Dra. Eliane Sebeika Rapchan

abril/2004

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

MARIA LUISA SCARAMELLA

**NESSA LONGA ESTRADA DA VIDA: UM ESTUDO SOBRE AS
EXPERIÊNCIAS DOS CAMINHONEIROS**

Dissertação de Mestrado apresentada
ao Departamento de Antropologia do
Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual de
Campinas sob a orientação da Profa.
Dra. Maria Suely Kofes

Este exemplar corresponde à
redação final da Dissertação
defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em
07/04/2004

BANCA

Profa. Dra. Maria Suely Kofes (Orientadora)

Prof. Dr. José Luiz dos Santos

Profa. Dra. Eliane Sebeika Rapchan

abril/2004

UNIDADE PC
Nº CHAMADA T/UNICAMP
Sc 71 n
/ EX
COMBO BC/ 57968
PROC 16-117-04
C D
PREÇO 14,00
DATA 26/05/04
Nº CPD _____

CM00198438-1

BIB ID 317976

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP

Sc 71 n **Scaramella, Maria Luisa**
Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros / Maria Luisa Scaramella. -- Campinas, SP : [s.n.], 2004.

Orientador: Suely Kofes.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Motoristas de caminhão. 2. Experiência. 3. Motoristas de caminhão – Greves e lockouts – 1999. I. Kofes, Suely. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

697704002

*À minha mãe, meu pai e meu irmão,
sempre no meu coração.*

Agradecimentos

Agradeço a agência Capes pelo financiamento do mestrado.

Agradeço, principalmente, a Professora Dra. Suely Kofes pela orientação, sempre questionadora, elucidativa e instigante. E pela generosidade e disponibilidade com que a realizou, incentivando-me sempre a continuar.

Agradeço a Professora Dra. Márcia Abreu, do departamento de Teoria Literária do Instituto de Estudos da Linguagem - UNICAMP e ao Professor Dr. José Luiz dos Santos do departamento de Antropologia Social pela participação em minha banca de qualificação.

Agradeço a Professora Dra. Eliane Sebeika Rapchan do departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá e novamente ao Professor Dr. José Luiz dos Santos pela participação nesta banca de defesa.

Agradeço a secretaria de pós-graduação do IFCH pela atenção e apoio nos momentos mais burocráticos.

Agradeço aos meus colegas de mestrado pela amizade, pelas conversas e discussões, enfim, pela relação de alteridade que se constituiu de forma generosa e divertida nesses anos e que, espero, continue por muito tempo: Dani “Mônica”, “Andrew Here”, Fabs, Chris, Dani, Gabor.

Agradeço aos colegas que compunham o grupo de seminários semanais do qual eu fazia parte, organizado pela Professora Dra. Suely Kofes: Daniela, Raquel, Vilson, Lady Selma, Daniela, Fabiana, e tantos outros, o meu “obrigada”. Os seminários foram fundamentais à realização deste trabalho, graças à leitura atenta dos colegas, às sugestões, ao ambiente de troca e conhecimento que se construiu. Novamente à professora Suely Kofes pela organização e pela intensa colaboração.

Agradeço as minhas amigas, antigas companheiras de morada, companheiras “na alegria e na tristeza”! (em ordem cronológica): Érica, Pulga, Sharon, Jana, Elaine, Marta “pica-pau”, Paula, Maria Célia e Eliana.

Agradeço a antiga casa A-10, dos bons tempos de moradia, especialmente aos meus amigos Jão, Wirso e Klaus.

Agradeço ao Rodolfo e ao Bruno pelo acolhimento nesses dias de estiagem! Agradeço as famílias Gonçalves (Ivone, Pinho, Gabi, Adriana e Daniel), Dias (Elaine, Marta, Custódio, Marcelo) e Leite Netto (Dna. Maria, seu José, filhos e netos), pelo carinho.

Agradeço a Carol pelo carinho, gentileza, atenção e amizade; e ao Bruno por me ajudar a exercitar a compreensão e a amizade incondicional!

Agradeço a Simone por me incentivar a ir para antropologia, pelas aulas de inglês e pela longa amizade.

A Dani pela amizade, pelas risadas e por me fazer querer *pensar* sempre mais e melhor.

Agradeço ao André pela amizade, “aqui!”, pela ajuda e companheirismo nas horas difíceis e nas boas horas.

Agradeço a Ynaiá pela delicadeza, pela cumplicidade, enfim, pela grande amizade.

Agradeço a Elaine pela eterna disponibilidade, pela cumplicidade nesses dez anos, pela amizade e, principalmente, pela possibilidade de uma irmã.

Agradeço ao meu irmão, João, pela possibilidade do amor incondicional, pelo cuidado, pelas longas conversas e por sabê-lo sempre lá e disponível.

Aos meus pais, Fay e João, pelo amor, pelo carinho e incentivo.

Ao Rodolfo pelo amor, paciência e disponibilidade nos momentos mais críticos.

*Temos uma espécie de abrigo em nós, de
sombra, para onde tudo vai, onde a
totalidade do vivido se comprime, se
amontoa (...) o caminhão transporta esse
todo*.*

* Duras, Marguerite. *O caminhão*. 1977. p.83.

Resumo

Partindo da análise de uma trajetória e de narrativas de caminhoneiros sobre suas próprias vidas e tomando a greve dos caminhoneiros de julho de 1999 como um *evento crítico*, este trabalho aponta para possíveis reconfigurações no que concerne à experiência dos caminhoneiros no exercício de sua profissão. A contínua decadência econômica que afeta a categoria ao longo das últimas décadas, e em especial na década de 90, é colocada pela greve dos caminhoneiros de julho de 1999 e pelas ulteriores. Compreendida como um *evento crítico*, a greve de julho de 1999 condensa um processo de decadência que envolve esta categoria de trabalhadores, colocando no plano social, portanto coletivo, os problemas enfrentados pelos mesmos. Como *evento crítico*, a greve aponta para mudanças no que concerne a *experiência* dos caminhoneiros, trazendo à tona novos moldes sobre os quais a profissão se dá. Tendo em vista o atual contexto, uma das principais questões para a qual este trabalho aponta é, a longo prazo, o gradativo desaparecimento dos caminhoneiros autônomos independentes. As mudanças, nem sempre positivas, não suprimem, contudo, um lado mais romântico da profissão. Este lado não se opõe ao presente marcado pelas greves e pelas dificuldades vivenciadas pelos caminhoneiros, mas caminha paralelamente a ele e é recuperado no dia a dia dos caminhoneiros.

Abstract

Starting with the analysis of one trucker's trajectory and with truckers' narratives about their own lives, and taking the 1999 trucker strike as a *critical event*, this work points at possible reconfigurations concerning truckers' experience in exerting their profession. The continuous economic decadence that affects this category throughout the last decades, specially in the 90's, is shown by the July 1999 and latter strikes. As a *critical event*, the July 1999 strike condenses a decay process involving this worker's category, setting at the social plane, therefore collective, the problems faced by them. As a *critical event*, the strike points towards changes concerning the truckers' *experience*, bringing to light new forms to which the profession is set nowadays. Considering today's context, one of the main question this work points at is, on the long run, the slowly disappearance of autonomous independent truckers. The not always positive changes do not suppress, therefore, a more romantic aspect of the profession. This aspect is not opposed by the present, with its strikes and difficulties lived by the truckers, but goes side by side to it and is recovered in the truckers daily life.

Sumário

Apresentação	1
Capítulo I	
A trajetória de um caminhoneiro	13
Contrapondo e analisando <i>experiências</i>	35
Capítulo II	
A greve como um <i>evento crítico</i> : uma <i>re-apresentação de experiências</i>	59
O evento: a greve dos caminhoneiros de julho de 1999	61
O <i>evento</i> e as <i>experiências</i>	82
A greve como um <i>evento crítico</i>	90
Capítulo III	
O cotidiano na estrada: reafirmando uma condição	105
Considerações Finais	127
Bibliografia	131
Anexo	135
Glossário	137

Apresentação.

“Governar é abrir estradas”.¹ Esse foi o lema de Washington Luís ao assumir a Presidência da República, em 1927. Esse pensamento acompanhou seu governo e, em certo sentido, tornou-se, por um longo período, a marca do que era considerado o progresso no Brasil.

Sob esse lema, o transporte rodoviário começava a ganhar espaço e substituir, rápida e desordenadamente, o transporte ferroviário e marítimo. Estes últimos tiveram até a década de trinta um caráter complementar e, nesse sentido, as duas modalidades de transporte combinavam-se de maneira a completar seus serviços: o transporte ferroviário ligava o interior ao litoral portuário levando a matéria-prima que seria exportada através dos navios e, na viagem de volta, trazia os produtos manufaturados que os navios desembarcavam nos portos; o mesmo era feito com produtos ou matérias-primas internas, ou seja, os trens levavam até o porto e as navegações de cabotagem levavam para outros estados e vice-versa. Nessa época, o Brasil exportava matéria-prima, mas dependia, demasiado, do mercado externo para a obtenção de produtos manufaturados, principalmente maquinário pesado. Nesse contexto, as estradas de ferro estavam localizadas nas regiões produtoras de matéria-prima, ligando estas ao litoral, o que em certo sentido restringia o percurso dos trens.

Nesse contexto, depois de assumir a Presidência da República, Washington Luís, em 5 de janeiro de 1927, baixa o Decreto nº 5.141, instituindo o Fundo

* Título tirado de uma canção chamada *Estrada da Vida*, bastante conhecida pelos caminhoneiros. A música é de autoria de José Rico, um dos integrantes de uma antiga dupla sertaneja chamada “Milionário e José Rico”. A letra da música não fala explicitamente de caminhoneiros, mas remete, através dos versos, à profissão. A letra é a seguinte: 1) *Nessa longa estrada da vida, Vou correndo e não posso parar, Na esperança de ser campeão, Alcançando o primeiro lugar;* 2) *Mas o tempo cercou minha estrada, E o cansaço me dominou, Minhas vistas se escureceram, E o final da corrida chegou;* 3) *Este é o exemplo da vida, Para quem não quer compreender, Nós devemos ser o que somos, Ter aquilo que bem merecer;* 4) *Mas o tempo cercou minha estrada, E o cansaço me dominou, Minhas vistas se escureceram, E o final desta vida chegou.*

¹ Garcez, 1970, p. 673.

Especial para a construção e conservação de estradas de rodagem.² A partir daí, o país volta sua atenção à necessidade de abrir estradas. Nesse período, o Brasil começa a deparar-se com a necessidade de aproximar as regiões, pois era preciso unificar os mercados e integrar a fronteira agrícola em expansão, condições necessárias à consolidação do processo de industrialização.³ Sendo o sistema ferroviário regional e não nacional, tornava-se difícil sua contribuição para essa aproximação. Dado que os custos para construção de ferrovias eram muito altos e a maturação do sistema mais demorada, foi transferido às rodovias e ao transporte rodoviário o *papel de destaque na consolidação de um mercado nacional*.⁴

Nas décadas de 30 e 40, houve a construção das rodovias Rio-Petrópolis, São Paulo-Santos, Rio-São Paulo, etc.⁵ Após a II Guerra Mundial, o transporte ferroviário sofreu mais uma grande queda de investimentos, os quais foram voltados ao transporte rodoviário. A partir da década de 50, as ligações São Paulo-Curitiba, Curitiba-Porto Alegre, Rio-Belo Horizonte, Rio-Salvador começaram a ser construídas – todas servindo, principalmente, às áreas industriais que cresciam. É a partir daí que as viagens com caminhões intensificam-se. As rodovias de penetração ou *pioneiras* começam a ser construídas a partir de 1956, visando acompanhar a ampliação das fronteiras agrícolas: Belo Horizonte-Brasília, Brasília-Belém, Cuiabá-Porto Velho, São Paulo-Brasília, etc.

Apesar desses investimentos terem sido feitos de forma desordenada na época, segundo Josef Barat, a ampliação dos investimentos rodoviários trouxe, ao longo desse período, muitos benefícios. Do ponto de vista econômico, houve a

² O Fundo Especial era arrecadado através da criação de uma taxa sobre a importação de gasolina, automóveis e acessórios. Essa taxa, que recaía sobre todos os tipos de transportes que utilizassem a gasolina como combustível, tinha como principal, senão único, beneficiário, as estradas de rodagem, deixando de lado as outras modalidades de transportes como ferroviário ou de cabotagem.

³ Barat, 1978, p.23.

⁴ Barat, 1978, p.24.

⁵ Até 1930 todos os transportes interestaduais eram realizados pelas ferrovias ou cabotagem (Barat, 1979, p. 261)

consolidação de um mercado nacional⁶, a expansão das fronteiras agrícolas, a maior mobilidade de mão-de-obra; do ponto de vista social e político, a possibilidade de integrar regiões, na época, economicamente mais desenvolvidas a menos desenvolvidas, como o centro-sul ao nordeste, além do isolamento de grandes contingentes populacionais ter sido quebrado.⁷

Dentro desse cenário, a partir da década de 50, há um aumento da urbanização decorrente, principalmente, da industrialização. Com isso, a formação de uma classe média com crescente poder de consumo nesses centros urbanos aumenta a demanda por produtos, alimentos e matéria-prima para as indústrias. Nesse contexto, os caminhões surgem como meio de transporte que chega até esses lugares para atender às necessidades, aumentando cada vez mais o fluxo dos mesmos. Esse meio de transporte, em comparação ao trem ou navio, mostrava algumas vantagens imediatas tais como o transporte porta-a-porta.

O crescimento do transporte rodoviário foi tamanho que as estradas aumentaram de 64 mil quilômetros, em 1952, para 180 mil, em 1970. Até 1956, a frota de caminhões era totalmente importada. Com a criação da indústria automobilística, a frota de veículos nacionais (entre carros, caminhões, etc.) que circulava pelo país em 1970 somava 83% do total.

A idéia de que o progresso era “abrir estradas” continuava guiando a política do transporte no país. Sendo assim, é partir dessa época que começa a proliferar a categoria de trabalhadores da estrada – os caminhoneiros. A profissão já existia no Brasil antes da década de 50, mas em moldes distantes do que se conhece hoje. A diferença estava, fundamentalmente, no caminhão e nas estradas. Os caminhões eram pequenos, com motor pouco potente, a maioria a gasolina⁸, a capacidade de carga era pequena, as rodas, em muitos caminhões, eram maciças, as acomodações precárias, impossibilitavam viagens mais longas; as estradas antes

⁶ À medida que o transporte rodoviário integrou regiões, aproximando regiões produtoras de matéria-prima das regiões industrializadas, ajudou a formar mercados internos.

⁷ Barat, 1978, p. 262.

⁸ Os caminhões a diesel já existiam, mas sua mecânica ainda não era suficientemente aperfeiçoada; sendo assim, dava-se preferência aos caminhões a gasolina.

da década de 50 eram poucas⁹, portanto, os caminhões eram usados para serviços mais próximos, sem envolver grades movimentações e transportes pesados. À medida que as estradas vão sendo abertas e a tecnologia evolui tornando os caminhões mais potentes, a profissão de caminhoneiro fica mais popular, configurando-se às novas possibilidades.

No final da década de 50, foi instalada no Brasil a indústria automobilística. Os caminhões que vinham montados¹⁰ da França, Alemanha, Suíça, Itália, Eua, etc., passam a ser montados no Brasil. Os caminhões tornaram-se maiores, com motores mais potentes, alguns a gasolina e outros a diesel, a capacidade para cargas aumentara e o conforto interno também. As viagens mais longas¹¹, dentro do que era possível na época, começaram.

Havia nessa época uma relação estreita entre crescimento econômico do país e transporte rodoviário. Os caminhões, sendo mais rápidos que os meios de transportes mais acessíveis na época, possibilitaram a muitas indústrias diminuir os custos com transporte e, portanto, baixar o preço relativo dos produtos, aumentando a circulação e produção de mercadorias.¹²

As indústrias utilizavam-se, principalmente, dos trens, mas com a queda de investimentos no transporte ferroviário, os caminhões começaram a substituí-los. A aquisição de caminhões por indústrias de outras espécies foi bastante comum nessa época, pois o transporte rápido e garantido possibilitou uma ampliação do capital das mesmas. Investir na compra de caminhões era rentável à medida que barateava os custos que as empresas ou indústrias tinham com os transportes.

⁹ Mesmo depois da década de 50, com o Fundo Rodoviário Nacional – uma variante do Fundo Especial – que era direcionado para a expansão e conservação de rodovias, a maioria das estradas abertas não eram pavimentadas e por muito tempo continuaram assim. Ao longo do tempo, essa situação melhorou, mas depois da década de 70 houve uma queda na conservação das mesmas.

¹⁰ Os caminhões importados – antes da indústria automobilística ser implantada – chegavam ao Brasil, praticamente completos. O chassi vinha com as rodas e o motor, faltando apenas a cabine, que era montada no Brasil por fábricas especializadas. Depois que as indústrias foram implantadas as peças continuavam sendo importadas, mas o caminhão era montado no Brasil.

¹¹ O tempo é relativo. Quando digo que a partir da década de 50 era possível para um caminhoneiro fazer viagens mais longas, estas são, por exemplo, viagens de 700 km, normalmente durando dois dias se tudo corresse bem.

¹² Espíndola, 1999. p.126.

Em 1965 o governo criou o imposto único sobre combustíveis e lubrificantes, atribuindo aos usuários uma parcela de contribuição à expansão e conservação das rodovias. Nesse período, uma conscientização sobre a necessidade de recuperar os transportes ferroviário e marítimo, por exemplo, começa a ressurgir.

Com a crise internacional do petróleo, na década de 70, a fragilidade do sistema de transporte sobre o qual se apoiava o Brasil veio à tona. Contudo, essa crise não gerou mudanças estruturais profundas. A resposta à crise era vista muito mais como uma possibilidade de concretizar um potencial de auto-suficiência na produção de petróleo do que redirecionar estruturalmente o setor de transportes, responsável por grande parte do consumo de petróleo no país.¹³

Em um estudo de 1974, Barat lista uma série de fatores *subjetivos e objetivos*, decisivos no fortalecimento da ênfase nas soluções rodoviárias:

A crença em que o bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infraestrutura rodoviária; a crença que a disponibilidade da infra-estrutura rodoviária seria condição suficiente para promover o desenvolvimento; a sobrestimação do papel do transporte rodoviário como fator de modernização; a sobrestimação dos investimentos rodoviários face a outras oportunidades de utilização dos recursos de economia; a importância exagerada imputada à indústria de veículos automotores como fator de dinamismo econômico.

A necessidade de consolidação de um mercado nacional para matérias-primas, alimentos e produtos manufaturados; as vantagens do sistema rodoviário para atendimento das necessidades de deslocamento dos acréscimos da oferta interna; a posição da indústria automobilística no contexto do nosso modelo de desenvolvimento, [com grande poder de pressão e influência no dinamismo da economia]; o desinteresse das antigas concessionárias em modernizar as ferrovias e os portos; o mecanismo circular de geração dos recursos destinados aos investimentos rodoviários vinculados à expansão da frota de veículos.¹⁴

Nessa época, mesmo diante da industrialização, da expansão das fronteiras agrícolas, da pavimentação de grandes trechos da malha rodoviária, etc., a política

¹³ Schoroeder & Castro, s/d.

¹⁴ Barat, 1974. p. 345-349.

de investimentos no sistema de transporte era, em muitos aspectos, falha.¹⁵ Havia um reconhecimento dos benefícios do transporte rodoviário à economia, pois sua expansão serviu de suporte ao crescimento industrial. Mas a partir de meados da década de 70, houve uma preocupação em modernizar outras modalidades, pois o estágio de industrialização exigia diminuição dos custos de transporte. Esse pensamento, contudo, não foi levado a cabo.

Três décadas se passaram e o Brasil ainda sofre as conseqüências de uma política de transporte desordenada. Nas últimas duas décadas, em especial na década de 90, os governos não priorizaram um planejamento no setor. Em 1985, o número de veículos de transporte de carga que circulavam nas rodovias era aproximadamente 979 mil veículos; em 1994, esse número aumentou para 1.389 mil.¹⁶ Nesse processo, os custos de combustível, os prejuízos causados pelas estradas precárias, foram absorvidos pelos caminhoneiros autônomos, donos de transportadoras, cooperativas, etc., e pelo próprio consumidor, que tem o custo dos produtos diretamente afetado.

Sendo assim, a década de 90 foi, para os transportes, principalmente o rodoviário, uma década de crise. Crise esta que teve também suas raízes em outros momentos, mas que se amplificou ao longo dos anos 90. Em 1999, o transporte rodoviário atinge o momento crítico dessa crise com uma paralisação geral de caminhoneiros, responsáveis por quase 70% de todo o transporte de cargas do Brasil. Não era a primeira da categoria e nem seria a última, mas foi a maior e mais longa de todas as que haviam ocorrido até então, e que ocorreriam posteriormente.

¹⁵ Um dos exemplos disso está na concepção do transporte, que antes era caracterizada pelo sistema complementar. Com o crescimento do transporte rodoviário, essa característica deixa de existir. A ausência de estudos técnico-econômicos, que pudessem justificar os investimentos por modalidades de transporte gerou, ao longo dos anos, uma ineficiência nas operações. Com a decadência dos sistemas ferroviário, marítimo, etc., e com uma mentalidade competitiva e não mais complementar, o transporte deixa de ter uma coordenação intermodal (o transporte intermodal é aquele em que a carga, até chegar ao seu destino, passa por diferentes rotas (marítima, terrestre, fluvial, aérea). A coordenação intermodal permite uma divisão do trabalho, otimizando os serviços e barateando os custos do transporte).

¹⁶ Schroeder & Castro, s/d. p.5.

Concomitante a isso, a greve geral trouxe à tona a dura realidade dos caminhoneiros.

A greve dos caminhoneiros de julho de 1999 colocou em evidência essa categoria de trabalhadores, mostrando os problemas enfrentados pelos mesmos. Foi a partir deste acontecimento que surgiu a intenção de torná-los objeto de trabalho de mestrado. A procura por uma bibliografia sobre caminhoneiros, sem restrições no que concerne ao assunto, mostrou-me que havia pouco sobre o tema e o que havia estava geralmente vinculado a questões como transporte, estatística, logística, etc. Quando ingressei no mestrado em Antropologia Social a proposta foi privilegiar a vivência dos caminhoneiros vinculada também a esse presente que as greves mostravam.

Esses trabalhadores estão inseridos em um processo social marcado pelas dificuldades econômicas e estruturais do transporte – processo que a greve traz à tona – que afetam diretamente suas vivências, trazendo, como consequência, novos moldes sob os quais a profissão se dá.

Lygia Sigaud, ao realizar um estudo sobre os trabalhadores dos engenhos de cana-de-açúcar de Pernambuco¹⁷, mostra que ocorriam mudanças nas *relações sociais que vinculavam os proprietários a seus trabalhadores*, sendo que estas mudanças inseriam-se no conjunto das transformações da *plantation açucareira de Pernambuco* ao longo de vinte anos.¹⁸ Contudo, não era esse processo que interessava diretamente à autora. Ela buscava compreender de que maneira estas mudanças eram vividas pelos trabalhadores, qual o significado delas para os mesmos.

Esses trabalhadores que viviam na condição de *moradores* dos engenhos – e, portanto, vinculados mais diretamente ao patronato e às vantagens e desvantagens dessa condição – passavam gradativamente a *ex-moradores*, condição que os fazia deixar os engenhos e ir para a *rua*, ou as cidades. Os moradores estavam sendo *expropriados* de sua antiga condição, o que atingia diretamente suas vidas,

¹⁷ Sigaud, 1979.

¹⁸ Sigaud, 1979. p. 11.

reformulando as relações sociais até então estabelecidas. Essas mudanças afetavam diretamente o estilo de vida dos trabalhadores, as expectativas e a característica do trabalho dos mesmos.

Sigaud parte de uma análise interna, da vivência dos trabalhadores. Seguindo em parte esse mesmo caminho, o objetivo deste trabalho é, a partir das *experiências* dos caminhoneiros, compreender de que maneira o processo em questão afeta a vivência dos mesmos no exercício de sua profissão. Sendo assim, terei nas narrativas de caminhoneiros entrevistados, assim como da trajetória de um deles e na greve dos caminhoneiros, de julho de 1999 - esta última compreendida como um *evento* que condensa um processo -, os focos centrais de minha análise.

Tendo isto em vista, a necessidade de um recorte fez com que as entrevistas fossem centradas em caminhoneiros com mais de 30 anos de profissão. Contudo, isso tem algumas implicações. A primeira é que, tendo a maioria dos entrevistados mais de cinquenta anos de idade, suas falas são marcadas por características geracionais. A maioria dos caminhoneiros entrevistados vivenciou situações semelhantes, tais como a evolução dos caminhões, o surgimento das estradas, etc. Isto implica dizer que as questões levantadas e analisadas tratam de uma categoria específica: caminhoneiros com mais de 30 anos de profissão e, em sua maioria, mais de 50 anos de idade. Excluem-se, por exemplo, afirmações a respeito de caminhoneiros mais jovens, uma vez que não foram entrevistados, assim como a respeito de caminhoneiras.

As entrevistas com os caminhoneiros foram resultado de duas pesquisas de campo. A primeira, anterior ao período do mestrado, foi realizada em Barão Geraldo, Campinas, com o intuito de obter informações que possibilitassem escrever o projeto para o mesmo.¹⁹ A segunda, já vinculada ao mestrado, teve

¹⁹ A escolha de Barão Geraldo deu-se em função da proximidade de meu local de residência, facilitando assim meu acesso à pesquisa. Além disso, Barão Geraldo é um distrito com uma grande quantidade de caminhoneiros residentes, pois fica próxima às saídas (estradas) para o interior de São Paulo.

duração de um mês e foi realizada no interior do Paraná, em União da Vitória.²⁰ Foram realizadas sete entrevistas. A primeira com Manuel, a segunda com Waldir. Manuel levou-me até Augusto. Waldir apresentou-me Rui, Jairo, Getulio. Augusto levou-me até Antônio. Estabeleceu-se uma rede de contatos. Em Campinas, mais especificamente em Barão Geraldo, conheci o caminhoneiro Osvaldo, que residia próximo à minha casa. Osvaldo apresentou-me Emílio, residente também em Barão Geraldo.

Tendo isso em vista, este trabalho foi dividido em três capítulos.

No primeiro capítulo, busco reconstruir uma trajetória de vida a partir da narrativa de um dos caminhoneiros que entrevistei. Através da trajetória de Waldir, algumas questões importantes são apontadas. Uma delas é um processo de decadência econômica vivido por esses profissionais ao longo da última década. Nesse sentido, sua trajetória foi escolhida, pois antecipa o que a greve de julho de 1999 aponta – Waldir vende seu caminhão por não ter conseguido pagar as prestações. Deixa de ser autônomo e torna-se empregado. Se a trajetória de Waldir evidencia esse processo, a greve dos caminhoneiros de 1999 e as subseqüentes condensam esse processo e suas implicações.

Na segunda parte, contraponho à narrativa de Waldir as narrativas dos outros entrevistados, mostrando que sob muitos aspectos suas *experiências* são compartilhadas. Suas narrativas apontam para um “antes e depois”, que evoca o processo em questão, mostrando que as dificuldades vividas no passado são de natureza diferente das vividas na atualidade. O presente reflete-se na greve dos caminhoneiros de julho de 1999 e nas ulteriores.

Este capítulo é uma porta de entrada ao trabalho e estará, a todo momento, dialogando com os capítulos seguintes sendo, portanto, retomado em muitas ocasiões.

²⁰ A escolha foi feita tendo-se em conta ser esta a cidade onde residi durante grande parte de minha vida, facilitando assim o acesso às pessoas que entrevistei, dado o curto tempo de pesquisa, ao todo um mês. Além disso, tendo como principal atividade econômica a extração da madeira e produção de derivados para exportação e distribuição no próprio país, União da Vitória utiliza-se em grande escala do serviço de caminhões, portanto, de caminhoneiros.

Se o presente dos caminhoneiros está nas greves, no segundo capítulo descrevo a greve dos caminhoneiros de 1999 a partir dos relatos que a mídia jornalística²¹ fez sobre o acontecimento. A intenção desta descrição é mostrar a greve no plano nacional, sua repercussão. Em seguida, retomo a fala dos próprios caminhoneiros para recuperar o acontecimento. São dois planos distintos: um nacional, o outro local. Contudo, o que se percebe é uma ressonância entre ambos.

A greve projeta no plano social a *experiência* dos caminhoneiros: suas falas repetem o que foi dito pela greve, ou seja, as dificuldades do dia a dia, os custos atuais da profissão, o preço do diesel, o preço dos pedágios, o frete baixo, a perda do caminhão etc. Nesse sentido, suas vivências são *re-apresentadas*²² no plano público, portanto político.

Como acontecimento que condensa um processo, a greve é por mim compreendida como um *evento crítico*, no sentido de François Furet (1989) e Venna Das (1999), ou seja, como *evento*, a greve aponta para os problemas postos aos caminhoneiros e para mudanças no que concerne à *experiência* dos mesmos, reconfigurando os moldes sob os quais a profissão se dá, o que nem sempre ocorre de maneira positiva.

Se o presente aparece envolto pelos problemas que a greve e as narrativas dos caminhoneiros apontam, estas também deixam escapar, vez por outra, o lado positivado da profissão. O capítulo três tenta recuperar um pouco deste lado. Há um certo romantismo que, acredito, continua no presente, não por se opor a ele, mas por caminhar ao seu lado. Se as narrativas enfatizam os problemas do presente, elas também mostram, quando relatam o cotidiano, um lado mais apreciado da profissão, que é marcado pelas viagens, pelos momentos

²¹ O relato foi construído a partir da leitura de notícias veiculadas nos jornais Gazeta do Povo- PR, Estado de São Paulo e a Folha de São Paulo. Estou consciente dos limites desse relato e do quanto seria importante comparar outros tipos de discursos produzidos sobre a greve, analisando-os e construindo um panorama mais amplo do que foi dito sobre a mesma. No entanto, tendo em vista a intenção, acredito que os relatos em questão possibilitam uma mostra de como a greve configurou-se no plano nacional.

²² Coopet, 1998.

compartilhados, e pela relação com o caminhão. É nessa relação com o caminhão - que adquire um valor mais importante que o de mero produto - que os caminhoneiros reafirmam sua condição, mantendo ainda uma aura de romantismo no exercício de sua profissão.

A trajetória de um caminhoneiro

Nesse capítulo, a intenção é reconstruir uma trajetória. Recontar o que me foi narrado por um caminhoneiro, de certa forma, sua história de vida.

Para tanto, na tentativa de reconstruir essa trajetória, apóio-me na distinção de *trajetória* conforme Kofes: *o processo de configuração de uma experiência social singular*.²³ Configurar essa experiência significa ter em mente, como nos diz Edward Brunner, algumas distinções: a vida como vivida seria equivalente à realidade; a vida como experimentada seria o equivalente à experiência; e a vida como fala, narrativa, seria a expressão desta experiência, como ela é moldada pela consciência e devolvida ao mundo. Há nesta distinção algo de fundamental. Para Brunner (1986), a *expressão da experiência* – e nesse caso específico entendo *expressão* como narrativa –, o ato de narrar uma história de vida não alcança a totalidade do vivido. Há, para o autor, uma brecha entre expressar uma experiência – seja através da narrativa, por exemplo – e a própria experiência.

Mas o próprio Brunner fala-nos da *experiência* como algo pessoal onde o ser humano não apenas está envolvido, mas molda suas ações. Para o autor, quando falamos de nossas ações e sentimentos, refletimos sobre estas ações e estes sentimentos – a comunicação da experiência ou sua narrativa é, para Brunner, um processo de auto-reflexão.²⁴ Assim:

*(...) experiência pode ser comunicada porque não implica apenas em ações e sentimentos, mas em reflexões sobre ações e sentimentos. Concebida desta forma, torna-se possível capturar as narrativas de sujeitos sobre suas experiências e incorporar suas interpretações, apontar junções e disjunções temporais, mudanças e continuidades, tradições e rupturas.*²⁵

Tendo isso em vista, construir a trajetória de um caminhoneiro pode significar, em certo sentido, apontar para questões que estão além da subjetividade

²³ Kofes, 2001. p. 27.

²⁴ Brunner, 1986. p. 5.

²⁵ Kofes, 2001. p.164.

do sujeito que fala. Brunner aponta que narrar a própria experiência significa, necessariamente, falar a partir de um determinado referencial cultural e, poderíamos dizer, de um *lugar* social ocupado pelo sujeito que conta. Será meu objetivo reconstruir essa trajetória através de uma experiência, compreendendo-a como fizera Joan Scott: *a experiência como a história do sujeito*.²⁶ Para Scott:

*Não são os indivíduos que têm experiência, mas os sujeitos é que são constituídos através da experiência. A experiência de acordo com essa definição torna-se não a origem de nossa explicação, não a evidência autorizada (por que vista ou sentida) que fundamenta o conhecimento, mas sim aquilo que buscamos explicar, aquilo sobre o qual se produz conhecimento.*²⁷

Nesse sentido, referir-se às experiências implica analisar os posicionamentos dos sujeitos (caminhoneiros) em função dos discursos que produzem. Escrever a trajetória de um caminhoneiro significa abrir as portas para uma análise mais geral, partindo da experiência de um caminhoneiro para a experiência de muitos. Passemos, então, à história de Waldir²⁸...

Waldir nasceu no dia 11 de setembro de 1943. É o filho mais velho de uma família de sete irmãos, dos quais cinco mulheres e dois homens. Seu pai trabalhava “no mato”, como ele diz, arrendando serrarias e cuidando da produção, obtendo algum lucro sobre a madeira ou viajando com caminhão também para levar porco para algumas cidades. Ao longo de sua infância, passaram por muitas serrarias onde o “convívio” com os caminhões era habitual.

O primeiro caminhão, lembra-se tê-lo visto aos quatro ou cinco anos. Era o caminhão de seu pai. Waldir conta-me sobre ele e sobre outros caminhões de sua infância:

²⁶ Scott, 1990. p. 42.

²⁷ Scott, 1990. p. 27.

²⁸ Waldir é um nome fictício, como todos os que seguirão ao longo desse trabalho.

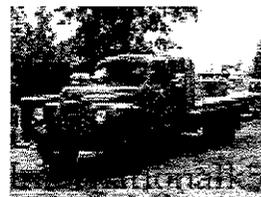
A primeira vez eu não lembro se eu tinha uns quatro ou cinco anos, foi o caminhão do meu pai. Desde moleque, de menino, a gente dependia do caminhão. Então fomos pro interior de caminhão. Geralmente era gabine de madeira, o GMC pequeno, a gasolina que meus pais compraram do exército, a estrutura era de madeira e eles forravam por fora com folha de ferro. Mas eu conheci o Chevrolet 1937, 1930, conheci também só na madeira. O meu pai chegou a trabalhar com



um Fiat que era pneu maciço, acho que era 1926, 27. Era bem pequeno, pra três toneladas, câmbio de quatro marchas. Pra você ter uma idéia, o Chevrolet tinha uma reduzida no diferencial, tipo meia marcha, com uma alavanca de ferro. Tinha uma haste de ferro que ia no diferencial e mudava de simples pra reduzida. Hoje é a ar ou elétrica, você aperta o botão e ela transfere. O primeiro do meu pai era o GMC, cabiam duas pessoas, ele puxava porco com o caminhão, pneu bem estreito, cabiam cinco toneladas. Não tinha estrada, a estrada era pesada, não tinha motor pra força que precisava.

Na família, seu pai e seus tios paternos trabalharam com caminhão, “desde de moleques”. Seus tios eram caminhoneiros – e um deles aprendeu, segundo Waldir, a dirigir com seu pai. O caminhão era um meio de transporte bastante utilizado no interior, seja no trabalho nas serrarias, nas fazendas, no transporte da madeira, de animais e de pessoas. Segundo Waldir, estas dependiam do caminhão. Quando então perguntei se seu pai era caminhoneiro, respondeu-me:

Meu pai lidava com caminhão só que em serraria. Ele mesmo, pra São Paulo foi uma vez, carregado de uva, com um GMC 1940 ou 1939. Depois ele foi outra vez porque ele foi buscar um caminhão novo, um Internacional K5 em 1948. Puxou erva-mate pra Curitiba, era caminhoneiro, mas lidou mais no mato. Ele entendia de serraria.



Quando Waldir fala do pai, diz que era um caminhoneiro que entendia de serraria. Era um caminhoneiro, *mas* diferente de Waldir. Este foi a vida inteira caminhoneiro, não teve outra profissão ou outra forma de sustento. No caso de seu pai, ele cuidava de serraria e viajava quando necessário. Além disso, Waldir define o pai como um “caminhoneiro do mato”²⁹, diferente dele, que foi mais longe.

