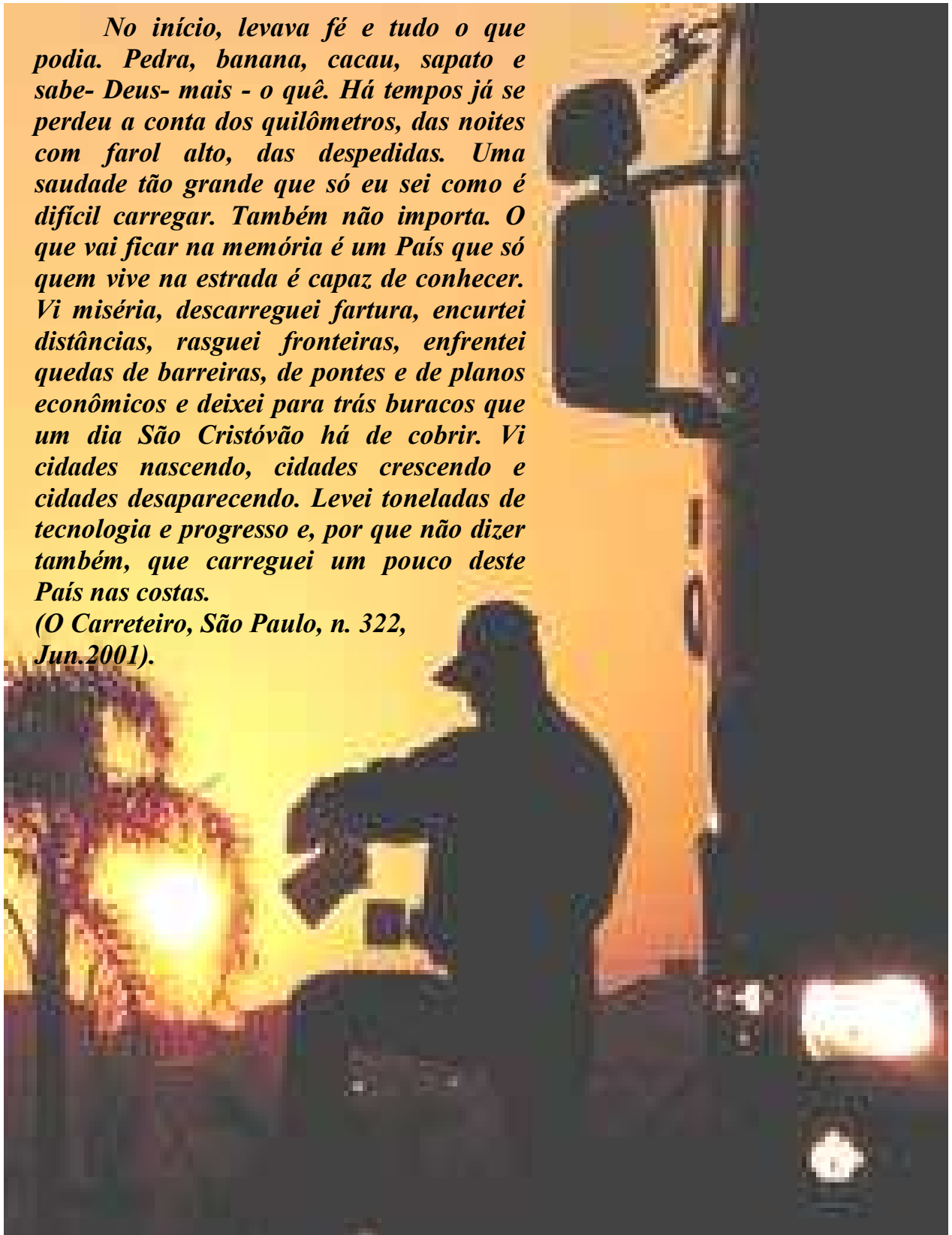


*No início, levava fé e tudo o que podia. Pedra, banana, cacau, sapato e sabe- Deus- mais - o quê. Há tempos já se perdeu a conta dos quilômetros, das noites com farol alto, das despedidas. Uma saudade tão grande que só eu sei como é difícil carregar. Também não importa. O que vai ficar na memória é um País que só quem vive na estrada é capaz de conhecer. Vi miséria, descarreguei fatura, encurtei distâncias, rasguei fronteiras, enfrentei quedas de barreiras, de pontes e de planos econômicos e deixei para trás buracos que um dia São Cristóvão há de cobrir. Vi cidades nascendo, cidades crescendo e cidades desaparecendo. Levei toneladas de tecnologia e progresso e, por que não dizer também, que carreguei um pouco deste País nas costas.*

*(O Carreiro, São Paulo, n. 322, Jun.2001).*



IVANI ROSA

**Trilhando caminhos e perseguindo sonhos:**  
Histórias e memórias de caminhoneiros

UBERLÂNDIA – FEVEREIRO/2006

IVANI ROSA

**Trilhando caminhos e perseguindo sonhos:**  
Histórias e memórias de caminhoneiros

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia, na linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais, sob orientação da Professora Dr.<sup>a</sup> Heloisa Helena Pacheco Cardoso, para obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: História Social

UBERLÂNDIA – FEVEREIRO/2006

IVANI ROSA

**Trilhando caminhos e perseguindo sonhos:  
Histórias e memórias de caminhoneiros**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia, na linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais, para obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: História Social

Banca Examinadora:

Uberlândia, 24 de fevereiro de 2006.

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr.<sup>ª</sup> Heloisa Helena Pacheco Cardoso - UFU  
(Orientadora)

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr.<sup>ª</sup> Lucília de Almeida Neves Delgado – PUC/MG

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr.<sup>ª</sup> Célia Rocha Calvo - UFU

## AGRADECIMENTOS

A realização desse trabalho que marca o final de mais uma etapa vencida de minha vida acadêmica, só foi possível pelo apoio e colaboração de diversas pessoas que participaram direta ou indiretamente de sua produção. Aproveito esse espaço para prestar-lhes os meus mais sinceros agradecimentos.

Agradeço primeiramente a Deus, força maior que sempre esteve presente em minha vida, dando-me coragem para enfrentar as lutas diárias.

À minha família pelo apoio e união fraterna, que, para mim significaram estímulo e força para persistir nessa caminhada. Também pela compreensão nos diversos momentos de minha ausência, seja nas reuniões familiares ou na resolução de problemas.

À minha orientadora Heloisa Pacheco, pela amizade, apoio e dedicação no trabalho de orientação durante a maior parte de minha jornada acadêmica, acompanhando-me de perto, respeitando minhas limitações e auxiliando-me nesse processo de aprendizado que possibilitou o avanço de meus conhecimentos sobre o processo histórico e da participação do historiador nele.

Não poderia deixar de agradecer também aos professores da linha de pesquisa: Trabalho e Movimentos Sociais, Célia Rocha Calvo, Paulo Roberto de Almeida e Dilma Andrade de Paula, pela contribuição nas nossas reflexões durante as aulas, sugestões para o avanço de nossos trabalhos e pela amizade também fora desse espaço, com conversas descontraídas, que muitas vezes servem para nos aliviar das tensões causadas pela insegurança e medo de não conseguirmos vencer as barreiras e chegar ao final desse processo.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro, que, sem ele, ficaria inviabilizada minha dedicação total e exclusiva à pesquisa para a produção e realização desse trabalho.

Aos colegas da linha de pesquisa: Trabalho e Movimentos Sociais, Jiani, Renato, Edna, Mônica, Beto e Ana Paula, por compartilhar as sensações de insegurança nos diversos momentos difíceis que fizeram parte de nossas trajetórias durante os dois anos do mestrado.

Às amigas Rejane, Eliene e Ivanilda que estiveram presentes na minha vida desde a graduação, sempre com uma palavra amiga me dando forças no enfrentamento de dificuldades, aplaudindo minhas vitórias, mas também compartilhando comigo suas próprias preocupações, tensões, tristezas, alegrias e conquistas dentro e fora da academia.

Ao Ronaldo pelo companheirismo, incentivo e carinho em todos os momentos.

À Ana Barbosa, pela amizade sincera, incentivo e apoio, que me proporcionaram coragem durante as nossas conversas quase que diárias, sempre disposta a me ouvir, mesmo nos momentos em que também estava passando por momentos difíceis.

Aos funcionários do Arquivo Público Municipal, que sempre recebem os pesquisadores de braços abertos e nos auxiliam em nossas pesquisas.

Agradeço sinceramente aos caminhoneiros que gentilmente aceitaram participar dessa pesquisa, dispensando uma parte de seu precioso tempo entre uma viagem e outra para me conceder suas entrevistas. Gostaria de frisar que a participação desses sujeitos foi de extrema importância pois, sem suas narrativas dificilmente seria possível analisar as experiências vividas por esses trabalhadores.

## RESUMO

O presente trabalho tem o intuito de analisar as trajetórias de um grupo de caminhoneiros, no sentido de compreender a maneira como interpretam suas experiências de trabalho e vida. Através das narrativas desses sujeitos foi possível perceber como eles viveram as transformações sociais ocorridas a partir da década de 70 e como perceberam seus efeitos através de mudanças na profissão. Nas condições de trabalho, revelaram os conflitos e as limitações que enfrentam quotidianamente, transformando cada dia de trabalho em uma batalha a ser vencida na luta por permanecer na profissão. Relatam as perdas: de status, que envolvia o glamour que atraía muitos homens a se aventurarem pelas estradas ao encontro do desconhecido; e de valores, alterados a partir da inserção de novos elementos na concorrência pelo transporte de cargas. As transportadoras passam a ditar regras, assumindo o controle do serviço, instituindo mudanças nas relações entre os companheiros da estrada e, sobretudo, relegando ao caminhoneiro o lugar de subordinado e explorado.

Também se fez necessário compreender as relações dos caminhoneiros em outros espaços de convivência, fora do trabalho. A valorização da família emergiu das falas como um sentimento que resistiu, apesar dos longos períodos de ausência e do pouco tempo para o convívio em família. A falta de tempo é também a limitação para o desempenho de outras práticas, como o lazer e as relações de vizinhança. Analisar essas questões revelou trajetórias diferenciadas de homens que lutam, através do trabalho como caminhoneiros, para transpor barreiras no desempenho da profissão, em prol de melhores condições de vida.

Palavras-chave: Caminhoneiros, trabalho, memórias, histórias, experiências.

## ABSTRACT

The aim of this work is to analyze the trajectory of a group of truck drivers, with the sense to understand the way they interpret their own experiences of labour and life. By means of these fellow's narratives was possible to have knowledge of how they lived the social transformations occurred from the 70's forth and how they perceived their effects through of changes into the profession. In the labour's conditions, the drivers revealed the conflicts and the limitations they daily face, transforming every single day of labour in a battle to be won in the fight to persist in their profession. They narrate the loss: the status, that involved the glamour to draw several men to adventure themselves by the roads to meeting the unknown; and the values, that were altered with the insertion of new elements on the freight transportation's competitiveness. The transportation companies pass to lay down the rules, taking over the job's command, instituting changes in the relationships among the roadmates and, mainly, relegating to the truck driver the state of subordinate and exploited.