Ao falar de sua infância, enfatiza o trabalho. Aos doze anos, trabalhou na farmácia da cidade, depois foi para um posto de gasolina, onde ganhava mais. Sua mãe sempre foi dona de casa, passando parte do tempo longe do marido, enquanto este trabalhava nas serrarias. Dos seis irmãos de Waldir, quatro mulheres – irmãs mais novas – estudaram e fizeram faculdade, os outros dois, um homem e uma mulher – mais velhos, como Waldir – não. O estudo aparece na fala de Waldir quando este se refere aos irmãos, como uma opção. Porém, quando fala sobre si mesmo, o estudo está vinculado à dificuldade com a escola e à falta de incentivos:

Nós estudávamos em um colégio onde morávamos e eu cuidava das galinhas, dos patos e dos porcos. Eu fiz até a quarta série, muito mal. Daí fiz a admissão pra entrar no ginásio, rodei umas três vezes e fui expulso. Nesse tempo eu já trabalhava na farmácia, com doze anos. Era muito. Você tinha que trabalhar das 7h30 às 18h00. E quando tinha plantão trabalhava à noite, isso com doze, treze anos. Era longe. Pra ir até a casa de minha mãe jantar não dava tempo, então, você tinha que sair de lá e... desanimava. Não tinha ajuda em casa, ninguém ensinava a gente. Não vá pensar que meu pai e minha mãe sentavam pra ajudar a gente a fazer a lição, não ajudavam. Daí eu achei melhor ir pro caminhão.

No caminhão, começou definitivamente aos dezessete anos. Quanto à família, Waldir descreve-a como uma amarra da qual o caminhão o libertou. Essa

²⁹ É comum haver caminhoneiros que trabalham viajando apenas para o interior. Nesse caso, a categoria “caminhoneiro do mato” foi utilizada apenas pelos caminhoneiros que entrevistei no interior do Paraná, na região sul. Esses trabalhadores têm um cotidiano diferente dos caminhoneiros que viajam longas distâncias, cruzando Estados: comumente vão buscar madeira ou outro tipo de carga em fazendas ou cidades próximas à sua cidade de origem, viajando distâncias curtas. Esse tipo de caminhoneiro é muito comum ainda hoje, mas não tem o mesmo *status* do caminhoneiro que viaja a longas distâncias, nessa região. Normalmente os caminhões são menores se comparados às carretas, utilizadas para viagens mais longas.

idéia ou metáfora é recorrente em sua fala, e está ligada à infância e aos desejos que não realizou:

O meu sonho era a aeronáutica. Avião. Uma vez meu tio quis me levar, ele morava em São Paulo. Ele falou que arrumava pra eu ficar no Campo de Marte, mas minha mãe e meu pai não deixaram... Por quê? Ah!! a família! Então, eram essas coisas. Eles só me deixavam [sair de casa] se eu fosse pro seminário, estudar pra padre. Isso não tinha problema nenhum, mas eu nunca quis. Minha mãe fez o enxoval duas vezes. Mas eu sempre dava um jeito e não ia. Pra aeronáutica eu tinha ido, o Campo de Marte era onde meu cunhado trabalhou. Tinha fundição, tudo. A gente via, tinha as revistinhas. Passava um téco-téco a gente corria ver. Eu já gostava de mecânica. Não deixaram porque o filho tinha que estar junto com a família e tinha que obedecer, tinha que obedecer.

Se a família era sinônimo de obediência, o caminhão surge como a possibilidade de transgredir, de seguir seu próprio caminho. Isso está presente na narrativa de Waldir quando conta sobre sua primeira viagem:

Foi em 1960, eu peguei o caminhão sozinho, sem meu pai, eu tinha 17 anos. Cheguei em casa meu pai não queria me deixar ir [fazer a viagem], era no meio da semana devia ser quinta-feira. Ele dizia "ah, como que eu vou fazer, tenho que ir no final de semana". Geralmente você deixava [o caminhão] na descida pra fazer pegar de manhã, porque as baterias eram seis volts. Daí eu esperei, quando eu calculei que ele estava dormindo eu saí quietinho, larguei [o caminhão] na descida e fui fazer pegar lá embaixo. E fui embora. Carreguei na Paranex, uma firma inglesa que fazia forro e assoalho, pra Paranaguá. Fui bem, tranqüilo. Tinha um guarda em cima da serra, aí conversei, era um senhor de idade e fiquei conhecido dele e ia toda a semana. Daí tirei a carteira no dia nove de novembro de 1961. O caminhão era um Renault. Era pra oito toneladas, era francês. O motor era deitado atrás da gabine, então, a gabine era livre. Ele era "cara chata". Cabia umas seis pessoas sentadas. A gabine não tinha nada, só tinha o volante, porque o motor era atrás. Atrás da gabine ficava



o radiador. O motor trabalhava deitado, era mais silencioso que os outros. Eu dormia no assento. Quando eu viajava com meu pai ele dormia no assento e eu no chão. Era grande, grande.

Fez sua primeira viagem de maneira escondida, contrariando a vontade de seu pai - o marco para o início de sua liberdade. Quando Waldir saiu às escondidas, fugiu não apenas do pai e da família, mas também da escola. Em sua narrativa, a escola e a família aparecem juntas, como se uma espelhasse a outra. Nas palavras de Waldir:

Eles foram estudar e eu voltei lá pro mato. Ninguém ensinava a gente. Eu estudei em Bituruna era com a lousa, escrevia e apagava. Quando nós viemos pra cá já tinha caderno, mas era caneta tinteiro. Você ia escrever, borrava, rasgava o caderno. Estudava em colégio de freira, deus o livre! O professor tinha o direito de bater em você com a régua, então... Você não tinha aquela ajuda, ninguém sentava com você para ajudar. Na sala de aula você não podia nem respirar. Ai eu baguncei, rodei três vezes na admissão e depois me expulsaram. Pra mim, quando eu saí pra estrada foi um alívio.

A estrada é o alívio de Waldir, mas antes de tornar-se caminhoneiro após ser expulso, deixa definitivamente a escola e vai trabalhar com seu pai em uma serraria, segundo ele. Durante dois anos, ficou sozinho com seu pai e alguns empregados que lá trabalhavam. Disse-me que funcionava da seguinte forma: seu pai fazia um tipo de arrendamento, trabalhava como empregado do dono da serraria e tinha empregados que, por sua vez, trabalhavam para ele. Disse-me que o lucro era pouco, tanto para os empregados como para seu pai. Ao longo desse tempo, contou-me que levantava cedo, alimentava os animais, fazia o almoço de seu pai e ajudava-o nas tarefas da serraria.

Deixa a serraria aos dezessete anos. Ali, ao lado do pai, Waldir começou a encontrar seu caminho - a estrada. Perguntei-lhe como havia escolhido a profissão de caminhoneiro e ele respondeu-me:

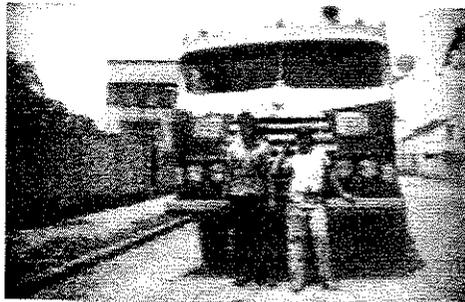
Uma, por causa da necessidade. Outra, convivendo com meu pai no mato. Então, o fim de semana, a serraria era pequena, a sobra da madeira ele aproveitava. Domingo eu pegava o caminhão, tirava o reboque e ia pro mato buscar lenha com a turma, menino. Quando ele estava com um caminhão, eu fazia o almoço, enquanto ele almoçava eu ia buscar a tora. Tinha que erguer o reboque sozinho, eu tinha quinze anos e pesava cinqüenta e oito quilos. Eu trabalhava com o Renault, eu trocava óleo, eu também fui aprendendo aquilo. E eu peguei o Renault mesmo por necessidade. Eu também gostava de dirigir, qual é o moleque que não gosta de dirigir? Então, tudo isso ajudou: dificuldade pra estudar, quando meu pai veio morar aqui eu era o mais velho, minhas irmãs foram estudar, eu era o mais velho, sempre ajudando meu pai. Quando eu trabalhei no posto eu nunca peguei um ordenado, meu pai ia receber. Quando ele pegou de novo a empreitada na serraria eu fui com ele. Daí eu comecei a puxar tora. Como o motor diesel naquele tempo era mais difícil, eu peguei o motor à gasolina. O motor a diesel naquele tempo não era aperfeiçoado então, ele ficou com o 46 porque tinha que cuidar mais – motor Hércules – eu a gasolina – motor Ford. Eu vim embora de lá com 17 anos, da serraria.

A experiência de Waldir está vinculada àquela de seu pai. Sua narrativa mostra-o como o filho que segue o pai: deixa a escola, não vai para o seminário, mas se torna o “aprendiz”, o ajudante de seu pai. Waldir é um prolongamento, uma extensão da figura desse pai, reproduzindo sua experiência.

Foi a partir dessa aproximação que Waldir aprendeu o que seria sua profissão no futuro, ou seja, dirigir um caminhão – como já o faziam seu pai e seus tios. Sendo assim, quando Waldir narra sua fuga com o caminhão – “em 1960, aos dezessete anos, viaja sozinho pela primeira vez sem a permissão do pai” –, é possível ver mais do que um filho transgressor e rebelde. Ao fugir do pai com o caminhão, contrariando suas ordens, Waldir reproduz a figura do pai – o pai de Waldir era um caminhoneiro e Waldir torna-se um caminhoneiro.

Há uma passagem lenta e gradativa na vida de Waldir guiada pelo caminhão e pela possibilidade de viajar, sair para a estrada, conhecer o mundo. É a

passagem à vida adulta que, diferente da maioria, não está marcada pelo casamento - como era comum - mas pelo caminhão. O caminhão foi o prenúncio de sua vida adulta e independente. Quando perguntei a Waldir se havia alguma frase de pára-choque em algum de seus caminhões, disse-me que seu primeiro caminhão levava no pára-choque a frase *Lar do Inocente*. Perguntei-lhe o porquê, e ele respondeu: *porque a gente morava no caminhão e a gente era muito novinho. Quando eu peguei o Alfa 58 eu tinha dezenove anos. O caminhão torna-se sua casa e Waldir torna-se um caminhoneiro. Era 1962.*



Fazer do caminhão um lar era, em certo sentido, construir sua própria vida. Seu pai, que trabalhou como “caminhoneiro do mato”, não queria que o filho seguisse a mesma profissão. Contraditoriamente, foi a figura que mais lhe inspirou a tornar-se caminhoneiro. Assim como seu pai, Waldir não incentivou seu filho a seguir sua profissão, no que teve sucesso. Perguntei-lhe o porquê, e ele disse: *Porque não é vida. Eu nunca incentivei, não carregava ele junto. Não compensa pegar amor nisso aí, não compensa. Não é mais a época que eu comecei. Hoje só tem doido.*

Waldir fez de seu caminhão a sua casa, passou a viver uma nova rotina. Viajar, sair para o mundo, conhecer novos lugares torna-se o deleite do jovem caminhoneiro. Essa época - o passado - muito diferente da atual, Waldir fala como dias melhores. Ao perguntar-lhe como o caminhoneiro era tratado no passado, na época em que começou, Waldir respondeu-me prontamente:

Em comparação com hoje, o caminhoneiro era um rei, porque todo mundo dependia do caminhoneiro. Se você parava na colônia e tinha uma festa de igreja, o padre vinha te buscar. Se chovia os colonos vinham te buscar, você dormia na casa do colono. Você comia, eles não te cobravam nada, eles dependiam também de carona. A maioria, daqui pra Curitiba, dependia muito de carona. O ônibus passava uma vez por dia e quando vinha. Você podia largar um caminhão quebrado um mês na estrada que ninguém roubava nada, ninguém mexia. E outra coisa, se tivesse um

caminhoneiro numa quadra era o único que tinha dinheiro, a turma se apertava, vinha na casa do caminhoneiro pedir dinheiro emprestado. Lá em São Paulo, depois que eu comecei a puxar por conta, em 1969, a gente tinha amizade com todas as famílias. Sentava na frente das casas, conversava. Era outra educação, outro respeito. Hoje está muito bagunçado. Principalmente pra cá, você vê o tipo dos motoristas, acham que estar em cima do caminhão é ser dono do mundo. Bebedeira. É lógico, aquele tempo também tinha festa, briga, só que naquele tempo motorista de caminhão também era respeitado como um homem valente, ninguém se metia com motorista de caminhão. Caminhão não era nada hidráulico, o cara tinha uns braços, uma força, eu mesmo tinha uma força que Deus o livre! Era difícil alguém se meter com motorista de caminhão, quando dava uma briga um ajudava o outro. Nem a polícia se metia com motorista de caminhão, hoje acabou, acabou. Você ia nas festas, mesmo os alemães que eram mais separados tratavam a gente como o dono da festa, porque dependiam também. Hoje você vai parar na estrada, o colono não chega nem perto de você. Era uma época bem melhor, era mais sofrido: você tinha que acorrentar o caminhão, às vezes em baixo de chuva, às vezes não saía, ficava encalhado, tinha que dormir cheio de barro sujo, molhado, era mais difícil.

Na fala de Waldir, é possível perceber uma separação entre o passado e o presente, um antes e depois bem marcados. O passado na vida do caminhoneiro é descrito através de categorias como respeito, amizade e valentia. É o tempo onde os caminhoneiros são reconhecidos pela importância e necessidade de sua profissão, segundo Waldir. Este se coloca como parte integrante desse passado. O presente é acessado e descrito pela bagunça, pela bebedeira, por outra educação, por outro respeito. São tempos opostos na fala de Waldir.

Lembra-se do passado com tom de bandeirantismo, falando sobre as estradas de terra, os caminhões antigos. Nas palavras do personagem:

Quando nós viajavamos pela estrada de chão, às vezes ia um mês, dois meses, ia bem. Quando começava a chover você... era só sofrimento, às vezes não tinha o que comer, não tinha fogão a gás. Geralmente nós carregávamos o fogareiro a álcool,

mas fazia um chimarrão e um cafezinho. Agora, tinha bastante colono. Você podia passar fome à noite, mas no outro dia você via onde tinha uma casa... eles vinham buscar a gente. Era mais difícil.

(...)Nós trocávamos pistão na estrada, nós abríamos o motor na estrada sozinhos, um ajudava o outro, é lógico. Porque o motor era mais fraco, incomodava bastante. Tirava a caixa de diferencial, deus o livre! Você tinha que fazer tudo.

“Fazer tudo” significa ser um caminhoneiro completo na opinião de Waldir. Fala de alguns caminhoneiros que, atualmente, não sabem regular o freio ou não estão acostumados aos macetes da estrada.

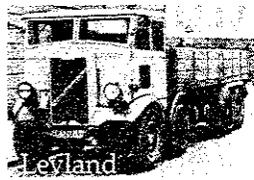
Tem caminhoneiro com 50 anos que começou há pouco tempo que não sabe que uma lâmpada você liga na bateria. Há pouco tempo eu emprestei pra um senhor de idade e ele voltou lá e disse que não conseguia ligar. Tem caminhoneiro velho que também... que nem a turma fala "esses loucos são moço novo". Não. Tem moço novo que deu bom motorista, aqui nós temos uns dois meninos que são baita carreteiros. Agora, a maioria... Mas, tem os velhos loucos também. Não é que o cara vê que tem cabelo branco, mas vai perguntar a quantos anos os caras trabalham. Você vê um cara mais velho, mas ele tem cinco anos de profissão. E não adianta, não aprenderam como a nossa turma antiga aprendeu. Nós acompanhamos a evolução da estrada, a evolução do caminhão, então, a gente aprendeu muito mais. Mas você vê cara velho com essas carretas que andam que deus me livre! E eles acham que é correr, correr, correr. E não é por aí. A máquina está dominando o homem, esse é que é o “pepino”, a máquina está dominando o homem! Querem só correr, então, até onde eu entendo a máquina está te dominando, você não domina o caminhão.

Aqui, sua fala fica envolta pelo discurso da experiência. O caminhoneiro bom é aquele que tem experiência e só tem experiência o caminhoneiro “das antigas”. Waldir elogia os “jovens carreteiros” para, ao final, reafirmar que, malgrado sua responsabilidade, “não aprenderam como a nossa turma antiga aprendeu”. E se fala dos caminhoneiros mais velhos em tom de crítica, é para dizer que, apesar dos cabelos brancos, não começaram na mesma época em que sua turma começou – em média há trinta anos – e, portanto, são maus motoristas.

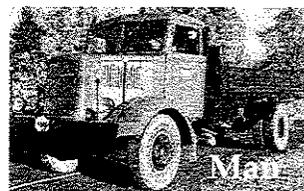
Waldir localiza-se em uma categoria de caminhoneiros que ele próprio define como a mais experiente. Em sua fala, diz que acompanhou a *evolução* do caminhão e das estradas – frase comum entre os caminhoneiros que começaram na mesma época. Viu ao vivo esse processo e, portanto, não corre o risco de ser dominado pela máquina, segundo ele mesmo, pois a conhece desde eus primeiros momentos, ambos cresceram juntos.

Descreve os caminhões, explica suas diferenças, enumera-os um a um, e através desse discurso, tece seu domínio sobre a máquina – domínio que reivindica para si e para os caminhoneiros que, como ele, começaram antigamente:

Começou a melhorar os caminhões em... o Juscelino deu muito apoio pras montadoras. A Mercedes, eu não lembro o ano que ela começou a fabricar aqui. Acho que foi em 57, acho que até 57 era importado ainda. A primeira foi a Ford, a segunda Chevrolet. Mas tinha muita marca. Tinha o “Aklo matador”. Era um caminhão grande, tanto que o expresso “Rio Grande – São Paulo” já tinha câmara frigorífica em cima desses Aklo, isso em

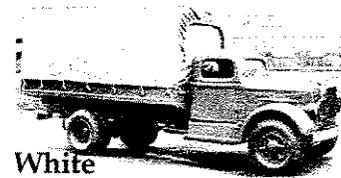
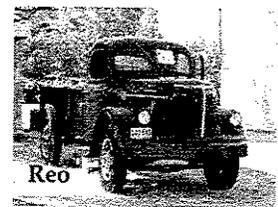


57, 58. Tinha o Leyland, o Skoda, que eram caminhões



grandes. Tinha o GMC Marítimo, tinham dois tamanhos, o 410 e o 720; o 720 era grande, o outro era 4 cilindros, era um motor pequeno mas era um motor de dois tempos. Hoje os caminhões têm motor de 4 tempos: é um sistema que na camisa do cilindro tem uns furos no meio que faz, no meio da camisa – enquanto outro tem a válvula no meio do cabeçote, que tem que subir pra comprimir e explodir, daí tem que descer, daí tem que subir pra expelir os gases, então são quatro tempos e aquele não, cada vez que ele tinha que subir ele explodia, então ele tinha uma rotação!! Por isso que ele fazia aquele barulhão. Andava bastante. [O que era andar bastante?] Bastante era 60 km/h. O Alfa Romeu 63 que eu trabalhei, importado, era motor 9000. Para estourar o motor dava 45 km/h na última rotação, você não conseguia andar. Tinha o Man, o Desoto dois carburadores, em 51. Em 48 já tinha o F8 da Ford, mas era freio a óleo, era muito ruim de frear. Era um caminhão grande só que na

gabine cabiam três pessoas. Era motor a gasolina, eles botavam dois tambores de duzentos litros de cada lado pra encher de gasolina porque acho que fazia meio quilômetro com um litro de gasolina. Só que era um caminhão que tinha uma força! Em 1950 eles largaram o freio a ar, era o melhor freio que existia. Freio a ar da Ford, daí o Internacional largou o 210 ... não. A Internacional tinha o K5, K7, K10. O K10 já era com freio a ar porque era um caminhão grande. Daí eles largaram o L210 que era motor Cummins, da Internacional. Daí tinha Studebaker que era pequeno, Nash, Reo, White, Bedford, Mack, G700 que era um motor tipo Marítimo que a Ford lançou. Era da Ford alemã, mas não aprovaram muito. Só que a turma botava reboque pra pegar carga maior, era tudo de madeira, só os eixos de ferro. Você descarregava, ele tinha uma plataforma ...mas aí você erguia em cima, o pneu era menor do que o pneu da tração. Só que, eu não lembro em que ano foi, em 68, proibiram. Tinha que ser tudo do mesmo tamanho, porque falaram que estragava a estrada, aí teve que modificar. Não podia mais ser o "truck arrastão", era com cabeçário, você punha embaixo do caminhão e tirava na hora que queria. Então, foi modificando. A primeira Julieta que eu trabalhei foi em 1965, engatada num Alfa 65, tanque. [O que é Julieta?] Não é carreta, ainda existe; tem o caminhão, o cavalinho com a carroceria e daí tem a Julieta com mais dois eixos atrás. [É o biminhão?] Não. O biminhão são duas carretas. Aí, a Julieta começou no Alfa Romeo e daí ficou "Romeu e Julieta"! Puseram o nome. O caminhão, na época, o maior era o Alfa Romeo daí engatavam a Julieta nele, depois passou pra outros caminhões. Tinha o Mercedes que era importado, eu conheci um Mercedes 37 que já era roda raiada, não era roda de disco, que ficou famosa na época pro caminhão pesado. Hoje voltou a roda de disco.



O tempo passou, os caminhões mudaram, as estradas e a paisagem também. Waldir compra seu primeiro caminhão em 1969. Em 1972 casa-se com Ana, que conheceu em uma viagem para São Paulo. Ana trabalhava no escritório da

empresa para a qual Waldir fazia entregas. Tiveram dois filhos. Segundo Waldir, ambos estudaram “graças ao caminhão”.

Do caminhão, veio grande parte do sustento da família. Sua esposa trabalhou no escritório durante vinte anos. Durante os quatro primeiros anos de casada, Ana conciliou seu trabalho à vida doméstica, cuidando dos filhos que nasceram. Mais tarde, mudaram-se para o interior. Hoje, ambos são aposentados. Mesmo tendo parado de trabalhar fora, com a ajuda do marido, Ana continuou a pagar a previdência pública, aposentando-se também. Waldir, mesmo aposentado, continua trabalhando como caminhoneiro.

A vida em família, para ele, ficou reservada aos momentos em que estava em casa. Poucos, segundo sua esposa. Waldir diz ter convivido pouco com os filhos, pois a profissão não permitia. Era necessário viajar. Ao longo dos anos de casados foi assim. Hoje Waldir está aposentado, mas continua trabalhando como empregado.

Sua esposa, Ana, em uma conversa, disse-me que sua vida “foi solidão, sempre uma espera”. Disse-me que, apesar de nunca ter lhe faltado nada, nem a ela nem aos filhos, a ausência do marido não é algo fácil. Disse ainda que, ao longo dos trinta anos de casada, viveu sua vida em função da profissão do marido. Sua vida – assim como a da maioria das mulheres de caminhoneiros com as quais conversei – tornou-se uma extensão da vida do marido, de sua experiência. A família, de certa forma, torna-se matrifocal, dado que as relações – entre filhos, parentes, os amigos, etc., – estão mais centradas em torno da mulher em razão da ausência constante do homem, ainda que este, na maioria dos casos, seja o mantenedor da família. Neste caso, Ana também ajuda a manter sua família, dado que recebe aposentadoria. Dentro de casa, essas mulheres dizem cumprir um duplo papel, de mãe e pai. Dizem educar os filhos a maior parte do tempo, sozinhas; cuidam da casa, pagam as contas, solucionam todos os tipos de problemas que podem surgir ao longo do dia, da semana ou do mês, na ausência do marido.

Pagar a prestação do caminhão, os pneus, o seguro era uma rotina estressante, disse-me Ana, em uma conversa.³⁰ A rotina do marido tornou-se sua rotina. Aqui, torna-se mais evidente como a experiência do marido, caminhoneiro, passa a ordenar a experiência de sua esposa. Se o marido estava na estrada, Ana acumulava não só os encargos da casa, mas os do caminhoneiro. Ir ao banco pagar a prestação do caminhão e o seguro, receber o pagamento do frete no lugar do marido era parte do cotidiano de Ana. Contudo, depois que o marido vendeu seu caminhão, essas tarefas já não são comuns em seu dia-a-dia, pois como empregado Waldir não tem mais os antigos encargos que eram resolvidos por Ana. Ao longo da conversa, Ana disse-me que abdicou muito de sua vida, de seus planos, em função da profissão do marido, em função da “vida de caminhoneiro”.

Quando se casou, Waldir tinha um caminhão, era um Alfa Romeo. Alguns anos depois, comprou outro da mesma marca, ficando com dois caminhões. Disse-me que um amigo trabalhava em um dos caminhões, mas acabou vendendo-o em razão do grande prejuízo. Nessa época, as carretas começavam a rodar pelas estradas do Brasil. Eram caminhões maiores, com capacidade para mais de vinte toneladas, mais potentes, que viajavam com rapidez, encurtando as distâncias. Em 1979, aceitando a oferta de um antigo patrão, dono de uma madeireira para a qual trabalhava como autônomo, comprou uma carreta. Seu patrão foi seu avalista na compra.



³⁰ Durante parte de minha pesquisa de campo, entrevistei algumas senhoras, esposas de caminhoneiros. Tendo em vista que a maioria dos caminhoneiros só dispunham de tempo para as entrevistas nos fins de semana, aproveitei as semanas para conversar com suas esposas. Não utilizei, no entanto, neste trabalho, todo o material recolhido. Opto por incluí-lo apenas à medida que assuntos relacionados à família e/ou casamento sejam abordados. No entanto, é importante ressaltar a relevância de um estudo sobre a família e, mais ainda, sobre as esposas de caminhoneiros, dada a peculiaridade de suas experiências de vida.

Nessa época, diz ter cruzado o país. Com o caminhão pequeno, havia chegado até Brasília. Os fretes aumentaram com a carreta, mas as distâncias também. Pedi a Waldir que me contasse uma de suas viagens, a mais longa:

A mais longa foi uma que eu fui pra Natal, de Natal eu fui pra Goiânia, de Goiânia eu fui pro Marabá, do Marabá eu voltei pro Xinguara e daí eu voltei pra casa. Aquela vez meu filho ficou doente.

Peguei estrada de chão, fui eu e outro caminhoneiro, Adolfo – ele foi com o Alfa. Depois em 1986, eu fui sozinho, fiz a mesma coisa sozinho, com o Fiat. A primeira, essa, eu também fui com o Fiat, era 1980. Pegamos bastante estrada de chão. Depois fiz o mesmo trajeto sozinho.

Nós saímos do Marabá pro Xinguara, eram 250 km, nós levamos dois dias e uma noite, andando. Então, teve uma noite que nós dormimos perto de um rancho que era de índios, eu não me lembro quais. A estrada era de chão e muito ruim, nós levamos dois dias e uma noite. Nós levamos de Brasília, eu não lembro o nome do lugar, nós carregamos cimento pro Marabá. Daí do Marabá – no Pará – nós voltamos pro Xinguara, mas voltamos vazios. Do Xinguara nós fomos pra um lugarzinho chamado Água Azul, carregar tora de mogno. Eu não lembro, eu precisava pegar o mapa, mas nós fomos perto de uma reserva indígena. Daí terminava a estrada. Essa viagem levou quarenta e um dias porque deu um monte de problema. Chegamos lá o cara tinha vendido as toras, daí tivemos que esperar comprar as toras de novo, até os caras derrubar... Daí, chegamos em Conceição do Araguaia, tivemos que esperar pra comprar as guias. Enquanto esperávamos, dias, ficávamos tomando cachaça, chimarrão, comendo e dormindo! No Maranhão, tinham 38 km com trinta e oito subidas pesadas. O Fiat subia, mas o Alfa não subia. Então tinha que parar, quando dava pra puxar ele puxava senão, nós fazíamos estaleiro: você punha umas madeiras atrás do último eixo, na subida, aí ele voltava arrancava e subia em cima e ia de metro em metro, às vezes. Isso é coisa que eu aprendi com meu pai. Essa viagem que eu demorei mais. Agora quando eu era solteiro eu viajava com o “Mercedinho”, fazia São Paulo, de São Paulo pra Porto Alegre, Porto Alegre eu ia em Charqueada carregar cinza – fica pra lá de Porto

Alegre, sentido Uruguaiana... eu levava quarenta dias, mas a maior parte, quando eu voltava por dentro, Joaçaba, era tudo estrada de chão. Isso em 1960, logo que eu dei baixa. Agora, quarenta e um dias foi pra Natal, nós carregamos papel, sal pra tempero Arisco, logo que ela começou e daí carregamos cimento. [Como era o Xinguara?] Era um lugarzinho pequeno com uma serraria, tinha a madeireira Seleta, hoje é uma cidade. Como o Rio Maria, quando eu passei lá, em 1980, era só uma serraria, em 1986 era uma cidade, Rio Maria.

Ao longo do tempo e das viagens, Waldir assistiu as mudanças, e sobre elas, conta:

O Pará em seis anos não tinha explicação. Eu fui no mesmo Marabá, eu cheguei lá eu quase me perdi pra entrar na cidade.

Antes era uma rua só, ai já tinha trevo...

Quando eu vim do Marabá pra Redenção, no caminho não tinha mais uma árvore, os rios secos. Quando nós fomos, em 1980, você tinha que parar o caminhão pra não matar as tartarugas que passavam pela pista. Em 1986 eu só vi uma cobra em Conceição do Araguaia, só! Tava limpo, desmataram tudo. Em 1980, naqueles



250km você quase não via o sol, meu colega Adolfo tinha medo de parar o caminhão e descer porque era mato fechado, pouco sol se via. Em 1986 você só via os tocos, os cepos das árvores, aquilo estava limpo, limpo. Tinham devastado tudo.

A paisagem era outra. Ao longo dos anos, muitas coisas mudaram. A natureza sofreu as conseqüências do crescimento desmedido das cidades, da exploração irresponsável da madeira, enfim, do progresso. Quanto aos caminhões, ficaram mais velozes, mais silenciosos, mais confortáveis e com muitos recursos. As estradas no Brasil tiveram movimento oposto. Foram feitas principalmente ao longo da década de 60 e 70 e depois não tiveram tantos recursos para manutenção

e expansão da malha rodoviária, entrando em contínuo processo de degeneração. Pedi, então, que Waldir me contasse sobre os caminhões com os quais já trabalhou e as mudanças que sofreram, tanto caminhão quanto estradas, ao longo dos anos. Disse-me:

Já trabalhei com o Ford 42, o Ford 46, Mercedes 58, 64, o Alfa 53, o 58, o Alfa 60, o 62, o 65 e o 68. Daí o Fiat 79, o Volvo 87, e o Volvo 98. Meu mesmo foi o Ford F600, o Alfa 60, 62, 68, 65, o Fiat 79, o Volvo 87 e esse Volvo 98. O freio melhorou muito, motor mais potente, câmbio melhor, tudo, melhorou tudo. Hoje nós estamos bem de máquina, ninguém pode falar que não tem caminhão bom no Brasil, caminhão grande nós só temos caminhão bom. Tá faltando é motorista com cabeça, mas pode esquecer porque auto-escola mesmo... Tem, mas não sabem ensinar. Não adianta auto-escola, pra tirar o documento tem que ter a experiência, não é um, não são dois anos. Eu tô com 42 anos de profissão, desde 1960 e eu não aprendi tudo ainda.

A Br116 eu vi inteira, a Dutra eu vi fazer a segunda pista inteira, a turma trabalhava dia e noite, eram aquelas máquinas e não paravam. Os burrinhos, eu peguei na estrada de São Mateus, eram os burros, uma gaiotinha pequena e um burrinho, daí o cara carregava largava ele sozinho e ia um atrás do outro. Quando chegava na ponta do aterro eles vinham, faziam a volta sozinhos, vinham de ré, eles tiravam o pino a gaiota levantava; ele punha o pino ele voltava pro outro lado sozinho, mas isso eram cem, duzentos burros. Isso foi em 58, quando eu fui pra Curitiba. Na Br116 já era maquinário grande. Mas a Dutra era uma pista. E em 64, pra você ir pro Rio, você tinha que descer o Pacaembu, ir por dentro da cidade, você ia por Mogi das Cruzes, saía lá por Suzano, já era asfalto. Daí que eles começaram a fazer a segunda faixa. Só que era pouco caminhão.

Se, por um lado, as mudanças trouxeram caminhões melhores, modernos e confortáveis, o tempo também trouxe as dificuldades. Waldir conta que durante o governo do então Presidente da República, José Sarney, estava pagando o consórcio de um caminhão novo, e com o dinheiro da venda de sua primeira



carreta – com a qual foi ao Marabá, ao Xinguara em 1981 – retiraria uma nova. Mas o inesperado aconteceu: os lances foram fechados, o dinheiro desvalorizou, e ficou sem o caminhão, segundo ele. Precisou pedir um empréstimo para seu antigo patrão, o mesmo que havia lhe ajudado a comprar a primeira carreta. Com o dinheiro conseguiu comprar o caminhão, voltando a trabalhar e a pagar as dívidas, que não eram poucas. Ficou onze anos com seu caminhão, uma carreta da marca Volvo.

Em 1997, resolveu trocar seu caminhão, comprou uma carreta nova, Volvo, marca que, segundo Waldir, não troca por nenhuma. Vendeu seu antigo caminhão e começou a pagar as prestações do novo consórcio, já com o novo caminhão. Ao longo de um ano, conseguiu manter as dívidas em dia, mas conta que depois a situação começou a piorar. A prestação subiu, os pneus estavam gastos e era necessário pagar o seguro. Em 2000, Waldir chegou à conclusão que seria necessário vender seu caminhão, pois não estava mais ganhando o suficiente para pagá-lo.

Eu estava ficando sem pneu, eu podia comprar, eu tinha crédito. Custava, quando eu vendi o caminhão, uns setecentos reais, hoje está em torno de novecentos reais, cada pneu. Aquela vez, pra eu poder continuar trabalhando eu tinha que comprar oito pneus, pra ficar mais ou menos. São ao todo vinte e dois, com os dois estepes são vinte e quatro. Tem pneu mais caro e mais barato. Mas daí você vai comprar a câmara, o colar, o protetor... e hoje, se você for fazer o motor de um caminhão desse,

tudo, completo, chega em torno de vinte mil reais. [Como foi vender o caminhão?] Foi triste. Mas era a única solução. De três, quatro anos pra cá não deu mais, não deu e não deu e eu estava me afundado. Eu devia nove mil e oitocentos reais na praça, fora o caminhão. Eu fazia seis viagens, eu estava fazendo três mil e quinhentos reais com essas seis viagens.

Waldir deixou de ter seu próprio caminhão. Se por um lado foi triste, como ele diz, por outro as dívidas acabaram. Conta-me que a maioria de seus conhecidos e amigos que eram autônomos deixaram de ser autônomos ou estão como ele estava.

Meu conhecido, Getulio, é autônomo, mas com caminhão pequeno. Outros também, mas todo mundo falido. Um conhecido, o Nico, que teve caminhão, está de empregado, outros, Aurélio, Francisco, estão de empregado, o irmão dele tá com um Alfa, não está ganhando nem pra comer. E a tendência é piorar cada vez mais pro autônomo porque os grandes estão tomando conta. É só transportadora grande. Com capital grande. Transportadora com oito, nove, dez caminhões também, ou ela se alia a uma grande ou ela pára, pode esquecer, porque não tem mais chance. Você viu? Eles queriam fazer a greve pra baixar o óleo diesel, nunca vão conseguir. Você acha que algum vai parar, não existe e não vai existir, não existe união. Se você chegar numa empresa hoje – porque a maior parte dos fretes é por transportadora – é vinte, se você bobiar o cara vai lá e fala que leva por dezoito. E é isso que está acontecendo, há anos. Então, até dá pro cara sobreviver, mal, mendigando. Só que eu não concordo. É um capital muito grande que você vê se deteriorando, como era o meu caso.

A fala de Waldir aponta um futuro trágico para o caminhoneiro autônomo. Falando sobre sua própria experiência, Waldir não vê uma saída para o autônomo, como não viu saída para si mesmo. Vendeu seu caminhão. Tornou-se empregado. Em suas críticas, descreve os caminhoneiros como uma categoria desunida e mendigando por trabalho, ou seja, vendendo seu serviço a qualquer preço. Quando diz que os caminhoneiros não são unidos e não param para fazer greve,

está falando de si mesmo, pois não participou de nenhuma. Quando em uma conversa perguntei a ele se se lembrava de uma greve de caminhoneiro ou se havia participado, ele respondeu-me:

Não lembro direito. O Fiat era novo e eu lembro que eu fiquei parado uns 4 dias em Três Rios por causa da greve. Eu até fui com a turma lá, mas tava uma baderna, eu voltei e fiquei no caminhão, quieto. No estado do Rio, pra quem vai pegar a Rio-Bahia, foi em 80, 81, por aí. Foi a greve dos caminhoneiros que foi geral, parou o Brasil. Eu não lembro, eu nunca me interessei por essas coisas, não sei se é o certo ou o errado, mas eu nunca me interessei. Tanto que o dia que eu descobri que não existia lei pra pagar sindicato eu parei de pagar sindicato, porque eu pagava o sindicato, até 1970 e pouco. Até que um dia eu lendo a constituição eu vi que ninguém era obrigado a se filiar e pagar, eu parei de pagar. Você acha que aquele Botelho é... aquele lá é um enganador. Seria bom se funcionasse, não estava na situação que está. Só ganha quem é o chefe do sindicato.

As greves são distantes de sua realidade. Ouviu falar, lembra-se vagamente, confunde-as. Entretanto, reproduziu em nossa conversa as mesmas críticas que, nas greves, tornaram-se reivindicações. Seguindo a fala de Waldir:

Sobre as estradas: Eu não gosto daquele programa "irmão caminhoneiro", porque é um monte de mentira. A realidade é bem diferente, nós não temos estrada. Veja, daqui a Curitiba são 220 km, não tem acostamento. Isso é contra a lei. Onde está o governo? É um descaso. Além de ter motorista ruim, caminhão que anda demais, nós não temos acostamento. Você pega hoje o trecho daqui a São Mateus, está melhor. Passou de lá, arruína, só falta arrebentar o caminhão. Não é tanto buraco como é desnível de pista. Daí eles... você vê, fim de semana eles começam a arrumar a estrada, eles sabem que tem gente que vai passear, daí eles vêm: "olha, eles estão arrumando". Tudo papo furado.

Sobre o frete: Agora, aquela história de que 60% é lucro e 40% é despesa é mentira. Hoje eu calculo que 70% é despesa. Olha, se você sustentar a família tá gerando quase 100 % de despesa.

Durante os últimos anos em que trabalhou como autônomo, disse-me que seu maior arrependimento foi ter vendido seu caminhão para comprar um novo³¹. Mas, segundo Waldir, não havia outra solução diante das dificuldades financeiras que enfrentava. Perguntei-lhe, então, como foram as décadas de 60, 70 e 80 para o caminhoneiro, e respondeu-me:

Foi bom, porque eu fui melhorando de caminhão. Eu comecei em 60, foi bom até ... seis anos atrás ainda dava. Você veja bem, eu casei, eu comprei caminhão novo, eu sustentei e dei estudo pros meus filhos. De três, quatro anos pra cá não deu mais, não deu, e eu estava me afundado. Eu acho que desde que eu comecei até seis anos atrás...até... vamos dizer assim, dez anos atrás, 1990. Depois começou a cair, cair e está nessa situação.

Perguntei a Waldir, por fim, se ele gostava de ser caminhoneiro, se havia arrependimento em ter escolhido a profissão, ele respondeu-me:

Eu deveria ter ficado na farmácia e estudado, isso eu devia ter feito, mas era outra época.[se arrepende?] É... não é que se arrepende, mas não tinha condições. Você tinha que ajudar seu pai.

Waldir fala sobre o passado a partir de sua situação no presente. Nesse sentido, a escolha da profissão passa a ser questionada, pois a situação econômica no presente não é a melhor. Existiram tempos melhores. O presente marcado pela venda de seu caminhão, por deixar de ser autônomo, situação *na* qual e *da* qual viveu por mais de trinta anos. Nesse contexto, ser caminhoneiro talvez não tenha sido a melhor escolha. Mas apesar de ser questionada no presente, a profissão também é evocada nas lembranças do passado como uma escolha que abria novas possibilidades, vinculada a uma visão mais romantizada da profissão que fica em segundo plano no presente.

³¹ A compra de um caminhão é, na maioria dos casos, realizada através de financiamentos ou consórcios. Geralmente, o caminhoneiro paga seu caminhão novo viajando com o próprio caminhão. As prestações mensais alongam-se muitas vezes por cinco anos. Quando quitados, os caminhões já têm milhares de quilômetros rodados.

A breve narrativa de Waldir focada em sua experiência como caminhoneiro convida-nos a retomar alguns pontos de sua fala, analisando-os e contrapondo-os com outras narrativas.

Contrapondo e analisando *experiências*.

Comparando a trajetória de Waldir com a dos outros entrevistados, será possível mostrar que, mesmo levando em conta as peculiaridades de cada história – portanto, a subjetividade de cada entrevistado –, há entre essas narrativas uma *experiência* compartilhada, embora não constitua a *experiência* do caminhoneiro no sentido absoluto.

Tendo ciência de que cada entrevista tem um eixo narrativo singular, optei por partir de um eixo narrativo comum a todos – detectado a partir da leitura das entrevistas – a saber, a oposição entre passado e presente, ou “antigamente/agora” e a categoria experiência.

Em princípio, a opção por entrevistar caminhoneiros com mais de trinta anos de profissão poderia ser a explicação para esta oposição temporal – presente/passado – recorrente. Contudo, pressuponho que há mais do que isso.

Utilizei nas entrevistas um roteiro com questões elaboradas e encadeadas de maneira que permitissem traçar, ainda que brevemente, suas histórias, privilegiando, no entanto, suas vivências como caminhoneiros. O roteiro serviu-me como ponto de apoio, um guia de assuntos a serem abordados, tais como: a família e a vida em família; a profissão: ser caminhoneiro e viajar; sobre o caminhão e a estrada; a profissão no Brasil e as greves. Contudo, privilegiei a fala de cada entrevistado deixando que o mesmo estabelecesse o ritmo da conversa. Com isso, muitas das questões eram respondidas de antemão, à medida que o caminhoneiro contava-me sua história, estabelecendo-se, assim, uma seqüência particular em cada narrativa.

Sendo assim, o que me dizem suas narrativas?

A maioria dos entrevistados começou na profissão de caminhoneiro por influencia do pai, do irmão, ou parente próximo. Os que não se iniciaram desta

maneira, começaram através da convivência em ambientes, empregos ou com amigos, etc., que propiciasse o contato com caminhões.

Esse “contato” com caminhões, para todos começou na infância ou adolescência, de maneiras diferentes. Em alguns casos, como no de Waldir, por exemplo, o primeiro caminhão que viu foi o de seu pai. Seu pai, motorista, exerceu forte influência sobre Waldir. Este associa sua escolha à convivência com seu pai, com quem trabalhou e aprendeu a dirigir um caminhão. Bourdieu, em seu texto *As Contradições da Herança*, analisa a figura do pai e a herança paterna:

O pai é o lugar e o instrumento de um “projeto” (ou melhor, de um ‘conatus’) que, estando inscrito nas suas disposições herdadas, transmite-se inconscientemente na sua maneira de ser e por sua maneira de ser, e também, explicitamente, por ações educativas orientadas para a perpetuação da linhagem (o que em certas tradições chama-se “a casa”). Herdar é substituir essas disposições imanentes, perpetuar esse ‘conatus’, aceitar fazer-se instrumento dócil desse “projeto” de reprodução.³²

A herança paterna nesta profissão é recorrente. Contudo, não é a única via de acesso à profissão.

Rui aprendeu com seu pai, que era caminhoneiro: *Eu sempre andava com meu pai, às vezes ele ia na casa de um conhecido eu já ia junto.* Antônio fala que via caminhões desde a infância, quando também fabricava seus caminhões de madeira para brincar. O pai de Antônio não era motorista, portanto, aprendeu a dirigir com um *italiano que carregava pedra em um Fordinho 39.* Quando ele ia lá eu ia ajudar ele a carregar aquelas pedras, pra ele me ensinar a dirigir. Augusto, por sua vez, aprendeu com o irmão mais velho, na adolescência. Foi desta forma que a maioria iniciou-se na profissão.

Como na trajetória de Waldir, a *herança parental* é recorrente. Porém, se não há a figura do pai como caminhoneiro ou o irmão mais velho, um tio toma esse lugar, passando ao irmão mais novo, sobrinho, etc., o aprendizado da profissão. Entretanto, se este aprendizado não está vinculado à família, há, por sua vez, um

³² Bourdieu, 1987. pp. 8-9.

personagem que substitui a figura do pai, do irmão, do tio, etc. Nesse caso, a reprodução da experiência também ocorre, mas não só por herança. Rui disse-me:

De certo a gente admira o próprio pai, o tio, o vizinho, um outro colega, uma pessoa que a gente vê, o lugar onde paravam, né? Antigamente...aquelas festas, contar história, conhecer lugar de graça, motorista faz turismo de graça, não é ruim, né?

A admiração, o desejo de se tornar um igual, motivados pelo imaginário romântico que caracteriza a profissão de caminhoneiro (as festas, contar histórias, conhecer lugares...), são fatores que influenciam a escolha. Quando jovens, a possibilidade de viajar e dirigir um caminhão foram atrativos para estes caminhoneiros. A profissão surge como um meio para vivenciar novas situações, sair pelo mundo. Waldir falou sobre sua primeira viagem sozinho, aos 17 anos. A maioria começou a trabalhar como caminhoneiro com a mesma idade, saindo da adolescência, entrando na juventude. Esse ímpeto pelo novo é compartilhado quando narram sobre a época que começaram a trabalhar. Em certo sentido, o novo está associado à *aventura*, no sentido que a descreve George Simmel: a *aventura* é uma categoria que *extrapola o contexto da vida*³³. A *aventura* seria exterior, paralela à vida, fugindo ao comum, ao cotidiano.

Esse “extrapolar o contexto da vida” está presente nas narrativas dos caminhoneiros em momentos específicos, seja através da figura do caminhão, que surge aos olhos dos meninos como o brinquedo desejado e, portanto, capaz de tirá-los do cotidiano comum, ou através da primeira viagem, onde a aventura revela-se no desconhecido, no novo. Augusto falou de sua primeira viagem, aos 15 anos, com seu irmão mais velho que era caminhoneiro. Augusto começou a trabalhar como motorista influenciado pelo irmão e pela viagem:

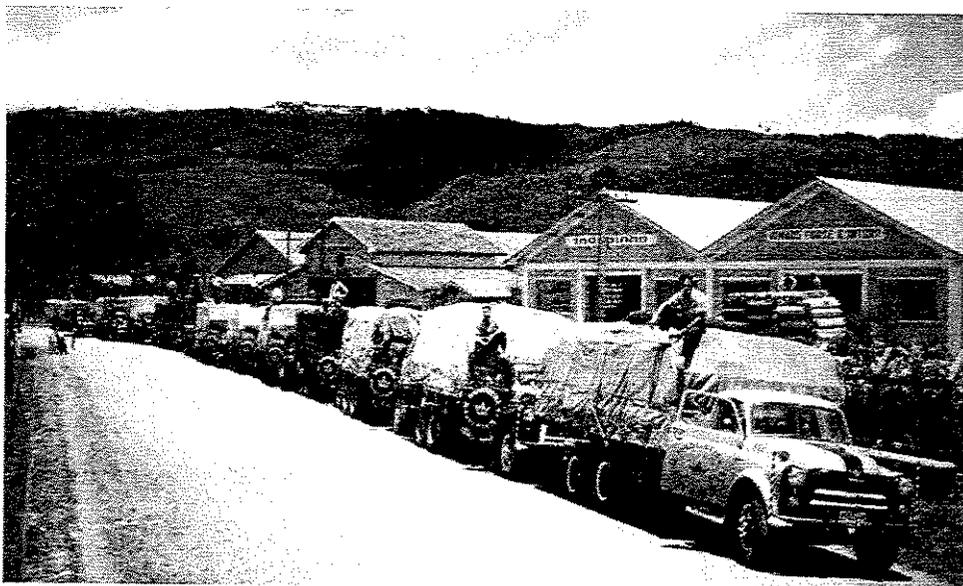
E assim foi indo, minha vida maravilhosa, depois eu tirei a carteira e comecei a viajar sozinho, trabalhei 5 anos ali, foi quando eu casei. Mas ai eu tinha aquela paixão, acho que foi a viagem pra Fortaleza. Aquilo foi...eu nunca tinha saído de Curitiba, lá você via aquele pessoal tipo Lampião andando com aquelas roupas.

³³ Simmel, 1998. p. 171.

Praia, eu não conhecia praia. Foi uma viagem divina, muito conhecimento, acho que foi isso que me influenciou. Sonho de menino, como dizem as fresas de pára-choque. "Sonho de menino" é o caminhão, é o sonho de menino. Só que na realidade, quando ele pega o caminhão é que ele vai ver o que é o caminhão. Daí fiquei ali 4 anos e pouco e até tava bem empregado, mas foi ali que juntei dinheiro para dar entrada no primeiro caminhão e daí me apaixonei e comprei o primeiro Alfa Romeu.

Antônio evoca os caminhões que via passar perto de sua casa, ainda "guri", e que o fazia desejar tornar-se motorista. Lembra-se do primeiro caminhão:

Lembro, quando eu era guri. Quando eu morava na Lapa ainda, a madeireira tinha aqueles caminhões velhos e passavam lá carregados de compensado e eu pensava: "um dia eu vou enlonar um caminhão desse aí e vou por uma coroa³⁴", eu devia ter uns 13, 14 anos.*



Manuel lembra-se dos caminhões na infância, época que, segundo ele, decidiu que seria caminhoneiro: *Eu desde guri eu via um caminhãozinho, naquele tempo era caminhão antigo, eu ficava bem doente: "quando eu ficar grande quero trabalhar com caminhão!"* Como Augusto, Antônio e Manuel têm seu "sonho de menino" e, através dele, extrapolam o contexto comum ao qual suas vidas estão atreladas e as

³⁴ A coroa da qual fala Antônio é o logotipo da empresa para qual trabalha e que desde pequeno via colado aos caminhões. O logotipo consiste em uma coroa com a frase "rei da imbuia" abaixo.

projetam no caminhão. Waldir, ao evocar as lembranças de infância e o seu sonho de ir para a aeronáutica nos dá uma pista: talvez na impossibilidade de pilotar um avião, o caminhão tenha sido o seu substituto mais próximo.

Assim, como as primeiras lembranças de caminhões vêm desde a infância, o trabalho como caminhoneiro começava cedo, entre os 15 e 17 anos. Suas narrativas informam que, em sua maioria, os caminhoneiros com a mesma faixa etária não completaram seus estudos, cursando entre a terceira e oitava série do primeiro grau, sendo que a maioria dos entrevistados cursou até a terceira série do primeiro grau. Em algumas das narrativas, isso é colocado como um fator que parece influenciar na escolha pela profissão. A impossibilidade de estudar teria levado alguns dos entrevistados a tornarem-se caminhoneiros, segundo eles. Disse-me Osvaldo: *Eu escolhi... eu nem sei se eu escolhi, viu. Na época eu não tive condições de estudar porque onde eu morava não tinha colégio, fui começando nisso aí, fui levando, levando, quando vi fiquei a vida inteira nisso aí.* Esta situação é semelhante àquela de Waldir. Osvaldo e Waldir são os filhos mais velhos e, sendo assim, remetem sua escolha à responsabilidade no que concerne ao sustento da família.

Em outras narrativas, a escolha pela profissão aparece de forma mais direta, independente da escola. Em algumas histórias, a escolha em ser caminhoneiro parece introjetada a tal ponto que os entrevistados utilizam-se de metáforas de consangüinidade, como se a *herança parental* fosse transmitida pelo sangue. Rui diz: *Eu acho que já vem do sangue, já vem do sangue. A gente põe na cabeça que quer trabalhar com aquilo e...comecei a trabalhar com a ambulância, sempre dirigindo, daí a vontade de passar para caminhão.* Augusto, contando sobre o primeiro caminhão que viu, pergunta-me: *A primeira vez eu tinha uns 8 anos. Nem era bem um caminhão, era daqueles caminhões bem antigos. Eu morava lá no interior, aí eu vi um caminhão. [o que você achou?] Sei lá, parece que eu já pensava em sentar lá dentro, será que está no sangue isso?*

Augusto e Rui vêem a profissão com certo romantismo. Essa romantização da profissão é um dos possíveis atrativos. Contudo, há também um lado mais objetivo operando em suas escolhas. Emílio disse-me o seguinte:

Eu gostava [de caminhão] porque eu, quando tinha a idade do meu filho, com treze anos, eu viajava junto com meu irmão. Época de férias ele me levava junto, então eu adorava aquilo ali, eu gostava...Atraia na época você conhecer os lugares; na época você queria conhecer, quando era jovem. Ah!, queria conhecer uma capital, uma praia, você não conhecia, morava no interior, então tudo isso chamava a atenção pra você trabalhar, forçava você a ser daquela profissão, quer dizer, uma das coisas era isso aí, né. [o que mais?] veja bem, eu parei de estudar na quinta serie, a profissão a optar na época era ou mecânico ou caminhoneiro, eu fiz a soma da questão de salário, deu duas ou três vezes mais, quatro. Pronto, é pra lá que eu vou.

Suas falas mostram que a maioria dos caminhoneiros vem de famílias sem grande poder aquisitivo. Tornar-se caminhoneiro, dentro das opções possíveis, era um meio de ascensão econômica. Mesmo tendo começado em épocas diferentes, alguns na década de 50, outros na década de 60 e outros ainda na década de 70, todos dizem que a profissão era rentável. Quando o Brasil começou a montar seus próprios caminhões, no final da década de 50, a quantidade de caminhões que rodavam pelo país era muito inferior a de hoje e a demanda por esse tipo de serviço crescia. Sendo assim, a competição era menor, tornando a profissão um negócio lucrativo.

A maioria dos entrevistados chegou a ter dois caminhões ou mais, principalmente entre a década de 60 e começo de 80. Osvaldo teve uma pequena frota de dez caminhões, os quais foi perdendo ao longo dos anos por dificuldades com motoristas contratados, preços de seguro, manutenção, etc.

Além de rentável, a profissão era de fácil acesso. Excetuando-se o caminhão que tinha um custo alto, não era necessária uma formação técnica. A única qualificação era saber dirigir, situação que perdura, pois a profissão não é regulamentada. Além disso, quando começaram a trabalhar como caminhoneiros,

não havia fiscalização nas estradas. Os guardas que existiam, segundo os entrevistados, permitiam que os jovens caminhoneiros viajassem sem carteira de habilitação, pois começavam a trabalhar sem idade suficiente para tê-la. Waldir começa dirigindo com seu pai, em 1958, aos 17 anos. Antônio começou a trabalhar em 1960, mas só tirou a carteira em 1962. Osvaldo começou em 1951 e tirou sua carta de motorista somente em 1953, e segundo ele ainda não tinha a idade necessária, mas conseguiu assim mesmo. Manuel começou em 1946 e só tirou sua carteira em 1951. Augusto, que começou na década de 70, não tinha carteira; tirou-a só depois de ter sido contratado.

É provável que ainda hoje muitos jovens comecem na profissão da mesma forma: sem carteira de habilitação ou fugindo com o caminhão do próprio pai para fazer a primeira viagem. Contudo, o que se percebe através de suas narrativas é que o “início” da vida profissional dos entrevistados, de maneira geral, foi bastante peculiar. Para a maioria, ele se deu como iniciação masculina. Embora não se possa dizer que só há caminhoneiros homens, vale lembrar a importância dela nesses casos.

São *experiências* compartilhadas e características de uma época. Falando sobre suas vidas, os caminhoneiros compartilham das mesmas situações: as estradas de terra, os atoleiros que duravam dias, deixando os caminhoneiros parados nas estradas. Os caminhões, muito diferentes dos que existem hoje, exigiam mais dos motoristas.

Suas narrativas definem um pouco dessa época quando falam a respeito de sua profissão, do caminhão e da estrada. As falas são ordenadas a partir do eixo passado/presente. Manuel diz o seguinte:

Ah, naquele tempo... hoje é tudo hidráulico. Naquele tempo não tinha nada disso, era tudo na base do muque. Hoje não, freio tudo a ar. Naquele tempo encepava o freio você tinha que descer* uma serra só na marcha*, hoje não, tudo diferente. Naquela época não tinha nada, se acontecesse daqui pra São Paulo, se chovesse e você tava longe de uma cidade, estrada de chão, tinha que dormir dentro da gabine*, às vezes*

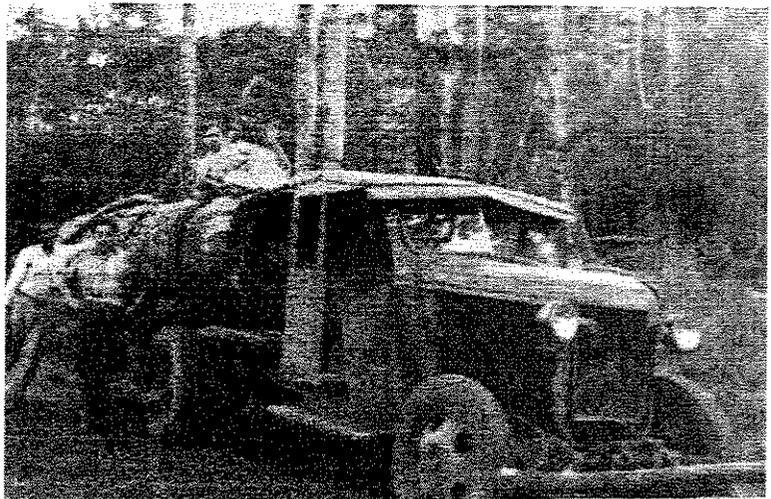
molhado, sem comer, sem nada, ninguém tinha comida ou fazia comida aquela época, nem pensava nisso. Então, quando você chegava numa cidadezinha se chovesse você pegava um restaurante e ficava ali, pegava um quarto até enxugar. Nós chegamos a ficar 15 dias pra



diante da cidade de Apiaí, num tal de Banhado Grande, antiga estrada velha da Ribeira pra São Paulo. Apiaí, Guapiara, Capão Bonito, São Manuel, Piedade, Cutia, São Paulo. Era tudo chão, não tinha asfalto, não tinha nada. Chovia acabou a viagem.

Sobre a mesma época, Osvaldo diz o seguinte:

Hoje se falar para você os caminhão que a gente trabalhava na época ninguém nem acredita, nem sabe que existiu aquilo, caminhões muito antigos, importados. O Brasil não produzia caminhão, era caminhão americano, Ford internacional, é. Tinham várias marcas



de caminhões que hoje nem da pra lembrar, gabines de madeira, gabine que você sentava na frente e do lado do motorista, do lado esquerdo, só tinha lugar para um caroneiro. Era cinco ou seis pessoas dentro de uma gabine sentadas. Caminhão não tinha retrovisor, não tinha seta, você queria dobrar pra direita você estendia a mão por cima da gabine, dobra pra esquerda estendia pra cá, freio mecânico, nem freio tinha quase, era tudo coisa muito ruim. A tonelagem do caminhão era cinco, três e

meia, quatro toneladas. Hoje, a tonelagem bruta permitida por lei, no meu caso, é quarenta e três e quinhentos bruto o que dá uma carga líquida de vinte e sete toneladas, e veio evoluindo até onde tá hoje.

O caminhão pode ser visto como um marcador: o tempo tem seu ritmo marcado através da máquina, sendo possível visualizar na evolução tecnológica os anos que passaram.

Era bem diferente, os caminhões andavam menos, eram mais do tempo da pedra. Os caminhões foram evoluindo, hoje eles têm até 'computador de bordo', têm tanta coisa. Na época, os caminhões eram mais simples, a mecânica era mais simples. Hoje em dia, esses caminhões novos, se der um problema na estrada você tem que chamar o técnico. Ele vem com um cartão, tipo o do banco, liga uma tomada ali e aí ele começa a digitar e o computador apresenta o problema. Na minha época tinha uma talhadeira, um martelo, um rolinho de arame e ia embora. Hoje não usa mais chave, hoje você chama o técnico. Esses mais modernos ficam mais difícil, então, todo mundo discute: será que é isso, será que é aquilo. Mas daí vem o técnico liga a tomada no computador. Tem uns caminhões hoje que avisam: "to precisando tal coisa", "eu vou parar". Na firma tem um caminhão, a gente chama de "geladeira deitada", uma câmara fria. Outro dia ele apresentou um defeito, ele avisou: "olha, eu vou parar". O rapaz pensou: acho que dá pra ir mais uns 50 km. Ele [o caminhão] avisou novamente, e o cara... dali a pouco apagou e não foi mais. Três chances. No nosso tempo ele também apresentava o defeito: ele roncava! Daí a gente dizia : acho que é o diferencial, acho que agüenta mais uma viagem!

O "ronco" e a "fala" do caminhão, que servem de sinal ou aviso para o motorista sobre o problema, estabelecem relações diferentes entre o motorista e o caminhão. No primeiro caso, o "ronco" de um motor, como ruído, emite um sinal que precisa, para ter sentido, ser reconhecido. Nesse caso, é necessário que haja uma interação entre ambos para que apenas o "ronco" seja suficiente na detecção do problema. No caso dos caminhões mais modernos essa interação é menor. O papel do caminhoneiro fica cada vez mais reduzido.

Essas informações que surgem nas narrativas apontam para mudanças no que concerne à *experiência* dos caminhoneiros que acompanharam o progresso tecnológico. Esse progresso concede um novo lugar a estes caminhoneiros. A evolução tecnológica distancia, gradativamente, o caminhoneiro de sua antiga condição: a do motorista que, segundo Waldir, sabia ao mesmo tempo arrumar o caminhão, ajustar os freios, descer a serra “na marcha” ou perceber o problema “ouvindo” o motor. Waldir fala dessa época:

Você tinha que ter um enxadão, uma picareta e uma cortadeira que vem a ser quase uma pá, porque a pá ela é côncava e a picareta é reta. Isso você tinha que ter. Tinha que ter o pau de carga, bastante calço e o chicão*, isso tinha que ter, se não você quebrava a cara. Hoje você usa o macaco hidráulico* e olhe lá. E ferramenta, porque hoje a maioria dos motoristas de caminhão não sabe regular freio. Nós trocávamos pistão* na estrada, nós abria o motor na estrada sozinho, um ajudava o outro é lógico. O motor era mais fraco, incomodava bastante. Tira a caixa de diferencial, deus o livre! Eu tirava o diferencial* (porque a transmissão* do eixo traseiro – o diferencial é no eixo traseiro, onde puxa). Então, aquele tempo o Alfa eram duas coroas, uma engrenagem grande e uma pequena, ele pesava uma base de 120kl, eu tirava sozinho e colocava sozinho. Só que você tinha que por a correia do próprio ventilador do caminhão. Você punha no pescoço, amarrava na frente na “flanja”* onde ia o cardan* e erguia ele de pé, encostava na carcaça e erguia. E a caixa geralmente amarava, passava um cano em cima da longaria* do caminhão, com cabinho de aço, ia fazendo uma manivela e ia descendo a caixa devagar no chão. Você tirava sozinho. Você tinha que fazer tudo. Peça era difícil, a maioria era importada. O Alfa 58 começou a ser fabricado aqui, antes...o Alfa 58 começou a ser montado aqui em 1958. Antes vinha montado de fora. Só vinha a o chassi* e o motor daí a gabine era feita aqui. Em São Paulo era a Brasinca, em Curitiba era a Drula e a, se não me engano, a Serrato. A Drula eu tenho certeza. Mas era de madeira, depois de uns anos que eles começaram, faziam uma armação de madeira e fazia com folha por fora. Isso até 58, porque daí em 58 já vinha com a gabine standard, só se*

não quisesse ai você tinha a opção. Mas daí todo mundo já comprava com a gabine. Daí ele já era montado no Brasil.

A mecânica foi aperfeiçoada, sujar-se de graxa já não é mais tão comum.³⁵

Apesar deste conhecimento adquirido ao longo dos anos ser gradativamente dispensado pelas novas tecnologias eletrônicas e mecânicas, ele está presente nas falas dos caminhoneiros como um diferenciador. Se, por um lado, esse conhecimento não é mais tão utilizado como era antigamente, dado que os caminhões melhoraram o desempenho, por outro, ele garante um lugar privilegiado, segundo suas falas. Os caminhoneiros colocam-se nesse processo evolutivo como parte integrante dele: “eu me projetei junto com ele [o caminhão]”; “nos acompanhamos a evolução da estrada, do caminhão, então a gente aprendeu muito mais”.

Se, por um lado, o progresso tecnológico reconfigura suas *experiências*, por outro é nesse mesmo progresso que as reafirmam. Se o conhecimento adquirido ao longo dos anos não é mais utilizado da mesma forma devido a todas as mudanças nos caminhões, em suas falas, esse mesmo conhecimento garante um domínio dos mesmos. Waldir, ao longo de sua entrevista, falando-me sobre os faróis e como devem ser usados, diz que os únicos caminhoneiros que sabem realmente para que servem e como devem ser usados são aqueles que têm mais de trinta anos de profissão. Waldir circunscreve, à medida que fala, um lugar especial a estes caminhoneiros: o de mais experientes e, portanto, os melhores. Osvaldo, contando sobre o dia em que foi parado por um guarda:

O guarda veio e mandou eu parar. Parei e [ele] falou: “seus documentos”. Tá aqui. Aí olhou, olhou: “você sabe que você tem que passar mais devagar aqui.” Eu falei: é, mas em que velocidade eu tava passando? Porque ele não mediu velocidade, né! Ele falou: “Ah, o senhor tava passando a mais de cinquenta por hora, porque eu sou motorista [tanto] quanto você”, ele falou. Um guarda novo. Eu falei: mas péra aí, eu

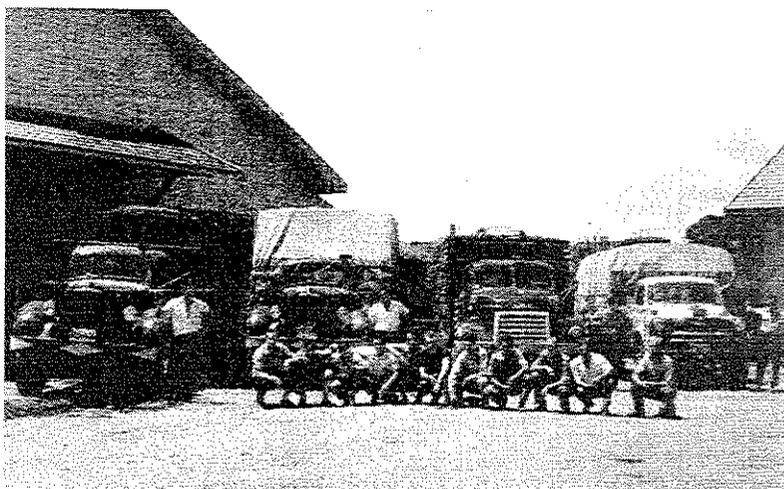
³⁵ Contudo, há ainda uma grande parcela de caminhões antigos rodando pelo país, mas ainda assim não como aqueles a que se referem os entrevistados.

não medi velocidade, mas eu vim em sétima marcha, eu reduzi pra passar na frente do posto. Não olhei a velocidade do meu caminhão, mas eu acho que eu não tava com excesso de velocidade. Ele Disse: "seu caminhão na sétima marcha dá dois mil e quinhentos giros, pois eu sou motorista [tanto] quanto você." Aí eu falei: péra aí, mas você é motorista [tanto] quanto eu, quer dizer que você é um dos melhores do mundo. Ele falou: "por que?" Porque eu sou. Eu tenho essa e essa qualidade e você não tem. A idade que você tem eu tenho a mais de profissão. E outra coisa, você não entende de caminhão, porque esse caminhão, você fala que dá dois mil e quinhentos giros na sétima...parado ele dá três mil giros. Então você não entende de caminhão. Tá falando coisa à toa aí... Aí discutimos e ele foi embora.*

Na discussão com o guarda, Osvaldo evoca sua *experiência*. Aciona sua própria história, comparando-a com a do guarda. Na discussão que descreve, seu conhecimento sobre caminhões, sua idade, portanto, sua vivência, coloca-o em uma situação privilegiada frente ao guarda - torna-se o "melhor do mundo".

As afirmações sobre o conhecimento adquirido que, de certa forma, circunscreve esses caminhoneiros em um determinado grupo - de experientes - são recorrentes nas falas dos entrevistados, mas a maneira como aparecem é variada. Em alguns casos, ela é construída sobre a figura do caminhoneiro mais jovem, onde as narrativas opõem juventude e experiência. Nesse caso, a juventude aparece associada à irresponsabilidade, às drogas, à loucura, ao presente, etc., em oposição a experiência, que esta associada à responsabilidade e ao bom trabalho, ao amor pela profissão, ao passado.

Antigamente nós éramos muito unido. (...)Era muito companheirismo, não tinha desunião. Se virar um caminhão hoje, só param com más intenções, mas não pra ajudar.



Antigamente não. Tinha bastante companheiro e hoje não. Hoje é amigo nós, os velhos. Amigos velhos que hoje tem pouco. Poucos estão viajando, mais é essa molecada que anda pela estrada. É assim a vida, quando a gente se encontra ficamos batendo papo, conversamos, uma conversa mais sadia, mais jeito de conversar.[E como eles são?] Hoje eles trabalham mais drogado, com loucura, não é assim com amor no serviço como nós trabalhava. Eles só querem saber de andar, de loucura.(...) Eu por exemplo quantos anos faz... eu posso dizer que vivi na estrada e posso dizer que ainda estou e graças a deus nunca prejudiquei ninguém e ninguém nunca me prejudicou. É que eu trabalho diferente de todo mundo, eu e os outros mais antigos. Nos trabalhamos diferente, nós trabalhamos ajudando as pessoas. Eles não, se tiver um carro pequeno na frente eles querem ultrapassar, fechar e pra eles tudo é festa, bebem, tomam aquelas drogas pra não dormir, tudo loucura.*

Antônio compara passado e presente. O passado seria a melhor época se comparado ao presente, mas Antônio, “caminhoneiro mais antigo” ordena sua fala mostrando que carrega consigo as qualidades deste passado, já distante. Ele trabalha para ajudar, tem amor à profissão, não é louco, não é irresponsável, não prejudica as pessoas, não usa drogas, portanto, não é jovem.

Augusto, comparando passado e presente na profissão, disse o seguinte:

Antigamente era mais respeitado e a classe em geral eram pessoas mais...tinham mais respeito com as pessoas, tinham mais compromisso. Hoje está meio bagunçado, tem uma molecada aí, na época não existia droga. Droga que eu falo é o rebite, que

toma e fica dois, três dias sem dormir. Na época que eu pagava esse caminhão, que eu tinha tombado eu tomei, cai na besteira. Foi meu irmão, a gente viajava, ele já era mais de idade que eu daí eu comecei tomando por ele, mas daí chegou uma época que eu vi que aquilo não levava a nada. Aquilo ali, pra te falar bem sinceramente aquilo ali é igual a qualquer outra droga.

Augusto começa falando que havia mais respeito no passado e que hoje está “bagunçado” devido à molecada que está na profissão. Essa mesma “molecada”, Augusto associa às drogas. Contudo, seguindo a seqüência de sua fala, ele, Augusto, também já tomou drogas ou “rebite”, como é conhecido entre os caminhoneiros. E o fez com indicação de seu irmão mais velho, “caminhoneiro antigo”, como diria Antônio. Mas Augusto diz ter visto que o “rebite não leva a nada” – talvez por ser um caminhoneiro experiente? Faz-se necessário uma distinção.

Há duas noções de experiência com as quais estou operando. *Experiência*, na concepção de Scott; e experiência como categoria que compreende as concepções compartilhadas dentro das narrativas, portanto, características deste universo, tais como: conhecimento sobre caminhão, sobre estradas, tempo de profissão, domínio sobre a máquina, responsabilidade, trabalhar ajudando, etc. A primeira seria conceitual e a segunda interna, portanto êmica. Contudo, esta, à medida que circunscreve um conjunto de concepções compartilhadas presente nas narrativas, torna-se constituinte daquela, que seria a história do sujeito. Nesse sentido, as duas mesclam-se.

A experiência, êmica, pode ser interpretada como uma categoria valorativa que distingue os bons dos ruins, e nesse sentido, poderia ainda ser compreendida como uma estratégia de inclusão. Essa estratégia tem diferentes significados para os caminhoneiros, ou seja, ela é acionada por motivos distintos relacionados às suas *experiências* no contexto social em que elas estão se constituindo. Sendo assim, seus sentidos são variados: para o caminhoneiro que sempre trabalhou como empregado, o sentido será diferente do atribuído pelo caminhoneiro que é

autônomo e será ainda distinto daquele caminhoneiro que deixou de ser autônomo e tornou-se empregado.

Alguns caminhoneiros enfatizam a disputa pelo lugar no mercado de trabalho, daí a afirmação desta experiência. Assim, demarcam um lugar onde a responsabilidade e o bom trabalho são característicos, e fazem isso opondo a noção de experiência à juventude.

Disse-me um caminhoneiro: *Para os jovens interessa a “buniteza” do caminhão, e acabam se dando melhor nas empresas porque estão dispostos a qualquer coisa.* “Qualquer coisa” é, na fala deste caminhoneiro, o que os jovens oferecem como serviço. O oposto disso seria oferecer a própria experiência como serviço. Sendo assim, a juventude aparece na fala dos caminhoneiros, em oposição a esta categoria, como sinônimo de loucura, irresponsabilidade, drogas, “qualquer coisa”, etc. Contudo, se juventude está na fala dos caminhoneiros como o oposto negativo à sua experiência, uma análise mais detalhada problematiza esta oposição. Falar em “juventude” não é apenas referir-se aos jovens caminhoneiros e sua disposição ameaçadora. É mais do que isso.

A “juventude” representa em suas falas o que é ameaçador ao exercício de sua profissão. Nesse sentido, os jovens são uma ameaça, mas os mais velhos também, pois no atual contexto, um dos problemas mais sérios enfrentado pelos caminhoneiros é o excesso de oferta de serviços e a baixa demanda pelos mesmos. E, nesse caso, tanto jovens quanto velhos sofrem pelos mesmos problemas.

Falar em “juventude” remete também a idade como outro problema, uma ameaça. Antônio, que trabalha atualmente com um caminhão pequeno, em viagens curtas, diz o seguinte:

A coisa que eu mais gosto é trabalhar com carreta e viajar mesmo. Isso eu gosto, gosto mesmo. Só que agora eu não posso, a gente não tem condição de comprar uma carreta pra gente e a idade da gente já não permite, as firmas não querem mais a gente pra trabalhar, não aceitam mais. Mas é no que eu mais gosto de trabalhar.