That's also needful to understand the drivers' relations in other companionship's places, out of work. The valorization of family emerged from the speeches as a feeling of resistance, although the long periods of absence and the short time to live together their families. This absence of time is also the limitation to the other practices' acting, like leisure and relationships of neighborhood. To analyze these questions revealed different trajectories of fighting men, through their jobs as truck drivers, to hurdle obstacles in their profession's performances, in favour of better conditions of life.

Key words: Truck drivers, job, memories, histories, experiences.



## SUMÁRIO:

<b>Considerações Iniciais</b> .....	10	
<b>Capítulo I</b>		
“Ser Caminhoneiro”: Imagens e significados .....	34	
<b>Capítulo II</b>		
Experiências de caminhoneiros nas estradas brasileiras		
2.1 – “O homem, o caminhão e um sonho” – O que reivindica o caminhoneiro? .....	73	
2.2 – Enfrentando estradas: os embates cotidianos da profissão .....	106	
<b>Capítulo III</b>		
Compartilhando experiências: Trajetórias de caminhoneiros para além das estradas .....		141
<b>Considerações finais</b> .....	194	
<b>Fontes</b> .....	199	
<b>Bibliografia</b> .....	203	

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O propósito deste trabalho é investigar o modo de vida de caminhoneiros, no sentido de compreender os significados e valores atribuídos por eles às suas experiências no trabalho e fora deste. O modo de vida do caminhoneiro é algo intrigante pelo fato de exercer uma profissão que exige que a maior parte de seu tempo seja dispensado para o trabalho, ou seja, o período que ele passa em sua casa é mínimo, comparado ao tempo que passa na estrada. Em vista disso, indagamos sobre as maneiras como se estabelecem as relações entre ele e sua família, seus amigos, e como se efetiva sua vivência também em outros espaços fora de seu trabalho.

Percebemos, em suas trajetórias, esse misto de relações entre trabalho e vida privada, onde cada caminhoneiro possui uma maneira particular de organizar sua convivência nos diversos espaços, de acordo com o tempo que lhe é disponível entre uma viagem e outra. Trato aqui, do caminhoneiro designado como “autônomo”, aquele que possui seu próprio caminhão e dessa forma, seu trabalho depende de si mesmo, ou seja, depende de seu esforço conseguir cargas para o transporte e, através disso, receber o frete, que nesse caso representa seus rendimentos.

O autônomo é, na realidade, um prestador de serviços. A carga que transporta não é de sua propriedade. Nessa relação de trabalho, ele utiliza-se de seu caminhão e sua força de trabalho para realizar o transporte de mercadorias para transportadoras, em maior quantidade, e para empresas ou a particulares, em proporções menores. A cada viagem executada, o caminhoneiro recebe uma determinada quantia, nem sempre estipulada por ele, pois, no caso das transportadoras, elas é que estabelecem os valores dos fretes a serem pagos aos motoristas.

O autônomo da década de 70 era um profissional liberal que para trabalhar não passava por nenhum tipo de intermediário. As mercadorias saíam das empresas interessadas em transportá-las, ou dos vagões dos trens, diretamente para as carrocerias dos caminhões, que realizavam o transporte até o destino. Com o aparecimento das transportadoras no final dos anos 70, as relações de trabalho desses profissionais passaram por uma série de mudanças que trouxe conseqüências para os que desenvolvem atualmente a profissão. O

transporte de cargas era um serviço até então dominado pelos autônomos, e como estava se tornando um negócio rentável que sinalizava para o crescimento, diversos investidores passaram a se interessar por ele. Dessa forma, os autônomos passaram a presenciar um aumento cada vez mais crescente do número de empresas de transportes iniciando suas atividades ao longo de toda a década de 80 e início de 90.

Essas empresas vieram com força total oferecendo uma política de estruturação no transporte de cargas, com caminhões mais novos e potentes, através de um serviço regulado por documentação legal, introduzindo o Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas (CTRC), que é a nota do serviço prestado, que especifica o tipo, a quantidade, a origem e o destino da carga, os dados do transportador e do caminhão, bem como os impostos gerados nessa prestação de serviços. A oferta de um serviço de transporte com melhor organização fizeram com que diversas empresas, que antes contratavam os autônomos, passassem a dar preferência às transportadoras. Nesse sentido, o surgimento das transportadoras significou para os autônomos uma concorrente de proporções grandiosas, pois era impossível, para eles, oferecer as mesmas vantagens que elas ofereciam aos clientes.

A partir desse momento, a oferta de serviços para os autônomos diminuiu consideravelmente. Com isso, muitos deles venderam seus caminhões e foram trabalhar como empregados nas transportadoras, porém, aqueles que resistiram em permanecer trabalhando com seus próprios caminhões, viram como única alternativa prestar serviços às transportadoras, principalmente às empresas menores, que não possuem caminhões próprios suficientes para realizar todo o transporte que lhes são requisitados. Apesar disso, essa subordinação dos autônomos às transportadoras, não é uma condição de aceitação. Os conflitos entre esses dois segmentos são diários e constantes. Para o autônomo, o que ocorre é uma relação de exploração por parte das transportadoras que, por ocuparem uma posição privilegiada, aproveitam das condições em que eles se encontram para pagar-lhes fretes a preços reduzidos, aumentando seus lucros à custa do trabalho efetuado por outros.

Observando a maneira como se dá hoje, a relação de trabalho vivida por esses caminhoneiros, torna-se pertinente questionarmos sobre o significado do termo “autônomo”. O que é possível perceber é que esse profissional não sobrevive se a sua maior concorrente, a transportadora, não existir, pois ele está na realidade subordinado a ela, e para trabalhar depende diretamente da empresa de transportes, que detém sobre seu poder a

maioria dos serviços ofertados. O autônomo, nesse sentido, vive uma situação um tanto quanto contraditória, pois, a mesma transportadora que o explora pagando-lhe um frete injusto e lhe tira a oportunidade de negociar a carga diretamente com a empresa interessada, como nos moldes antigos, é a mesma que lhe dá a oportunidade de trabalhar.

Analisando por esse viés, hoje o autônomo praticamente inexistente se comparado ao que significava ser autônomo na década de 70, pois são poucos dentro desse grupo os que conseguem trabalhar dentro dos padrões com que se trabalhava naquele período. Poucas são as empresas que negociam serviços de transporte diretamente com o autônomo e poucos são os que ainda conseguem sobreviver sem se tornarem prestadores de serviços às transportadoras.

Mas, para os depoentes dessa pesquisa, eles continuam existindo como autônomos e resistindo, pois fazem questão de serem identificados como tais, porque o esforço que fizeram para comprar seu próprio caminhão, que lhes proporcionou deixar de ser empregado e trabalhar para si próprio, mesmo diante do enfrentamento de lutas diárias, é uma vitória. É perceptível que eles pretendem continuar na profissão porque a valorizam e ao olharem para trás, analisam que, em relação às profissões que desempenharam no passado, alguns como pedreiros, serventes, lavradores ou mesmo como funcionários em outros setores do mercado formal de trabalho, consideram que evoluíram profissionalmente. Dessa forma, eles carregam a denominação de autônomo como um título conquistado que não pretendem perder, independente das transformações que ocorreram em suas relações de trabalho. Por esse fato, a expressão “autônomo” foi mantida na escrita desse trabalho para designar esse tipo de trabalhador que, apesar de ter perdido muito de suas condições de trabalho, que percebiam no início da profissão nos anos 60 e 70 em sua maioria, ainda se consideram autônomos por serem proprietários de seus caminhões e não estarem vinculados diretamente a nenhuma empresa.

Buscando compreender o modo de vida desses sujeitos, procurei percorrer, através da pesquisa, pelos lugares sociais onde os caminhoneiros transitam - durante o trabalho e fora dele - estabelecendo relações e partilhando experiências com outros sujeitos. Para isso, busquei, através das narrativas de um grupo de caminhoneiros, analisar suas experiências cotidianas no trabalho bem como em família, no bairro, no lazer, religião, enfim, o seu viver no social.

Situei essa análise a partir dos anos 70, por ser esse, um período de transformações no setor de transportes. Para o caminhoneiro, houve mudanças significativas que afetaram sua vida profissional nesse período, pois, data desse início de década, a efetivação da chamada “era rodoviária”. A partir de então, as mercadorias que eram transportadas pelos trilhos através dos vagões do trem de ferro, passaram a chegar ao seu destino sobre as carrocerias dos caminhões através das rodovias. Isso proporcionou um desenvolvimento quantitativo da profissão do caminhoneiro, pois, para comportar o fluxo de mercadorias transportadas por um único vagão, são necessários vários caminhões. Dessa forma, a oferta de trabalho para esse setor passou a ser significativa, e como tal, fazia-se necessário atrair homens dispostos a trocar a rotina diária de trabalho, com horários previstos para refeições e descanso; o retorno diário para seu lar, após a jornada de trabalho; o hábito de estar com a família todos os dias, presenciar o nascimento e acompanhar o crescimento dos filhos, por uma atividade onde a palavra rotina não pode ser empregada pelo fato de o caminhoneiro, a cada dia, se encontrar em um lugar diferente, comer e dormir nas estradas em horários irregulares e aprender a conviver com a solidão e a distância da família.

A maneira encontrada pelos setores interessados em legitimar a política rodoviária foi propagar uma campanha de exaltação aos profissionais do volante, de forma que eles sentissem o mérito de estar “transportando as riquezas do país” sobre as rodas de seus caminhões. Nesse sentido, o teor do discurso levava uma idéia de que era através dos motoristas que o progresso poderia se efetivar. O caminhoneiro passou então, a ser retratado como o “herói das estradas”, construindo uma imagem para esse trabalhador que o inseria nessa opção modernizante que privilegiava o setor rodoviário como um dos esteiros da infra-estrutura de transportes que o país necessitava.