Trabalho...a gente precisa trabalhar, assim no caminhão, pertinho, batendo cartão como a gente trabalha mas...

Contudo, Antônio trabalha em uma firma como caminhoneiro.

O problema da idade existe e surge para alguns a partir dos 45 anos. Está relacionado, principalmente, às transportadoras que, segundo alguns caminhoneiros, preferem contratar os mais jovens. Entretanto, em reportagem da revista *Carga Pesada*³⁶, discriminação era mostrada como um problema, mas não apenas para os mais velhos. O depoimento de um jovem apresentado na revista dizia o seguinte:

A discriminação não é só com os velhos. Tenho 18 anos e não me chamam porque dizem que não tenho experiência. Mas para os mais velhos é pior. Minha mãe e meu pai são caminhoneiros também. Ele tem 52 e ela, 40. As empresas alegam que está na hora de aposentar. Eles não ficavam desempregados quando eram mais novos. Acho que não tem sentido essa discriminação. Se a pessoa é um bom profissional é o que importa. (Rafael F. Ramos, 18 anos, João Pessoa-PB)

Acho que eu nunca fui discriminado porque sou muito conhecido nas empresas. Mas tenho muitos colegas da minha idade que não conseguem emprego. Acredito que as transportadoras preferem os mais novos porque são tudo doidinho. A empresa põe a carga no seguro e manda o rapaz meter o cacete na estrada. E ele mete. Mas eu pretendo trabalhar até os 70 anos. (Alberto Mastrascoso, 65 anos, Londrina-PR)

Sou autônomo, mas meu irmão, quando tinha 42 anos, perdeu o emprego e não conseguiu outro, já faz nove anos. acho que as firmas não contratam porque falta pouco tempo para os motoristas se aposentarem. Também acho que eles preferem os jovens porque andam mais a base de rebites. Os mais velhos não agüentam mais tomar. (Cláudio Luis Cossolino, 50 anos, Mococa-SP)

A idade nesta profissão pode ser um problema tanto para os jovens, porque lhes é cobrada experiência, quanto para os mais velhos, pois a idade pode ser indicativo tanto de aposentadoria, o que significa encargos para a empresa, como de problemas de saúde. Mas a profissão, diferente da maioria das profissões, chega a ter caminhoneiros com 70 anos na ativa, principalmente no caso de autônomos.

³⁶ Revista *Carga Pesada*. Ano XVII, nº 102, p. 28-29.

As empresas têm seu corpo de funcionários formado principalmente por caminhoneiros na faixa dos 30 anos. Emílio cita o exemplo da empresa para a qual trabalha, onde existem 110 motoristas dos quais 30% são motoristas com idade acima de 45 anos; dois ou três, segundo ele, com mais de 60; o restante, 70%, é composto por caminhoneiros na faixa dos 30 anos³⁷. O “jovem” como alvo escolhido dos caminhoneiros mais velhos, parece-me, é uma categoria que abarca uma série de problemas: excesso de oferta de serviço, problemas com a idade ou com as drogas, diferenças geracionais, etc. Contudo, como tentei mostrar, em muitos desses problemas os jovens aparecem menos como a causa do que como vítimas, tanto quanto os mais velhos.

Outros sentidos podem ser acessados a partir da categoria êmica experiência. Esta, como uma categoria valorativa, pode ser acionada como “afirmação de uma condição”. Algumas das histórias estão marcadas por mudança mais extremas. É o caso dos caminhoneiros que trabalharam a maior parte de suas vidas como autônomos e na década de 90 precisaram vender seus caminhões por dificuldades econômicas. No caso dos caminhoneiros que deixaram de ser autônomos, esse “ter um caminhão” estava relacionado à propriedade e a todas as implicações disto. Ser proprietário significa ter mais liberdade, autonomia e, em muitos aspectos, o caminhão lhe atribui um *status*, diferenciado-o em seu meio.

Quando o caminhoneiro deixa de ter seu próprio caminhão, em certo sentido, aquilo que o definia como caminhoneiro, ao menos de forma imediata, é suprimido. Se havia uma afirmação da própria condição através do caminhão, essa afirmação precisa ser deslocada. Se não há mais o caminhão próprio há, contudo, a experiência. E é através dela que a condição de caminhoneiro é reafirmada nesses casos³⁸.

³⁷ Emílio foi entrevistado no ano 2000, portanto, os números podem ter sofrido algumas alterações.

³⁸ Refiro-me aos casos em que o caminhoneiro, depois de vender seu caminhão, continua trabalhando como tal, mas na condição de empregado. Há casos em que a venda do caminhão implica em mudar de profissão. É comum encontrar caminhoneiros que se tornam taxistas ou motoristas de ônibus, principalmente em companhias de viagem.

A categoria experiência está presente neste universo e permite pensar a respeito dele. Na revista Caminhoneiro³⁹, há um anúncio da Mercedes-Benz que diz o seguinte: *Caminhões Mercedes-Benz não são usados. São experientes.* A foto da propaganda é um caminhão de modelo antigo, provavelmente de 1985, como menciona o texto do anúncio. Este diz o seguinte:

>Você deve estar estranhando a gente não colocar um caminhão Mercedes novinho neste anúncio. É que, desta vez, vamos falar do valor de revenda dos caminhões Mercedes-Benz.

>Olhe a sua volta: existem milhares de caminhões Mercedes fabricados a mais de 20 anos, rodando em ótimo estado de conservação pelo Brasil, o que comprova a durabilidade dos produtos Mercedes-Benz.

>Um bom exemplo disso você vê é na hora da troca. Compare um caminhão Mercedes modelo L-1513, fabricado em 1985, com um similar da concorrência do mesmo ano. Você vai constatar que o Mercedes vale até 67% mais.

>Quem compra e vende caminhão percebe essa superioridade nos anúncios classificados com ofertas de caminhões Mercedes. Nessas horas, os 45 anos de experiência da Mercedes-Benz fabricando produtos com alta tecnologia e qualidade comprovada fazem a diferença.

>Caminhão Mercedes, com tanta estrada e com esse valor de revenda, não é usado, é experiente.

Os caminhões desta marca, mesmo aqueles com mais de 20 anos, não envelhecem, não ficam obsoletos, não são usados. Eles são experientes, segundo o anúncio. Esse qualificativo garantido pela marca confere aos caminhões um alto valor de troca. Tudo isso através do valor que lhe é atribuído pelos 45 anos de serviços oferecidos, ou seja, pela experiência. Palavras como qualidade, durabilidade, superioridade, alta tecnologia, diferença, compõe essa experiência. Assim, a marca afirma seu lugar entre as marcas. Contudo, esse anúncio abre a

³⁹ Revista Caminhoneiro. n° 183. Ano: XVIII.

possibilidade de uma leitura paralela: o caminhão antigo, mas experiente está, contudo, ultrapassado.

Seja como oposição à categoria “juventude”, como uma estratégias de inclusão ou como “afirmação da condição de caminhoneiro”, a categoria experiência nessas narrativas aparece para valorizar o que, aos olhos desses caminhoneiros, esta sendo desvalorizado.

Isso é mais evidente observando suas falas, que articulam presente e passado compondo paisagens muito distintas para cada momento, criando narrativas de identificação outras de estranhamento.

Waldir, ao falar do caminhoneiro e de como este era visto no passado, evoca a figura do rei: *Em comparação com hoje o caminhoneiro era um rei*. Waldir compara o caminhoneiro a uma figura distante de seu universo, de seu cotidiano – um rei. O rei pode ser compreendido como uma alegoria: em princípio, representa o personagem, quase fictício em sua condição onírica, mas também o próprio caminhoneiro, pois quando Waldir nos fala do rei, fala de si mesmo. No entanto, ele fala no passado – era –, condição que não transfere para o presente.

Presente e passado contrapõem-se na fala dos caminhoneiros. Simmel ao falar da aventura diz que esta recupera uma certa dimensão onírica da vida, portanto poderia ser comparada ao sonho:

*O que denominamos “onírico” não é senão uma recordação, que se associa com menos fios que as demais experiências ao processo dinâmico e unitário da vida. (...) quanto mais “aventureira” for uma aventura, tanto mais seu conceito será preenchido em sua acepção mais pura, tanto mais ela será “onírica” para nossa memória. E tantas vezes se afasta do ponto central do eu e do decurso da totalidade da vida, por ele firmemente assegurado, que pensamos facilmente na aventura como se um outro a tivesse vivenciado(...)*⁴⁰

Simmel associa aventura ao romantismo, permitindo uma reflexão sobre alguns aspectos da relação destes caminhoneiros com o presente. Essa evocação de

⁴⁰ Simmel, 1998. p.172.

Waldir – quase onírica – o faz descrever o caminhoneiro como um *outro*, distante de sua *experiência* atual. O presente é marcado pela competição, pelas dificuldades financeiras que culminam na perda do caminhão, pela necessidade de encaixar sua *experiência*, sua história a uma nova vida, como empregado, por exemplo.

Os relatos de Osvaldo, se lidos na ordem interna atribuída pelo caminhoneiro, trazem uma seqüência de “temas” os quais denomina como “os maiores inimigos do caminhoneiro, atualmente”. Osvaldo enumera-os um a um e discorre longamente sobre eles, explicando as razões e comparando a situação atual ao passado. Este último sempre como uma época mais fácil para o caminhoneiro.

O primeiro é o *pedágio*. O caminhoneiro diz que, atualmente, em um percurso de cem quilômetros, gasta-se vinte e sete reais⁴¹, mais do que de combustível. Além disso, reclama que a estrada pedagiada não tem qualidade que justifique o preço cobrado. Waldir diz o mesmo:

A estrada é muito ruim. Não adiante falar, não tem nenhuma que preste: "ah, mas agora puseram pedágio" ...eles puseram pedágio e a estrada continua com as curvas de 30 anos atrás, com os caminhões que tem hoje. De Ponta Grossa pra Jaguaraíva puseram um pedágio. Eu era menino e passei com o meu pai lá, hoje é asfaltada, mas continua as mesmas curvas, e o tamanho dos caminhões que nós temos hoje? Eles põe pedágio, dão uma melhorada no asfalto e pintam o canteiro, eles deixam bonito, mas a pista de rolamento é a mesma de 30 anos atrás então, estão só enganando. A Ecovia de Curitiba a Paranaguá, que cuida da estrada, eles todos os dias estão mexendo, mas é só enganação, porque tem solavanco ali que eu conheço, eu era menino e continuam os mesmos solavancos. Não tem uma cabeceira de ponte que seja nivelada com a pista. "Ah, mas a Castelo Branco!" A Castelo Branco é cheia de onda, você não sente com o automóvel, mas com o caminhão sente. É. Eu lembro quando eu comecei em 64, pra São Paulo, fim de 63, que a maior parte da 116 não estava pronta. O asfalto era uma lousa de liso. Eles faziam com mais capricho, com acostamento. Hoje daqui a Curitiba não tem acostamento, isso é um crime. É um monte de coisa errada com o dinheiro que eles arrecadam e com o tamanho dos caminhões de hoje. Pra

⁴¹ Valor relativo ao ano 2000, quando foi realizada esta entrevista.

Paranaguá com os 6 eixos é R\$28,60. Só um pedágio, mas não dá 80 km, e pra subir, eu subo vazio e ergo dois eixos, então é R\$17,40, oito pneus. R\$4, 60 por eixo.

Oswaldo, depois de falar do pedágio passou ao sindicato, dizendo que este estava sem crédito, não ajudava o caminhoneiro. Oswaldo participou de todas as greves da categoria. O terceiro inimigo estava descrito na figura do posto de gasolina, pois segundo o caminhoneiro *ele [o posto]rouba caminhão, ele rouba carga, ele dá auxílio para o ladrão, ele altera nota pro motorista, faz tudo isso.* Na seqüência dos postos vem o assalto. Oswaldo diz o seguinte: *99% a polícia está no meio, é assalto programado, o dono da carga que manda roubar e depois aciona o seguro(...).* Oswaldo fala do ladrão, este vem associado ao roubo de caminhão:

o ladrão rouba um caminhão desse aí, eu não tenho raiva do ladrão, não, o ladrão é um lacaio um palhaço, rouba um caminhão desse aí que vale oitenta e cinco, noventa mil conto, chega lá em São Paulo e entrega por dez mil. Se não existir o comprador não existe ladrão, isso é muito claro, o ladrão rouba porque tem para quem entregar e o país está repleto disso aí, roubo que o cara rouba porque tem o comprador, você concorda?

Seguindo sua seqüência, chega-se ao frete. O frete está associado em sua fala às empresas transportadoras. Estas aparecem como o grande problema para o autônomo. Diz Oswaldo:

As empresas de transporte, elas são as mais bandidas que existem, elas fazem o cara trabalhar de graça pra elas: taxas, eles fazem uma concorrência, mas não põem os caminhões deles pra trabalhar, eles põem os terceiros pra trabalhar, os autônomos vão trabalhar, os deles mesmo não vão. Só vão se não aparecer ninguém, aí eles botam alguns deles, mas se não quem faz o serviço são os outros. Eles ganham o que? Eles trabalham meio a meio com a gente.

Logo na seqüência está o valor do combustível, e por fim as estradas, estas mal conservadas e associadas aos pedágios. Sua narrativa é compartilhada por todos os caminhoneiros, principalmente pelos que deixaram de ser autônomos

nesta última década. Mesmo Rui, que nunca foi autônomo, reproduz em certo sentido a fala de Osvaldo:

Não tenho vontade de ser [autônomo]. Tem que ter um frete muito bom, e onde tem a transportadora, avacalha. A pessoa não se cria, a não ser que seja um parente que a pessoa te garanta [o frete]. Eu já to a trinta e poucos anos e a gente sabe que ...conversa com os colegas de viagem. Aqui tem exemplo [de uma firma], eram todos freteiros, hoje é tudo caminhão deles, dá muito dinheiro. Ao invés de dar o frete pra mim ele compra caminhão dele e monta a transportadora separada da firma. Vale a pena onde o frete é bom. Pro autônomo tá difícil.

As experiências narradas compartilham os mesmos temas relatados por Osvaldo. Isso faz parte do dia a dia de todos os caminhoneiros. Suas narrativas, como foi dito, estruturadas no eixo passado/presente não são apenas um discurso geracional, mas informam sobre o passado e o presente.

Quando perguntei aos entrevistados se gostavam da profissão, as respostas oscilavam entre o sim e o não, e na maioria das vezes continham o sim e o não. Por quê? Acredito que suas experiências, por estarem vinculadas ao passado e sustentadas por ele, oscilam entre a lembrança do *rei*, evocada por Waldir, e a vivência do presente, descrita por Osvaldo. Tanto para os empregados como para os autônomos ou os que deixaram de ser autônomos na década de 90, a resposta não é direta. O “gostar de ser caminhoneiro”, parece-me, é recuperado através do caminhão, com o qual, seja na condição de empregados ou autônomos, estes caminhoneiros continuam tendo uma relação próxima e prazerosa.

O caminhão e a viagem são a combinação que guarda para esses caminhoneiros o lado bom da profissão. Diz Osvaldo:

Não é que eu não gosto [da profissão], eu acho lindo isso aí, eu sou apaixonado por caminhão bom. Eu acho bonito você vê o equipamento andando na estrada, é uma paixão. Acho lindo aquilo, porque isso é coisa boa, um troço muito bem engenhado, bem feito. Você não sabe fazer outra coisa, você tem que fazer aquilo que você sabe fazer.

Recuperando a fala de Antônio: *A coisa que eu mais gosto é trabalhar com carreta e viajar mesmo. Isso eu gosto, gosto mesmo. Augusto fala sobre o frete, a viagem e a paisagem. O que eu mais gosto é quando eu to recebendo o frete, dinheiro na mão. A coisa que eu gosto é de viajar pra longe. A paisagem, pro MG você vê arara, tanta coisa bonita.*

Nestas oscilações, o não gostar está vinculado ao presente. Narrar a *experiência* pressupõe refletir sobre a mesma, portanto, “não gostar” está associado ao lugar do qual se fala e das condições do caminhoneiro no presente. Augusto fala da situação do caminhoneiro autônomo, condição na qual trabalhava antes de vender seu caminhão no final da década de 90:

A melhor época foi de 70 até fim de 80, começo de 90. O frete era melhor, compensava mais, acho que foi a melhor época pro caminhão. a pior está sendo agora, a despesa está atingindo na base de 70% pro caminhoneiro autônomo hoje está sobrando 30% e se continuar assim vai virar pra 20% por que pneu está muito caro, óleo, pedágio. Pra você ter uma idéia eu tenho marcado na minha agenda, eu fiz uma viagem pro Rio, eu gastei na faixa de uns R\$ 400 reais no pedágio, o que você ta tirando ali é uma abastecida, você está deixando na estrada. [mas isso quem paga é a empresa, ou é você?] No caso do autônomo, é ele mesmo que paga. No acerto da última greve ficou acertado que era a empresa que pagava, mas eles estão fazendo um acerto, desses R\$400, a empresa paga 200 e o autônomo paga 200, mas o caminhoneiro sempre sai perdendo.

A narrativa de Waldir vai de encontro ao que é dito por Augusto, pois ambos viveram situações muito semelhantes. Manuel fala que o presente é difícil:

Agora... a gente ta andando, quem tá na estrada, porque se obriga, mas que não dá, não dá. Hoje pra nós pegar um caminhão, pra pagar um caminhão, não paga, de jeito nenhum. Na crise que ta.

O “não gostar” está associado a estas situações. Osvaldo, depois de declarar seu amor ao caminhão, fala da profissão da seguinte forma:

Não, eu na realidade eu gostava da profissão, hoje eu não gosto, não gosto por motivo disso aí: é uma profissão de risco, não se ganha e é um material caro o caminhão, hoje pra comprar um caminhão novo aí é ... um caminhão como esse meu vai pegar zero tá em torno de cento e setenta, cento e oitenta mil reais, isso não é negócio pôr na estrada. E a desvalorização? Um caminhão antigamente não desvalorizava, você comprava um caminhão por cem mil reais, usava um ano, dois, vendia por cento e trinta, cento e quarenta. Hoje não, hoje ele vai pra trás porque tem muito, né? Fábrica, então, tem muito caminhão. Antigamente era melhor um pouco, a gente ganhava até na valorização, hoje não ganha.

O presente é narrado a partir de dificuldades econômicas, pela desvalorização do frete, pelos altos custos das viagens, pelos assaltos, pelo crescimento das empresas transportadoras, etc.

As narrativas vinculadas ao presente estão diretamente refletidas nas greves de caminhoneiros que ocorreram no final da década de 90 e ainda hoje acontecem. As greves, nesse sentido, são os acontecimentos que transferem para a esfera social, o que os caminhoneiros *experenciam* isoladamente. Nesse sentido, o capítulo que segue será uma tentativa de localizar esse “presente” através de uma das greves de caminhoneiros, ocorrida em julho de 1999.

Então ele no centro de todos desagachou com um suspiro fundo, procurou um palmo de barro para cuspir e depois falou bem devagar: que esse encalhe lazarento até que teve serventia; motorista é uma classe desgraçada, um sai enquanto outro volta, uma vai enquanto outro vem, não é bancário nem operário de fábrica, não tem união nem greve, nem festa nem sindicato; profissão desencontrada; então, agora esse atoleiro até que teve serventia, porque é a primeira vez – é ou não é? – que a gente se uniu; é a primeira vez que a gente está unido.⁴²

A greve como evento crítico: uma re-apresentação de experiências

A epígrafe leva-nos a 1958, mês de agosto, quando o atoleiro tem início. É o conto de ficção que narra o encalhe de trezentos caminhões ao longo de sete dias. Eram os encalhes típicos das estradas de terra que cortavam e ainda cortam o Brasil, interrompendo a viagem. Domingos Pellegrini narra essa situação, tão típica para os caminhoneiros que começaram a viajar nessa época. O personagem, furioso diante da situação, conta-nos de uma época precária, sem estradas para rodar, sem festas de São Cristovão, sem sindicato, sem greves para reivindicar. Entretanto, surge o encalhe que os une em meio ao lamaçal. É o momento em que o personagem toma consciência de sua condição e grita:

(...) que doravante os fretistas deviam cobrar o frete por tempo e não por distância, e já desta vez não entregar a carga sem indenização de sete dias, sete noites; e quatorze refeições os fretistas deviam cobrar das suas respectivas Transportadoras; todos juntos de maneira a todos engrossarem a voz;
(...)nem vamos deixar de cobrar, nós fretistas proprietários, lavagem e lubrificação do nosso caminhão, porque é nosso e custou muita economia pra ficar apodrecendo em estrada miserável com riqueza ensacada em cima;
nem nós, frotistas de salário, vamos deixar de exigir um tempo maior entre saída e destino; e intervalo maior entre saída e saída...⁴³

⁴²Pellegrini, 1977. p. 22.

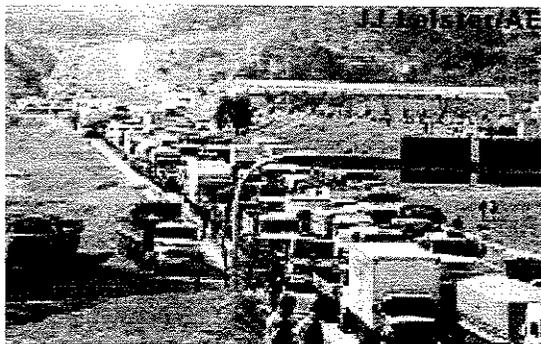
⁴³Pellegrini, 1977. p. 22.

O personagem, desconhecido, conta-nos sobre o passado, as dificuldades e os anseios do caminhoneiro e, sem saber, remete-nos ao presente. O atoleiro já não é mais necessário e, por uma decisão em comum, a greve foi feita. Mas o tempo é outro, a narrativa não é mais literária.

O evento: a greve dos caminhoneiros de julho de 1999

Na segunda-feira do dia 26 de julho de 1999, no Brasil, teve início a greve dos caminhoneiros. Aos poucos, as estradas desenharam-se em filas inesgotáveis de caminhões. Milhares de quilômetros de estrada “pedagiadas”, melhoradas ou esburacadas testemunharam, silenciosas, o acontecimento inesperado. Os jornais narraram esse acontecimento. Veremos, então, o que eles nos contam sobre ele.

A greve, para alguns jornais, começava sem sucesso, pois a promessa de parar o país, soçobrada por algum desconhecido, não parecia fazer sentido. Aos poucos, a situação ganhava corpo e, no dia seguinte, a greve já era um fato:



O Movimento União Brasil Caminhoneiros, que reúne os principais sindicatos regionais da categoria, organizou, durante todo o dia de ontem, protesto contra o alto preço do pedágio, a falta de segurança e má conservação das estradas do País. Os manifestantes que participaram do movimento denominado "Uma questão de sobrevivência" bloquearam as principais rodovias em 14 Estados, como Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio e São Paulo, entre outros. Eles reivindicam ainda a revisão de multas aplicadas após a entrada em vigor do novo Código de Trânsito. Segundo o presidente da entidade, Nélcio Botelho, 1,5 milhão de caminhoneiros aderiram à greve, que é por tempo indeterminado(...) (O Estado de SP – 27/07/99).

Anunciada pela mídia como movimento, a greve conseguiu a adesão de um milhão e meio de caminhoneiros. Alguns apontam novecentos mil, em todo o país. Foi considerada pelos jornais como a greve de caminhoneiros mais longa que já se teve notícias no Brasil. Deu-se nos moldes da profissão: as paralisações eram feitas nas estradas, algumas chegaram a ser bloqueadas pelos caminhoneiros. Segundo Marisa Meliani, autora da tese *Rádios livres: O outro lado da voz do Brasil*, a greve dos

caminhoneiros foi a primeira greve no Brasil a usar o rádio como meio de organização. Alguns motoristas utilizam o serviço de radioamadorismo, comumente chamado PX, e foi através desses rádios que a greve ganhou mais força. Para Meliani, esses rádios foram fundamentais à greve.

O movimento foi chamado pelos organizadores *Uma questão de sobrevivência*, tema que enfatizava as dificuldades apresentadas pelos profissionais do transporte. Como nos contam os jornais, a greve já estava sendo organizada há seis meses, por meio de panfletos espalhados pelos postos de todo o país, através de rádios e do “boca a boca”.

A entidade noticiada como responsável pela organização da greve ficou conhecida como *Movimento União Brasil Caminhoneiros*⁴⁴, liderada pelo sindicalista e ex-caminhoneiro Nélio Botelho⁴⁵. Este foi apontado pela mídia e apresentou-se como o idealizador do movimento. Tinha um longo currículo ligado à categoria dos caminhoneiros: presidente do Sindicato dos Caminhoneiros do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia, além de presidente de uma cooperativa de caminhoneiros (COOBASCAM). Mas apesar de seu “currículo”, Botelho foi apontado pelos jornais como o “ilustre desconhecido”.

Botelho tinha, na rádio Globo, um programa noturno onde falava de melhores possibilidades de fretes para caminhoneiros autônomos. Este mesmo programa foi extinto durante a greve de 1999, pois o acusaram de convocar motoristas para a paralisação através do programa. Contam-nos os jornais que, em 1985, Botelho liderou uma paralisação de caminhoneiros autônomos, na Via Dutra, reivindicando o reconhecimento da federação nacional da categoria. Este bloqueio

⁴⁴Ao longo do texto, utilizarei apenas as siglas “MUBC” quando mencionar o Movimento União Brasil Caminhoneiros.

⁴⁵ Nélio Botelho passou sua infância em Araxá, Minas Gerais. Tornou-se caminhoneiro aos trinta e quatro anos. Em 1985, foi o organizador da primeira greve nacional da categoria, começando a partir daí o surgimento dos sindicatos de caminhoneiros no Brasil, que antes eram vinculados ao sindicato dos taxistas. Assumiu a presidência do primeiro sindicato de caminhoneiros com base no Rio de Janeiro e no Espírito Santo. Depois da greve de 1985, começou a idealizar o MUBC – Movimento União Brasil Caminhoneiros – que hoje conta com 4236 organizadores espalhados por todo o país. Botelho é casado e pai de três filhos.

durou apenas uma noite, pois o então presidente José Sarney acionou o exército para desocupar a rodovia.

Os jornais apontaram a greve de 1999 como um dos acontecimentos de maior impacto nas últimas décadas. Ao longo da pesquisa, notei que no Brasil as paralisações de caminhoneiros não ocorrem com frequência⁴⁶. Em um apanhado geral, um jornal noticiou que em 1985 caminhoneiros bloquearam estradas (como foi dito acima, liderados por Nélio Botelho) no Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Nessa ocasião, cerca de dois milhões e meio de toneladas de cargas deixaram de ser transportadas nas vinte e quatro horas de paralisação; em 1987, cerca de um milhão e duzentos mil caminhoneiros autônomos e motoristas contratados entraram em greve reivindicando aumentos salariais e do frete, cujo movimento durou um dia; em janeiro de 1993, uma greve de tanqueiros (caminhões tanque) deixou os postos da baixada santista sem combustível. O mesmo ocorreu em São Paulo, em 1998: paralisaram o transporte por três dias e provocaram falta de combustível na capital. Contudo, esta foi apontada pela mídia como a greve mais significativa da categoria.

Mesmo tendo sido preparada seis meses antes, o governo só teve notícias da greve dos caminhoneiros de julho de 1999 junto com o resto da população. O então Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, soube da paralisação quando esta já havia começado, na segunda-feira do dia vinte e seis. Disse em entrevista que esse mesmo movimento já havia feito várias panfletagens no ano de 1998 e que em nenhuma dessas ocasiões prosperou a idéia da paralisação. Nos jornais, as notícias apontaram o governo como irresponsável e despreparado para mobilizações dessa dimensão, dizendo que demorou a perceber o problema e dar-lhe a importância devida. O governo culpou o ministro dos transportes pelo descaso com o

⁴⁶Ao longo da pesquisa, notei que as greves de caminhoneiros no Brasil não são tão comuns quanto em outros países da América Latina ou Europa. É interessante observar que em julho de 2000 começou a greve dos caminhoneiros italianos; em setembro, a greve dos caminhoneiros franceses e londrinos. Nesse período, a Europa teve problemas, pois caminhoneiros de outros países ameaçaram entrar em greve com os caminhoneiros londrinos. Em outubro de 2000, começou a greve dos caminhoneiros na Argentina.

movimento e com outras entidades interessadas que o procuraram para discutir a situação do transporte no país:

A avaliação política feita pelo governo é de que o ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, alertado sobre a crescente insatisfação dos caminhoneiros desde maio, pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Associação Nacional de Transporte de Carga (NTC), não deu a devida importância ao problema. Quando o governo se mobilizou, o impasse já estava criado com o bloqueio de estradas essenciais para o movimento de cargas para os grandes centros. O superintendente-executivo da NTC, Alfredo Perez, esteve com Padilha relatando a insatisfação dos caminhoneiros com o crescente custo do transporte, que subiu 62%, desde 1994, por causa do preço do óleo diesel e do pedágio. O aumento de custos, explicou ele ao ministro, vinha sendo praticamente absorvido pelos caminhoneiros, por que a queda da atividade econômica reduziu a demanda pelo transporte de cargas. O principal líder do movimento, Nélio Botelho, também tentou sem sucesso agendar encontro com o ministro. (...)Na quarta-feira, já criado o impasse, o próprio Fernando Henrique chamou o presidente da CNT, Clésio Andrade, para uma conversa no Palácio do Planalto. Ouviu dele o que Padilha não se dispôs a ouvir. (O Estado de SP – 30/07/99)

Após detectar o problema e reconhecer que a paralisação dos caminhoneiros estava causando prejuízos ao país, o então ministro dos transportes, Eliseu Padilha, convocou uma reunião com as lideranças do movimento para discutir a pauta de reivindicações no dia vinte e oito de julho de 1999, segundo dia da paralisação. Durante as discussões, o ministro afirmou que grande parte dos pontos reivindicados não poderia ser solucionado pelo governo federal, pois eram problemas dos estados e de outros setores. Apenas dois itens da lista de reivindicações diziam respeito ao Ministério dos Transportes: a conservação das estradas e o pedágio cobrado nas rodovias federais. Sobre a conservação das estradas, Eliseu Padilha disse, de acordo com os jornais, que “o governo não pôde investir nas estradas desde 1998, pois não havia dinheiro para tanto”, e acrescentou

que “até quinze de agosto de 1999 esperava que as estradas federais estivessem, todas, em boas condições”. Comprometeu-se ainda em enviar a pauta de reivindicação para os demais órgãos e ministérios do governo, estabelecendo um prazo para o governo manifestar-se. Nesse mesmo dia, segundo noticiado, o ministro dos transportes suspendeu o aumento que estava previsto nos preços do óleo diesel, mas o fim da greve ainda não havia sido anunciado.

Durante a reunião entre os ministros e os líderes da categoria, o clima foi de tensão, diziam os jornais. A greve dos caminhoneiros desencadeou disputas pela representação da categoria. Nélcio Botelho foi o escolhido para falar ao ministro na reunião com representantes da categoria. Mas esta escolha não foi aceita por todos, dizia a mídia:

A reunião entre os caminhoneiros e Padilha foi tensa e revelou uma forte disputa pela liderança da classe. Tanto representantes dos sindicatos das transportadoras quanto o presidente da União Brasileira dos Caminhoneiros, José Natan, abandonaram o encontro reclamando da atuação de Botelho...(O Estado de SP- 29/07/99).

(...)Na ocasião, o líder que acabou sobressaindo como representante da categoria, Nélcio Botelho, do movimento União Brasil Caminhoneiros (UBC), não era unanimidade. O presidente da União Brasileira dos Caminhoneiros, José Natan, deixou a reunião por não reconhecer a representatividade de Botelho, opinião compartilhada por alguns caminhoneiros na ante-sala do encontro. Havia até membro do MUBC que ainda não conhecia Botelho pessoalmente (O Estado de SP - 30/07/99).

Nélcio Botelho tornou-se, segundo a mídia, uma figura controversa: aclamado por alguns como o líder da classe, foi excomungado por outros que diziam sequer conhecê-lo. Na época, os jornais apontaram para a dificuldade em definir quem era o representante da classe dos caminhoneiros. O próprio ministro Eliseu Padilha declarou no jornal a dificuldade em encontrar o líder da categoria para que se iniciassem as negociações. A mídia apontou Nélcio Botelho como

mentor do MUBC, movimento que estava convocando os caminhoneiros à paralisação e, conseqüentemente, ele foi a figura de destaque em todos os jornais, embora não tenha sido o único a reivindicar para si a liderança dos caminhoneiros.

A categoria foi apontada pela mídia como uma classe desunida, com suas lideranças espalhadas pelo país e com sindicatos sem representatividade junto aos caminhoneiros. Os jornais retrataram a paralisação como fora dos moldes tradicionais: diziam ter sido uma greve apartidária, sem o apoio de centrais sindicais. As notícias oscilavam, mostrando a greve de julho de 1999 como um acontecimento deflagrado pela insatisfação dos caminhoneiros, sendo assim, como um movimento de bases:

Greve surgiu fora da estrutura tradicional, é o que diz Leôncio Martins Rodrigues. Com a atual crise vivida pelo sindicalismo, não seria de se espantar que um dos maiores movimentos grevistas recentes no país tenha surgido fora das estruturas tradicionais de sindicatos profissionais.(...) “O sindicalismo tradicional é uma coisa em extinção, em declínio”, disse o pesquisador. “A maioria desses caminhoneiros não são assalariados, são proprietários. Sempre existiu entre eles um espírito de corpo. O que ocorreu agora foi uma tentativa de organização por fora das estruturas tradicionais”, afirmou. Segundo o professor da Unicamp, uma das hipóteses para explicar a força do protesto dos caminhoneiros autônomos desta semana, que paralisou o país por alguns dias, é que realmente tenha sido um movimento de base, que ganhou força a partir de uma situação social crítica. Protestos estes que revelaram uma capacidade de pressão excessiva em mãos de uma única categoria profissional, que sabia do seu poder e, possivelmente, não acreditava em reação enérgica do governo em um primeiro momento, avalia o pesquisador. (Folha de SP – 31/07/99)

Em alguns jornais, a greve foi noticiada como um locaute: eles diziam que a greve era fundamentalmente uma paralisação de proprietários, fossem esses autônomos, donos de pequenas frotas ou transportadoras. Mostraram que a

paralisação teve o apoio de transportadoras que sofriam diretamente os mesmos problemas dos caminhoneiros autônomos:



A greve dos caminhoneiros conta com uma simpatia velada por parte de segmentos empresariais, especialmente daqueles que não trabalham com cargas perecíveis. Embora haja receio de que um apoio aberto à greve seja interpretado como locaute, os empresários consideram pertinentes e chegam a repetir reivindicações dos caminhoneiros.(...) numa reunião informal, empresários do setor de transporte de cargas chegaram à conclusão de que o principal culpado pela paralisação é o governo, que tratou com descaso os problemas do setor. Os empresários brasileiros torcem para que haja consenso entre grevistas, empresas e governo, mas ao mesmo tempo reconhecem o mérito dos caminhoneiros, que conseguiram – ainda que de uma forma radical – mostrar o que consideram mazelas do transporte rodoviário no país. As queixas comuns vão desde os cortes no orçamento do Ministério dos Transportes em investimentos e recuperação de rodovias até o aumento dos combustíveis associado aos preços internacionais, passando ainda pelos pedágios. Tudo isso aumenta os custos das empresas transportadoras. (Folha de SP – 29/07/99)

O governo, por sua vez, segundo noticiado, dizia ser um locaute. De acordo com os jornais, nas reuniões com o então Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, o movimento dos caminhoneiros era chamado “movimento de proprietários”, ao que Nélcio Botelho reagiu. Segundo noticiado, disse que a greve era um movimento de caminhoneiros e não de empresários, e não caberia a estes discutir sobre o preço dos pedágios ou pontuação na carteira, que “com empresários seria apenas discutida uma tabela de fretamento. Caso contrário, seria necessário que os empresários mostrassem a planilha de custos que eles têm” – enfatizando a diferença entre um caminhoneiro autônomo e um dono de transportadora. Os jornais nos contam ainda que, apesar das declarações de Nélcio

Botelho, o governo chamou para a reunião setores importantes do transporte ligado ao empresariado, como as Confederações de Transportes (CNT), de Cargas (CNTC), de Agricultura (CNA) ou do Comércio (CNC) que, embora fossem contra as paralisações, achavam justas as reivindicações. A greve teve o apoio de vários setores que se sentiram prejudicados com os preços de pedágio, com a condição das estradas etc. Alguns jornais noticiaram o apoio à greve dos produtores rurais do interior de São Paulo que têm seus produtos onerados pelos custos atuais do transporte de mercadorias no Brasil. Segundo a reportagem, esses produtores achavam as reivindicações justas e a paralisação necessária, mesmo tendo prejudicado sua produção. As reivindicações dos caminhoneiros como diminuição do valor dos pedágios, melhoria nas estradas, etc., afetam diretamente os custos desses produtores, segundo os jornais.