A partir desse período, novas propostas como: ampliação da malha rodoviária através da abertura de novas estradas, recuperação, pavimentação, duplicação e sinalização de rodovias, passaram a ser discutidas, como forma de proporcionar o desenvolvimento rodoviário e promover uma boa circulação de mercadorias no interior do país. Essas propostas, que indicavam melhorias, compunham também o quadro de estratégias para a

concretização dessa política de transportes, por isso, diversos governos estaduais, abraçando a causa, trataram de iniciar a execução de algumas obras dentro de seus estados.<sup>1</sup>

Uma outra ação por parte do governo federal, foi à tentativa de reorientar o mercado de veículos no Brasil, interferindo na produção da indústria automobilística brasileira. Em 1966, o interesse do governo sinalizava para a produção e comercialização de carros de passeio, para isso, abriu linhas de crédito direto aos consumidores com prazos prolongados e propagou a idéia de que o automóvel representava o símbolo supremo de status e liberdade individual. Porém, com a reformulação do sistema de transportes e valorização das rodovias, na década de 70, o governo passa a incentivar a indústria automobilística a frear a produção de veículos de uso pessoal e expandir o mercado de caminhões, veículos de uso coletivo e máquinas agrícolas. As linhas de crédito ao consumidor, antes elásticas, foram restritas a um prazo máximo de vinte e quatro meses. Essas ações, somadas à crise do petróleo, que elevou o preço dos combustíveis, fizeram com que o governo conseguisse atingir seus objetivos, pois, a queda nas vendas de veículos, principalmente os modelos mais potentes, que consome mais combustível, foi inevitável.<sup>2</sup>

Paralelo a esses acontecimentos, continuava em voga a campanha de desmonte da ferrovia. Iniciada desde 1913, essa campanha veio ganhando forças principalmente nos governos de Washington Luís, cuja famosa frase: “governar é abrir estradas”, dita em 13 de maio de 1926, que indicava seu interesse pelo rodoviarismo, e a partir de 1956, durante o governo de Juscelino Kubitschek com o seu ambicioso “Plano de Metas”. No que dizia

---

<sup>1</sup> No Rio Grande do Sul, a “free-way”, com inauguração prevista para 1974, fazendo a ligação de Porto Alegre a Osório (a 111 quilômetros). Seu projeto previa uma estrada quase em linha reta, iluminada, com três vias de tráfego de cada lado e velocidade de 120 quilômetros/hora; em São Paulo, a Rodovia dos Imigrantes, surgia com o sentido de solucionar o problema do tráfego da Anchieta, conhecida como a mais congestionada estrada brasileira. A previsão era de inauguração no ano de 1973 de quatro faixas ascendentes, e até 1980, a obra completa com oito faixas na região do Planalto, sete na Serra e seis na Baixada Santista; no Rio de Janeiro, construção de uma passarela suspensa na altura do km 5 da Rio-Petrópolis, considerado “ponto negro”, devido aos constantes atropelamentos de pedestres; e em Pernambuco, na BR- 232 (Recife-Bahia), sendo uma rodovia federal, instalação pelo DNER, de radar para melhorar o controle de velocidade nos sete quilômetros de declive, no local denominado Serra das Russas. In: “O pesadelo das estradas”. **Veja**, São Paulo, n. 234, p. 52-58, 28/02/73. A revista discorre em sete páginas dessa matéria “especial” sobre acidentes nas estradas brasileiras, narrando alguns casos trágicos e alertando que as rodovias a cada dia ceifa centenas de vidas. Em seguida, ela vai enumerando as causas de acidentes na busca dos culpados e revela que o maior culpado é o motorista. Em 80% dos casos “a imperícia, imprudência ou indisciplina” dos motoristas é que provocaram as tragédias das estradas. Aponta como segunda causa, a falta de segurança dos veículos e por último a conservação das estradas. Apesar de admitir que as estradas precisavam ser melhoradas, melhor conservadas e com maior número de policiamento, nesse item, ela aproveita para focar as obras públicas executadas pelos governos estaduais e federal em prol da melhoria da malha viária brasileira.

<sup>2</sup> “A revisão do carro nacional”. **Veja**, São Paulo, n. 314, p. 100, 11/09/74.

respeito aos transportes, as metas 8 e 9 do Plano, previam a construção, melhoramentos e pavimentação de rodovias, visando promover a ligação do Brasil de ponta-a-ponta através das estradas. O Presidente Juscelino Kubitschek incentivou também a instalação de empresas automobilísticas estrangeiras no Brasil como forma de desenvolver essa indústria e propiciar maior comercialização de veículos para trafegarem nas estradas do país. Porém, foi com a ditadura militar a partir de 1964, que a campanha se propagou com maior ênfase, pois o Estado utilizou-se de seu poder para calar as vozes dissonantes e reprimir os sindicatos de ferroviários que lutavam contra o fim da ferrovia e conseqüentemente, da categoria.<sup>3</sup>

Em 1974, o então presidente Ernesto Geisel, assumindo uma postura contrária ao avanço da política rodoviária, admitia que o sistema ferroviário estava em “desmesurado retardo com relação ao surto rodoviário das últimas décadas”. Tentando reverter essa situação, o presidente lançou o “Plano Ferroviário do governo”, que num conjunto de setenta projetos, pretendia alavancar o setor num prazo de cinco anos, com um investimento previsto de 30,5 bilhões de cruzeiros. Um dos principais itens do Plano previa a construção de 3.800 quilômetros de linhas de alta qualidade, a eletrificação de outros 1.500 quilômetros e a compra de trezentas locomotivas e vinte mil vagões. De acordo com o presidente, com esse plano, o país chegaria nos anos 80, com uma média de 260 milhões de toneladas de cargas, movimentadas por trens em todo o país.<sup>4</sup> Contrariamente aos planos do presidente Geisel, o que se presenciou, durante a década de 70, foi a desativação de vários ramais ferroviários e concomitante aumento da malha rodoviária. Apenas as ferrovias estratégicas para o setor militar ou as que atendiam as zonas comerciais e/ou industriais voltadas à exportação, foram privilegiadas, as demais foram relegadas ao abandono ou mesmo à extinção.<sup>5</sup> Dessa forma, o transporte de cargas e pessoas passou a ser realizado basicamente através das estradas.

No final dos anos 80, em média quinhentos bilhões de passageiros por ano e duzentos e quarenta bilhões de cargas (cerca de 75%), já eram transportadas por via

---

<sup>3</sup> PAULA, Dilma Andrade de. “O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras”. In: FENELON, Déa Ribeiro e outros (orgs). **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho D’água, 2004, pp. 41-67.

<sup>4</sup> “O trem saindo do desvio”. **Veja**, São Paulo, n. 320, p. 112, 23/10/74.

<sup>5</sup> PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974**. Universidade Federal Fluminense – Niterói, 2000. Tese de doutorado, p. 72.

rodoviária. Quase 90% da safra de grãos, anteriormente transportada pelos trens, passaram a ser transportadas pelos caminhões.<sup>6</sup>

Porém, a consolidação da política de transportes que se definiu pelo método rodoviário, já nos anos finais da década de 70 começou a sofrer críticas. As estradas novas e bem conservadas do início da década atravessaram os anos 70 e arrastaram, para os anos 80, os problemas da má conservação, sofrendo um gradual processo de destruição de suas vias, como resultado da utilização de um material ineficiente na sua construção, para suportar o volume de trânsito, principalmente de veículos pesados com milhões de toneladas de cargas transportadas diariamente sobre o asfalto das estradas. Por todo o país, já no final da década de 80, era possível presenciar uma enormidade de buracos nas pistas, má conservação em maior parte dos trechos e sinalização precária ou inexistente. Nesse período, um levantamento realizado por técnicos do Banco Mundial, estimou um investimento de 2,4 bilhões de dólares para salvar as rodovias da morte.<sup>7</sup> Apesar desse diagnóstico, os governos que se seguiram, não se sentiram encorajados a investir tamanha fortuna na recuperação da malha rodoviária, preferiram ações estratégicas e menos onerosas como forma de amenizar o problema e ganhar tempo, empurrando a solução para os governos seguintes. O resultado dessas ações incompetentes está sendo vivenciado pelos motoristas ao longo de mais de duas décadas. O nível de destruição das estradas chegou no século XXI com grau extremamente elevado. Uma diversidade de trechos de rodovias em várias partes do país, não são mais passíveis de reparos, somente a reconstrução seria viável. Isso indica que os 2,4 bilhões de dólares que se gastaria no final dos anos 80, para se restaurar as estradas, hoje esse valor teria que ser triplicado.

A má conservação das estradas é, porém, apenas um dos problemas que os caminhoneiros enfrentam no seu dia-a-dia de trabalho. Nos últimos anos, sua atividade tornou-se uma profissão de risco devido aos roubos de carga (que se tornaram comuns a partir dos anos 90), dos constantes assaltos, que ameaçam suas vidas e o risco de acidentes, cujas ocorrências vem aumentando em número a cada ano, e que também tem sido uma grande preocupação desses profissionais. A esses riscos, soma-se uma diversidade de outros problemas que eles enfrentam no exercício da profissão, como: as longas jornadas de

---

<sup>6</sup> “Estradas em ruínas”. **Veja**, São Paulo, n. 16, p. 70-77, 19/04/89.

<sup>7</sup> *Idem*.



trabalho, devido à corrida desenfreada para se chegar em casa ou na ânsia para entregar as mercadorias dentro do prazo estipulado pelo cliente, obrigando-os a dirigir por longo período sem parar para descansar; o estresse, causado pelo trânsito, pelo enfrentamento dos buracos nas estradas, pelos medos e pelas situações de negociação de cargas; solidão; problemas mecânicos inesperados no caminhão, entre outros.

Conversando com um grupo de caminhoneiros, percebo que, apesar de explicitarem o amor pela profissão, deixam transparecer uma certa desesperança em relação ao futuro, pois trazem em suas memórias um tempo que consideram bom para eles, quando eram melhor remunerados, tornando mais acessível a aquisição de bens materiais, a possibilidade de bancar o estudo dos filhos, melhor condição de vida para si e seus familiares e, principalmente, um tempo em que eram respeitados pela profissão desempenhada. Esse reconhecimento fazia com que se sentissem realizados:

*(...) isso foi antes ainda de 76, só que aquela hora, então, tudo era mais fácil, tinha menos caminhão, tinha muito frete e tudo, e o caminhoneiro tinha valor. Procê tê uma base, que quando meu pai morava na fazenda, ele arrumô um motorista prá puxá uma madera prá ele, e minha mãe foi lá, forró uma toalha assim prá ele sentar, pareceno que era um dotor né. Agora hoje ocê observa bem a vida do caminhonero cumê que é, que é o seguinte: ele chega nunha transportadora prá carregá, atende ele pela janelinha lá, só um buraquim, pareceno que ele é bicho, ali é no sol e chuva, não tem nada.<sup>8</sup>*

O depoente revela as lembranças de um tempo de valorização desse profissional. Sua memória faz um exercício de retorno ao passado, onde o hoje (presente) é a base para recordar o ontem (passado), e pelas vivências presentes, o sentimento de desvalorização é tão latente que o faz recordar o passado como um tempo bom, uma vez que a profissão de caminhoneiro além de ser reconhecida era considerada importante, e isso para eles, era um valor. Essas reflexões nos remetem às colocações de KHOURY ao afirmar que: “*no exercício da investigação histórica por meio do diálogo com pessoas, observamos, de maneira especial, modos como lidam com o passado e como este continua a interpelar o presente enquanto*

---

<sup>8</sup> Sr. Nivaldo Moreira da Silva, casado, 64 anos, caminhoneiro há mais ou menos 30 anos. Entrevista realizada em 30/08/04.

*valores e referências*”.<sup>9</sup> Perceber as elaborações que os caminhoneiros fazem de suas vivências significa transitar por trajetórias de vida considerando a relação passado/presente. As elaborações realizadas por suas memórias atualmente é que dão sentido às experiências do passado. Da mesma forma, fazemos a história do passado à luz do presente. Se o presente influencia nas percepções do passado é porque a história é movimento, o que o historiador concebe hoje, daqui a dez anos poderá ter novas perspectivas. O presente incita novas preocupações sobre o passado e estas podem, inclusive indicar modificações para perspectivas futuras.

A fala do Sr. Nivaldo é elucidativa do esfacelamento das relações humanas. Ele visualiza no seu passado que os sentimentos de respeito e consideração com o outro eram importantes e que as relações entre as pessoas eram mais próximas. O avanço da industrialização introduziu na sociedade novos estilos de vida baseados no consumo, reordenando os ideais da sociedade e consequentemente alterando os valores das pessoas. Nessa dinâmica, acentuaram-se as desigualdades sociais e culturais e, por isso, pertencer a uma sociedade que abriga princípios e práticas de inclusão e exclusão, passou a ser sinônimo de luta.<sup>10</sup>

Ao comparar os dois tempos, os problemas vividos no passado parecem ficar ocultos nas lembranças do Sr. Nivaldo, pois a dimensão dos atuais, faz com que os do passado pareçam insignificantes. O Sr. Nivaldo possui uma experiência de trinta anos de profissão, e nesse período, veio acompanhando esse processo de desvalorização. Isso é significativo para ele à medida que representa uma perda. PORTELLI também contribui com essa reflexão, ao observar que *“os fatos importantes são os que se desenvolvem dentro da consciência: não são os fatos vistos, mas o processo de visão, interpretação e, em consequência, de mudança”*.<sup>11</sup> Os caminhoneiros sentiram essas mudanças sociais através das mudanças ocorridas em sua profissão. Nesse sentido, a perda do status, que no passado foi uma das causas que atraiu muitos homens para a profissão de caminhoneiro, foi uma

---

<sup>9</sup> KHOURY, Yara Aun. “Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história”. In: FENELON, Déa Ribeiro e outros. Op. Cit., p. 118.

<sup>10</sup> ARANTES NETO, Antônio Augusto. “Desigualdade e diferença”. In: **Paisagens Paulistas: Transformações no Espaço Público**. Campinas, SP: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial, 2000, p. 132-163.

<sup>11</sup> PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos – narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais”. In: **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, vol. 1, n.º 2, 1996, p. 66.

delas. Esse é um dos pontos que ajuda a compor, para o depoente, o sentido do que é ser caminhoneiro hoje.

Interessou-me também perceber através desse trabalho, o significado de “ser caminhoneiro” na concepção do autônomo, como ele vê sua inserção no mercado de trabalho, no momento de exaltação desse profissional, na década de 70, e como veio sentindo gradativamente o avanço desse processo de desvalorização por parte da sociedade.

A preocupação com essa problemática veio se delineando a partir da minha pesquisa de conclusão do curso de graduação, que resultou na monografia intitulada: “Movimentos sociais no setor de transportes: Retratos de uma sociedade antagônica – Uberlândia (1948-1964)”.<sup>12</sup> Os depoimentos realizados para esse trabalho me permitiram atentar para a vida dos caminhoneiros no trabalho, mas também fora dele. Passei a perceber que o trânsito desse trabalhador não se restringe às estradas, mas também por diversos lugares sociais e que sua experiência vai além da profissão que exerce. Foi nesse aspecto que se pautou a preocupação de aprofundar a análise em torno do modo de vida do caminhoneiro. Nesse sentido, o caminhoneiro é aquele que conduz o caminhão, transportando cargas pelo Brasil, que luta por melhores condições de trabalho, por melhores fretes e condições de vida dignas, mas é também o homem, pai de família, esposo, morador do bairro, frequentador do bar, do campo de futebol, da roda de amigos, que possui uma casa, tem seus hábitos, valores e expectativas. Suas experiências são alternadas por práticas que se efetivam ao mesmo tempo no trabalho e em sua vida privada.

A literatura que elege o motorista como tema de estudo não é tão vasta, e em sua maioria, se voltam para a preocupação apenas com a atividade exercida por ele. Dessa forma, a profissão se sobressai e a vida do sujeito (motorista), fica em segundo plano nas análises.

Nessa linha, temos o trabalho da antropóloga CAIAFA<sup>13</sup>, que percebe as relações estabelecidas por motoristas e cobradores de ônibus urbano, na cidade do Rio de Janeiro durante a década de 90. Observa em suas jornadas de trabalho, um cotidiano repleto de

---

<sup>12</sup> Este trabalho procurou analisar as greves do setor de transportes rodoviário ocorridas na cidade de Uberlândia e região no período de 1948 a 1964, buscando o significado dessas manifestações para os motoristas e o que ficou guardado em suas memórias. Monografia defendida em julho/2003 na Universidade Federal de Uberlândia.

<sup>13</sup> CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividades nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

situações conflituosas experimentadas tanto no interior do ônibus (com os passageiros), quanto fora deste (enfrentando o trânsito característico das grandes cidades). Trabalha também as relações estabelecidas com a administração da empresa, destacando o rigor por parte desta, com os horários de trabalho, com o tempo de execução das rotas e a exigência para a realização de horas extras, instaurando-se aí um constante clima de tensões entre trabalhadores e empresa. Todas essas situações vividas no dia-a-dia de trabalho de motoristas e cobradores os fazem qualificar a profissão como estressante, mas ao mesmo tempo declaram que gostam da atividade porque fazem muitos amigos, conhecem pessoas diariamente e se sentem privilegiados por possuírem um trabalho, em vista de grande parcela da população da cidade do Rio de Janeiro que sofre com o desemprego.

LOUSADA<sup>14</sup>, procurando ampliar a compreensão sobre a função exercida por motoristas de ônibus urbano na cidade de São Paulo, articula a representação social construída pelos próprios motoristas em torno da profissão que exercem com suas atitudes e comportamentos no ato do exercício da atividade.

A autora pensa o motorista como “*um indivíduo social*” como todos os outros, “*com interesses, necessidades, valores, crenças, desejos, idéias, ideais, sentimentos*”, ou seja, ele é um ser humano, e como tal, coloca um pouco de si no trabalho tomando decisões na resolução das situações que se apresentam no seu dia-a-dia, porém, muitas vezes suas decisões representam embate com a direção das empresas. Para a autora, o motorista vive constantemente uma dicotomia. Durante o tempo em que o ônibus está em seu poder, precisa ser humano, com autonomia para a tomada de decisões, mas dentro da empresa, é despojado de sua condição humana, por ser considerado “*nada além do que uma unidade operativa, peça necessária para dirigir o ônibus*”.<sup>15</sup>

Penso também que não há como o motorista despir-se de si durante o exercício de sua atividade profissional. O motorista é o homem que conduz o veículo e sua condição humana está estabelecida nesta relação trabalho/vida.

A situação exposta pela autora retoma a questão da desvalorização do profissional, que, nesse caso, é sentida também pelos motoristas de ônibus urbanos nas últimas décadas,

---

<sup>14</sup> LOUSADA, Márcia Gouveia. **A representação social da função de motorista construída por um grupo de motoristas de ônibus urbano da cidade de São Paulo**. São Paulo: PUC, Psicologia da Educação, 2000 (Dissertação de Mestrado).

<sup>15</sup> Idem, p.56.

através do salário reduzido e pela falta de respeito por parte da empresa e pela população em geral. No caso dos caminhoneiros autônomos (rodoviários), mesmo não sendo formalmente ligados a uma empresa, eles sofrem da mesma forma esse processo de desvalorização.

Ambos os trabalhos tratam de motoristas do transporte urbano e são importantes para se pensar o cotidiano e as relações de trabalho vividas por esses sujeitos, mas, acredito que se diferenciam da minha proposta pelo fato de que as experiências de trabalho vividas por estes profissionais são específicas de uma realidade urbana, enquanto os caminhoneiros, apesar de viverem na cidade, convivem profissionalmente com a realidade das rodovias. No perímetro urbano o motorista divide seu espaço com outros veículos e pedestres, travando uma disputa constante pela ocupação do espaço de trânsito, além de que, seu dia-a-dia também é compartilhado com os passageiros, o cobrador, os companheiros de profissão, nos momentos de parada para descanso, enfim, vive diariamente uma constante rede de relações estabelecidas com diversos sujeitos que transitam pela cidade. O caminhoneiro, apesar de também disputar um lugar no trânsito das rodovias, ao contrário, pode-se dizer que é um sujeito só. Passa a maior parte de seu tempo de trabalho sozinho, salvo nos momentos de parada para refeições e descanso, onde geralmente tem o hábito de estar nos mesmos lugares, se a rota é realizada com frequência, e isso o faz estabelecer relações com outras pessoas e se tornar conhecido quando por ali passa. Também pode ser que encontre algum companheiro de profissão pela estrada ou mesmo nas paradas, mas esses são momentos raros diante das inúmeras horas de solidão, em companhia apenas do rádio, que transmite a voz humana do locutor ou dos cantores, nas músicas tocadas.

Em uma outra perspectiva de abordagem, o trabalho de VILAÇA<sup>16</sup> se aproxima do meu no ponto em que os sujeitos eleitos para análise são também motoristas de caminhão, porém sua ênfase se dá no que representou a inserção do caminhão na economia do país, conforme sugere o título de sua obra. Apesar disso, seu trabalho aponta para diversas questões que serão tratadas com relevância em meu trabalho, como: a problemática das rodovias precárias e mal conservadas; a cobrança dos pedágios, cuja justificativa se pautou

---

<sup>16</sup> VILAÇA, Marcos Vinícios. **Em torno da sociologia do caminhão**. RJ, Tempo Brasileiro, Niterói: UFF/Eduff/Proed, 1987.

na promessa de melhoria nas condições das estradas; desastres, onde quase sempre o motorista do caminhão é acusado pelo erro e este, por sua vez, repassa a responsabilidade para a falha mecânica do caminhão; o uso de rebites na busca de melhoria financeira, que ajuda o motorista a passar o dia e a noite dirigindo (o que é também uma das grandes causas de tragédias nas estradas); os assaltos e roubos de cargas; risco de doenças, alimentação precária nas estradas, enfim, problemas diversos que fazem parte do dia-a-dia de trabalho do caminhoneiro.

A leitura desses trabalhos é importante, em particular nos aspectos em que suscitam questões que tratam do cotidiano de trabalho dos sujeitos e que são relevantes para se compreender parte do modo de vida desses trabalhadores, porém, não pretendo fechar a análise na profissão que os caminhoneiros desempenham, mas ampliar o enfoque para além do exercício profissional, já que penso as práticas vividas nesse espaço, assim como as do cotidiano, como experiências, nesse sentido, trabalho e vida estão em relação. Nesta pesquisa, torna-se importante analisar a trajetória dos caminhoneiros durante a atividade de sua profissão, mas, não menos relevante é também investigar seus modos de vida e suas experiências fora do trabalho.<sup>17</sup>

Para trabalhar as experiências dos caminhoneiros nos diversos espaços de convivência dentro e fora do trabalho, conduzi a investigação principalmente através das narrativas desses trabalhadores, procurando buscar nos seus relatos, não suas histórias de vida, mas os significados por eles atribuídos às suas trajetórias. O trabalho com a fonte oral, possibilita perceber as aproximações e distanciamentos entre os caminhoneiros, a partir das experiências narradas por eles. Cada caminhoneiro narra e atribui significados às suas experiências vividas, e, embora pessoais, as narrativas se pautam na realidade social<sup>18</sup>.