As reivindicações dos caminhoneiros formavam uma lista de onze itens. Entre eles, os pontos destacados nos jornais eram: redução das tarifas de pedágio; criação de uma tarifa de fretes com base em uma planilha de custos; recuperação das estradas; segurança nas estradas; incentivo à renovação da frota (isenção de impostos na compra de caminhões novos); perda de pontos diferenciada nas infrações de trânsito; aposentadoria especial. Os jornais contaram sobre as dificuldades da profissão em termos de custos para o caminhoneiro autônomo. Segundo a reportagem, ter um caminhão equivaleria a ter uma segunda família para sustentar. Os motoristas autônomos reclamam da defasagem do frete, do aumento do óleo diesel, da dificuldade em pagar as prestações do caminhão:

Enquanto aguardavam o policiamento de choque na Rodovia Castelo Branco ontem, que os obrigaria a interromper o protesto para prosseguir viagem, os motoristas desabafavam sobre as dificuldades que afligem a categoria. "O óleo sobe, o valor do frete é baixo e o pedágio só aumenta, em preço e quantidade", resumiu Geraldo Pimenta Filho, que voltava para casa depois de levar uma carga de conhaque até Anápolis, em Goiás. Embora seja dono de um

Foto: ALAN RODRIGUES



PRESSIONADO Parado na Dutra, o paulista Luciano de Oliveira pensa em abandonar a profissão: "Vou cuidar de um boteco em Guarulhos"

caminhão que está completamente quitado, ele acha que os obstáculos a transportar ainda são muitos. Segundo Pimenta, as despesas com diesel consomem mais da metade dos R\$ 1,3 mil que recebe a cada viagem. Antes da alta, enchia o tanque com R\$ 95,00. Agora são necessários R\$ 136,00. Resultado: a cada viagem fogem de suas mãos R\$ 800,00. "E o frete continua o mesmo." (...) Caminhoneiro há 25 anos, José Carnelós disse que gasta quase 70% do que ganha em diesel. "Aí não sobra para pagar a prestação do caminhão", disse. Pelos seus cálculos, seria necessário ganhar R\$ 1,50 por quilômetro rodado, em vez dos R\$ 0,80 que recebe. As perspectivas não são boas: ele paga R\$ 2,4 mil por mês de financiamento, três das prestações estão atrasadas e ainda faltam mais de 20 (...) (O Estado de SP - 29/07/99)

Os jornais mostraram os altos valores dos caminhões pesados e do seguro para os mesmos. Na época, o preço de um caminhão pesado era em torno de cento e trinta e cinco mil reais. Segundo os jornais, este preço correspondia ao preço de um "bom apartamento em bairro paulistano de classe média" e os seguros chegavam a dez mil reais anuais, "valor de um carro 1.0 novo".⁴⁷

⁴⁷ Esses valores correspondem ao ano da greve, 1999. Atualmente, um caminhão modelo pesado, novo, custa entre duzentos e trinta mil reais e trezentos mil reais, variando de acordo com o modelo. Um "cavalo" novo da marca Volvo custa entre R\$205.000,00 e R\$ 228.000,00, variando de

Os jornais noticiaram ainda que a greve não teve apenas a participação de manifestantes a favor do movimento. Além de autônomos e empregados – que participavam sob as vistas grossas do patrão –, a greve contou com uma grande parcela de motoristas que foram obrigados a parar na estrada mesmo contra vontade. Do contrário, corriam o risco de ser apedrejados ou sofrer outro tipo de agressão por parte dos manifestantes. A greve foi anunciada como uma paralisação pacífica. No entanto, ao longo dos quatro dias, houve focos de violência deflagrados pelas autoridades e pelos próprios caminhoneiros. Muitas rodovias foram bloqueadas causando conflitos com a polícia, transtornos à população, e perdas de mercadorias, relatam os jornais.

Os focos de protesto ocuparam vários pontos das rodovias. Os principais, segundo os jornais foram: BR-040, BR-101, BR-116, BR-153, BR-163, BR-242, BR-262, BR-277, BR-365, BR-369, BR-381, BR-386⁴⁸. O Presidente Fernando Henrique

acordo com o modelo. Esses valores podem ser acrescidos, em média, de R\$ 36.000,00, caso o comprador queira um modelo denominado “Top Class”, que seria um opcional de luxo, com rodas de alumínio e detalhes em madeira dentro da cabine, além de recursos como cd player, ar condicionado, etc. O cavalo, que é a parte da frente do caminhão, precisamente a cabine do motorista, pode ter um terceiro eixo, o que o deixaria com dez pneus, ou ser modelo simples com apenas seis pneus. Essa parte denominada “cavalo” ou ainda “cavalinho” é atrelada a uma carreta que possui doze pneus. Uma carreta – que é a parte traseira do caminhão, onde a carga é colocada – nova, com os doze pneus custa em torno de R\$40.000,00, variando de acordo com o modelo e com os pneus. Esses valores são pagos através de consórcios de até cem meses ou *leasing* de trinta e seis meses, segundo informações que obtive. Descreverei com mais detalhes um caminhão no capítulo três.

⁴⁸ No Rio Grande do Sul, mais de 2000 caminhões, segundo a Polícia Rodoviária Federal, concentraram-se na manhã de 28/07/99 ao longo de um trecho no litoral norte do Rio Grande do Sul da BR-101, na ligação com Santa Catarina. Os principais pontos bloqueados da BR-101 foram ao longo do trecho entre Osório e Três Cachoeiras. Três Cachoeiras concentrou o maior número de caminhões parados. BR-386: trechos na ligação da região metropolitana de Porto Alegre com o norte do Estado, principalmente nos municípios de Soledade, Espumoso e Carazinho e trecho próximo a Sarandi. BR-116: trechos próximos a Vacaria e São Marcos. No Paraná, cerca de doze mil caminhões pararam em todo o estado, segundo estimou a Polícia Rodoviária Federal. Os principais pontos bloqueados foram: BR-116: kms 108, em Curitiba e 68, em Campina Grande; BR-227: kms 8, em Paranaguá, 344, em Guarapoava, 452, em Laranjeiras, 519, em Guaraniaçu, 584, em Cascavel, e 689, em Foz do Iguaçu; BR-369: kms 146, em Londrina, e 158, em Cambé; BR-445: kms 35, em Sertãoópolis, 374, entre Londrina e Itamarana; BR-376: kms 232, entre Apucarana e Cambira, 267, entre Califórnia e Marilândia, 115, entre Paranaíba e Alto Paraná; BR-158: kms 204, em Campo Mourão, e 314, em Pato Branco. Na Bahia, cerca de três mil caminhões pararam em todo o estado. Os principais pontos bloqueados foram os seguintes: BR-116: trechos próximos a Vitória da Conquista e a Cândido Sales; BR-242; trechos próximos a Barreiras. No Mato Grosso do Sul, cerca

Cardoso disse que se as estradas continuassem bloqueadas, o Exército seria acionado para desobstruir as rodovias. O governo do estado de São Paulo respondeu a afirmação do presidente dizendo que não seria necessária uma intervenção do Exército em São Paulo. O então governador do estado de São Paulo, Mario Covas, foi pessoalmente falar com alguns caminhoneiros durante um dos bloqueios na rodovia Dutra, segundo as notícias do jornal.

O principal bloqueio foi no km 162,5 da rodovia Presidente Dutra, em frente a um posto de gasolina. Contam os jornais que a Tropa de Choque da PM paulista, impedindo o bloqueio na rodovia, entrou em conflito com duzentos caminhoneiros que estavam na estrada. Havia cem policiais da tropa de choque usando bombas de efeito moral e balas de borracha contra os caminhoneiros. A ordem, diz o jornal, era para que fosse feita a liberação imediata da rodovia e não houvesse negociação. Para retirar os caminhões que estavam sem motorista, os policiais chegaram a quebrar os vidros destes e os caminhoneiros irritados com a atitude dos policiais atiraram pedras contra, auxiliados por moradores da região, que reagiram a favor dos motoristas.

Apesar da greve ter sido retratada como um problema à população, uma pesquisa mostra que grande parte da população era favorável ao movimento:

O movimento dos caminhoneiros contou com aprovação de 68% da população, segundo a pesquisa realizada pela CNT/Vox Populi. Segundo o documento, apenas 20% dos entrevistados desaprovaram o movimento, 8% foram indiferentes e 4% não

de mil e quatrocentos caminhões pararam desde às 7h00 do dia 28 (28/07/99). Os caminhoneiros se concentraram nos pátios dos postos de gasolina nas quatro principais saídas de Campo Grande (para São Paulo, Três Lagoas e Aquidauana). Não houve bloqueio de pista para automóveis, ônibus, ambulâncias e caminhonetes. Os principais pontos bloqueados foram: BR-262: trechos próximos às saídas de Campo Grande em direção a Aquidauana e a Três Lagoas; BR-163: trechos próximos às saídas de Campo Grande em direção ao norte e ao sul do Estado e trechos próximos a São Gabriel do Oeste. Em Minas Gerais, os manifestantes só permitiam a passagem de carros de passeio, ônibus e caminhões com cargas perecíveis. Os principais pontos bloqueados foram: BR-040: km 581, na saída em direção ao Rio de Janeiro, a 15 km do centro de Belo Horizonte. Bloqueio parcial da rodovia. Só uma pista liberada nos dois sentidos; BR-381: km 501, próximo a Igarapé. BR-040: km 465, próximo a Sete Lagos. BR-262: km 347, em João Monlevade, acesso para Vitória (ES) e para o norte do estado. BR-381: trechos próximos a Pouso Alegre. BR-116: km 118, próximo a Itanhomi. BR-267: km 495, próximo a São Sebastião do Paraíso. BR-251: km 518, próximo a Montes Claros. (Dados retirados do Jornal Folha de SP - 29/07/99)

souberam ou não quiseram responder. Ainda sobre o movimento, 93% dos entrevistados afirmaram ter tido conhecimento da paralisação, contra 6% que não souberam da greve. A pesquisa perguntou ainda se o entrevistado era a favor ou contra a proposta do governo federal que aumenta de 20 pontos para 30 pontos o limite de infrações para a suspensão da carteira de motorista. Entre os entrevistados, 52% responderam que são a favor e 34%, que são contra. O restante não soube ou não quis responder (Gazeta do Povo – PR 17/08/99).

Dizem os jornais que, além de parte da população ter apoiado os caminhoneiros, o movimento União Brasil Caminhoneiros recebeu o apoio do Movimento Sem Terra – o MST. No dia vinte e oito de julho, cerca de mil manifestantes sem-terra que participavam da Marcha Popular pelo Brasil com o intuito de chegar à Brasília em outubro do mesmo ano, manifestaram seu apoio à greve dos caminhoneiros.

As leituras dos artigos de jornais mostram que estes concentram, em seus relatos, uma qualificação negativa da greve. Configuram o *evento* como negativo a partir do que apontam como suas conseqüências, ou seja: que a greve afetou a distribuição de combustível, alimentos, matéria-prima, remédios. Argumentam que se a paralisação se estendesse por muito tempo, a grande maioria dos postos não teria mais combustível para fornecer ao consumidor, que os alimentos estavam começando a faltar nas prateleiras e sofrer um aumento no preço – alguns produtos, principalmente frutas, legumes e verduras sofreram até 80% de aumento – e que ao longo dos quatro dias as perdas foram significativas, afetando a economia do país. A greve dos caminhoneiros foi considerada grave pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), pois envolveu todas as cadeias produtivas do país, paralisando indústrias e agricultura, afetando diretamente à exportação⁴⁹. No Brasil, segundo dados do DNER (em 1999), a

⁴⁹ Estes trechos de reportagens mostram números dos prejuízos causados pela greve: (...)Das 11 fábricas que a Sádía possui no País, sete estavam paradas ontem. A Perdigão pode interromper a produção em suas 12 fábricas hoje(Jornal estado de São Paulo – 29/07/99). (...)A fábrica da Audi/Volkswagen, em São José dos Pinhais, no Paraná, paralisou a produção na manhã de ontem, deixando de produzir 60 carros. A direção

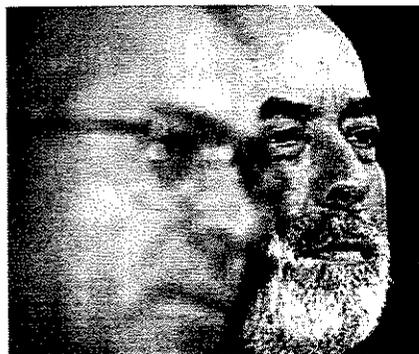
Confederação Nacional dos Transportes, Associação Nacional dos Transportes de Carga e Ministério dos Transportes, cerca de 66% dos transportes de cargas no país são feitos por caminhões, ou seja, 396 bilhões de toneladas por quilômetro são transportadas todo ano no país por caminhões. Os caminhoneiros autônomos são cerca de 350 mil. Há 12 mil empresas que prestam serviços de transporte de cargas e outras 50 mil têm sistema próprio de transporte. O setor de transporte de cargas corresponde a 3,4% do PIB e responde por 3,5 milhões de empregos. Essas características da greve atualizam algumas discussões como, por exemplo, a dependência do Brasil ao transporte rodoviário de carga.

Algumas reportagens mostraram que o Brasil tem uma dependência excessiva de caminhões. Em uma delas, o Centro de Estudos em Logísticas do Instituto de Pós-Graduação em Administração (Coppead) da Universidade do Rio de Janeiro, afirmou que o Brasil depende excessivamente do transporte de cargas rodoviário, além deste ser fragmentado e desregulamentado, tendo alto grau de ineficiência, pois os motoristas têm jornada excessiva de trabalho, o diesel é poluente, a frota de veículos é velha e há uma guerra de preços que deturpa o mercado. No entanto, as opiniões divergem. Segundo jornais, a opinião da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC) não é essa. Para a NTC, o percentual de cargas manufaturadas (o que não inclui grãos e minérios) transportadas por caminhões no Brasil não foge aos padrões de países como a França, o Canadá e os EUA, em torno de 70% e 90%, diz o jornal. O maior problema para a NTC está na falta de rodovias e na condição das estradas, uma vez que o Brasil é um país com 1,657 milhão de quilômetros, dos quais apenas 148

da fábrica de caminhões Volvo, n a Cidade Industrial de Curitiba, decidiu que ontem e segunda-feira todos os funcionários do setor produtivo seriam dispensados. A Volvo deixará de fabricar 25 caminhões em cada um dos dias. As duas montadoras de Minas Gerais, a Fiat e a Mercedes-Benz, dispensaram funcionários e pararam a produção. Em Betim, na fábrica da Fiat, 4 mil operários do turno da manhã ficaram em casa e 900 veículos deixaram de ser produzidos.(...) A greve dos caminhoneiros também afetou o comércio exterior. Segundo Ademerval Garcia, presidente da Associação Brasileira de Exportadores de Citros (Abecitrus), o prejuízo do setor com exportações esta semana foi de US\$ 1 milhão.(...) A perda acumulada pelas 45 usinas de açúcar da região de Ribeirão com a greve dos caminhoneiros atingiu US\$ 4,56 milhões, referentes a 24 mil toneladas de açúcar que deixaram de ser exportadas esta semana. (O Estado de SP – 30/07/99)

mil são estradas asfaltadas, problema que, entre outros, causa o encarecimento do transporte.

Foto: LEOPOLDO SILVA



PÂNICO O ministro Padilha é ofuscado pelo líder Botelho: desinformação do governo

Depois de quatro dias de paralisação, na sexta-feira, dia trinta de julho de 1999, os jornais noticiaram que o governo cedeu a alguns pontos das reivindicações dos caminhoneiros. O governo, então, convocou uma reunião com sete ministros no dia anterior, preocupado com as ameaças de desabastecimento que cresciam e determinou que fosse encontrada uma solução para a greve dos caminhoneiros até a meia noite do dia vinte e nove de julho. No dia seguinte, o governo mandou buscar Nélcio Botelho para uma reunião em Brasília com os ministros, onde este assinou o acordo que pôs fim à greve.

Neste acordo, o governo comprometeu-se em enviar ao Congresso Nacional um projeto de lei que estabelecesse condições específicas para modificar os critérios da pontuação do Código de Trânsito, segundo os jornais. O governo queria que o Congresso discutisse a questão da pontuação e em que medida o motorista profissional deveria ou não ter o mesmo tratamento de um motorista comum. Além disso, o Ministério dos Transportes garantiu que suspenderia o aumento dos pedágios nas rodovias federais e o aumento do óleo diesel por tempo indeterminado. Outro item cedido foi a suspensão da obrigatoriedade da pesagem dos caminhões nas balanças rodoviárias por sessenta dias. O ministério propôs rever a sistemática de aferição ao longo desses sessenta dias e o último dos acordos foi, segundo os jornais, a criação de um grupo de trabalho formado por representantes dos caminhoneiros, do governo e de entidades patronais para examinar, no prazo de noventa dias, as reivindicações e apresentar soluções.

Nélcio Botelho, ao fim da reunião, foi reconhecido por Eliseu Padilha como o líder do movimento e teve a prerrogativa de noticiar o fim da greve e as medidas

tomadas pelo governo, ao lado dos então Ministros do Transporte, Eliseu Padilha, da Justiça, José Carlos Dias, e do Trabalho, Francisco Dornelles.

Nélio Botelho foi considerado a “estrela do dia”, segundo jornais, dizendo ter conseguido realizar um sonho. Depois de ter declarado o fim da greve, Botelho se reuniu com o então Ministro do Trabalho, Francisco Dorneles, para tratar do registro do Movimento União Brasil Caminhoneiro, que seria transformado em uma federação. Disse ainda que pretendia transformar o Movimento União Brasil Caminhoneiro “na entidade mais poderosa do País, com influência no mundo”. E, por fim, ameaçou dizendo que se o acordo não fosse cumprido até o fim do prazo de noventa dias, novas paralisações seriam feitas, segundo jornais.

Em agosto de 1999, depois de alguns dias do final da greve, o governo aumentou o diesel, gerando insatisfação entre os caminhoneiros. A ameaça de uma nova paralisação surgia. Diante dessa possibilidade, o governo anunciou que interromperia as negociações caso uma nova greve acontecesse, pois ainda estavam dentro do prazo de noventa dias concedido às soluções. Governo e líderes da categoria ligados a Nélio Botelho uniram-se para articular uma ação que pudesse evitar novas paralisações, dentro do prazo de noventa dias concedido ao governo. Os sindicatos independentes que não reconheciam em Nélio Botelho o líder da categoria e não estavam satisfeitos com o rumo que as negociações haviam tomado estavam organizando uma nova paralisação. As notícias mostravam que alguns líderes sindicais da região sul, que articulavam uma nova greve, queriam distanciar-se do presidente do MUBC por discordar de sua postura nas negociações com o governo.

As lideranças do MUBC tentavam controlar a situação dizendo que não haveria uma paralisação dentro dos prazos de negociação, porém, os jornais notificaram que, em alguns pontos do país, caminhoneiros faziam paralisações rápidas e independentes. Segundo a Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Carga (NTC), a greve da categoria deu-se principalmente devido à adesão individual dos caminhoneiros, que estavam insatisfeitos com sua situação e

condição de trabalho e isso voltaria a acontecer independentemente da opinião das lideranças, diziam os jornais. De acordo com os jornais, para a NTC “a adesão às paralisações dos caminhoneiros eram de caráter solidário e principalmente solitário”.

Diante da possibilidade de uma nova greve, Nélio Botelho acusou de oportunistas as ameaças das entidades do sul, dizendo que estes estavam se sentindo vulneráveis por não terem participado do movimento que liderou a greve dos caminhoneiros no país. Segundo os jornais, os líderes regionais do MUBC organizaram uma reunião para, na época, iniciar uma discussão sobre a criação de uma associação nacional da categoria, evitando assim esses desencontros de opiniões.

Entretanto, os jornais nos contam que, mesmo antes do término das negociações com o governo, o presidente do Sindicato da União Brasileira dos Caminhoneiros, José Natan Emídio Neto, anunciou que haveria uma paralisação geral da categoria no dia primeiro de setembro de 1999. José Natan, segundo jornais, não reconhecia a liderança de Nélio Botelho. Antes do início de setembro, sabendo da ameaça de outra greve geral, o então Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, ligou pessoalmente para José Natan, marcando uma reunião com o sindicalista, pedindo que este trouxesse a lista completa de reivindicações. José Natan disse que a única possibilidade de não ocorrer a greve seria uma decisão positiva do governo com relação ao aumento do frete e tabela do mesmo.

Os jornais contam que Nélio Botelho disse não ter entendido a atitude de Eliseu Padilha quando soube que este chamou José Natan para uma conversa particular, dizendo que o governo agiu de maneira errada quando chamou radicais, como o Sindicato da União Brasileira dos Caminhoneiros, para conversar. Botelho disse que estava confuso, pois não havia sido informado de nada pelo ministério. Os jornais divulgaram que a greve ocorreu, mas não houve grandes repercussões. Contudo, a principal foi a disputa pelo poder entre diferentes lideranças dos caminhoneiros: Nélio Botelho, que criticou a atitude dos

sindicalistas, chamando-os de oportunistas, e José Natan e José Araújo Silva – o China – que negavam a condição de líder dos caminhoneiros a qual Nélio Botelho foi chamado. Os jornais noticiaram várias paralisações no sul do país, em Goiás e outros estados, independentes do MUBC. Depois do fim da greve dos caminhoneiros liderada pelo MUBC, houve uma grande explosão de federações e sindicatos de caminhoneiros reivindicando para si a representatividade da categoria.

O MUBC manteve o acordo com o governo aguardando os noventa dias de prazo que foram estipulados por ambos. Contudo, os jornais nos contam que na penúltima reunião antes do final dos noventa dias de prazo para solucionar os problemas dos caminhoneiros, as soluções pareciam estar distantes:

(...)Nélio Botelho advertiu o governo sobre insatisfação dos caminhoneiros em relação ao andamento das negociações. “Há um excesso de cobrança dos caminhoneiros em todo país porque não tivemos concretizadas nenhuma das reivindicações”, disse Nélio Botelho.

Uma pesquisa encomendada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), feita pelo Instituto Sensus, divulgada ontem, aponta que 85,8% dos caminhoneiros autônomos e 86,3% dos empregados acreditam que as reivindicações não têm sido adequadamente atendidas. Botelho não prevê greve logo depois do dia 29, quando se encerra o prazo para as negociações, mas admitiu que a categoria poderá se insurgir se as reivindicações não forem atendidas. “É imprevisível o que poderá acontecer depois”, disse Botelho.(Jornal O Estado de SP – 15/10/99)

O MUBC anunciou que haveria uma paralisação da categoria no dia doze de dezembro de 1999, pois o governo não havia ainda mostrado nenhuma solução aos caminhoneiros. Ou seja, o governo atrasou mais de um mês e quinze dias para concluir a análise das reivindicações dos caminhoneiros. No dia treze de dezembro, o governo federal revogou o prazo por mais noventa dias, sendo que o prazo inicial para a solução dos problemas havia sido vinte e oito de outubro. A greve anunciada para o dia doze foi noticiada como um fracasso, porém, os

organizadores diziam que nos próximos dias os caminhoneiros começariam a parar, pois estavam cientes dos problemas. Mas, segundo os jornais, isso não ocorreu. Uma nova greve de caminhoneiros foi anunciada pelo MUBC para o dia primeiro de maio de 2000, dia dos trabalhadores, conforme os jornais.

Ao longo dos anos de 2000, 2001, 2002, outras greves foram anunciadas e realizadas, mas ao que parece a greve de julho de 1999 foi a maior até então.

O texto que no início deste capítulo descreve a greve dos caminhoneiros de julho de 1999 foi elaborado a partir de informações de jornais de grande circulação. A escolha deu-se, principalmente, em razão da intenção de mostrar como a greve foi narrada, portanto, vista no plano nacional.

A opção pela mídia jornalística como fonte de informação sobre a greve tem, contudo, implicações. Portanto, os relatos acima pedem algumas considerações.

*O que é notícia? Para reduzir a definição ao mínimo possível, diríamos que “notícia é a técnica de relatar um fato”. Para sermos ainda mais concisos, diríamos simplesmente que notícia é o relato, não o fato.*⁵⁰ Poderíamos dizer ainda que o fato só se torna fato se relatado ou narrado, seja pelos jornais ou outros meios. Contudo, se o relato não abarca o fato em sua completude – pois, como disse Brunner, narrar a experiência não significa dar conta do todo da vida, esse pode ser um exemplo –, ele informa sobre o fato. Mas ao tomar a imprensa como fonte de informação é preciso assumir que, à medida que a imprensa informa, ela também deforma e conforma o fato à notícia ou à necessidade do próprio jornal, dos patrocinadores, ou do mercado consumidor, pois os jornais, dado que são empresas, precisam vender seu produto.

Acompanhando o texto de Ginzburg sobre o mito, o autor nos leva a refletir sobre a imprensa. Ginzburg mostra que a modernidade tem nos mitos um sustentáculo tão forte quanto tinha a tradição grega. Os mitos na antiguidade eram usados como *meio de controle da sociedade, por um lado justificando sua estrutura*

⁵⁰ Lustosa, 1996. p.17.

*hierárquica por outro agitando a ameaça de penas ultraterrenas.*⁵¹ Esse papel, segundo Ginzburg, foi passado ao cristianismo, mas após a Reforma a religião já começava a não cumpri-lo.

A modernidade exigia novos mitos que pudessem controlar o proletariado. Entre esses mitos está o patriotismo, por exemplo, *que mobilizou as massas que anos a fio mataram e se deixaram matar nos campos de batalha*⁵². Ginzburg diz que as guerras trouxeram grandes mudanças na organização das sociedades, principalmente no que concerne à criação de consenso. A propaganda e a imprensa tiveram papéis fundamentais nesse último caso: elas propagavam o mito e, em muitos aspectos, ajudavam a criá-lo. Os regimes comunista, nazista e fascista estavam diretamente ligados à publicidade e à imprensa. Ginzburg cita Lignières:

*Um dia, um observador perspicaz disse que a Itália fascista era dirigida como um grande jornal, se não por um grande jornalista: uma idéia por dia, concursos, sensações, uma hábil e insistente orientação do leitor para alguns aspectos da vida social desmedidamente aumentados, uma deformação sistemática da compreensão do leitor em favor de certos objetivos práticos. Enfim, os regimes fascistas são regimes publicitários.*⁵³

A imprensa tem um papel fundamental na criação de discursos que servem menos ao bem estar comum do que ao interesse de uma minoria. Este uso político da mentira, que desde Platão é utilizado como estratégia de dominação e legitimação de poder é mais do que recorrente na atualidade.⁵⁴

Em sua concepção de discurso, Foucault diz que este é um *jogo estratégico e polêmico de ação e de reação, de pergunta e de resposta, de dominação e de esquiva e também de luta. A produção desse discurso gerador de poder é controlada, selecionada, organizada e redistribuída por certos procedimentos que têm função de eliminar toda e*

⁵¹ Ginzburg, 2001. p.79.

⁵² Ginzburg, 2001. p.80.

⁵³ Lignières, 1936. *apud* Ginzburg, 2001. p. 81.

⁵⁴ Ginzburg, 2001.

qualquer ameaça a permanência desse poder. ⁵⁵ Essa compreensão do discurso encaixa-se também ao discurso da imprensa jornalística.

Voltando aos relatos sobre a greve, é possível perceber nesse discurso as estratégias e embates apontados por Foucault. A greve é noticiada de forma negativa, tendo em vista as implicações para o país: as paralisações nas estradas, a falta de matéria-prima provocando o fechamento temporário de indústrias, agroindústrias, etc., os prejuízos econômicos, as privações da sociedade que sofreu com a falta de alimentos nas prateleiras e o combustível nos postos.

O resultado desse discurso é bastante comum, não só à greve dos caminhoneiros, mas às manifestações como esta: há nesse tipo de qualificação uma transferência de responsabilidade. Em 1989, ocorreram greves em todo o Brasil. A essa série de manifestações, o então Presidente da República Jose Sarney chamou “grevismo”. O termo, absorvido pela mídia, estava vinculado à idéia de que as paralisações eram prejudiciais à sociedade, além de representar também a responsabilidade dos trabalhadores por esse ato prejudicial.⁵⁶ Os discursos sobre a greve dos caminhoneiros refletem essa idéia.

O governo, principalmente na figura do ministro dos transportes, ora é criticado por não ter previsto a paralisação, ora toma a voz dos jornais para criticar os caminhoneiros por não terem levado uma pauta de discussões antes da paralisação, transferindo novamente a responsabilidade da situação aos grevistas. A idéia transmitida por estes discursos é a de tornar as reivindicações secundárias diante da irresponsabilidade conferida aos manifestantes.

Os relatos também mostram uma tendência a descentralizar e questionar a liderança da greve, interesse que era compartilhado pelo governo e por personagens que intencionavam ser reconhecidos como líderes. Os jornais assumiram essa postura. Botelho, ao falar que não entendeu a atitude do Ministro quando este chamou outro representante da categoria para negociar, deixa claro

⁵⁵ Foucault, 1974. *apud* Brandão, s/d. p. 31.

⁵⁶ Lustosa, 1996.

essa intenção. Botelho, o “ilustre desconhecido”, tornou-se uma ameaça conhecida ao poder estabelecido, pois conseguiu articular a greve. A greve parecia distante da realidade, crescendo a cada dia de paralisação e tornando-se mais incontrolável. A aparente desinformação e a demora do governo em agir mostraram, em certo sentido, a descrença no fato de que a greve poderia acontecer. Quando o acontecimento tomou dimensões suficientemente visíveis, a preocupação era descentralizar a liderança e culpabilizar os manifestantes.

Retomando Ginzburg, o discurso jornalístico caracterizado e construído a partir do que o autor denominou o uso político da mentira nos permite algumas reflexões. O discurso da imprensa entremeia o que poderíamos denominar “discursos falsos” e “realidade”. Quando Ginzburg pensa o mito, associa-o à possibilidade de distanciamento. Mas em que sentido? O mito é oposto à realidade, portanto, permite àquele que reflete sobre ele um olhar apurado sobre esta realidade, pois ele informa sobre ela. Nesse sentido, os mitos eram para os gregos como *instrumentos para encarar criticamente a realidade, sem se deixar tragar por ela*⁵⁷, pois espelhavam a realidade.

O discurso da imprensa conforma-se à necessidade de quem o vende e de quem o compra. No entanto, pensando nas palavras de Ginzburg, à medida que a reflexão sobre o discurso da imprensa mostra as deformações, os interesses e os jogos de poder constituintes do próprio discurso, é possível, a partir dessa reflexão, identificar os relatos que informam, os quais são constituintes desse discurso. Quando os relatos qualificam a greve como negativa e a reflexão sobre esses relatos mostra que os jornais são tendenciosos e parciais, essa reflexão pressupõe, então, uma releitura desses relatos. O que advém dessa releitura? O outro lado, aquele escondido pelos relatos, mas que subjaz nos mesmos e que poderia ser compreendido como reflexos mais objetivos do fato relatado.

Não pretendo fazer uma análise do discurso da imprensa, pois não teria meios para tanto, e nem se trata de um estudo de mídia nem de grupos de

⁵⁷ Ginzburg, 2001. p.12.

interesse e nem, tampouco, delimitar o campo de interesse desses grupos na imprensa. Pretendo mostrar que esse discurso, mesmo tecido pelo que Ginzburg chama de mentiras políticas, pode dar uma dimensão do acontecimento, nesse caso, da greve dos caminhoneiros. Tendo em vista que o interesse pelos relatos é mostrar como a greve foi narrada e, portanto, como ela se configurou no plano nacional, e de que maneira ela faz ressonância com as *experiências*, acredito que os relatos de jornal tornam-se fontes possíveis de informação.

Sem estabelecer comparações, o que temos então são dois planos distintos: um nacional e outro localizado, um concentrado, o outro diluído. No plano localizado estão as *experiências* dos caminhoneiros, onde a greve surge a partir de relatos vinculados às vivências pessoais. Nesses relatos, a greve como acontecimento nacional ficou diluída. No plano nacional, os relatos de jornal mostram a greve como um *evento* de grandes proporções, politizando as *experiências*. Mostram que apesar das tentativas de desestruturação do movimento, Botelho foi reconhecido como líder da greve de julho de 1999; mostram que apesar dos prejuízos causados ao país, a categoria dos caminhoneiros tem sido a mais prejudicada pelas condições do transporte.

Sahlins diz que todo o *evento* acontece em dois planos: um plano individual, o outro da representação coletiva.⁵⁸ A intenção, portanto, é de mostrar que a greve e as experiências refletem-se. A greve está nas *experiências*, ou seja, as reivindicações que justificam o movimento são vivenciadas dia a dia pelos caminhoneiros; e as experiências são constituintes da greve.

O evento e as experiências.

Veena Das diz que os discursos ajudam a configurar o evento e apontam para sua dimensão.⁵⁹ Pressuponho, então, que essas narrativas informam a respeito

⁵⁸ Sahlins, 1999.

⁵⁹ Das, 1999.

do *evento*, pois as experiências contadas são constitutivas do mesmo. A greve de julho de 1999, assim como as greves anteriores, só foram possíveis por estarem inscritas nas vivências dos caminhoneiros. O descontentamento e as carências comuns faziam parte do seu dia a dia. Quando a greve vem à tona, ela condensa essas experiências individuais tornando-as públicas, portanto, compartilhadas no *evento*. Nesse sentido, o *evento* depende dessas experiências para acontecer e configurar-se.

Recuperar a greve nas narrativas parecia, em princípio, viável. Ao longo das entrevistas, as greves de caminhoneiros e, especificamente, a greve de julho de 1999, seriam temas abordados por mim. No entanto, à medida que as conversas passavam por esse assunto, as respostas ou comentários eram bastante sucintos, tanto no caso dos que participaram, convictos, da greve de 1999 e de outras, quanto dos que não participaram por se oporem a esse tipo de manifestação. À medida que as entrevistas eram feitas, o *evento* diluía-se. Se a greve nos jornais era concentrada e descrita como um *evento* de grandes proporções que parou ao longo de cinco dias o país, impedindo que produtos industriais, agrícolas, matérias-primas, etc. chegassem ao seu destino fazendo cessar a produção de indústrias, fábricas, a distribuição de combustível, a reposição de alimentos em mercados, comprometendo os serviços hospitalares, etc., e tornando os caminhoneiros o foco de atenção em todo o país, trazendo os problemas da profissão através das reivindicações da categoria, essa dimensão perdia-se ao abordar o assunto. Talvez por que as entrevistas não foram contemporâneas ao evento, fazendo com que este perca sua dimensão nas falas. A memória do evento é diluída.

Manuel: *Greve, eu nunca participei dessas greves. Eu só fiquei uma vez preso em Jacupiranga, quando teve uma revolução do governo. Os caras do Exército falaram pra gente: vocês encostam os caminhões, ficam aí e não saiam na pista porque dá problema. Faz muito tempo. Bom, sempre que saiu essas greves eu nunca participei, sempre fiquei em casa. Esse negócio de greve... vamos encostar e ficar em casa.*

Oswaldo:Participei de todas. Algumas na estrada, outras deu oportunidade de eu estar em casa. Participei de todas.

Augusto:Eu lembro. Eu estive em uma greve em 87, eu quase perdi o caminhão. Eu pagava, era esse Alfa. A gente ficou quatro dias parados. A gente estava em Cascavel, um frio, um frio. A gente abriu o graneleiro – fica igual a uma casa. A gente cozinhava lá dentro e não agüentava o frio lá fora. Quatro dias parado só que a estrada estava interditada e a gente conseguiu ir pro pátio do posto. Nessa greve eles esperaram todo mundo armazenar os produtos, colher da roça e armazenar e fizeram a greve, então, não surtiu efeito. Pegou de surpresa, a gente vinha chegando em Cascavel, estava eu, meu irmão e um rapaz da cidade. A gente viu um fogo na pista, geralmente fazem estatística, alguma coisa. Daí estavam uns vinte caminhoneiros, cada um com uma pedra na mão: ‘você não parar aqui pra fazer greve ou não tocar?’ A gente parou na fila, mas depois a gente conseguiu tirar o caminhão e colocar no pátio do posto. Ficou parado um dia, dois, mas depois consegui parar num pátio, foi terrível. A última greve que deu foi o ano retrasado, em 2000, eu estava em Marília, ia pra Brasília. Quando eu cheguei em Marília, eu fiquei cinco dias preso no posto Gigantão. Preso! Só que quando o pessoal falou que ia fazer a greve, um pátio enorme, dava uns 300 metros, eu encostei perto de uns pés de café e pensei: se der briga eu corro pros pés de café! Em 1999 eu estava em Rondonópolis, no Mato Grosso do Norte. A maior foi a de 1999, ficou cinco dias parado. Agora teve essa, semana passada, que ninguém aderiu, mas não era greve, era paralisação. Só que o porto de Santos o pessoal ficou de segunda à sexta parado e o resto do país todo mundo trabalhou. Só que não teve comando.

Augusto:Você tem que concordar [com a greve] porque você sai daqui, você para numa cidade ali adiante, você acha um lugar bom, pára e fica tranqüilo. Mas em 87 um motorista apanhou, em 99 dois motoristas brigaram em pátio de posto, aí veio o batalhão de choque. Em Rondonópolis também teve a polícia que expulsou todo mundo. Lá, de vez em quando os índios fazem greve, trancam a pista, a gente tem que ficar parado, os sem-terra trancam a pista, ninguém fala nada, os caminhoneiros fazem a greve, apanham, levam borrachada.