Perceber o sujeito individual dentro de uma dinâmica social fez parte de um processo de compreensão que veio se delineando através de leituras e reflexões realizadas em comum com professores e outros alunos dentro das disciplinas cursadas no mestrado.

---

<sup>17</sup> Sobre a análise dos modos de vida de trabalhadores destaco os trabalhos de: THOMPSON, E. P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. 3 volumes. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998; e HOBBSAWM, Eric. “A formação da cultura da classe operária britânica”. In: **Mundos do Trabalho**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, pp. 251-272.

<sup>18</sup> KHOURY, Yara Aun. Op. Cit., p. 123.

Ao iniciar o curso, a proposta da problemática apresentada no meu projeto, já supunha um desafio nesse sentido, já que me propus compreender os significados de ser caminhoneiro através da análise das experiências vividas por eles, e isso significava trabalhar com narrativas diferenciadas, pois, apesar de os caminhoneiros partilharem o exercício da mesma profissão, cada um narra e atribui valores de acordo com o que é significativo em sua trajetória de vida. Preocupava-me, então, com o fato de trabalhar com diversos relatos onde cada caminhoneiro traz sua própria experiência sem que isso se tornasse histórias de vida ou meramente uma coleta de dados e fatos por eles narrados.

No meu primeiro exercício com a fonte oral durante o trabalho de monografia<sup>19</sup>, consegui analisar melhor o que as narrativas traziam de comum entre eles, enquanto o individual era, às vezes, até mesmo evitado pelo fato de representar uma dificuldade, que não estava preparada para enfrentar no momento. Nesta perspectiva, se penso a sociedade como espaço onde as tensões não existem, é porque estou tendo uma imagem mascarada da realidade, pois os conflitos, nessa concepção, tornam-se invisíveis. Considerar que ela (a sociedade) é composta por homens que partilham interesses comuns entre si, mas diferem em tantos outros, já nos dá a idéia de que não estamos tratando de uma sociedade homogênea, e sim de um espaço de relações sociais, que se realizam tanto de formas harmônicas, com idéias comuns, quanto conflituosas. PORTELLI nos alerta em relação às diferenças percebidas na sociedade ao relatar:

*Mas esta miríade de diferenças individuais nada mais faz do que nos lembrar que a sociedade não é uma rede geometricamente uniforme como nos é representada nas necessárias abstrações das ciências sociais, parecendo-se mais com um mosaico, um patchwork em que cada fragmento (cada pessoa) é diferente dos outros, mesmo tendo muitas coisas em comum com eles, buscando tanto a própria semelhança como a própria diferença.<sup>20</sup>*

Da mesma forma, se considero que os caminhoneiros fazem parte de um grupo unificado, pois todos os seus membros partilham dos mesmos interesses e expectativas, porque lutam pelo direito de lazer e alimentação, por moradia digna, por melhores fretes, melhoria nas estradas, maior segurança, reconhecimento e valorização profissional, sem

---

<sup>19</sup> ROSA, Ivani. “**Movimentos sociais no setor de transportes: Retratos de uma sociedade Antagônica – Uberlândia (1948-1964)**”. Monografia defendida em 2003 na Universidade Federal de Uberlândia.

<sup>20</sup> PORTELLI, Alessandro. Op.Cit., p.72.

considerar a diversidade de trajetórias e experiências que lhes indicam valores próprios, projetos particulares, objetivos individualizados, na verdade estou deixando de lado a dinamicidade efetiva dentro do grupo e limitando-me a uma visão estática da categoria. Ao analisar os relatos, as trajetórias individuais e particulares foram reveladoras também de elementos não compartilhados entre eles, pois ao narrarem os fatos, apresentam possibilidades diferentes. Isso nos mostra como as relações vão se construindo também nas diferenças e se efetivam dentro de um campo social que é em si conflituoso.<sup>21</sup>

A partir de então, passei a perceber que não pretendia buscar uma consciência comum e ideal para o grupo de trabalhadores que me propus investigar nessa pesquisa, nem tampouco procurar uma identidade que unifica seus membros e assim formular um modelo que caracteriza a “classe dos caminhoneiros” e com isso cair em generalizações. Pretendia sim trabalhar as aproximações, mas também os distanciamentos no interior de um mesmo grupo de trabalhadores.

A partir de uma narrativa, percebo que apesar da sua subjetividade - porque o depoente relata de acordo com o que interpreta individualmente sobre a questão - ela é capaz de nos ajudar a delinear horizontes mais amplos, e isso torna o depoimento individual representativo. Nesse sentido é que a utilização da fonte oral é significativa, pelo fato de que ela nos proporciona estar diante de um enredo organizado pelo narrador no qual ele desenvolve um trabalho de consciência porque, ao narrar, *“dá uma interpretação da realidade e situa nela a si mesmo e aos outros”*<sup>22</sup>. Dessa forma a narrativa é um instrumento de utilidade considerável capaz de nos expressar as interpretações individuais dos sujeitos em torno da realidade, o que nos oferece subsídios para analisar a dinâmica social.

A partir dessas constatações, o uso da fonte oral se justifica nesse trabalho e se torna o principal instrumento para perceber qual a imagem que o caminhoneiro faz de si, ou seja, o que é para ele ser caminhoneiro. Também perceber como interpreta sua trajetória de trabalho a partir do enfrentamento dos problemas diários nas estradas, qual a sua relação

---

<sup>21</sup> Essas proposições estão ancoradas nos pressupostos de Thompson ao problematizar o conceito de “classe”, concebendo-a como sendo formada de relações conflituosas, o que dá a noção do processo do constante “fazer-se” dos sujeitos históricos. THOMPSON, E. P. “Prefácio”. In: **A formação da Classe operária Inglesa**. Vol. I, op. Cit., pp. 9-14.

<sup>22</sup> KHOURY, Yara Aun. “Narrativas orais na investigação da história social”. In: **Projeto História**, São Paulo: EDUC, 2001, p. 84.



com a família e amigos, observando sempre o movimento de suas memórias, falando no presente sobre o passado, ao mesmo tempo comparando esses dois tempos, já que a memória nos indica esse ato relacional, onde “*o passado tem uma existência ativa no presente*”<sup>23</sup>.

A partir de diálogos efetuados durante a minha participação na disciplina “Trabalho e Representações”<sup>24</sup>, onde realizamos uma dinâmica que propunha a discussão de nossos projetos de pesquisa, com a presença dos professores da linha “Trabalho e Movimentos Sociais”, foi que consegui definir a categoria de motoristas a ser privilegiada nesse trabalho, já que no projeto inicial, a proposta incluía caminhoneiros rodoviários de forma geral, fossem os ligados a empresas por vínculos empregatícios ou os autônomos. Decidi então por estes últimos. Essa definição me fez atentar para algumas situações específicas que só o autônomo vivencia no exercício da profissão. Apesar de o modo de trabalhar desse motorista haver sofrido transformações nas últimas décadas, por ser o proprietário do caminhão depende dele a procura por cargas a serem transportadas e a conseqüente negociação do valor do frete a receber. O autônomo é o único beneficiário dos rendimentos oriundos de seu trabalho, mas também o único responsável pelos prejuízos e despesas de viagens. A partir daí, consegui também definir o que buscar através das entrevistas. A seleção dos entrevistados então, passou a ser por caminhoneiros autônomos, atuantes ou não, de idades diferenciadas e que tenham trabalhado em qualquer período a partir de 1970 (período delimitado para o início da pesquisa).

Nas entrevistas, busquei dialogar de forma aberta para que os depoentes pudessem narrar o que consideravam importante, mas por vezes induzindo-os a falar também um pouco de si próprios: onde nasceram, onde moraram, sobre seus pais e irmãos, sobre sua infância, casamento, filhos, profissões anteriores, aquisição da casa própria, lazer. Também aspectos da vida profissional como: o que acham da profissão que exercem e expectativas em relação ao futuro profissional. Apesar de tentar encaminhá-los à essas questões, percebi que a maioria dos entrevistados se sentiu mais à vontade para falar sobre seu trabalho.

Ao analisar as entrevistas, foi necessário romper alguns limites para não tratá-las apenas como um amontoado de dados e informações adquiridas através dos depoimentos.

---

<sup>23</sup> Grupo memória popular. “Memória popular: teoria, política, método. In: FENELON, Déa Ribeiro e outros. Op. Cit., p.286.

<sup>24</sup> Disciplina oferecida pelo Programa de Mestrado em História (UFU) no 1º semestre de 2004.

Percebê-las enquanto práticas sociais e expressão de experiências vividas pelos caminhoneiros e conseguir captar os significados que eles expressam através da narrativa de suas trajetórias, é o que há de mais significativo no trabalho com a fonte oral. Também se fez necessário, atentar para a relação que o narrador estabelece com o tempo, porque ele localiza os fatos na sua memória, de acordo com o significado que eles têm em determinado momento de sua vida.<sup>25</sup>

Para conseguir as entrevistas, inicialmente saí a campo a procura de caminhoneiros, andando sem rumo pelo meu bairro à espera de encontrar um caminhão estacionado em frente a alguma residência. Para minha própria surpresa, foi justamente assim que encontrei meu primeiro entrevistado. Trata-se do Sr. Nivaldo (já citado anteriormente), um caminhoneiro bastante falante, com uma vasta experiência na profissão e que, talvez por isso, discorreu longamente sobre os problemas que o caminhoneiro passa no exercício de sua atividade, parecendo aproveitar a oportunidade da entrevista para um desabafo, ao mesmo tempo transformando-a em um espaço para reivindicações. Em vários momentos da entrevista, sua fala enfatiza a questão da desvalorização do caminhoneiro, o que para ele, provocou a falta de incentivo de continuar trabalhando nessa profissão.

As outras entrevistas foram conseguidas por indicação dos próprios entrevistados (que sempre conhecem um outro caminhoneiro) e também através de amigos meus, que possuíam algum conhecido ou parente que exercia a profissão como autônomo.

Dessa forma, realizei oito entrevistas com caminhoneiros. Dentre eles, seis em atividade (alguns mais jovens, na casa dos 30 anos, portanto com menor experiência, e outros entre faixa etária de 48 a 64 anos e com maior experiência na profissão); um não exerce mais a profissão e desenvolve outra atividade, e outro já aposentado. A intenção de realizar entrevistas com autônomos que não estão mais na atividade foi no sentido de perceber como se sentem ao parar de trabalhar em uma profissão como a do caminhoneiro, que está sempre em movimento e de repente se aposentar ou trocar a atividade por outra que permita que ele fique fixo em determinado local de trabalho. Também irá passar mais tempo em sua casa, alterando sua rotina diária, seus hábitos alimentares e suas relações com as pessoas que convive. Realizei também duas entrevistas com esposas de caminhoneiros.

---

<sup>25</sup> Sobre as questões do tempo na narrativa, destaca-se o texto de PORTELLI, Alessandro. “O momento da minha vida: funções do tempo na história oral”. In: FENELON, Déa Ribeiro e outros. Op. Cit., pp. 296-313.