Antônio: *Ouvir, eu já ouvi, mas só falar... houve uma [greve] que teve tudo pra dar certo, mas os motoristas começaram a bagunçar na estrada. Não me lembro quando. Foi antes dessa que era pra ter agora. Caminhoneiro andou apanhando, dono de posto... só que a greve não deu em nada.*

Continua Antônio: *Não. Eu não, sempre achei que isso aí não adianta. Eu acho que a greve pra dar certo tinha que cada um parar em casa, porque não adianta parar todo mundo na estrada. Já vai ter que parar carro pequeno, muitas coisas...carga perecível, ônibus, ambulância. E já começa, tem muitos motoristas que são educados e outros não, começam com malandragem, esculhambação. E se parar em casa, mesmo que venham obrigar a viajar, o cara pode falar que não tem dinheiro, não tem encerado, não tem pneu, como que eu vou viajar?*

Em 2002 ninguém parou. Eu fiquei sabendo aqui na madeireira porque os autônomos freteiros começaram a falar. Mas ninguém parou. Eu não vi nada, saí daqui e não vi nada. A de 99 foi a maior, mas não adiantou nada.

Jairo: *A última greve eu queria que desse certo, o povo estava se programando pra ficar em casa pra não existir o que existiu na de 1999. E daí o que acontece? Você junta vinte, trinta, quarenta motoristas, começam a beber uns goles e começam a fazer baderna. Não resulta em nada, vira bagunça.*

Emílio: *Eu participei, participei de duas. A mais recente foi em Cubatão, aconteceu uma greve. A outra foi no Paraná e eu estava indo pro sul. A que foi a penúltima, aquela que paralisou e tal, eu recordo. Aquilo ali paralisou o Brasil inteiro. Aquela greve eu tava em Curitiba, cinquenta quilômetros de Curitiba, a gente ficou lá. Um congestionamento! Foi em 1999. Aquela ali paralisou bastante, a gente achou que ia ter muito resultado em cima daquilo, que o pedágio ia baixar, a balança..*

Contudo, à medida que relia as entrevistas tornou-se perceptível que aquilo que os jornais anunciaram como reivindicações estavam presentes nas narrativas. Cada história contada, cada situação e sentimento apontavam para o *evento*. Ative-me, então, às suas *experiências* partindo do pressuposto que estas, como já foi dito, ajudavam a configurar a greve, apontando para sua dimensão.

Retomando as narrativas dos caminhoneiros e o eixo sobre o qual elas se organizam – passado e presente – é possível refletir sobre o *evento*.

Como havia dito no início, a organização das falas dos entrevistados, opondo passado e presente, poderia ser explicada por alguns determinantes: em primeiro lugar, a própria noção de história do sujeito evoca a vivência ao longo do tempo, portanto, pressupõe uma narrativa que faça este trajeto – passado/presente – mesmo que de forma não-linear; em segundo, como já foi dito, o recorte da pesquisa privilegiou caminhoneiros mais velhos, em sua maioria com mais de cinquenta anos e trinta anos de profissão, o que propicia esse eixo narrativo.

Apesar desses determinantes, o eixo passado/presente tem um sentido que está para além desses. Ele informa sobre o presente. No primeiro capítulo, mostro como Osvaldo encadeou uma série de temas através do quais descreveu o presente que vivencia. De maneiras variadas, esses enunciados também aparecem nas outras narrativas.

Ao contar sobre seu caminhão Scania e o tempo de “convívio” com a marca, Osvaldo vai além. Contar-me sobre seu caminhão é também falar sobre as dificuldades, comparando sua situação como caminhoneiro no passado e no presente.

Só de Scania eu tenho quarenta anos sem mudar de marca. Desde 1960 eu estou em cima da máquina sem trocar. Hoje a gente se acostumou com ele. Eu tenho medo de trocar e depois me arrepender, a gente já tá acostumado. É um caminhão mais projetado pra quem já está em cima da estrada, você se projetou com ele. É um caminhão mais prático desde parte de manutenção, essas coisas. Você sai pelo Brasil inteiro e tem, vai pegar um caminhão que vai te dificultar a manutenção? Só que hoje, atualmente, hoje... eu fiz viagem na época que eu era empregado. Para você ter uma idéia, o caminhão custava... pagava trinta e sete mil cruzeiros, contos, sei lá, de prestação. Eu fiz uma viagem para o nordeste, em quarenta dias cheguei em casa, sobrou cento e quarenta mil contos. Você vê, em quarenta dias eu ganhei esse dinheiro e a prestação do caminhão era trinta e sete mil contos. Houve uma época

que a gente viajava do sul para São Paulo com Alfa Romeo, quando começou o Alfa Romeo no Brasil, o carro a diesel. O motorista gastava mais em hotel do que o caminhão em óleo diesel. Hoje inverteram as coisas, hoje o maior inimigo nosso, no Brasil, é o pedágio. Porque você veja bem, aqui no estado de São Paulo você paga um percurso de cem quilômetros, que nem dá bem isso, você paga vinte e sete reais e você não gasta vinte reais de óleo diesel. O que acontece? O governo não viu isso aí, não viu que ele tá assaltando, que tá cobrando o dobro do custo que o caminhão consumiria de combustível, hoje você paga de pedágio mais. O estado de São Paulo é um grande inimigo do caminhoneiro.

Um assunto vem atrelado ao outro, estão diretamente relacionados. Começa falando dos caminhões para terminar afirmando que o maior inimigo dos caminhoneiros, atualmente, são os pedágios.

Relembrando o primeiro capítulo, citando o exemplo de Augusto ao lembrar as décadas de 70, 80 e 90, conta-me sobre o valor dos fretes atualmente e diz que 70% desse valor pagam as despesas com a viagem e a manutenção do caminhão. Reclama dos preços de pneus, diesel, pedágio e do valor do frete. Augusto não está falando, diretamente, a respeito das greves, mas da década de 90, década em que deixou de ser autônomo e passou a ser empregado. Década que considera a mais difícil para o profissional da estrada.

Emílio, falando-me sobre gostar e não gostar da profissão, entra em outro assunto: a carga horária do trabalhador.

Questão de gostar, eu já deixei de gostar faz uns quinze anos, mas a gente se obriga. Você fica naquele embalo: ah, eu vou largar hoje a profissão, procurar fazer outra coisa, mas fica difícil, fica muito difícil, então a gente continua. Fala que não gosta, mas a gente gosta porque tem que trabalhar, então, você se obriga a muitas coisas, a gostar. Mas a vida do caminhoneiro, eu acho que a gente tem uma carga horária muito grande. Não existe um caminhoneiro que levante após às seis da manhã e vá dormir antes das dez, onze, meia-noite, às vezes uma da manhã. Quer dizer, você vai somar isso vai dar dezoito horas, é difícil. Claro, tem uns mais

acomodados. O funcionário é pior ainda porque daí a empresa obriga: oh, você tem que estar lá tal dia, amanhã, em Recife daqui a três dias. Então, você faz as contas, são 2800 Km divididos por três vai dar “X”, então você vai ter que fazer uma média de tanto por dia pra poder chegar no destino no dia. Então isso é o caso do trabalho.

De maneira geral as *experiências* ajudam a configurar o *evento*, pois aquilo que impeliu o movimento de julho de 1999, ou seja, as carências comuns da categoria – fretes congelados, aumento de combustível, preço dos pedágios, tempo de aposentadoria diferenciado, etc. – são constitutivos da experiência desses caminhoneiros. Fazem parte de sua história e de seu cotidiano. E à medida que narram suas experiências estão, de certa forma, configurando o *evento*. E o *evento* por sua vez está significando essas *experiências*.

A greve como *evento crítico* seria um marco representativo da temporalidade acionada nas narrativas dos caminhoneiros: o “antes e o depois”, tão recorrentes. É através da greve que a oposição passado/presente, evocada pelos caminhoneiros em suas narrativas – até então vinculados mais a uma dimensão geracional, pelo fato de terem vivenciado o passado da profissão –, ganha um sentido político, pois é transposta para a esfera social. Sendo assim, a greve atribui sentido a esse eixo narrativo, pois como *evento* ela transfere para a esfera social todas as carências comuns que compõem esse passado/presente nas *experiências*.⁶⁰

A greve reconfigura um espaço de ação política aos caminhoneiros, e como *evento crítico*, aponta para mudanças.

O eixo passado e presente tem um objetivo comum em todas as narrativas: diferenciar as vivências, mostrando que o passado – às vezes não tão distante – se

⁶⁰A greve de julho de 1999 foi apontada por seus organizadores como um *movimento*. Segundo Eunice Durham, os movimentos sociais articulam-se em função de *reivindicações coletivas que são definidas a partir da percepção de ‘carências comuns’* (1984: 28). O importante, segundo Durham, é que o movimento, enquanto uma coletividade de pessoas com as mesmas carências, traz à tona o *reconhecimento da pessoa num plano público e não privado* (1984: 28) – isto é o que eles trazem de novo. Contudo, neste trabalho não analisarei a greve a partir da noção de *movimento social*, mas sim de *evento*.

opõe ao presente, principalmente no que concerne à situação econômica dos profissionais e à situação geral do transporte rodoviário.

Na tentativa de elucidar essas afirmações, a greve de julho de 1999 poderia ser compreendida segundo o conceito de *re-apresentação*, de Daniel de Coopet. Nesse sentido, a greve seria compreendida como um *evento* que:

*Torna presente novamente – um ato social criativo o qual torna-se conhecimento confirmado e ao mesmo tempo constitui um fato-valor abarcado por um todo social particular.*⁶¹

Assim compreendida, a greve seria uma *re-apresentação* criativa das *experiências* dos caminhoneiros à medida que ela transporta essas *experiências* do individual, do privado para o coletivo, para o social. Isso com o reconhecimento desse “todo social”, ou seja, da sociedade, como diz De Coopet.

A greve como *re-apresentação* carrega as experiências dos caminhoneiros e recupera sua dimensão social. É na dimensão do social que essas experiências são compartilhadas e ganham um significado maior.

A idéia de valores compartilhados que fundamenta o conceito de *re-apresentação* está presente na noção de *evento significativo*, desenvolvida por Sahlins em seu livro *Ilhas de História*⁶².

Para o autor, *um evento é de fato um acontecimento de significância e enquanto significância, é dependente na estrutura por sua existência e por seu efeito.*⁶³ Nesse sentido, o *evento* e o significado que este adquire está preso necessariamente a um esquema cultural específico. Ainda nas palavras de Sahlins, *um evento não é somente um acontecimento no mundo; é a relação entre um acontecimento e um dado sistema simbólico*⁶⁴. Se Capitão Cook morreu sem que a tripulação pudesse acionar um sentido plausível para a punhalada que recebeu dos havaianos, estes, por sua vez, não poderiam ter tomado atitude diferente – mataram o deus Lono. Esta morte,

⁶¹ De Coopet, 1998. p. 71.

⁶² Sahlins, 1994.

⁶³ Sahlins, 1994. p. 191.

⁶⁴ Sahlins, 1994. p. 191.

plena de significado e, portanto, compartilhada pelos havaianos, é descrita por Sahlins como um *evento*. Não apenas a morte, mas toda a cadeia de acontecimentos, estes imprevisíveis, que culminaram nela.

O *evento* estava previsto na estrutura. O deus Lono não poderia ter voltado depois do término das cerimônias do Makahiki. Sua volta punha em risco a vida do Rei. Se Cook voltara porque o mastro havia quebrado, o deus Lono voltara por razões desconhecidas, mas ameaçadoras. Sendo assim, como diz o autor, *um evento não pode ser entendido separado de seus valores correspondentes: é a significância que transforma um simples acontecimento em uma conjuntura fatal* (1999: 191) – nesse caso, a morte do deus Lono é a morte do Capitão Cook.

O *evento significativo*, no que concerne aos caminhoneiros, atualiza suas *experiências* compartilhadas atribuindo-lhes um valor político, pois as transfere ao plano nacional e apontando para mudanças.

Mas é preciso, ainda, perguntar: como *evento significativo* que transcende a esfera privada e as experiências individuais, o que é *re-apresentado*?

A greve como *evento crítico*⁶⁵

A noção de *evento crítico* é utilizada por Veena Das em seu livro *Critical Events*.⁶⁶ Para a autora, que se debruçou sobre acontecimentos importantes que marcaram a Índia, como a Partição da Índia e o Paquistão em 1946 ou o acidente em Bhopal em dezembro de 1984, esses *eventos críticos* são acontecimentos que *instauram novos modos de ação redefinindo categorias tradicionais tais como códigos de*

⁶⁵ Essa noção foi desenvolvida por François Furet no livro *Pensando a Revolução Francesa*. Segundo o autor, a revolução revela e instaura uma nova prática e consciência históricas. Se a crise e o desequilíbrio tornam a revolução possível, ela movimenta, como nos diz Furet, *forças inéditas* capazes de transformar mecanismos tradicionais, recolocando-os em outros moldes. É isso que a Revolução Francesa faz, enquanto evento crítico. Furet caracteriza *evento* como: *o acontecimento(...) [que], desde o dia que eclodiu, transforma dos pés à cabeça a situação anterior, instaurando uma nova modalidade da ação histórica, que não está inscrita no inventário dessa situação.*(1989:37)

⁶⁶ Das, 1999.

pureza e honra, o significado do martírio e a construção de uma vida heróica etc. Esses eventos críticos não são apenas os acontecimentos em si, mas se constroem nos discursos e nas relações que se estabelecem ao seu redor, seja através do discurso do estado, das comunidades, das famílias ou das próprias pessoas. Esses vários discursos ajudam a configurar o evento e apontam para sua dimensão.

No capítulo três de seu livro, a autora discute os raptos e a violência sexual sofrida por mulheres e crianças durante a Partição da Índia, e como o Estado Nação Indiano assumiu a responsabilidade sobre essas mulheres e crianças. Conceitos de honra e pureza que funcionavam na esfera do parentesco passam a funcionar na esfera do estado - há uma mobilidade dos discursos.

Veena Das descreve as mulheres e especificamente seus corpos como o *locus* de violência desses conflitos. Essa violência ocorreu tanto da parte de hindus, como muçulmanos ou sikh - todos participaram das abduções.

O Estado colocou-se como o responsável por salvar a honra das famílias que tiveram suas mulheres raptadas e assumiu a tarefa de recuperar essas mulheres. Esses eventos criaram uma aproximação entre o estado e a família. Um novo discurso foi construído, remodelando as normas sociais conhecidas. Para Das, o discurso sobre a sexualidade feminina, pautado pelas máximas de honra e pureza, foi deslocado da esfera da família e da comunidade para se relocar no âmbito da nação. A honra da nação é vinculada à honra dessas mulheres. O discurso que antes era da família e da comunidade passa ao domínio público depois do evento, através do Estado. Estado e família reproduzem o mesmo discurso e é através desses discursos e das relações que se estabelecem entre as diferentes esferas da sociedade que o evento é colocado.

Muitas das normas de parentesco passam, depois desse evento, a ser articuladas pelo discurso público do Estado Nação. As relações de parentesco e a própria sexualidade das mulheres passam a ser reguladas não apenas pela família e pela comunidade, mas pelo Estado. Aqui há uma mudança fundamental: o Estado passa a agenciar as normas de parentesco de maneira que estas mulheres

possam ser absorvidas novamente pela sociedade de origem sem, no entanto, subverter as máximas que ainda caracterizam este Estado nação e a família, a saber, a honra e pureza. O Estado Nação devolve a pureza às famílias e a si próprio, e a família, em contrapartida, propaga os valores do Estado.

O cruzamento entre os dois discursos aponta, segundo a autora, para uma mudança nos modos de ação. Essa redefinição de valores como a pureza e a honra contidas no discurso do Estado Nação Indiano é levada para as famílias de mulheres e crianças raptadas. O que ocorre, então, são mudanças e redefinições das categorias tradicionais.

Definir a greve como um *evento crítico* significa dizer que ela *re-apresenta as experiências*, significando-as no plano social. Contudo, o *evento* vai além das *experiências* e isso é perceptível mesmo através das narrativas. Nem todos os caminhoneiros participaram ou concordam com a greve, mas a greve como *evento* independe dessas opiniões, ao mesmo tempo em que abarca todas essas vivências. Se Waldir não concorda com greve, ou Miguel nunca participou, isso não muda o fato do *evento* estar *re-apresentando* suas *experiências* e principalmente, estar informando para além delas. Isso significa dizer que a greve como *evento crítico* condensa um processo social e aponta para os dilemas postos aos caminhoneiros no exercício de sua profissão e na configuração de suas *experiências*. O *evento* aponta para mudanças.

Falar na greve como um evento que condensa um processo significa dizer que ela resume uma série de características e problemas econômicos e sociais do país e, mais diretamente, características e problemas relacionados ao transporte em geral e ao transporte rodoviário especificamente. Mostrar esse processo em toda sua extensão e significado não seria viável e nem é este o objetivo do trabalho. Sendo assim, de maneira sucinta, tentarei expor esse processo social a partir de questões vinculadas ao transporte e ao transporte rodoviário especificamente, mostrando que a greve surge em um contexto de crise.

O processo em questão caracteriza-se, entre muitos fatores que não levarei em conta, pela ausência de uma política institucional consistente no que concerne aos transportes e mais especificamente ao transporte rodoviário. As conseqüências disso estabelecem novos modos através dos quais o transporte se dá. No entanto, essa característica não é nova, ao contrário, arrasta-se ao longo de algumas décadas, como foi dito na introdução. Desde a década de 50, o Brasil tem se apoiado no modelo rodoviário como principal meio de transporte de carga. A partir de então, as outras modalidades ficaram em segundo plano. A idéia de complementaridade que acompanhava a política de transportes foi deixada de lado a partir da década de 60. Os investimentos nos transportes ferroviário e de cabotagem foram revertidos para o transporte rodoviário. A tabela mostra as porcentagens.

Evolução da distribuição por modal no Brasil (entre 1950 e 1996 - %)

ANO	Rodoviário	Ferrovário	Cabotagem	Aéreo	Duto
1950	38	29,2	32,4	0,4	-
1960	60,3	18,8	20,8	0,1	-
1970	70,4	17,2	12,1	0,3	-
1980	58,7	24,5	13,1	0,3	3,4
1990	56,03	21,34	18,37	0,32	3,74
1996	62,72	20,72	11,46	0,31	3,79

Fonte:: GEIPOT

Apesar da disparidade entre as modalidades, até meados da década de 70 o Brasil tinha uma compatibilidade entre o sistema de transporte e as necessidades de crescimento da economia, mas a partir daí a compatibilidade começa a diminuir. Como foi visto, o aumento do preço do petróleo foi um dos fatores desse questionamento sem, contudo, causar mudanças nos moldes sob os quais se dava o transporte nacional.

Para Schoroeder e Castro, *o fato de a empresa pública ou o Estado diretamente (em seus diferentes níveis) se constituir no agente básico responsável pela implantação da infra-estrutura contribuiu para a o atraso verificado nos transportes. Desde o início da*

*década de 80 o investimento público vem sendo recorrentemente cerceado em nome de políticas de combate a inflação, desequilíbrios externos, déficits públicos, etc.*⁶⁷

A ausência de uma política institucional voltada para os transportes foi significativa e agravou-se ao longo da década de 90, confirmando a falta de políticas governamentais consistentes. Com relação à operacionalidade dos transportes, a malha rodoviária entrou em processo de degradação, principalmente aquelas de responsabilidade federal. No Brasil, a extensão total das rodovias pavimentadas e não-pavimentadas em 2000 era de 1.724.929 km; desse total, 1.559.941 km são rodovias não-pavimentadas; o restante, 164.988 km, são rodovias pavimentadas. Quase 70% encontram-se em estado classificado como deficiente, ruim ou péssimo. Se entre 1970 e 1974, o governo federal investiu o equivalente a 0,90% do PIB em construção e pavimentação e 0,30% em conservação de estradas, entre 1995 e 1998 os percentuais caíram para, respectivamente, 0,07% e 0,05%. Com a degradação das estradas, aumentaram os custos dos transportes e da manutenção da frota de caminhões e veículos. A situação tornou-se tão precária que uma das reivindicações dos caminhoneiros, na greve de 1999, foi a melhoria da sinalização nas estradas.

Na tentativa de solucionar parte dos problemas, a década de 90 foi marcada pelas privatizações. Contudo, as privatizações foram feitas sem que fossem criadas agências reguladoras, como ocorreu em outros setores. Só recentemente, foram criadas uma agência terrestre (ANTT) e outra hidroviária. Dentro dessa política de privatizações, os objetivos ficaram distorcidos. No transporte ferroviário, visando reavivar essa modalidade, acabaram por transformá-la em um meio de transporte que serve essencialmente às empresas concessionárias, que são as mesmas que utilizavam os serviços para o transporte de minério de ferro, carvão, etc., antes das concessões.

No caso das estradas, o problema, em muitos aspectos, continuou. Em princípio, pelo fato de que a maior parte da malha rodoviária continua em péssimo

⁶⁷ Schoereder & Castro, s/d.

estado de conservação. Segundo dados, o transporte em uma rodovia com baixo padrão de conservação chega a representar um aumento de 58% no consumo de combustíveis, um acréscimo no custo operacional de 38%, um aumento de número de acidentes que chega 50% e um aumento no tempo de viagem que pode chegar a 100%.⁶⁸ Somados aos custos dos trajetos qualificados como ruins ou péssimos estão os custos dos trajetos melhorados pelas concessões. Os pedágios, criados como forma de arrecadação, em contrapartida às melhorias, aumentaram os custos da viagem. Em alguns trajetos, como mostra o exemplo, é possível percorrer 4000km (de Niterói-RJ a Fortaleza-CE) sem pagar nenhum pedágio; no entanto, se o caminhoneiro sair de São Paulo e for até Igarapara, fronteira com Minas Gerais, ele pagará oito pedágios em menos de 800km.⁶⁹ Todo esse custo, na maior parte dos casos, é repassado aos produtos e absorvido pelos caminhoneiros.

Como foi dito acima, a década de 90 foi crítica para o transporte rodoviário, portanto, para os caminhoneiros. Em 1995, com a política de contenção da inflação e fixação do câmbio, criou-se um novo cenário para a economia nacional. A queda nas exportações tornaram a situação do transporte rodoviário ainda pior. A oferta de serviços aumentou e a demanda pelos serviços caiu. Essa situação refletiu-se diretamente no frete. Este não tem um valor fixo, mudando de acordo com a região, o tipo de carga, e o caminhão. Contudo, a alta oferta de serviços fez e ainda faz com que o frete tenha um valor muitas vezes abaixo dos custos. Os custos fixos ou variáveis são, segundo Lima, os seguintes:

Depreciação – do ponto de vista gerencial, a depreciação pode ser imaginada como o capital que deveria ser reservado para a reposição do bem ao fim de sua vida útil; pessoal (motorista) – deve ser considerado tanto o salário quanto os encargos e benefícios; seguro do veículo; IPVA/ seguro obrigatório; custos administrativos; combustível; pneus; lubrificantes; manutenção; pedágio.⁷⁰

⁶⁸ Figueiredo, 1991.p.18.

⁶⁹ Lima, 2001.

⁷⁰ Lima, 2001.

Os custos fixos são: depreciação, pessoal, seguro, IPVA, custos administrativos; os variáveis são combustível, pneus, lubrificantes, manutenção e pedágios. Alguns destes custos estão relacionados apenas às empresas: pessoal e custos administrativos.

Apresentado pela greve como um dos principais, senão o principal problema, o valor do frete está também vinculado à questão da regulamentação. O transporte de carga desde sua implantação, na década de 50, nunca foi regulamentado, ou seja, não há restrições à entrada de profissionais ou empresas no setor. Atualmente, qualquer indivíduo que saiba dirigir ou tenha uma licença adequada pode trabalhar como caminhoneiro. Não há restrições quanto ao veículo no que concerne à idade e estado de conservação. Essa situação, segundo estudos, só faz aumentar o problema da desvalorização do serviço oferecido e isso afeta principalmente os caminhoneiros autônomos.

Segundo Paulo F. Fleury, professor do Centro de Estudos em Logística da UFRJ, o caminhoneiro autônomo perde mercado e, diante da situação de competição, cai em um ciclo vicioso:

aumento da competição → baixo valor dos fretes → baixa renovação/baixa manutenção + sobrepeso/sobrejornada → aumento da competição (novamente).⁷¹

O excesso de oferta tem contribuído para deprimir os preços que, em média, já não são suficientes para cobrir o custo real do negócio. Para garantir um mínimo de carga, o transportador autônomo acaba se sujeitando a trabalhar em condições totalmente inadequadas. Não é incomum a prática de dirigir mais de 24 horas sem repouso, viajar com excesso de carga, e trafegar em velocidades exageradas ou inadequadas às condições de conservação das vias. O excesso de oferta deprime os preços, e torna mais difícil captar carga. Pressionado pelos baixos preços e pela ociosidade, o autônomo é levado a práticas de concorrência predatória, como excesso de peso, de horas trabalhadas e de velocidade, e falta de manutenção adequada. O excesso de cargas e de velocidade aumentam ainda mais a capacidade instalada, reduzindo

⁷¹ Entrevista à Revista Carga Pesada, nº 105/ 2003.

*ainda mais o preço, reiniciando-se assim o círculo vicioso. Como consequência torna-se inviável a renovação da frota, levando as empresas estabelecidas a dependerem cada vez mais dos autônomos.*⁷²

Todas essas questões configuram um processo de decadência econômica da categoria dos caminhoneiros, principalmente os autônomos. Mas os problemas apontados atingem também as empresas transportadoras, que acabam por acionar estratégias de sobrevivência no atual contexto dos transportes. Contudo, estas estratégias atingem direta e novamente o caminhoneiro autônomo. Diz Lima:

*Quando se compara o custo (...) com os preços praticados pelo mercado para as cargas fechadas, de grande volume e baixo valor agregado, percebe-se que o preço praticado é sistematicamente menor que o custo. Essa situação até seria aceitável caso existisse capacidade ociosa, o preço cobrisse pelo menos os custos marginais (ou seja, os custos variáveis) e se essa fosse uma política de curto prazo. No entanto, tem-se percebido que essa situação vem se arrastando por alguns anos. Assim, para viabilizar a operação nesse mercado, com preços abaixo do custo, as transportadoras subcontratam o serviço de motoristas autônomos, os agregados. Esses por sua vez trabalham cobrindo apenas os custos variáveis mais imediatos, sem se dar conta que um dia terão que repor o veículo e que ainda deveriam ser remunerados pelo seu investimento. O resultado disso é uma frota com idade média superior a 15 anos e muitas vezes trafegando sem condições de uso.*⁷³

O contexto econômico no qual a profissão se dá, torna-a torna onerosa. Nesse sentido, os donos de transportadoras, apesar de também saírem prejudicados, têm vantagens. Em princípio porque têm mais capital para absorver os custos e quando estes ficam insustentáveis, as empresas subcontratam os caminhoneiros autônomos. A subcontratação se dá sob preços mínimos de frete e com uma divisão do mesmo que, em muitos casos, chega à metade para a empresa e metade para o caminhoneiro. Mas, nesse caso, a empresa não arca com os custos da viagem.

⁷² CEL/COPPEAD, 2002.

⁷³ Lima, 2001. p.7.

Esses trabalhadores estão inseridos em um processo social marcado pelas dificuldades econômicas e estruturais do transporte, vivendo um momento onde o tipo de serviço que oferecem parece estar tendo seu espaço reconfigurado no mercado. Isso traz à tona novos moldes sob os quais a profissão se dá. Esse processo que atinge hoje uma fase crítica e, em muitos aspectos, de decadência, teve diferentes etapas no que concerne à organização da profissão e ao tipo de oferta de serviço. Essas diferentes etapas podem ser visualizadas, tomando-se como exemplo o caso da agroindústria Sadia.

A Sadia como uma das maiores agroindústrias do país, desde o seu início utilizava-se dos vários meios de transporte para distribuição de seus produtos, portanto, permite exemplificar o processo sob alguns de seus aspectos. Em princípio, mostra o processo de substituição das diferentes modalidades de transporte ao longo dos anos e permite visualizar de que forma isso foi feito.

Entre os períodos de 1920-1944 os produtos agrícolas do oeste-catarinense tinham no Rio de Janeiro e São Paulo os principais mercados. Esse transporte era feito através de trens. A partir de 1930, o governo concedia aos comerciantes de regiões não-cafeeiras uso gratuito de vagões de trem em estradas federais. A Sadia era uma das empresas que utilizava esse meio de transporte. Para as distribuições regionais e locais eram utilizadas as tropas de mulas e pequenas embarcações fluviais. As rodovias não pavimentadas abertas entre 1930 e 1940 também eram utilizadas, possibilitando a conexão com outras áreas. Durante algumas décadas, a estrada de ferro foi fundamental para ligar o oeste catarinense aos grandes mercados do país.⁷⁴

A partir da década de 50, com o estrangulamento das redes ferroviárias, a Sadia precisou rever seu sistema de transporte. Buscando solucionar o problema, adquiriu em 1950 caminhões isotérmicos importados. Começa o transporte para a região centro-sul com caminhões próprios. Em 1952, com o aumento das vendas para São Paulo e Rio de Janeiro, a Sadia compra um avião que realizava de duas a

⁷⁴ Espíndola, 1999.

três viagens semanais, levando os produtos. Com a abertura e pavimentação de algumas rodovias, principalmente a partir da década de 60, a Sadia passou a utilizar caminhões, além dos que já eram usados.

Nas décadas de 60 e 70, os caminhoneiros autônomos tornavam-se cada vez mais comuns, oferecendo seus serviços ao mercado em expansão. A Sadia, a partir de 1970, começa a utilizar esses serviços, terceirizando seu transporte.

(...) antes de 1970, o carregamento dos produtos de Santa Catarina para os mercados do Centro-Sul era feito por caminhões próprios do grupo Sadia. Esses veículos foram vendidos, no início da década de 80, porque a partir de 1970 pequenos capitalistas adquiriram caminhões e demais veículos automotores e passaram a transportar, com exclusividade artigos da marca Sadia. Esse esquema de terceirização iniciado pelo Grupo Sadia foi desenvolvido, posteriormente, pelos demais grupos agroindustriais do Oeste catarinense.⁷⁵

O crescimento de empresas transportadoras⁷⁶, principalmente a partir da década de 80, cria um forte adversário para os caminhoneiros autônomos. A disputa destes pelos serviços fica cada vez mais enfraquecida frente ao capital dessas grandes empresas. Esta situação de mudança é descrita por Espíndola:

Entretanto, a partir do início da década de 80, os frotistas independentes foram substituídos por grandes empresas transportadoras, espalhadas pelas unidades produtoras do Grupo Sadia. Em Concórdia: Bonassi, Malcarne, Porto Rodo Panorama, Favaça. Edio Wolff, José Signorin (...). Entretanto, as melhores cargas são para as grandes transportadoras que possuem mais de 20 veículos por unidade, como por exemplo, a Marvel.(...) Processo semelhante ocorreu na Perdigão, onde foram criadas empresas transportadoras e obtiveram-se os melhores fretes. Isso acabou deslocando da concorrência os pequenos capitais que possuem apenas dois caminhões. Com base em entrevistas, confirma-se que, o maior prejudicado por esse sistema são os motoristas e proprietários de caminhões autônomos. No caso dos primeiros, as transportadoras pagam apenas um percentual; caso o caminhão fique

⁷⁵ Espíndola, 1999. p.127.

⁷⁶ Grandes empresas transportadoras chegam a ter até 70 caminhões.

*parado, o prejuízo é do motorista, que ganha por frete. Do mesmo modo o não cumprimento do horário por parte do motorista acaba por descontar dele 20% do valor do frete, que está em torno de 10% do valor total da carga (por exemplo, de Chapecó a São Paulo o motorista recebe R\$120,00). Além disso, as macroempresas são responsáveis pelos fretes diretos aos grandes superatacadistas (Carrefour, Sé e outros), que equivalem a 30% do total do Grupo Sadia.*⁷⁷

Segundo Espíndola:

*Entrevistas realizadas levam a conclusão de que por um lado, as agroindústrias empregam o sistema integrado para não se preocuparem com os gastos de manutenção de uma frota própria e porque esse sistema acelera o escoamento dos produtos e aumenta a pontualidade das entregas.*⁷⁸

A utilização do transporte no caso da agroindústria Sadia exemplifica, em parte, o processo em questão. Vemos através de seu sistema de transportes a “evolução” dos mesmos no Brasil. Em princípio, a utilização de tropas e mulas, depois a utilização do transporte ferroviário complementado pelo transporte fluvial e, mais tarde, a partir da década de 50, a utilização do transporte rodoviário. Mas o mais importante é que o sistema de transporte utilizado atualmente pela Sadia e por indústrias e agroindústrias como ela ou de menor porte, espelha o presente – este como resultado de um processo. A utilização do serviço de caminhoneiros autônomos a partir da década de 80 começa a sofrer com a concorrência de empresas transportadoras. Estas com infra-estrutura acabam conseguindo melhores fretes, transportando com exclusividade para grandes indústrias que, por sua vez, dependem do transporte terceirizado, como a Sadia.

Cerca de 83% das 500 maiores empresas privadas no Brasil não possuem frota própria. Mesmo nos casos onde isto não se verifica, a tendência é combinar frota própria com frota de terceiros. Cerca de 90% das empresas que possuem frota própria, também utilizam frota de terceiros para completar sua capacidade. Tal tendência é fortemente influenciada pelos baixos preços cobrados pelos

⁷⁷ Espíndola, 1999. p. 127.

⁷⁸ Espíndola, 1999. p. 128.

*transportadores autônomos, o que torna muito baixa a atratividade de investimentos em frota própria.*⁷⁹

O que o caso Sadia mostra, além do que já foi dito, é que há uma intensificação da utilização de serviços prestados por transportadoras, pois não é vantajoso manter uma frota própria. Contudo, o que fica evidente – e aqui volto a questão que iniciou este texto: o que a greve re-apresenta, o que ela aponta de novo? – é uma reconfiguração do transporte rodoviário de carga, que passa a ter como padrão os serviços oferecidos pelas transportadoras. O que quero dizer com isso? A partir da leitura de textos que tratam do tema transporte, torna-se evidente a sofisticação que o envolve, seja do ponto de vista logístico, tecnológico ou do ponto de vista dos serviços oferecidos. Contudo, essa sofisticação está vinculada às empresas transportadoras, principalmente aquelas de grande porte.

Estas empresas têm frotas mais novas, equipadas com tecnologia de segurança, oferecem seguro da mercadoria transportada, assim como estratégias logísticas que otimizam as entregas, tornando-se com tudo isso sinônimos de confiabilidade. É preciso ressaltar que, por detrás disso, existem também os motoristas, empregados trabalhando com o horário programado, em ritmos acelerados, pois o atraso da entrega está fora do planejamento estratégico. Nesses casos, onde os horários nem sempre são viáveis, a utilização de “rebite”⁸⁰ é freqüente. A sofisticação, ou seja, o planejamento estratégico, a logística, enfim, todo um vocabulário que está atrelado às empresas ordenando seus serviços, mostra que o universo dos transportes está dividido. De um lado, estão as

⁷⁹ Fleury, s/d.

⁸⁰ Em pesquisa realizada na Faculdade de Saúde Pública (FSP) da USP, no primeiro semestre de 2000, foram estudados 40 caminhoneiros com idade entre 30 e 40 anos. Constatou-se que os hábitos alimentares dos caminhoneiros não são os adequados a sua realidade: há ingestão acima do recomendado de proteínas, refrigerantes, mostrando que todos estavam acima do peso. Mas o principal é o consumo de estimulantes do sistema nervoso – o rebite. Ficou constatado que 83,3% dos motoristas que trabalham em horário irregular consomem em média 54 comprimidos de estimulantes por mês. Esses estimulantes são anfetaminas vendidas sob a forma de medicamentos para emagrecer. Os que trabalham em horário fixo e consomem estes estimulantes são 6,3% e o consumo médio de comprimidos é de 0,5 por mês.

empresas, oferecendo seus serviços padronizados; de outro, muito distante deste, estão os caminhoneiros autônomos, deslocados desse sistema, pois o capital e a infra-estrutura que têm e oferecem é muito menor, se comparados. Contudo, estes dois lados se encontram.

Atualmente, a concepção de transporte, ao menos para as grandes indústrias e agroindústrias que dependem do serviço terceirizado, como foi mostrado, está mais próxima dos serviços oferecidos pelas transportadoras. Com isso, estas acabam estabelecendo um padrão. Sob muitos aspectos, se um dos problemas indicados pelo estudo feito sobre transporte (CEL) mostra que a desregulamentação do setor é o que faz com que os serviços sejam desvalorizados, dada a grande oferta, por outro, o que fica evidente é que as empresas estão, lentamente, tornando-se as responsáveis por uma “regulamentação informal”. Elas tornam-se as intermediárias de serviços.

Em princípio, a concorrência com as transportadoras deixa os autônomos em segundo plano, pois por todas as características descritas acima, as transportadoras têm a preferência do mercado. Contudo, oferecendo seu trabalho a preços abaixo do custo o autônomo torna-se um “bom negócio” para as mesmas que, como já foi dito, utilizam-se desse serviço. Sendo assim, as empresas tornam-se, como chamei, “regulamentadoras informais”: utilizam-se de sua estrutura organizada – pois são empresas – como atrativo em um mercado cada vez mais exigente, mas subcontratam os autônomos para realizar o serviço. Assim, as empresas complementam seu ganho com os autônomos, pois o valor do frete é dividido entre ambos. Em alguns casos, o pedágio também é dividido, mas os demais custos são do autônomo.

Contudo, as empresas não são o único meio dos autônomos conseguirem trabalho. Mas é o meio mais freqüente e ao que parece a tendência é que isso aumente, pois o mercado que consome esse tipo de serviço vê na estrutura da empresa facilidades e confiabilidade.

Nesse sentido, lembrando o que foi dito por Nélío Botelho sobre a greve ser um locaute ou não, a greve é de todos - empresas e autônomos - no que concerne às questões de estrada, sinalização, etc., mas ela aponta para situações limites como essa, onde os caminhoneiros autônomos surgem como a parte mais lesada. Acredito que essa situação, a longo prazo para alguns a curto prazo para outros, não se sustentara, provocando um gradativo desaparecimento da categoria dos autônomos, pois diante da atual situação fica claro que eles carregam o custo dos pedágios, das estradas ruins, dos fretes baixos, da frota com mais de 18 anos, das noites mal dormidas, etc.

A greve, nesse sentido, aponta para uma reconfiguração nos moldes sobre os quais o transporte rodoviário se dá. Uma reconfiguração que não é imediata, mas que já tem seus frutos: Waldir, Augusto são os exemplos disso. Mas para aqueles que continuam como autônomos, essa reconfiguração também impõe condições: estes caminhoneiros ficam, contraditoriamente, dependentes da mesma estrutura que os exclui.

A saída, para muitos caminhoneiros, foi a cooperativa. Desde 1998, as cooperativas de caminhoneiros autônomos têm aumentado. São sociedades por cotas e, quando iniciadas, os cooperados estabelecem o valor da cota e este fica sendo o capital inicial. Com o passar do tempo, a cota valoriza-se. As cooperativas têm vantagens: conseguem fretes melhores do que autônomos sozinhos, compram insumos em grande quantidade, conseguindo descontos de até 20% no óleo diesel, o que barateia os custos para os caminhoneiros e no final de cada ano fiscal dividem os lucros extras. Miguel F. Garcia, presidente da CTS - Cooperativa Intermodal de Transportes Autônomos de Sorocaba - que trabalha principalmente para Cosipa, Cargil e Petrobrás, diz que *as grandes empresas não querem trabalhar com o autônomo sozinho. Preferem pegar cooperativas porque tiram uma fatura só e fazem um cheque só, é mais prático.*⁸¹ As cooperativas conseguem competir com as empresas

⁸¹ Em entrevista à Revista Carga pesada, nº 105 / Ano 2003.

transportadoras, dando melhores condições de trabalho e remuneração ao caminhoneiro autônomo que participa das mesmas.

Nessa reconfiguração, percebe que há cada vez menos lugar para a figura do caminhoneiro solitário. A profissão se enquadra cada dia mais aos moldes dos grandes capitais. Nesse quadro, como foi visto, os empregados submetem-se a um serviço muitas vezes insalubre, pois os prazos são reduzidos obrigando-os a longas jornadas de viagens sem descanso uma vez que não há regulamentação de horários e que recebem por comissão; os autônomos têm os mesmos problemas com a insalubridade, além de absorverem os custos da atual situação sozinhos; os ex-autônomos reconfiguram suas *experiências* à nova realidade, nesse caso como empregados. Quanto as empresas transportadoras, estas estabelecem padrões, são moldadas pelo mercado ao mesmo tempo que o moldam.

Embora a situação do presente seja crítica, acredito que o cotidiano dos caminhoneiros ainda ofereça aos mesmos alguns momentos de deleite, seja através da paisagem, da viagem na chuva - apreciada por Rui, que gosta de ouvir o barulho da água batendo no pneu - ou através da relação que estabelecem com o caminhão. No capítulo que segue, tento recuperar esse cotidiano.

O cotidiano na estrada: reafirmando uma condição

Neste capítulo, retomo brevemente as vivências dos caminhoneiros no seu dia-a-dia mais comum, nas viagens, no almoço compartilhado, no cuidado e apego do motorista ao caminhão, enfim, em contextos que, sob muitos aspectos, quando recuperados, mostram o lado mais apreciado da profissão pelos caminhoneiros. Junto a isso, vem uma dimensão mais romântica⁸² da profissão – que acredito resistir – apesar de tudo o que foi dito nos capítulos anteriores. Resistir, não por se opor ao presente político das greves dos caminhoneiros, que é também o presente das dificuldades econômicas, das reconfigurações nos moldes sob os quais a profissão se dá, mas por caminhar paralelamente a estas situações, ainda que, em determinados momentos, em segundo plano.

Este romantismo está fortemente vinculado ao caminhão e à estrada em uma combinação que, como tantas outras – o avião e o céu; o navio, o mar, e o marinheiro; o pescador, o mar e o barco; etc. –, dá vazão ao imaginário fabuloso sobre a mesma.

Nesse imaginário fabuloso, o caminhão surge em sua imensidão assustadora, sedutora e autônoma – esta pode ser a imagem que se forma ao observador ou à criança entusiasmada pelo seu “grande brinquedo”. A presença do homem é quase invisível, no entanto ele está lá: é condutor e conduzido pelo



⁸²A noção “romântico” é usada em uma acepção comum, sem fazer referência a uma escola específica. Compreendo romântico como idéia, temperamento que revele algo de apaixonado, sonhador, que fuja ao cotidiano comum, sonhador, etc.

caminhão. É o viajante por excelência. A combinação caminhão-estrada remete-nos ao personagem: a imagem molda-se como em um filme de aventura, onde o homem atira-se às incertezas do caminho, alimentando-se delas. O caminhão permite-nos esta visão, ou melhor, este “enquadramento”; a ficção descreve um pouco, a seu modo, as características de ambos. Aventura, solidão, perigo, liberdade desenham a estrada, o caminhão e o caminhoneiro, caracterizando este imaginário que os envolve.

O caminhão é uma figura plástica, molda-se ao papel que lhe foi escolhido, às vezes como o vilão que persegue incansavelmente um carro pelas rodovias americanas. Neste filme de Spielberg⁸³, o caminhão aparece em toda sua realidade, e talvez por isso assuste tanto. Nesta máquina em sua natureza mais crua, não há sinal de humanidade na imensa “caixa de ferro” que permita uma identificação. Talvez uma metáfora de poder, onde o maior suprima o menor em toda a sua trajetória tranqüila; onde o homem não reconhece a máquina.

Em *Bye Bye Brasil*⁸⁴, o caminhão tem lugar de destaque, aparece como o grande circo errante que leva alegria aos confins. Como disse Chico Buarque, *bom mesmo é ter um caminhão*⁸⁵.

No filme *O salário do medo*⁸⁶, personagens são pagos para fazer uma longa viagem, transportando em seus caminhões nitroglicerina. O filme narra essa trajetória: homens em busca de dinheiro sujeitam-se ao imponderável, e o imponderável está na estrada e no caminhão. Todo caminho é percorrido na expectativa da morte. Nesse trajeto, caminhão e caminhoneiro fundem-se em um só. A máquina torna-se um prolongamento do homem, onde cada movimento é sentido e compartilhado por ambos. É a figura do homem valente e sonhador que ganha a estrada com seu caminhão como se pudesse ganhar a vida.

⁸³ Spielberg, Steven. 1971. *Duel*. (Encurralado)

⁸⁴ Diegues, Cacá. 1979. *Bye Bye Brasil*.

⁸⁵ Menescal, R. & Buarque, C. Música: *Bye Bey Brasil* (1979)

⁸⁶ Clouzot, Henri-Georges. 1951. *Le Salaire de la Peur*. (O Salário do Medo)

Marguerite Duras escolhe o caminhão para transportar o texto e a imagem. Um caminhoneiro dá uma carona: é uma mulher e seu destino o que ele leva. O motorista em sua solidão, a mulher em sua loucura, ambos contemplam a vida como ela surge através do pára-brisa, a partir do mesmo espaço que os encerra. Ela, fugitiva do asilo psiquiátrico. Ele, alienado em seu caminhão. O caminhão torna-se, então, uma alegoria, onde a autora carrega toda a estória.

O seriado *Carga Pesada*, criado para a TV brasileira em 1979, tornou-se um dos mais populares do Brasil. Pedro e Bino, caminhoneiros e amigos, viajavam juntos pelas estradas do Brasil, envolvendo o espectador a cada semana em uma nova aventura. Aventuras que só poderiam ocorrer no universo da estrada e do caminhão. O seriado, que foi tirado do ar no auge de sua popularidade, voltou a ser exibido depois de mais de 20 anos, em 2003. A música *Frete*⁸⁷, tema do mesmo, tornou-se conhecida, pois remete ao caminhoneiro que fala sobre si mesmo, descrevendo-se a partir de sua relação com a estrada, com sua profissão:

*Eu conheço cada palmo desse chão
É só me mostrar qual é a direção
Quantas idas e vindas, meu deus quantas voltas
Viajar é preciso, é preciso,
Com a carroceria sobre as costas
Vou fazendo frete, cortando estradão*

*Eu conheço todos os sotaques
Desse povo todas as paisagens
Dessa terra todas as cidades
Das mulheres todas as vontades
Eu conheço as minhas liberdades
Pois a vida não me cobra o frete*

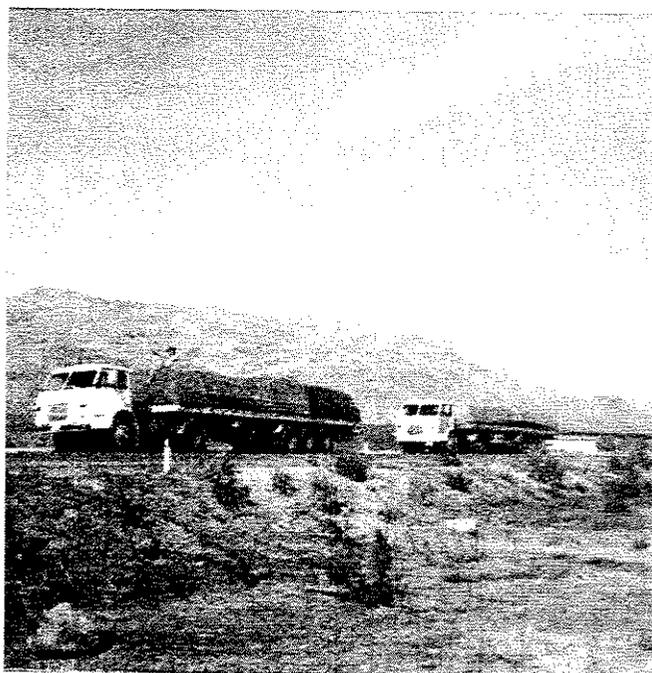
*Por onde passei deixei saudade
A poeira é minha vitamina
Nunca misturei mulher com parafuso
Mas não nego a elas meus apertos
Coisas do destino e do meu jeito
Sou irmão da estrada e acho muito bom*

⁸⁷ Teixeira, Renato. *Frete*

*Mas quando eu me lembro lá de casa
A mulher e os filhos esperando
Sinto que me morde a boca da saudade
E a lembrança me agarra e profana
O meu tipo forte de homem
E é quando a estrada me acode*

Esses exemplos ajudam a ilustrar esse imaginário romântico que envolve o caminhoneiro e seu caminhão. Minha intenção não é fazer uma análise do cinema, ou literária, etc., mas mostrar que esse imaginário que transforma os caminhoneiros e seus caminhões no personagem do cinema, da literatura, da música tem sua fonte na própria vivência dos caminhoneiros, no seu estilo de vida. Uma vez que nem todos os filmes que exploram esses personagens são brasileiros - o mesmo com a literatura -, suponho que isso talvez aponte para características comuns na profissão, seja no Brasil ou em outros países.

Não sugiro, contudo, que suas vidas sejam como um filme de aventura ou um romance, mas que em muitos aspectos suas vivências são marcadas pelo caminhão e pela estrada como uma combinação prazerosa, como uma combinação vivenciada como o lado bom da profissão e que alimenta um imaginário mais romântico sobre ela.



Assim como a ficção enfatiza características aventureiras, em textos antigos de caráter sociológico é possível perceber, nas descrições sobre o caminhão e o caminhoneiro, comparações que vão do rei - lembrado por Waldir - ao bandeirante do Brasil colonial; do civilizador ao pau-de-arrara; do aventureiro ao

conquistador, etc. No Brasil, os caminhões foram a grande novidade, principalmente a partir da década de 50. A idéia *governar é abrir estradas*, que surge no final da década de 20 e perdura ao longo de muitas décadas, atribui ao caminhão a tarefa de acelerar o desenvolvimento econômico do país, vinculando-o diretamente à idéia de progresso. Sendo assim, os relatos sobre o que caminhões e caminhoneiros representavam na vida cotidiana dos indivíduos, impulsionando mudanças, mostram um pouco desse imaginário pioneiro e aventureiro, ao mesmo tempo. Neste fragmento de 1959, Goulart⁸⁸ fala sobre o caminhão e o caminhoneiro nos engenhos de cana-de-açúcar:

O caminhão. Aí está a nova "vedete" do Nordeste canavieiro. Chegou, viu e venceu. É o César da região. A principio foi muito mal visto pelo artesanato de arreios, pela carpintaria de carros-de-bois e de carroças. Vinha acabar com tudo aquilo. Vinha matar aquêles profissionais de fome. Mas acabou foi conquistando tôda a gente. Começou sua tarefa de relações públicas dando bigus (carona) ao povo para agradar; em seguida entrou com uma paremiologia que botava riso na bôca de muita gente. E, por fim, passou a ser o correio regular, sempre com notícias novas, levando e trazendo recados, atendendo aos pedidos de encomendas. O caminhão chegou e abafou. A ligeireza da viagem e a capacidade de carga foram os argumentos decisivos para alicerçar sua posição superando todos os demais meios de transporte externos a serviço dos engenhos. Até cana, ía buscar nos canaviais, abrindo as usinas, estradas pelo meio das canas para que o passante veículo pudesse penetrar fundo naquêlo mundo de açúcar. Hoje, êsse veículo opera uma verdadeira revolução no interio do Brasil. O aumento do mercado consumidor e, concomitantemente, o da produção de açúcar, estavam a exigir meio de transporte que suprisse as deficiências dos até então utilizados. O trêm-de-ferro, carregando muito açúcar, não oferecia ainda as condições ideais para o escoamento do produto. Por caminhos encompridados, parando aqui e alí, e até moroso. O caminhão, ao contrário, é rápido, subindo ladeiras, atravessando rios, cortando caminhos, chegando depressa. Era o engenho

⁸⁸ Goulart, 1959. p.91-93.

mais perto dos portos de embarque, dos mercados de consumo; era o povo do engenho mais próximo da civilização. A sua aparência, a sua buzina, a sua velocidade, a sua capacidade, os seus enfeites, as suas côres, o seu motorista, tudo junto são elementos que agem de maneira centrípeta atraindo para o veículo, a par do interêsse econômico do senhor de engenho, a curiosidade primeiro e depois a simpatia da alma ingênua do povo do interior. Quando o caminhão surge em uma localidade que não o conhecia, modifica, em pouco tempo, a paisagem econômica e social do lugar. É um arauto de progresso e de civilização. Quando sua buzina estridula lá longe, na estrada, e uma nuvem de poeira se levanta anunciando a sua aproximação já o povo se apressa para recebê-lo:

— Seu Zé, trouxe minha encomenda?

— Tá aqui, dona Maria. Deu trabalho; mais encontrei.

— E minha carta, seu Zé, entregou?

— Ora, dona Zefa, no mesmo dia. Mandaram lembranças. Vão escrever.

E as perguntas chovem. A rapaziada cercando o chofér de caminhão e estê a lhe contar a última anedota que viu na cidade, a dar as derradeiras notícias. O chofér de caminhão passou a ser, em certos casos, o maior concorrente do "comêta" nas pequenas cidades e vilarejos do interior. Na casa-grande também o esperam ansiosamente. O senhor, para saber de seus interesses e já ávido pelos jornais; as moças querendo saber de modas, as revistas, a imprensa invadindo os engenhos e uma outra música nova quando há piano. Todos pedindo notícias do Carlinhos, ou do Neco, na cidade estudando para "doutor". Na volta para cidade é a mesma coisa, os pedidos, as encomendas, as cartas, os recados. E o caminhão parte roncando forte ao peso de toneladas de açúcar, as molas ringindo, e a buzina gritando, dando "adeus". E lá se vai, de uma só vez, um mundão de açúcar que era carga para muitos carros-de-boi, para não sei quantos muares. A par de seu serviço econômico, o caminhão é o colaborador prestimoso, levando e trazendo gente nos trajetos que faz; pegando caminhantes nas estradas e facilitando-lhes a jornada; servindo até de ambulância, carregando doentes para lugares mais providos de recursos. Gente pobre e gente rica viajou muito de caminhão. Naturalmente mais os pobres que

ainda continuam a fazê-lo. Os ricos tem seus automóveis. Na boléia, ao lado do chofér, havia sempre lugar para mais um ou dois quando também não levava gente trepada na carga. Era até bom. Eram braços para ajudar no caso de algum enguiço. Muito engenho comprou caminhão. Ford, machão para vencer caminhos, subir ladeiras zunindo na "primeira". Mas a maioria eram como se fossem barcaças, seus proprietários ao volante fazendo frete, vendendo "praça". Sempre foi veículo de ação externa. É o rei do interior. Pena é que começa a degradar-se; a cobiça de inescrupulosos transformando-o em páu-de-arara, desfixando o homem do campo para morrer nas cidades.

Essa longa citação indica como a combinação caminhão e caminhoneiro era vista no passado e qual sua importância. E sob muitos aspectos faz ressonância com o que foi narrado pelos caminhoneiros. Mais do que o propulsor do progresso do país, o caminhão estava integrado à paisagem e à vida dos brasileiros, principalmente dos interioranos. O caminhão trazia a notícia, levava o recado, trazia a encomenda, levava a encomenda, dava carona, era esperado pela população local. Em certo sentido, estava adaptado ao cotidiano dos indivíduos. Se, na lembrança de Waldir, o caminhoneiro era um rei, o caminhão, neste texto, aparece como o "César", como o rei do interior.

Na *Revista Brasileira de Geografia* de 1958, em sua seção *Tipos e aspectos do Brasil*, o caminhão foi assunto:

O caminhão criou na economia brasileira uma condição básica para o seu desenvolvimento. Deram-lhe estradas e isso assegurou-lhe o predomínio dos transportes através de extensões que se ampliam cada vez mais. Tornou-se a característica de um bandeirantismo singular, que as estradas levam ao sertão, permitindo o progresso, irradiando por regiões, outrora obscuras, as vantagens da civilização. O caminhão contribuiu para a transformação de hábitos arraigados na alma popular, emprestando uma nova fâcies aos vilarejos remotos, aos cantos esquecidos, fazendo mais que o transporte de utilidades: transportando sobre rodas o fluxo de uma vitalidade inesperada. O sertão, a terra adusta, o oeste e o nordeste,

regiões e subregiões do país, tiveram em seu recesso os testemunhos de uma energia alvissareira, a invasão dos carros motorizados, restringindo aos trabalhos domésticos as alimárias, outrora tão indispensáveis às longas caminhadas. Era um elemento novo que se integrava na paisagem. Condicionando o homem a um “processus” de vida mais eficiente e definitivo. Sua presença repercutia intensamente nos costumes, oferecendo às populações do interior o descortínio de novas possibilidades. ⁸⁹

Lendo a obra de Marcos Vilaça, *Em Torno da Sociologia do Caminhão*⁹⁰, de 1961, percebe-se o caminhoneiro e o caminhão como a expressão da mudança e da cultura popular:

*Alcança a influência do caminhão na vida brasileira de hoje o homem, o animal e as cousas. Cria um linguajar próprio. Forma um novo tipo humano. Civiliza. Aproxima as distâncias. Faz crescer economias e populações. Enriquece o folclore. Cria mitos.*⁹¹

Surge a figura do caminhoneiro conquistador:

*Nas cidades centro de sistemas rodoviários, como Recife, São Paulo, Fortaleza,(...), [o caminhoneiro] tem que parar e então vêm os amores mais prolongados, feitos com um corte de seda, um perfume. Gilberto Freyre já ressaltou a alcovitice dos coches brasileiros antigos, do século XIX, para certos amores, o que se repete no caminhão.*⁹²

Ao descrevê-lo, remete-nos ao personagem do filme de aventura:

Tipo fabulosamente ativo é o motorista de caminhão. Noite ou dia, seu ritmo de ação não diminui. Maior viajor noturno, nas rotas áridas do sertão, por força do sol causticante, no Sul, o nevoeiro e a queda de temperatura ditam-lhe marchas diurnas. É constante sua presença, sob quaisquer das condições de estrada, a tudo

⁸⁹ Leite, 1958. p. 171.

⁹⁰ Vilaça, 1961.

⁹¹ Vilaça, 1961. p.18.

⁹² Vilaça, 1961. p.45.

*enfrentando num autêntico bandeirantismo, num aventureirismo que o marca decisivamente.*⁹³

Nessa combinação, o caminhão torna-se o *sonho de menino*, do qual fala Augusto. O tipo fabuloso, aventureiro e conquistador, figura festejada, despertam o desejo de alguns jovens em se tornarem também eles caminhoneiros.

Quando Waldir faz sua primeira viagem sozinho, a faz escondido. Essa viagem é o marco de sua passagem para a vida adulta, como já foi dito, mas ela só o é porque aponta para uma escolha: a de ter uma profissão, a de tornar-se caminhoneiro. Waldir atribui sua escolha ao convívio com o pai, mas atenta à sua trajetória, é possível dizer que sua escolha também é fruto da “sedução” pela estrada e pelo caminhão, por essa combinação.

A possibilidade de viajar e de romper com seu cotidiano, de aventurar-se remete Waldir ao jovem aventureiro de Simmel. Descolada do comum, a aventura seria fruto de uma tensão dos sentimentos da vida. Essa tensão, quando em seu grau mais elevado, tira o sujeito do contexto comum da vida e *faz da mera experiência uma aventura*.

*Na aventura (...) apostamos tudo na chance flutuante, no destino e no que é impreciso, derrubamos a ponte atrás de nós, adentramos o nevoeiro, como se o caminho devesse nos conduzir sob quaisquer circunstâncias.*⁹⁴

Waldir talvez tenha “apostado na chance flutuante”. Esse ímpeto incoseqüente está, para Simmel, ligado essencialmente à juventude. Para o autor, a *aventura é uma forma da experiência*.⁹⁵ O fato de Waldir viajar sozinho aos dezessete anos, não faz dele, em princípio, um aventureiro; mas o fato de tê-lo feito às escondidas, quebrando regras, aproxima-o do aventureiro de Simmel à medida que os conteúdos de sua experiência são intensificados pela forma como os vivencia. Mas o que quero salientar é que esse ímpeto também é provocado pelo

⁹³ Vilaça, 1961. p.41.

⁹⁴ Simmel, 1998. p. 178.

⁹⁵ Simmel, 1998. p. 182.

imaginário que envolve o caminhão e a estrada, e pelas possibilidades que Waldir, por certo, via nessa combinação.

Na maioria das narrativas, o caminhão era visto desde a infância como objeto desejado e sobre o qual o futuro era projetado. O caminhão era a possibilidade de conhecer o que estava distante, sair do interior. Com o passar dos anos, essas possibilidades tornaram-se cada vez maiores, pois as distâncias eram encurtadas pela tecnologia. Na década de 70, Manuel fez sua primeira viagem sozinho para Salvador. Era uma nova aventura, pois nunca havia ido tão longe. O caminhão, uma carreta que havia comprado na mesma época, permitia ir mais longe, pois tinha tanques de combustíveis maiores. Era um tipo de caminhão mais confortável e com um motor mais forte, além da capacidade de carga superior a dos caminhões menores, o que tornava as viagens longas mais lucrativas. Com o tempo, essas viagens tornaram-se cada vez mais comuns em sua vida e nas dos outros entrevistados. Manuel fala do cotidiano e da primeira viagem:

Bom, vamos dizer que eu tocava, chegava num posto o ambiente era bom eu encostava, ia tomar um banho. Encostava meio do lado do posto abria a gaveta, fazia comida, tomava um vinhozinho, que a gente sempre tinha. Às vezes algum outro motorista vinha ele queria conversar, já combinava: "venha jantar comigo". Ali já comia com a gente, já ficava amigo, porque às vezes tava viajando sozinho há dias. A primeira vez que eu fui de Salvador a Belém que eu fui sozinho, sem saber nada, a olho, eu cheguei em Salvador, descarreguei em Salvador compensado, fui numa fábrica de garrafa que mandava garrafa pra uma fábrica de cerveja no Pará, a Cerpa, a melhor cerveja que tinha, carreguei uma carga de garrafa e me mandei pra Belém, sem saber de nada, sem amigo, sozinho. Me chamaram de louco, mas que nada. Hoje eu tinha*

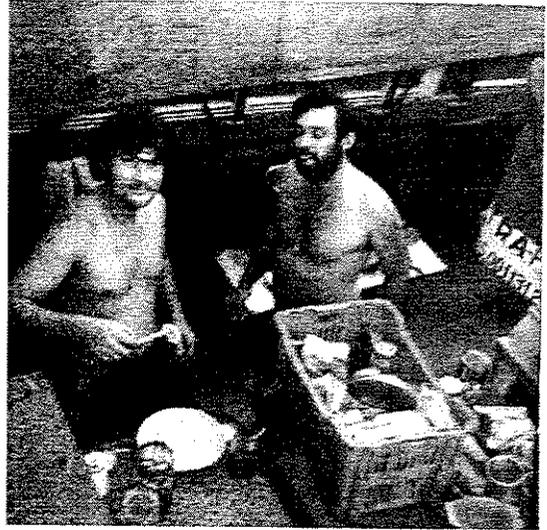


que saber, fui embora. Foi tudo bem, cheguei lá no Belém peguei um chapa, fui na firma, descarreguei as garrafas, dai andei 300km de volta pro lado Belém-Brasilia onde a firma comprava lamina. Ficamos 2 dias esperando secar lamina pra carregar, carregamos, viemos embora. Aquela foi a primeira viagem que eu fiz sozinho, depois sempre com amigo. Às vezes tem que se meter sozinho. Me chamavam de louco, sair sozinho por esse mundão velho afora, que nada! Lá pra fora é melhor às vezes que aqui. O povo não é ruim lá fora como pensam. Você chegava fazia uma amizade com uma pessoa, você chegava numa outra viagem não precisava procurar, eles vinham te procurar. Que nem lá em Natal, nos arrumamos umas famílias com meu filho. Um senhor era advogado, ele tinha ficado paralítico numa batida de carro. Chegamos lá esse homem vinha lá na fábrica buscar nós pra ir na casa dele, de lá ele levava nós pra uma casinha que ele tinha na praia. Nós ficávamos lá com ele, comendo peixe e tomando umas pinguinhas. Tinha um outro senhor ele era tenente do exército, ele era daqui, mas a senhora dele era de Natal. Ele foi guri pra lá, praça. De praça formou-se sargento e foi. Era primeiro tenente. A mãe dele soube que eu viajava pra lá, mandava as coisas pra ele. Mandava feijão, muita coisa. Então eu chegava lá, ligava pra firma, eles iam buscar. A senhora dele era advogada. Mas fora de série, ela chegou e deu o cartão: qualquer problema que acontecesse lá na cidade era pra ligar pra ela, quem que faz isso pra você? Às vezes nós não chegava e eles ligavam pra firma pra saber se nos tínhamos chegado lá, eles ligavam pra mãe aqui pra saber se nós já tínhamos chegado aqui.

O caminhão e a estrada remetem ao cotidiano compartilhado entre os caminhoneiros, principalmente nas viagens mais longas. Manuel conta de seu cotidiano e atrelado a isso surgem os encontros, as conversas, os amigos de passagem, o leva e traz de notícias, os almoços sempre como um momento de descanso e descontração. Rui fala das paradas durante as viagens:

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

Você vai tomar um banho, adiantar uma janta, um almoço, as vezes tem que ficar dentro da empresa pra ver se sai carga, tal hora sai a relação das cargas, a firma pega os pedidos e passa para transportadora e a transportadora coloca num quadro. O lugar que tem a carga, ai a hora que chega ele já te diz se tem a carga ou não. É ficar esperando. Às vezes fazia uma sopa pra janta, um macarrão pro almoço, uma feijoadinha, conforme o tempo que você tinha. Se pegasse um fim de semana que nós tivéssemos em dois até maionese nós fazíamos. Esbanjava. Ai tinha que levar a panela de pressão porque o brasileiro não vive sem um feijãozinho, né? E lá pra cima não tem padaria, pão você não acha ai de manhã você comia o virado de feijão ou então fazia o bolinho pingado, bolinho de chuva. Eu não sabia, mas minha mulher escrevia a receita e com o tempo você não precisava mais do papel.

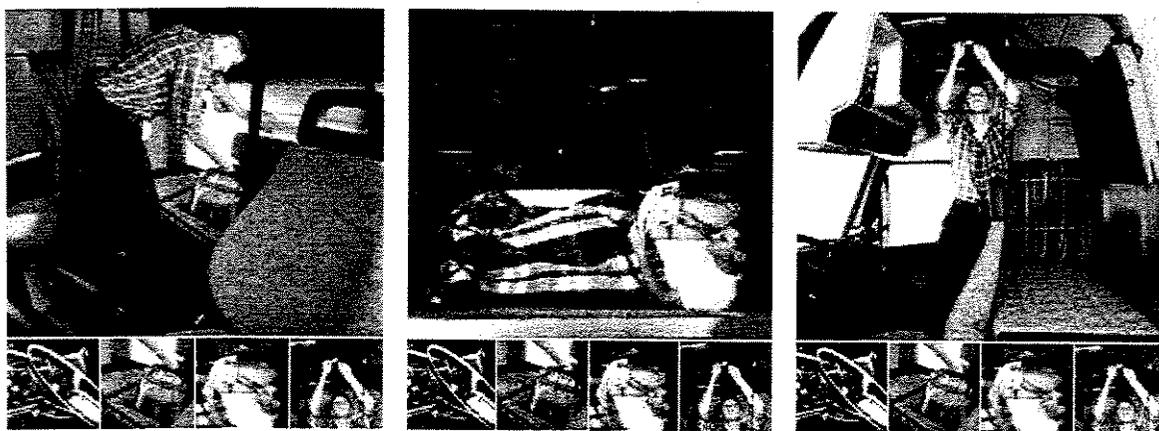


Esse cotidiano assemelha-se, em muitos aspectos, ao de uma casa. As tarefas desempenhadas pelos caminhoneiros lembram as mesmas realizadas pela dona de casa. Lavar roupas na bica, como disse Antonio, limpar o caminhão, fazer o café da manhã, o almoço, a janta, todas as tarefas de um lar. Esse cotidiano está relacionado, principalmente, às viagens mais longas nas quais é necessário suprir a gaveta de alimentos - que fica geralmente presa à carroceria do caminhão, onde também existe uma barrica que leva água -, pois a possibilidade de não encontrar um lugar para fazer as refeições é grande. Nessas



viagens, o cardápio é variado e os mantimentos são geralmente: enlatados, carne seca ou charque – carne típica do prato conhecido como “arroz de carreteiro” –, arroz, feijão, café, açúcar, óleo, sal, macarrão, etc. muitas vezes os caminhoneiros, quando viajam juntos, estacionam os caminhões um ao lado do outro cobrindo o espaço que fica entre os dois com uma lona. Criam ambientes mais confortáveis, que se torna a cozinha e a “sala de visitas”. Nas viagens mais rápidas, é mais comum utilizarem restaurantes dentro dos postos. Nesses postos também toma banho.

O caminhão é a casa do caminhoneiro. Vistas por dentro, as cabines dos caminhões assemelham-se a um quarto. Atualmente, a maioria tem uma cama, às

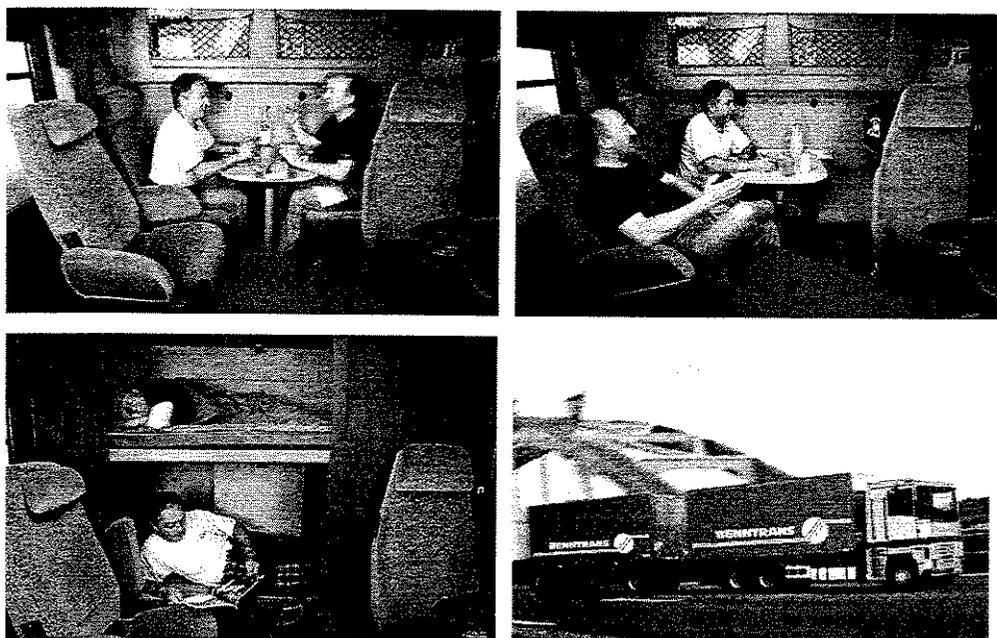


vezes duas em forma de beliche. Os caminhões que não têm cama são os menores, utilizados normalmente em viagens de curtas distâncias. Nas imagens⁹⁶, é possível ter uma idéia do espaço interno de uma cabine de caminhão. A primeira mostra o motorista em frente à cama, que está levantada. A maioria das cabines tem um espaço vazio debaixo da cama que serve para guardar todos o tipos de coisas, de roupas a ferramentas. A segunda imagem mostra o motorista deitado na cama e focaliza todo o espaço interno da cabine; é possível ver os bancos do motorista e do passageiro. Na terceira imagem, é possível ter noção da altura interna da cabine, que chega em torno de um metro e oitenta, além de mostrar as duas camas, uma das quais está levantada. Os caminhões mais modernos têm

⁹⁶ Imagem disponível em: www.volvo.com.br

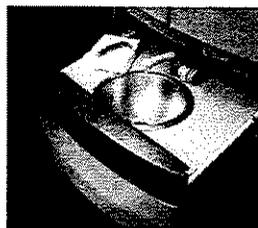
cortinas em todos os vidros, mesmo no pará-brisa, o que possibilita maior privacidade, segurança e conforto ao motorista. Atualmente, os caminhões podem ser equipados com ar condicionado, aparelho de som, alguns tem televisão presa à parede na direção da cama. Há uma série de acessórios que podem tornar as viagens mais confortáveis, mesmo nos caminhões mais simples.

Alguns caminhões, em sua maioria modelos internacionais que não circulam no Brasil, têm as cabines do motorista semelhante a pequenos apartamentos. São espaços planejados com conforto extremo, muito distantes dos modelos brasileiros mais arrojados. As imagens⁹⁷ abaixo são de um caminhão Renault, modelo Magnum.



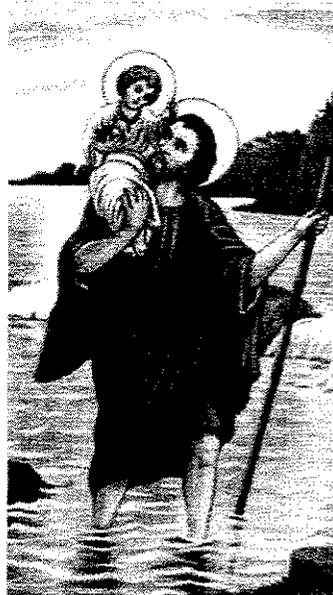
Alguns dos modelos internacionais inovam tanto que trazem acoplados a cabine uma pia, armário, geladeira, etc. Na primeira foto, à esquerda, há um armário fechado. Logo abaixo há uma gaveta que, aberta, é uma pia. Este modelo, um Volvo, não é fabricado no Brasil.