Sendo uma delas esposa do Sr. Odilon (um dos entrevistados para essa pesquisa): este caso a entrevista foi realizada simultaneamente com o marido e a esposa. A intenção de dialogar com as esposas se pautou no propósito de perceber, na visão delas, qual a relação que o autônomo mantém com a família e o que significa ser esposa de um caminhoneiro.

A maior parte das entrevistas foram realizadas na residência do depoente. Porém, encontrei grandes dificuldades de encontrá-los, considerando que esse tipo de trabalhador passa pouco tempo em casa. Mesmo quando estão na cidade, às vezes estão em empresas e transportadoras negociando o frete ou acompanhando a carga e descarga das mercadorias, o que exige sua presença para conferência da quantidade e qualidade dos produtos que foram ou serão transportados. Dessa forma, por diversas vezes, a entrevista era marcada, mas quando eu chegava em sua residência, ele não se encontrava, ou mesmo já havia saído às pressas para outra viagem. Com uma data provável de seu retorno, de acordo com a esposa, passava a realizar ligações diárias, na tentativa de encontrá-lo no intervalo entre uma viagem e outra para a realização da entrevista.

Durante o período de realização das entrevistas com os caminhoneiros, fiquei pensando um pouco nas experiências vividas por aqueles, que, em função do trabalho, colocam, além de sua própria vida, também seus entes queridos em segundo plano, pois, por diversas vezes, o período entre suas viagens é tão curto que não há tempo para ver seus filhos ou mesmo a esposa, que, no momento de sua saída, estão no trabalho ou na escola. Ao mesmo tempo, esse sacrifício é em prol da família, pois ele trabalha acelerado para proporcionar-lhes um determinado conforto, como também oferecer a possibilidade de estudo aos filhos. Essa situação faz com que o sentimento de vazio interior seja inevitável para a maioria dos profissionais do volante, no momento em que partem de viagem. É como se suas consciências cobrassem uma falta sua para com a família, pois, na grande maioria dos dias mulher e filhos são privados da presença do esposo e do pai.

Através das entrevistas, fui percebendo também que cada autônomo possui seus próprios desejos, expectativas e uma visão de mundo diferenciada. Suas personalidades também se diferem, alguns demonstram maior firmeza em suas ações e decisões, outros são mais passivos, uns mais tímidos para se expressar, outros mais extrovertidos e falantes, enfim, percebi que estava tratando com um grupo bastante heterogêneo em relação às questões individuais, mas, ao mesmo tempo, a profissão que exercem é um laço que os

aproxima. Todos possuem o desejo de melhores condições de trabalho, melhor remuneração, possibilidade de vencer com seu trabalho, e que essas realizações reflitam na sua vida e de sua família.

Além das fontes orais, busquei também apoio no material da imprensa local através do jornal *Correio*<sup>26</sup>. A expectativa para a utilização do jornal nesse trabalho, em um primeiro momento, era no sentido de perceber como o caminhoneiro é visto pela imprensa e como ele se insere nas propostas para o setor, a partir dos anos 70, com a opção pelo transporte rodoviário proposta pelo governo, e também as formas de mobilização e reivindicações dos trabalhadores do setor. No decorrer da pesquisa, percebi que o jornal pouco revelou sobre a política de transportes, mas trouxe outras questões pertinentes para esse estudo, como o roubo de cargas e os assaltos a caminhoneiros, através da disposição de inúmeras matérias sobre o assunto, principalmente a partir da década de 90<sup>27</sup>. Também algumas reportagens referentes a outros problemas que os motoristas passam nas estradas (como o mal estado de conservação das rodovias, solidão, fim do companheirismo, estresse, etc.), contendo falas de alguns motoristas se posicionando sobre o assunto e reivindicando melhorias. Este tipo de matéria vem geralmente às vésperas do dia do motorista, comemorado em 25 de julho.

Essas questões aparecem também nas narrativas dos entrevistados, dessa forma, foi possível perceber como os caminhoneiros vêem esses problemas e como eles são tratados pelo jornal, atentando para o fato de que a imprensa, sendo um órgão formador de opiniões, tende a universalizar as questões, fazendo parecer que a idéia veiculada por ela, é compartilhada por todas as pessoas. Dessa forma ela se insere na disputa pela memória.<sup>28</sup>

O jornal traz também um outro material rico e passível de se trabalhar. Trata-se das propagandas e artigos que aparecem nas comemorações do dia do motorista. São

---

<sup>26</sup> Dos mais antigos, esse jornal é o único que ainda está em circulação na cidade de Uberlândia. Foi fundado por Osório José Junqueira na década de 30, passando depois para as mãos de um grupo de pessoas ligadas a um partido político da cidade (UDN- União Democrática Nacional). Em 1986, o grupo empresarial Algar assumiu o controle acionário do jornal. Durante os 67 anos de existência, o jornal passou por várias denominações: até 1986, era denominado “**Correio de Uberlândia**”; em 1991, passou a se chamar “**Correio do Triângulo**”, e em 1995, sua nomenclatura passou a ser somente “**Correio**”. Todo o seu acervo encontra-se disponível no Arquivo Público Municipal da cidade, organizado, encadernado e de fácil acesso ao público.

<sup>27</sup> Algumas matérias do jornal “**Correio**”: “Ladrões de cargas são apanhados”, p. 10, 16/03/95; “Caminhão é tomado de assalto”, p. 10, 01/09/95; “Bandidos roubam mais uma carreta com carga”, p. 12, 03/05/97; “Roubos aumentaram 16,06%”, p. 5, 22/02/98; “Cargas roubadas”, p. A-6, 17/10/00.

<sup>28</sup> FENELON, Déa R. et al. Introdução - Muitas memórias, outras histórias. In: FENELON, Déa Ribeiro e outros. Op. Cit., p. 10.

propagandas que denotam a exaltação aos profissionais do volante, parabenizando-os pela função “importante” que exercem (“transportando as riquezas do país”) e como peças fundamentais para o desenvolvimento econômico do Brasil. A análise do conteúdo desse material foi interessante para se analisar a imagem que se construiu do motorista nesses momentos de comemoração, já que, ao que parece, nos momentos de greve, ele aparece com uma outra imagem. Como podemos perceber através de nota divulgada pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), no momento de uma greve deflagrada em 1.999 contra a tarifa dos pedágios no estado de São Paulo, considerando “*justas as principais reivindicações dos caminhoneiros*”, mas, fazendo a ressalva de que: “*um movimento reivindicatório não pode prejudicar a sociedade brasileira como o bloqueio das rodovias e ameaça de desabastecimento do país*”.<sup>29</sup> Isso significa que os caminhoneiros podem reivindicar e fazer greves, desde que não causem prejuízos à economia. Nesse caso, o motorista deixa de ser o “herói das estradas” e passa a ser o problema das estradas.

Trabalhei também com a revista “*Veja*”<sup>30</sup>, por se tratar de um periódico de circulação nacional e, nesse sentido, veicula acontecimentos de todo o país. A perspectiva de trabalhar com essa revista foi também perceber as propostas para a política de transporte, as reivindicações e greves de caminhoneiros, já que minha análise não se restringe a Uberlândia e região pelo fato de que o caminhoneiro circula por todo o país, vivenciando situações a nível nacional.

Busquei apoio também em duas revistas que são específicas do setor: revista “*O Carreteiro*” e a revista “*Caminhoneiro*”, ambas disponíveis na Internet. A revista “*O Carreteiro*”<sup>31</sup> está disponível na página da Internet a partir de janeiro de 2000, e traz matérias sobre: testes de caminhão, lançamentos de novos produtos, inovações tecnológicas, segurança, legislação, política, economia de transporte, técnicas de manutenção, saúde e artigos de entretenimento e interesse geral. Toda a pesquisa nessa revista foi realizada através do recurso da Internet.

---

<sup>29</sup> “CNT apoia protesto de caminhoneiros”, *Correio*, Uberlândia, p. A-7, 28/07/99.

<sup>30</sup> A revista **Veja** é considerada um periódico da grande imprensa e possui circulação nacional. Foi fundada por Victor Civita (1907-1990) e é publicada semanalmente pela Editora Abril. Toda a coleção da revista *Veja* está disponível na biblioteca da Universidade Federal de Uberlândia (sessão de periódicos).

<sup>31</sup> Revista de circulação nacional, é editada mensalmente desde 1.970. Sua tiragem é de 100.000 exemplares. Segundo informações obtidas através do site: [www.revistaocarreteiro.com.br](http://www.revistaocarreteiro.com.br), sua distribuição é gratuita em 400 postos de gasolina que são credenciados através de contrato de distribuição. Estes postos pagam

A revista “*Caminhoneiro*”<sup>32</sup> também está disponível na página a partir de janeiro de 2000, porém, diferentemente da revista “*O Carreteiro*”, não foi possível o acesso às suas matérias.<sup>33</sup> A revista é subdividida em sessões que tratam de assuntos diversificados, tais como: estradas, saúde, segurança, política, eventos, entrevistas, lançamentos, mercado, dicas para o caminhoneiro, dentre outras.

Essas revistas, como toda fonte, instituem uma memória e produzem também uma imagem do caminhoneiro. Por se tratar de um material específico da área de transportes e seu público alvo ser, na sua maioria, os caminhoneiros, a tendência dessas revistas é fazer com que esses leitores se sintam valorizados e se reconheçam no conteúdo das matérias, mas, por diversas vezes, percebi que algumas reportagens se distanciam da realidade vivida pelos caminhoneiros, como as que dão opções de troca de caminhões usados por novos caríssimos, ou adaptações de peças e acessórios inovadores cujos custos elevados, são incompatíveis com os orçamentos dos trabalhadores.

Diante do exposto, procurei estruturar o trabalho em três capítulos, com o intuito de contemplar meus anseios de analisar os modos de vida dos caminhoneiros a partir do que experienciaram ao longo de suas trajetórias.

No primeiro capítulo, procurei analisar a construção da imagem do caminhoneiro que aparece na imprensa, através das reportagens e também das propagandas do jornal *Correio de Uberlândia*, quando das comemorações do dia do motorista, a partir da década de 70, quando a opção rodoviária prevalece enquanto política de transporte no país. Esse material demonstrou que, até meados da década de 90, havia a intenção de exaltar a figura do motorista através de homenagens, construindo para esse profissional uma imagem de herói. Porém, a partir daí, as mudanças sociais atingiram também seu modo de trabalho, e os caminhoneiros perceberam essas transformações através da perda do status e

---

mensalmente e recebem uma cota de revistas que são oferecidas aos clientes caminhoneiros. Oferece também assinaturas aos interessados de todo o Brasil, que a recebem pelo correio.

<sup>32</sup> Revista de circulação nacional, distribuída mensalmente desde 1985. Possui uma tiragem também de 100.000 exemplares e seus métodos de distribuição são os mesmos utilizados pela revista “*O Carreteiro*”. Seu site é: [www.revistacaminhoneiro.com.br](http://www.revistacaminhoneiro.com.br).