⁹⁷ Imagens disponíveis em: www.renault-trucks.com



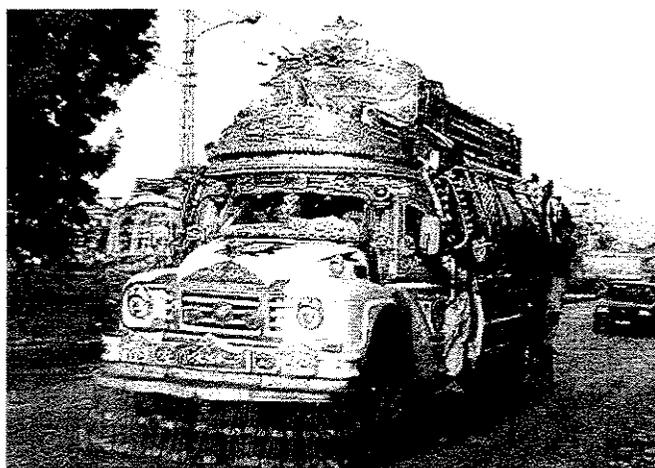
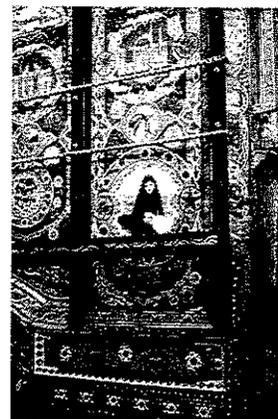
Estes pequenos apartamentos estão muito distantes dos modelos nacionais, mas permitem ver que a cabine é concebida como uma pequena casa.

Mesmo longe de tamanho conforto a cabine dos caminhões continua sendo concebida como uma casa, um espaço que guarda a intimidade do caminhoneiro. Se as imagens mostram um espaço interno padronizado, a maioria está distante desse padrão. Os caminhoneiros imprimem em suas cabines um estilo próprio e como as casas, alguns caminhões também recebem uma decoração por vezes bastante peculiar. Essa pode ser marcada pelas cortinas enfeitadas com detalhes presos ao longo do trilho, como bolinhas penduradas que mexem com os solavancos, chamando a atenção de quem está do lado de fora. Os santos e os terços são bastante comuns. São Cristóvão e Nossa Senhora Aparecida são os mais encontrados entre os caminhoneiros e viajam grudados sobre o painel na forma de ímã; os terços ficam geralmente pendurados no espelho junto às fitinhas do Senhor do Bonfim. São Cristóvão é o santo padroeiro dos caminhoneiros, e mesmo os menos devotos costumam carregar sua imagem.



Por vezes, a pintura do caminhão ganha algum detalhe que o diferencia dos outros caminhões, algumas mais discretas, outras extravagantes, como mulheres, tigres, etc. É interessante perceber que estas características não são apenas de caminhões brasileiros. Consultando um *site*, direcionado a caminhoneiros ou

interessados no tema, foi possível ver que a decoração dos caminhões é recorrente em muitos países. Cada um, a sua maneira, valoriza a imagem do caminhão atribuindo detalhes que o diferenciam dos outros caminhões. As fotos, que não tinham uma origem específica, eram classificadas com o nome “caminhões do oriente”, ressaltando a pintura e a decoração peculiar. Contudo, se o nome dado pelo *site* lhes atribui uma característica genérica, a pintura e a decoração atribuem aos caminhões uma singularidade.



Os caminhoneiros entrevistados singularizam os caminhões de outras formas. Colocam frases nos pára-choques que enfatizam uma identificação entre ambos. Manuel disse que tinha no pára-choque do caminhão a frase: *De 100 brasileiros que nascem, 99% são corintianos*. Manuel é corintiano e seu caminhão espelha essa escolha. É comum também os caminhoneiros chamarem o caminhão pelo nome, que geralmente é a marca do mesmo. A marca torna-se o nome e este quebra o anonimato do caminhão.

Ao contar sobre um antigo caminhão, Augusto mostra a relação que estabelece com seu caminhão e com esse espaço de vivência que é também sua casa:

Esse caminhão eu comprei e tava com o motor ruim. Eu trabalhei um ano com o motor ruim, aí fiz o motor, ficou tudo bonito. Fiz umas pinturas que faltavam, era um Scania 141. Isso foi em 94, daí eu consegui pagar a prestação, na época eu pagava uma prestação de 2 mil dólares, eu tenho todas as duplicatas aí. Ele fez em dólar na época, por que tava mudando muito, só que na época o real cobria o dólar. Então hoje eu penso, se fosse hoje eu não conseguiria pagar, mas na época eu consegui pagar. O caminhão tava impecável, não faltava nada. Aí numa viagem eu sai daqui pra ir pra Lençóis Paulistas. Aí a gente dormiu numa altura da estrada e levantou, fiz café às 7h30 da manhã, na gaveta do caminhão*, às 8h15 mais ou menos eu tava tombado. A roda da frente saiu, andando a cem quilômetros por hora. A roda da frente saiu, espanou a "manga de eixo", como falam: vai uma porca, vai o pneu e uma porca apertando, é a manga de eixo. Espanou a rosca e aquela porca saiu e o pneu saiu andando, me passou e dali a pouco eu disse: "meu deus"! E o caminhão começou a tombar e não parou mais de tombar. A minha sorte é que eu estava vazio, se não eu ia me machucar bastante. Aí eu fiquei bastante aborrecido, não se explica né? Você cuida tanto e o caminhão se destrói. Aí um amigo veio e me ajudou bastante, liguei pra madeireira e outro também veio me socorrer. Aí a gente tirou o caminhão do buraco, carregou na carreta novamente, eu deixei na oficina para arrumar. Ficou lá uma semana, ele arrumou e daí eu continuei pagando as dívidas, porque na época eu fiz o motor eu devia 9 mil reais, só que o caminhão não faltava nada. Aí novamente vendo o carro. Eu tinha a dívida de 9 mil e pra arrumar a carreta e o cavalo fiquei devendo mais 10 mil. Teimei durante um ano pra pagar, até peguei dinheiro emprestado. Aí eu pagava juros, eu trabalhava o mês todo e só conseguia pagar os juros, o capital eu não pagava. Aí eu desanimei porque eu olhava no caminhão e eu não tinha aquela vontade, porque no teu caminhão você tem que estar num ambiente que nem você está na sua casa, no seu quarto, você tem que se sentir a vontade, ali é o teu ganha pão. E eu ia viajar eu não sentia isso, eu sentia raiva, sentia vontade de queimar, porque você cuida tanto, né? E sair um pneu não é defeito da gente, né? Então eu não me conformava. Eu não podia olhar o caminhão eu trabalhava com aquela raiva: "um dia eu vendo você".

Augusto tem uma relação muito próxima com seu caminhão. Depois de tê-lo comprado, arrumou o motor, fez questão de deixá-lo bonito, impecável. Mas um dia tombou o caminhão, pois a roda do mesmo soltou-se. Conta que ficou aborrecido e diz: *você cuida tanto e o caminhão se destrói*. Continua: *E sair um pneu não é defeito da gente, né? Então eu não me conformava. Eu não podia olhar o caminhão, eu trabalhava com aquela raiva: "um dia eu vendo você"*. Há uma cumplicidade entre caminhoneiro e caminhão que parece ter sido quebrada com o acidente: a raiva que o caminhoneiro expressa pelo seu caminhão parece afirmar que a culpa pelo acidente não foi dele, mas do caminhão. Afinal, "sair um pneu" não é culpa do motorista, pois ele cuidava bem do caminhão. O caminhão, por sua vez, "se destrói" como se não levasse em conta todo esse cuidado. Nessa quebra de cumplicidade, o caminhão deixa de ser o lugar no qual Augusto sente-se bem. O caminhoneiro deixa de ver no caminhão a sua casa, condição fundamental, segundo Augusto, em sua profissão.

A relação que o caminhoneiro Augusto trava com seu caminhão mostra que nesse trajeto que percorreram juntos, entre a compra e a venda do caminhão, este ocupa diferentes lugares: primeiro como objeto de valor monetário, depois como objeto com outros valores, protegido da situação de *commodity*, para novamente voltar a ser um objeto de valor monetário, um produto.

Em *The social life of things*, Arjun Appadurai fala sobre o potencial das coisas em tornarem-se *commodities* em determinados contextos sociais de troca. O autor define a situação de *commodity*:

*a situação de commodity na vida social de qualquer "coisa" é definida como a situação na qual sua trocabilidade (passado, presente e futuro) por alguma outra coisa é sua característica socialmente relevante. A situação de commodity, definida desta maneira, pode ser decomposta em: (1) a fase de commodity na vida social de qualquer coisa; (2) a candidatura a commodity de qualquer coisa; e (3) o contexto de commodity no qual qualquer coisa pode ser colocada.*⁹⁸

⁹⁸ Appadurai, 1995. p.13, original em inglês.

No primeiro caso, Appadurai refere-se à capacidade de algumas coisas de moverem-se para dentro e para fora do estado de “*commodities*”.⁹⁹ No segundo, refere-se aos modelos e critérios que definem a trocabilidade de alguma coisa em um determinado contexto histórico e social.¹⁰⁰ O terceiro caso refere-se à variedade de arenas sociais, dentro ou entre unidades culturais, que ajudam a ligar a candidatura de uma determinada coisa a *commodity* com a fase de *commodity* de sua carreira.¹⁰¹ A partir do que diz Appadurai – e fazendo o percurso inverso –, o caminhão visto em princípio como produto ou *commodity* pode, em sua trajetória, deixar de sê-lo. Seguindo narrativa de Augusto sobre seu caminhão, é possível ver este movimento do caminhão para dentro e para fora da “*situação de commodity*” do qual fala Appadurai.

Augusto começa falando da compra. Nesse contexto de compra e venda, o caminhão tem um valor que é trocado por dinheiro. Augusto compra o caminhão, o produto. A partir desta compra, o caminhão que estava em sua fase de *commodity* sai desta situação. Há um outro valor atribuído ao caminhão que, em certo sentido, protege-o da situação de *commodity*. Esse valor advém da relação que Augusto estabelece com o caminhão, uma relação que está pautada pelo cuidado, pela intenção de mantê-lo bonito e, principalmente, pela cumplicidade que o caminhoneiro passa a ter com o caminhão e pelo fato dele ser reconhecido como a casa de Augusto. Essa cumplicidade, como foi dito acima, atribui ao caminhão uma “responsabilidade” perante Augusto: se este cuidava do caminhão e não falhava nesse cuidado, ele não poderia ter se destruído. A insatisfação diante desse “acordo” quebrado faz Augusto vendê-lo. A possibilidade da venda atribui novamente ao caminhão a condição de candidato a *commodity* e quando esta se efetiva, o objeto entra em sua fase de produto.

Nos relatos de Augusto, percebe-se o trajeto do caminhão vinculado à sua *experiência*. Contudo, estas atribuições de valores que protegem o caminhão da situação de *commodity* parecem ser comuns. Ora o caminhão está na situação de

⁹⁹ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁰ Idem, p. 14.

¹⁰¹ Idem, p. 15.

produto, ora está protegido desta. Emílio, ao contar sobre duas cidades no Brasil – Itabaiana-SE e São Marcos-RS – que são conhecidas como as cidades dos caminhoneiros, fala sobre o caminhão dentro de um contexto de valor bastante particular:

Existe uma cidade no Sergipe chamada Itabaiana, próxima de Aracaju uns 60 km. É a cidade do caminhoneiro. Se colocar todos os caminhões com placa de Itabaiana não cabe dentro da cidade. É como em São Marcos, no Rio Grande do Sul, que é a capital do Scania. São uns imigrantes italianos, eles compram caminhão entre as famílias: ah, meu primo, meu tio, nós vamos comprar caminhão um caminhão pra dois.”Aí um viaja um mês, outro viaja dois, então foi indo e hoje ela é a capital do Scania. Lá deve ter 99% de Scania. Eles gostam do Scania, tanto é que começou dentro da cidade a Auto renovadora Boff, que hoje faz pára-lamas esse tipo de coisa pra linha de montagem das fábricas. Dá toda a assistência a um caminhão, o que precisa tem em São Marcos. Então, tem a festa de Nossa Senhora Aparecida, que foi agora. Na festa do motorista, dia 25 é o dia do motorista, lá tem uma festa muito grande. Pra você ter uma idéia a igreja de São Marcos, a matriz, é a gabine de um Scania. Mas assim, no formato do tamanho de uma catedral, de uma igreja, é a frente de um Scania. A porta abre no capo, mas uma coisa linda, a entrada da igreja é um caminhão.

Nessa história contada por Emílio, o caminhão sai de sua condição de produto e é atribuído de um outro valor, é reproduzido como uma igreja. Deixa de ser a casa do caminhoneiro para se tornar a casa



de Deus. Ao caminhão é atribuída uma condição de sagrado. A religiosidade chega

até o caminhão. Nas festas de caminhoneiro realizadas geralmente no dia 25 de julho, os caminhões são abençoados através de uma missa coletiva. Augusto, que é devoto de Nossa Senhora Aparecida, diz que sempre que pode, pára com seu caminhão na basílica de Aparecida do Norte para participar de uma missa. Em uma dessas paradas, fez questão de fotografar seu caminhão junto ao de alguns amigos, em frente à basílica.

Estas situações evidenciam, segundo Appadurai, uma trajetória que atribui a determinadas coisas um valor que não poderia ser compreendido fora de um determinado contexto de relações sociais. As diferentes atribuições de valor ao caminhão só acontecem em função de sua relação com o caminhoneiro. Contudo, essa atribuição não é unilateral.

Appadurai, usando como exemplo sistema de trocas do Kula, cita Munn: *Embora os homens apareçam como os agentes na definição do valor da concha, sem as conchas os homens não podem definir seu próprio valor; sendo assim, conchas e homens são reciprocamente agentes da definição do valor de cada um.*¹⁰²

A relação que se estabelece entre os caminhoneiros e o caminhão vai nessa mesma direção. Em suas narrativas, a categoria experiência, acessada como estratégia valorativa que os torna melhores do que os “outros”, é justificada no próprio exercício da profissão: todos se vêem como caminhoneiros mais experientes, pois “têm muitos anos de estrada”. Suas histórias estão atreladas ao caminhão e, nesse sentido, pode-se dizer que há uma troca, pois é o caminhão que concede aos caminhoneiros a possibilidade de se considerarem melhores. Ambos evoluíram juntos, projetaram-se juntos e também juntos valorizam-se.

É nessa atribuição de valor ao caminhão que afirmam seu próprio valor. Osvaldo disse: *você se encaixa naquilo que você sabe fazer e que você gosta de fazer.* O caminhão lhe proporciona isso. Assim Osvaldo continua, apesar dos problemas que lhe são postos pelo presente. Waldir e Augusto venderam seus caminhões. Nessa condição de troca entre caminhoneiros e caminhão, se não ter mais o próprio

¹⁰² Munn, 1983. p. 283. *Apud* Appadurai, 1995. p. 20, original em inglês.

caminhão significa pôr em risco seu próprio valor, ambos o recuperam na condição de empregados, reconfigurando suas experiências a uma nova realidade.

É no cotidiano, onde também há espaço para um certo romantismo, que esses profissionais, apesar das adversidades do presente, reafirmam sua condição de caminhoneiros, seja como autônomos, empregados ou ex-autônomos. Os caminhoneiros entrevistados constróem suas *experiências* atreladas aos seus caminhões e, sob muitos aspectos, é nessa relação que valorizam o que o presente, elucidado pelas greves, tem desvalorizado.

Considerações Finais

Este trabalho buscou retratar as vivências dos caminhoneiros entrevistados, mostrando que, sob muitos aspectos, eles têm uma *experiência* compartilhada. Mesmo guardando suas particularidades – seja no que concerne às diferenças entre regiões, uma vez que sete dos caminhoneiros entrevistados eram do Paraná e dois de São Paulo, ou diferenças relacionadas às próprias vivências, sempre marcadas pela subjetividade de cada um –, ela se constitui de forma muito semelhante.

No primeiro capítulo, suas falas constróem panoramas diversos do passado e do presente. O passado, acionado pela lembrança como um contraponto ao presente, leva os caminhoneiros a refletirem sobre sua atual condição. Os descontentamentos, a perda do caminhão, os custos da profissão, tudo isso configura o presente. A escolha pela profissão de caminhoneiros veio à tona através das lembranças de infância, marcadas pela empolgação da criança que vê e deseja o brinquedo – o caminhão. O *sonho de menino* tornou-se realidade, mas com o passar dos anos, caminha paralelamente às dificuldades da vida do adulto.

O presente das dificuldades e da competição faz com que esses caminhoneiros busquem no seu passado um diferenciador que os valorize: a experiência como categoria êmica, que traz atrelada ao seu sentido o conhecimento sobre o caminhão, sobre a estrada, a responsabilidade, o bom serviço oferecido, etc. Em suas narrativas, o passado surge como uma época melhor, opondo-se ao presente no qual as dificuldades foram dramatizadas pelas greves. O capítulo dois foi de encontro a esta questão.

A greve de julho de 1999, compreendida como *evento crítico*, transportou a *experiência* dos caminhoneiros para o plano político, social. O capítulo dois mostra a ressonância entre o plano individual e o que a greve apresenta no plano coletivo. Como *evento crítico*, a greve aponta para mudanças. Mudanças que já são vivenciadas pelos caminhoneiros: em suas vidas particulares, tendo em vista que alguns perderam seus caminhões; nos vínculos de dependência que são entre

caminhoneiros autônomos e empresas, gerando novos padrões de serviços; até mesmo nas relações que se travavam em torno da figura do caminhoneiro.

O transporte ganhou um aparato logístico que o racionaliza e o reorganiza. Dificilmente o caminhoneiro entra em uma cidade; seu serviço restringe-se aos seus arredores onde normalmente estão os postos de descarga. Além disso, o tamanho dos caminhões já não permite mais que circulem pelas ruas. O serviço que antes era prestado de forma mais direta, ou com a população local, ou no comércio local, ficou cada vez mais distante e especializado. O caminhoneiro afastou-se do convívio com a população, embora esse contato seja ainda mantido nas viagens mais longas, onde o convívio com o local é mais intenso pelos dias de permanência, ou em lugarejos de difícil acesso onde o caminhão ainda desempenha um papel mais direto na vida das pessoas.

O transporte rodoviário, assim como o transporte em geral, tornou-se mais sofisticado. As exigências são muitas. Caminhões mais novos, rastreamento por satélite, seguro, logística na distribuição da carga, pontualidade, etc. O que se percebe é que a estrutura atual do transporte (refiro-me ao rodoviário) parece estar muito distante desse universo de sofisticação. Estradas mal conservadas, mal sinalizadas, sem segurança; por outro lado, os fretes são baixos, a frota nacional tem uma idade média que chega aos 18 anos, os pedágios caros, o combustível, os assaltos, todos estes quesitos somados acarretam em custos elevados para os caminhoneiros. O resultado disto é a alta competitividade, caminhoneiros trabalhando em condições insalubres, sejam autônomos ou empregados. Esse processo de decadência que envolve o transporte rodoviário foi condensado e apresentado pela greve de julho de 1999 e pelas ulteriores.

Como evento crítico, a greve apontou para mudanças. Nesse contexto onde o transporte rodoviário é marcado, contraditoriamente, pela sofisticação e pela decadência, as empresas transportadoras aparecem como os modelos dessa sofisticação e os caminhoneiros como a parte que absorve o ônus dessa decadência. Em sua maioria, as transportadoras têm mais condições de atender ao mercado

exigente, subcontratando autônomos a um custo vantajoso. Contudo, as contratações tornam-se uma peneira por onde passam apenas os que se enquadram e, nesse sentido, acabam elas também impondo condições de trabalho ao caminhoneiro autônomo.

Ao longo de uma entrevista concedida durante a maior exposição de veículos comerciais do mundo, que ocorre em Hanover, o presidente da Mercedes brasileira, Ben Van Schaik, disse: *o Brasil é otimista com relação à renovação de sua frota*. Ao afirmar que as empresas de logística estavam se modernizando, disse: *A Ambev mesmo não aceita que se transportem seus produtos em caminhões velhos. O mercado vai regular isso.*¹⁰³

Essa regulação significa também exclusão. Se o caminhão é velho, o motorista encontra cada vez menos trabalho; se o caminhoneiro compra um caminhão novo, as possibilidades de pagá-lo são remotas. As saídas são poucas depois que isso acontece: tornar-se empregado ou mudar de profissão.

No mercado competitivo, o autônomo acaba tendo como o seu intermediário as empresas transportadoras, estabelecendo com elas um vínculo de dependência. Nessa relação, os autônomos saem em grande desvantagem. O autônomo torna-se para a empresa parte de sua fonte de lucro, pois quando utilizam seus próprios caminhões estão sujeitos aos mesmos custos que os caminhoneiros. Contudo, ao subcontratarem os autônomos, o frete é dividido e as empresas não têm os custos embutidos nas viagens.

A greve aponta, nesse sentido, para uma reorganização nos moldes do transporte. As empresas transportadoras, principalmente as de grande porte, acabam sendo privilegiadas no contexto atual, pondo em xeque a figura do caminhoneiro autônomo.

As greves expressam um presente que afeta de forma negativa a *experiência* do caminhoneiro, apontando para um futuro incerto. Contudo, simultaneamente a

¹⁰³ Revista Carga Pesada, n° 102. Ano XVII

isso, o presente também contém um dia-a-dia da profissão, um cotidiano que ainda guarda um lado positivo e em certo sentido mais romântico.

O caminhão, que outrora fora o convite à aventura, permanece como a figura central em suas vivências. Seja no presente posto pela greve, no qual as reivindicações dos caminhoneiros apontam e levam para o âmbito político um interesse comum em manter seus caminhões e sua profissão; seja no presente marcado pelo cotidiano, onde o caminhão surge como a casa, como o local da intimidade dos caminhoneiros, como o objeto com o qual estabecelem uma relação de cumplicidade.

Nesse trajeto, que é sempre de idas e vindas, o caminhão torna-se o ponto fixo dos caminhoneiros, mesmo em sua transitoriedade. Um lugar com o qual o caminhoneiro se identifica. Não importa em que estrada ou lugar estejam durante a viagem, estarão sempre em seus caminhões.

Nessa relação, os caminhoneiros atribuem um valor ao caminhão que está além de seu valor como produto. O caminhão é cuidado, é arrumado, decorado, é chamado pelo nome, etc. Nessa relação, o caminhoneiro atribui um valor ao caminhão e este, em contrapartida, permite ao caminhoneiro reafirmar o seu próprio valor.

No presente marcado pelas dificuldades, a perda do caminhão surge como uma ameaça a essa relação e à própria *experiência* dos caminhoneiros. Contudo, quando ela acontece, como foi visto no primeiro capítulo, há uma reconfiguração dessas *experiências*. Para aqueles que se tornam empregados, esse valor trocado mutuamente entre caminhão e caminhoneiros é recuperado em uma nova relação que se estabelece. O que me parece mais interessante ressaltar, é que seja no presente apontado pela greve de julho de 1999 ou no presente colocado através do cotidiano mais comum, os caminhoneiros buscam recuperar os meios propícios ao exercício de sua profissão além de afirmar sua própria condição de caminhoneiros.

Bibliografia

- ALMEIDA, M. Vale de. 1995. *Senhores de si: uma interpretação antropológica da masculinidade*. Lisboa: Fim de Século.
- APPADURAI, Arjun. (1995) **Introduction: commodities and the politics of value**. In *The social life of things: commodities in cultural perspective*. New York: Cambridge University Press. pp. 3-63.
- BARAT, Josef. (1978) *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA
- BENJAMIN, Walter. (2002) “**Experiência**”. In *Reflexões sobre a criança, o brinquedo e a educação*. São Paulo: Duas cidades; Ed. 34. pp. 21-26.
- BOURDIEU, Pierre. 1996. **A Ilusão Biográfica**. In: *Razões Práticas: Sobre a teoria da ação*. SP: Papyrus. pp.75-82.
- _____ (1997) **As Contradições da Herança**. In *Cultura e Subjetividade: Saberes nômades*, Org. Daniel S. Lins. Campinas/SP: Papyrus. P. 7-17.
- BRANDÃO, Helena H. Negamine.(s/d) *Introdução à análise do discurso*. Campinas: Editora da Unicamp.
- BRUNER, Edward. (1986) **Experience and Its Expressions. & Ethnography as Narrative**. In: *The Anthropology of Experience*. pp. 3-30/ 139-155. University of Illinois Press.
- CEL - Centro de Estudos em Logística. (2002) *Transporte de Carga no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do país*. Disponível em: www.cel.coppead.ufrj.br
- COOPET, Daniel de. **Comparison, a universal for anthropology: From ‘representation’ to the comparison of hierarchies of values**. In: Adam

Kuper. *Conceptualizing Society*. London and New York: Routledge. Capítulo 3. pp. 59-74.

DAS, Veena. (1999) *Critical Events: An Anthropological Perspective on Contemporary India*, London: Oxford University Press.

DIMENSTEIN, Gilberto. (1990) *As armadilhas do poder: bastidores da imprensa*. São Paulo: Folha de São Paulo/Summus editoril.

DURAS, Marguerite. (1977) *O Caminhão*. Rio de Janeiro: Ed. Record.

DURHAM, Eunice. (1984) **Movimentos Sociais: a construção da cidadania**. In: *Novos Estudos CEBRAP*, nº 10, out. 84. p. 27.

ESPÍNDOLA, Carlos José. (1999) *As agroindústrias no Brasil: o caso Sadia*. Chapecó, SC: Editora Grifos.

FIGUEIREDO, Jose H. D'Amorim de. (1991) *Política Nacional de Transportes*. Rio de Janeiro: GEIPOT.

FURET, François. (1989) *Pensando a Revolução Francesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

GARCEZ, Lucas Nogueira. (1970) **Washington Luís: "Governar é abrir estradas"** In *Livro dos transportes*. Dinah Queiroz (org.) Rio de Janeiro: Ministério dos transportes. Serviço de documentação. p. 673.

GINZBURG, Carlo. (2001) **Mito: distância e mentira**. In *Olhos de Madeira: nove reflexões sobre a distância*. São Paulo: Cia. da Letras. pp.42-84.

GOULART, José Alipio. (1959) *Transportes nos Engenhos de Açúcar*. Rio de Janeiro: Edição do Instituto do Açúcar e do Alcool. pp. 78-83 e 91-93.

KOFES, Suely. (1994) **Experiências Sociais, Interpretações Individuais: Histórias de vida, suas possibilidades e limites**. In: *Cadernos Pagu*. nº 3.

Núcleo de Estudos de Gênero/UNICAMP. Campinas/SP: pp.117-141.

_____ (2001) *Uma trajetória em narrativas*. Campinas, São Paulo: Mercado de Letras.

KOPYTOFF, Igor. (1995) **The cultural biography of things: commoditization as process**. In *The social life of things: commodities in cultural perspective*. NY: Cambridge University Press.

LEITE, Barboza. (1958) **Legendas de caminhões nas estradas nordestinas**. In *Revista Brasileira de Geografia*. Seção: *Tipos e aspectos do Brasil*. nº 4 Out-Dez de 1958.

LIMA, Mauricio Pimenta. (2001) *O Custeio do Transporte Rodoviário*. Disponível em: www.cel.coppead.ufrj.br

LUSTOSA, Elcias. (1996) *O texto da notícia*. Brasília: Editora da UNB.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de (2000) *O trabalho do Antropólogo*. São Paulo: Editora Unesp/Paralelo 15.

PELLEGRINI JR, Domingos. (1977) **O Encalhe dos 300**. In: Domingos Pellegrini. *O Homem Vermelho*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p.22.

PISCITELLI, Adriana G.(1993) **Tradição Oral, Memória e Gênero: Um comentário metodológico**. In: *Cadernos Pagu*. nº 1. Núcleo de Estudos de Gênero/UNICAMP. Campinas-SP. pp. 149-171.

QUEIROZ, Dinah Silveira de. (1970) *Livro dos transportes*. Rio de Janeiro: Ministério dos transportes. Serviço de documentação.

SANT 'ANA, Ivan. (2002) *Carga Pesada*. Rio de Janeiro: Objetiva.

SAHLINS, Marshall. (1994) *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

- SCHOEREDER, Elcio. & CASTRO, José Carlos. (s/d) *Transporte rodoviário de carga: situação atual e perspectivas*. Gerência de Estudos Setoriais da Área de Infra-estrutura do BNDS.
- SCOTT, Joan. (1999) **Experiência**. In Alcione Leite da Silva, Mara C. de Souza Lago & Tânia R. O. Ramos. 1999. *Falas de Gênero*. Santa Catarina: Ed. Mulheres. pp. 21-55.
- SIGAUD, Lygia. (1979) *Os clandestinos e os direitos: estudo sobre trabalhadores da cana-de-açúcar de Pernambuco*. São Paulo: Duas Cidades.
- _____ (1980) *Greve nos engenheiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- SIMMEL, George. (1998) **A Aventura**. In: *Simmel e a Modernidade*. Org. José Souza, Berthold Öelze. Brasília: Editora UNB, 1998. pp. 171 - 187.
- TEIXEIRA, Carla Costa. (2000) *Em busca da experiência mundana e seus significados: Georg Simmel, Alfred Schutz e a Antropologia*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.
- THOMPSON, E. P. (1981) **O Termo Ausente: Experiência**. In: *A Miséria da Teoria*. RJ: Ed. Zahar. pp. 180-201.
- VILAÇA, Marcos Vinícios. (1961) *Em Torno da Sociologia do caminhão*. Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais. Ministério da Educação e Cultura. Recife.

Anexo

Segue abaixo a lista de referência das imagens que foram cedidas pelos caminhoneiros entrevistados e as referências de imagens retiradas da Internet. Não foi possível, contudo, referenciar adequadamente as fotos cedidas pelos caminhoneiros. Nesse sentido, optei por indicar os nomes dos donos de cada foto utilizada ao longo dos capítulos. Fiz o mesmo com as imagens retiradas da Internet.

Capítulo I

A trajetória de um caminhoneiro

Páginas:

14 – (1ª foto) Imagem cedida por Waldir.

14 – (2ª foto) Imagem disponíveis em: www.cowboysdoasfalto.com.br

16 – 19 – Imagem cedida por Waldir.

22 – 23 – Imagens disponíveis em: www.cowboysdoasfalto.com.br

25 – 27 – 29 – Imagem cedida por Waldir.

Contrapondo e analisando experiências

Páginas:

37 – 41 – 46 – Imagens cedidas por Manuel.

Capítulo II

O evento: a greve dos caminhoneiros de julho de 1999.

Páginas:

60 – Imagem do arquivo do Jornal “O Estado de São Paulo” (jul. 1999).

66 – Imagem do arquivo do Jornal “O Globo”/Foto de: Antonio Cavalcante. (jul. 1999)

68 – Imagem do arquivo do Jornal “O Estado de São Paulo”/Foto de: Alan Rodrigues.(jul.1999)

73 – Imagem do arquivo do Jornal “Folha de São Paulo”/Foto de: Leopoldo da Silva. (jul.1999)

Capítulo III

O cotidiano na estrada: reafirmando uma condição

Páginas:

104 – 113 – 115 (2ª foto) – Imagens cedidas por Manuel.

107 – 123 – Imagens cedidas por Augusto.

115 (1ª foto) – Imagens cedidas por Waldir.

118 (1ª foto) – Imagens disponíveis em: www.volvo.com.br

118 (2ª foto: São Cristóvão) – Imagens disponíveis em: www.cowboysdoasfalto.com.br

119 – Imagens disponíveis em: www.cowboysdoasfalto.com.br

Glossário

Andar – para os caminhoneiros pode estar relacionado a dirigir a uma velocidade alta ou simplesmente dirigir.

Caixa de câmbio – acoplado ao motor está a caixa de cambio para a qual o motor transmite força. A caixa é um conjunto de engrenagens responsáveis pela força e velocidade nas diferentes marchas: primeira, segunda, terceira, etc. Há caminhões que chegam até 10 marchas.

Diferencial – num automóvel, conjunto de engrenagens que transmite às rodas motrizes o movimento do motor, permitindo que, nas curvas, elas se movam com velocidade diferente uma da outra (Houaiss). Em um caminhão, a caixa de diferencial é o lugar dessas engrenagens.

Caminhoneiro do mato – caminhoneiro do mato é aquele que trabalha na região, não faz viagens longas. Vai e volta no mesmo dia. Esse termo foi usado pelos caminhoneiros residentes no Paraná.

Camisa do cilindro – esta peça, um cilindro, vai encaixada dentro do motor. E dentro do cilindro há um pistão que trabalha gerando a força do motor a partir da combustão do combustível, pelo qual é responsável.

Cara-chata – modelo de caminhão no qual a cabine do motorista tem formato reto na frente, lembrando uma cara-chata.

Cardan – eixo cardam – caixa de câmbio, eixo cardam, diferencial compõe o conjunto de transmissão da força do motor que vai para as rodas. Cardan é o eixo que liga a caixa de cambio ao diferencial, possibilitando essa transmissão.

Chassi – estrutura de aço em que são armados o motor e a carroceria de um veículo automóvel (Houaiss). Nesse caso é a estrutura de aço do caminhão.

Descer na marcha – na estrada, significa descer engrenado para evitar superaquecimento dos freios, ou em casos mais complicados para substituí-los. Isso ocorre principalmente quando o caminhão esta descendo uma serra com descida íngreme.

Encepar o freio – superaquecimento no freio causando o mau funcionamento do mesmo.

Enlonar – cobrir a carga com uma lona especifica para caminhões.

Estaleiro – armação para sustentar algo (Houaiss). Quando faltava força no motor, em subidas muito íngremes, os motoristas colocavam calços de madeira no último eixo (última roda) que serviam de apoio, ao mesmo tempo em que permitiam ao caminhão subir. O calço era colocado atrás da roda, o motorista dava uma pequena ré fazendo o caminhão subir sobre o calço (que formava uma pequena rampa), pegando certo embalo que permitia ao caminhão subir mais um ou dois metros da subida. Depois de ter subido esse pequeno trecho, o processo era repetido: o motorista freava o caminhão, descia e recolocava os pedaços de madeira atrás do pneu e reiniciando o processo, até terminar a subida.

Gabine – é o nome dado à cabine do caminhão, parte da frente onde ficam os lugares do motorista e do passageiro, com todos os comandos. Além disso, em alguns caminhões maiores há também a cama e outros acessórios que tornam o espaço confortável, assemelhando-se em alguns casos a um pequeno quarto.

Longarina – viga de madeira, ferro ou concreto armado colocada longitudinalmente para suster, ligar ou reforçar as peças transversais ou todos os outros elementos componentes de um arcabouço ou estrutura (Houaiss).

Macaco chicão – aparelho para levantar cargas pesadas, esp. automóveis, a pequena altura, constituído de uma cremalheira (trilho para se engrenar o sistema de rodas dentadas) e um sistema de rodas dentadas ou de roscas, que é acionado por manivela ou alavanca, ou mecanismo hidráulico (Houaiss). Chicão foi o nome atribuído ao aparelho usado antigamente. Este, o macaco chicão, era manual e não hidráulico. Era de madeira com engrenagens de ferro e hastes dentadas. O Macaco hidráulico – é o mesmo aparelho, mas hidráulico. Este modelo é o usado atualmente pelos caminhoneiros.

Motor dois tempos – o que produz rotação mecânica pelo efeito de explosões alternadas do combustível dentro de cilindros fechados (Houaiss). No motor dois tempos, essas explosões são mais freqüentes, gerando mais rotação no motor.

Motor quatro tempos – o que produz rotação mecânica pelo efeito de explosões alternadas do combustível dentro de cilindros fechados (Houaiss). No motor quatro tempos, as explosões são alternadas em um espaço maior de tempo, gerando menos rotação no motor.

Pau de carga – substituía o macaco chicão. Era um pedaço de madeira de lei, quadrado, mais alto que a distância da carroceria ao chão. Era colocado debaixo da carroceria, na diagonal. Depois disso, o caminhoneiro ligava o caminhão fazendo-o ir para a frente até a madeira estar formando um ângulo de 90° com o chão. Dessa maneira, o caminhão era suspenso.

Puxar (frete ou tora) – o mesmo que levar a carga. Em sentido mais genérico, pode ser um sinônimo da função do caminhoneiro, que é a de viajar, levando a carga.

Roda a disco – roda com um disco central, semelhante à roda dos carros. Presa ao cubo (peça que gira atrelada ao eixo) através de parafusos.

Roda raiada – é uma roda sem o disco central, vazada. A roda é presa ao cubo (peça que gira atrelada ao eixo) por um sistema de raios que saem deste cubo.

Romeu e Julieta – O nome Romeu e Julieta, parodiando a estória do casal Shakespeariano, vem da junção entre o nome do caminhão Alfa Romeo e o nome dado ao reboque engatado atrás da carreta deste caminhão – Julieta. Atualmente esse reboque ainda é usado por alguns caminhões, mas nem sempre no Alfa Romeo, contudo, continuam levando o mesmo nome.

Truck arrastão – antigamente, para poder carregar mais peso, o caminhoneiro acoplava ao caminhão um terceiro eixo (ou seja, mais quatro pneus). Quando viajava vazio, o terceiro eixo era retirado e colocado sobre a carroceria do caminhão. Atualmente, esse terceiro eixo vem acoplado ao caminhão e quando o caminhão está vazio há um mecanismo que suspende esse eixo (essas rodas), sem deixá-los tocar ao chão.