<sup>33</sup> No momento do levantamento das fontes, no ano de 2004, ao consultar o material dessa revista na Internet, era possível o acesso a algumas matérias, porém, já em 2005, quando estava realizando a pesquisa, constatei que havia tido uma mudança no seu site e não era mais possível o acesso às matérias. Após enviar um e-mail à redação, questionando a mudança, tive a resposta de que ignoravam o fato da impossibilidade de acesso e que verificariam o site para que pudesse estar acessível aos internautas. Apesar disso, o problema persistiu nas minhas diversas tentativas. Dessa forma, a pesquisa nessa revista se limitou a alguns números que consegui adquirir através de um amigo.

desvalorização profissional, contribuindo também para que a imagem que vinha sendo construída e veiculada desde a década de 70, sofresse alterações.

Analisando as narrativas de um grupo de caminhoneiros, procurei perceber como viveram esse momento de exaltação, quais as mudanças perceberam ocorrer na profissão nas últimas décadas, e como elas afetaram seus modos de trabalho. Procurei também, compreender o motivo da opção dos entrevistados pela profissão de caminhoneiro e suas expectativas ao exercê-la. A análise dessas questões ajudou a refletir sobre o significado de ser caminhoneiro para esse grupo de trabalhadores.

No segundo capítulo, tratei das experiências de trabalho do caminhoneiro autônomo. Para isso, analisei primeiramente as lutas e os embates quotidianos no desempenho da profissão, como as dificuldades encontradas pelo caminhoneiro para se tornar autônomo através da compra de seu caminhão. A maior parte dos depoentes revelou-me que a aquisição do caminhão significou para ele a realização de um sonho e representa um marco em suas vidas pelo fato de que, a partir daquele momento, deixaram de ser empregados e se tornaram autônomos. Verifiquei também a batalha para conseguir as cargas para o transporte, que envolve situações conflituosas como a concorrência com empresas e colegas de profissão, e tensões nos momentos de negociação dos valores dos fretes. As greves dos caminhoneiros também foram analisadas no intuito de perceber o que tem sido reivindicado por eles e suas formas de luta por melhoria nas condições do trabalho.<sup>34</sup>

Ainda nesse capítulo, aponte para a análise das diversas questões que envolvem o dia-a-dia de trabalho dos caminhoneiros autônomos. Para isso, aponto para as diversas situações vivenciadas durante as viagens, que são problemas reais inerentes da atividade do caminhoneiro, tais como: más condições das estradas, pagamento de pedágios, medo de acidentes, assaltos e roubos de carga, uso de rebites e álcool na direção.

---

<sup>34</sup> Para analisar a questão das reivindicações, parti em busca do material dos Sindicatos no intuito de perceber a participação deste nos momentos de greves e qual a ação dessas entidades junto aos caminhoneiros. Constatei que em Uberlândia, duas entidades “representam” os motoristas: A Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia (SPCVRU), fundada em 27/07/1924, e o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Uberlândia (SCRAVRU), fundado em 22/04/69. De acordo com informações obtidas nessas entidades, a participação dos caminhoneiros é mínima, os poucos caminhoneiros que são associados não comparecem às eventuais assembléias promovidas pelas entidades. No Sindicato não me foi permitido o acesso às atas e na Associação, pelo fato de não haver participação dos associados, achei irrelevante a pesquisa do material.

No terceiro capítulo, analisei as experiências vividas pelos caminhoneiros nos ambientes fora do trabalho, nos diversos espaços de convivência onde estabelecem relações e compartilham experiências com outras pessoas, no intuito de perceber como se dá suas relações com a família, no bairro onde mora, bem como suas práticas de lazer e religiosidade. Analisando essas questões foi possível perceber que a maioria dos entrevistados demonstrou que, apesar dos longos períodos longe da família, estar junto dela nos intervalos das viagens são momentos de grande valor. Percebi também uma grande preocupação por parte destes em prover o estudo aos filhos e melhores condições de vida, como forma de compensar o que não puderam ter, visto que a maioria deles veio de famílias pobres e tiveram suas trajetórias marcadas por sofrimentos e lutas.

Procurei também perceber através da narrativa dos caminhoneiros que não estão mais na profissão, como eles se sentem ao ter deixado de ser caminhoneiro, seja pela aposentadoria ou por mudança de profissão, e o que significou para eles ser caminhoneiros. Por se tratar de uma profissão bastante dinâmica pelo fato de que, a cada dia, o caminhoneiro vive situações diferentes, conhece variadas pessoas e a cada momento está em determinado lugar, é visível que o fato de terem parado de viajar deixou um determinado vazio dentro deles. É com saudosismo que relembram suas experiências e demonstram a falta que sentem da estrada.

Também se fez importante, nesse capítulo, dialogar com esposas de caminhoneiros, analisando o papel que desempenham à frente da família, muitas vezes substituindo o marido ausente, tomando decisões e posições importantes. Mostraram-se como mulheres fortes e de coragem, pois enfrentaram e enfrentam muitas situações difíceis, características que, para elas, são essenciais para ser esposa de caminhoneiro.



Fonte: Revista O Carreiro. Disponível em  
<<http://revistaocarreiro.com.br>>



## CAPÍTULO I

### “SER CAMINHONEIRO”: IMAGENS E SIGNIFICADOS

*O asfalto é o horizonte. O grande “tapete negro” sob as rodas do caminhão parece não ter fim, enquanto as famílias ficam longe, há semanas sem serem vistas. Mas tudo na vida tem um preço. E a do caminhoneiro não poderia deixar de ser diferente. São alegrias e tristezas entre um estado e outro, atrás do volante, na frente das tristezas transportadas na carroceria”. (Jornal **Correio**, 25/07/95)*

Conhecer o Brasil de ponta a ponta, pessoas diversas, costumes e crenças diferentes, comidas típicas de cada região, músicas e danças regionais, linguagens com sotaques característicos, praias e lugares exóticos, tudo isso é muito fascinante e supõe uma vida de aventuras e sensações prazerosas. Esses foram os motivos que levaram vários homens a se interessarem e a optarem pela profissão de caminhoneiro. Dentro de seu caminhão, ele se sente um aventureiro, desbravador do desconhecido e, ao mesmo tempo, um trabalhador responsável, pois é através de seu trabalho que provê o sustento de sua esposa e filhos.

Com o processo de industrialização que se delineou a partir dos anos 50 e a conseqüente aceleração na produção de diversos tipos de mercadorias que necessitavam do transporte para todo o território nacional, a oferta de trabalho como motorista de caminhão passou a ser abundante. Para atrair profissionais, os setores interessados na ampliação e concretização da política rodoviária, além de políticos que apoiavam a política de transportes do governo, passaram a exaltar o motorista, procurando demonstrar a importância de sua função. Nos anos 70 e 80, as referências ao “bandeirante” e “desbravador” das estradas, que encurtava as distâncias transportando as riquezas de região para região, levando o país ao progresso, eram comuns e elas podem ser vistas não só nas propagandas como nos discursos publicados nos jornais.<sup>35</sup> Dessa forma, inseria-se o

---

<sup>35</sup> A imprensa local, através do jornal **Correio de Uberlândia** desempenhou seu papel como aliada nesse projeto, fazendo valer sua posição privilegiada na construção de sentidos para a realidade social, difundindo a

caminhoneiro na política de desenvolvimento, fazendo-o sentir-se valorizado e respeitado por representar uma peça fundamental na busca de incluir o Brasil no rol dos países desenvolvidos.

Entendo a construção dessa imagem do motorista, nesse período, como uma tentativa de atrair aliados para a concretização de uma política de transportes que propunha maior rapidez na circulação dos produtos, fator que justificava a mudança na opção anteriormente baseada na ferrovia.<sup>36</sup> No decorrer das décadas, esse profissional vem sofrendo uma desvalorização, percebida principalmente através da imprensa, pela pouca visibilidade dispensada ao caminhoneiro atualmente, quando só se percebe menção a esses trabalhadores nos momentos de manifestações e greves ou nas páginas policiais, quase que diariamente, noticiando acidentes, assaltos e roubos de cargas. Diferentemente do que era retratado nas décadas de 70 e 80, quando o motorista era exaltado. Nesse período, principalmente nos dias 25 de julho, data comemorativa do “dia do motorista”, era comum a publicação de artigos e propagandas no jornal *Correio de Uberlândia*, cujo conteúdo fazia referências ao “herói das estradas”:

*(...) O motorista, realmente, merece de nós, consideração e reconhecimento por seus infundáveis e imprescindíveis serviços. Serve à nação, servindo seus filhos. Entrega-se à luta, arriscando a própria vida, pela vida e bem-estar de seus irmãos. É o país que vive em apreciável parte à mercê de seus esforços e trabalhos.*

*É pois, obrigação nossa, o seu dia auspiciosamente comemorar, os nossos agradecimentos enviar, e os nossos olhares e preces para o alto dirigirmos a pedir que os mesmos continuem a lutar com tal bravura e heroísmo percorrendo as estradas levando adiante o progresso e a vida.*

*Deles, os motoristas, dependem toda uma nação. Rejubilemos pois com os motoristas em todas as horas e, especialmente, no seu Dia, 25 de julho!*<sup>37</sup>

Esse artigo traz um conteúdo que visa despertar no motorista a vaidade de se sentir indispensável, pois ele faz acreditar que o país depende dele para alcançar o progresso.

---

imagem do caminhoneiro como o “herói das estradas”. Através do jornal era possível detectar a assimilação de interesses e projetos de empresários que naquele momento, estavam se constituindo ou desejavam se firmar no setor de transportes, e que necessitavam dessa construção para se expandir.

<sup>36</sup> Reflexões a respeito do processo de mudança na opção de transportes no Brasil podem ser encontradas no trabalho de: PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974**. Universidade Federal Fluminense – Niterói, 2000. Tese de doutorado.

<sup>37</sup> Trecho de artigo escrito por PEIXOTO, Adelvío. “Para o motorista o dia é todo invisível”, *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, 25/07/70, Suplemento Especial, sessão: um fato em foco.

Nesse sentido ele é o herói que luta por todos, “*arriscando a própria vida*” em favor da população. Apesar de destacar que o motorista deve ser lembrado “*em todas as horas*”, somente no dia 25 de julho é que aparecem artigos como esse.

As propagandas do dia do motorista distribuídas pelo jornal *Correio de Uberlândia*, que aparecem seqüencialmente por duas, três ou até mais páginas<sup>38</sup>, trazem essa mesma conotação em relação à imagem desse trabalhador. As propagandas são homenagens realizadas por parte da Câmara Municipal, Prefeitura Municipal, das empresas de transporte ou demais empresas que utilizam os serviços de motoristas, do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Uberlândia (STTRU) ou mesmo de pessoas consideradas de destaque na cidade, como vereadores, o próprio prefeito ou empresários. Em edição especial de 1975, o jornal publica uma homenagem do Rodoviário Caçula aos motoristas:

*Desejamos mais uma ultrapassagem perfeita do dia consagrado ao motorista!  
Durante um ano de trabalho, quantas estradas? Quantas toneladas de mercadoria que vão desde as pesadas máquinas industriais, até a simples ampola de uma injeção medicinal? Este nosso Brasil, continente de gente amiga, anda, vive e cresce sobre rodas. Pelas estradas, o motorista de caminhão dá o grande exemplo de trabalho e honradez. O homem que vive mais tempo em sua cabine do que no próprio lar, está fazendo isso para que 50 milhões de famílias possam receber em casa todo o conforto e a assistência da vida moderna. É este homem que desejamos enviar hoje nossa mensagem de agradecimento!  
(Rodoviário Caçula)<sup>39</sup>*

A propaganda faz uma associação entre trabalho e honra. Nela, aparece a noção do caminhoneiro como um trabalhador honrado, que se sacrifica, ficando tanto tempo longe de casa, para proporcionar o bem-estar de outros e, por isso, deveria receber o reconhecimento de todos. Ela aproveita também para reforçar a idéia do Brasil da era rodoviária, um país que “*anda, vive e cresce sobre rodas*”.

A associação entre o progresso a ser alcançado e a figura do motorista era uma idéia que perpassava a maioria das propagandas. Compreendo que, naquele momento, essas noções necessitavam ser constantemente reafirmadas para que conseguissem se legitimar. Era necessário que as pessoas não só absorvessem essa idéia, mas que o motorista se

<sup>38</sup> Na década de 70, até 1985, essas propagandas ocupam diversas páginas do jornal nos dias 25/07. A partir daí vem diminuindo a quantidade: na década de 90 são poucas e, a partir do ano de 2000, não há propagandas nessa data, apenas raros artigos.

<sup>39</sup> Edição Especial Comemorativa do Dia dos Motoristas, *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 1, 25/07/75.

reconhecesse nessa construção. Toda proposta de mudança necessita do apoio da população para se concretizar e, naquele momento, o governo buscava esse apoio através da propagação de um ideal de desenvolvimento ora representado pelas rodovias. A noção de que o país conseguiria sair do atraso - que era a ferrovia -, e se modernizaria através das rodovias, encontrava apoio na diversificação dos produtos industrializados, principalmente bens de consumo duráveis, que vinha alterando o cotidiano de muitas pessoas.<sup>40</sup>

Nesse sentido, o caminhoneiro deveria se sentir o responsável direto nessa empreitada em prol do progresso. Estratégias utilizadas pelo governo como a ampliação da malha viária e pavimentação das rodovias, aliadas aos discursos convincentes de que eram tudo em prol de melhores condições de trabalho, faziam com que o caminhoneiro reconhecesse que tais ações lhes eram favoráveis. Aqueles que já estavam há mais tempo na profissão e que passaram pela experiência de trafegar por trilhas abertas no meio do mato, que às vezes era a única forma de acesso a algumas cidades, além dos atoleiros e da poeira das estradas de terra, aplaudiam a iniciativa do governo por lhes proporcionar melhorias na lida diária com o caminhão.

Algumas propagandas buscavam transmitir a noção de que os motoristas apoiavam essa política e que o governo poderia contar com sua parceria. São, em sua maioria, empresas de transporte de mercadorias que falam em nome do motorista, colocando-o como bandeirante da era moderna:

*(...) Companheiros de nossos primeiros momentos, os motoristas são hoje nossos grandes amigos que confiam em nosso trabalho e em nosso progresso. Nossa presença é uma constante nas estradas brasileiras, e nas campanhas de escoamento da produção. O governo sempre pode contar com o motorista como símbolo dos Bandeirantes da era moderna!  
Clark Equipament  
Mais espaço para transportar mais riquezas!<sup>41</sup>*

<sup>40</sup> Vários trabalhos analisaram o período compreendido entre a década de 30 até meados de 1980, considerando-o como sendo de avanço industrial no Brasil. Entre eles, podemos citar: MELLO, João M. Cardoso e NOVAIS, Fernando A. “Capitalismo tardio e sociabilidade moderna”. In: **História da vida privada no Brasil**, vol. 4, São Paulo: Cia das Letras, 1998, pp.550-658. Segundo os autores, a indústria, nesse período, apresentou crescimento em vários setores, mas a produção de automóveis, eletrodomésticos, evolução dos meios de comunicação, indústria alimentícia (enlatados e alimentos industrializados) e o surgimento dos supermercados e shopping centers, influenciaram diretamente na alteração dos hábitos dos brasileiros no que diz respeito ao lazer, alimentação, vestuário, higiene pessoal e da casa.

<sup>41</sup> Edição Especial Comemorativa do Dia dos Motoristas, **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, p. 5, 25/07/75.

Os termos utilizados na propaganda para designar o motorista, como “*companheiros*” e “*grandes amigos*”, reforçam a idéia de parceria e remontam a uma noção de que todos os caminhoneiros apoiavam essa proposta e acreditavam que a missão de alcançar o progresso estava em suas mãos, por isso deveriam desempenhar seu trabalho com empenho e dedicação. A imagem que aparece é a do homem desbravador, incansável, determinado a alcançar seu objetivo, que nesse caso se mescla aos objetivos do governo, conforme demonstra o conteúdo de algumas propagandas:

*25 de julho – Dia do Motorista*

*Nem em seu dia ele pára. Muito pelo contrário, continua sua jornada de trabalho com a mesma firmeza que tem caracterizado esta classe ao longo dos anos.*

*O motorista jamais esmorece em sua missão (grifo meu). Ele vai em frente, por todos os caminhos, conquistando o espaço, encurtando distâncias.*

*25 de julho é o dia reservado para homenagearmos essa gente brava, de luta constante, essa gente importante para o desenvolvimento nacional.*

*É o dia do Motorista.*

*Parabéns a todos os profissionais do volante.*

*Auto Retificadora Progresso Ltda.<sup>42</sup>*

É interessante perceber que “25 de julho” é uma data em que se comemora o dia do motorista em geral, sejam os de carros particulares, de ônibus ou os de caminhão, mas percebo que a grande maioria das propagandas se dirige especificamente aos caminhoneiros. Frases como: “transportando as riquezas do país”, “transportando o progresso”, “condutores do progresso”, etc., nos indicam os sujeitos com quem se está dialogando, pois somente o motorista de caminhão transporta mercadorias, produção agrícola e industrial, que são designadas como as riquezas do país e, simbolicamente, a circulação dessa riqueza é que levaria o país a alcançar o tão sonhado progresso:

*Nosso tradicional abraço a todos os motoristas.*

*Nossa empresa surgiu do sonho dos que acreditavam no caminhão, quando o trem ainda era o gigante do sertão.*

*E de lá até hoje, forjamos em nossa empresa, motoristas que cruzam todo o Brasil de Norte a Sul. Nossa frota tem, em cada volante, um verdadeiro profissional, um herói sem medalhas e tantas batalhas vencidas para cobrir as distâncias e desenvolver este país de dimensões continentais.*

*Neste 25 de julho, enviamos o nosso tradicional abraço aos motoristas, em especial ao motorista de caminhão (grifo meu), que passa sua vida na estrada, por ser um*

---

<sup>42</sup> **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, p. 7, 25/07/84.

*homem valente, ligado a uma profissão para os fortes e por ser também portador do espírito de pioneiro, bandeirante da moderna civilização.  
Rodoviário Caçula<sup>43</sup>*

A ênfase que se dá ao motorista de caminhão, destacando-o dos outros motoristas, faz parecer que ele é o principal entre os demais e que esse dia é seu em especial. É o “*herói sem medalhas*” que batalha para “*desenvolver este país*” que interessa destacar nas propagandas. Por esse fato o dia do motorista se transformou para muitos em o “dia do caminhoneiro”.

No dia 25 de julho é também comemorado o Dia de São Cristóvão. Esse Santo é considerado o padroeiro de todos os motoristas.<sup>44</sup> Diz a lenda cristã, que São Cristóvão é comparado a Hércules, figura lendária grega, conhecida por sua força, isso porque ele também possuía corpo forte. Por ter servido ao diabo, Adocymos (seu antigo nome), recebeu a penitência de transportar transeuntes de um lado para outro de um rio na Síria. Um determinado dia aparece um garoto e, ao transportá-lo, Adocymos percebe que, apesar de se tratar de uma criança, era extremamente pesado. Questionando o menino a respeito de seu peso, ele justifica: “Não te espantes, carregas comigo todos os pecados do mundo”. Aquele garoto era Jesus Cristo. A partir de então, Adocymos passou a se chamar Christophorus, e no Brasil, Cristóvão, que quer dizer: o transportador de Cristo.<sup>45</sup>

A analogia feita entre São Cristóvão e o caminhoneiro é devido a sua função de transportar e também pela força que possui, fazendo alusão à força do caminhão, e o caminhoneiro, sendo o seu condutor, como capaz de transportar cargas extremamente pesadas, da mesma forma que São Cristóvão suportou o peso do menino Jesus.

De acordo com a *Revista Caminhoneiro*, comemora-se o dia do motorista em 25 de julho, mas o dia do caminhoneiro é, na realidade, o dia 30 de junho. Porém, nesta data não percebemos nas publicações nenhuma menção a comemorações. A própria revista traz, em sua capa do mês de julho de 2004, os dizeres: “25 de julho, dia do caminhoneiro - de todas

<sup>43</sup> *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 5, 25/07/85.

<sup>44</sup> Em Uberlândia, nesta data, é costume a realização de uma missa em homenagem aos motoristas, realizada na Igreja São Cristóvão, onde o padre realiza a bênção das chaves dos veículos. Essa bênção às vezes é realizada durante a carreata, que também faz parte das comemorações do dia do motorista.

<sup>45</sup> VILAÇA, Marcos Vinícios. *Em torno da sociologia do caminhão*. RJ, Tempo Brasileiro, Niterói: UFF/Eduff/Proed, 1987, p. 48.

as idades”<sup>46</sup>. É uma edição especial em comemoração à data. Isso indica que esse é o dia considerado oficialmente, inclusive pela revista.

A construção veiculada pela imprensa, nos anos 70 e 80, de que transportar as riquezas do país era estar contribuindo para o seu crescimento e progresso e que esse fato fazia dele um profissional valorizado e respeitado pela sociedade<sup>47</sup>, vinha ao encontro das expectativas de muitos caminhoneiros. Houve um tempo em que ser caminhoneiro era motivo de orgulho para vários homens e sonho de outros tantos. É possível perceber, a partir das entrevistas realizadas com o grupo de caminhoneiros, que as condições de trabalho, comparando com os dias atuais, eram um pouco melhores: as estradas, apesar de não serem pavimentadas e serem cheias de poeira, na época da seca, lama e buracos, na época das chuvas, ofereciam maior segurança já que a ocorrência de assaltos era bem menor, os roubos de cargas já existiam, porém com poucas ocorrências, não havia concorrência na procura de cargas, os caminhoneiros podiam contar com os companheiros de profissão para qualquer eventualidade, e acima de tudo sentiam-se respeitados pelas pessoas. Esse orgulho está presente na fala do Sr. Reinaldo, que foi caminhoneiro por aproximadamente trinta anos e teve a oportunidade de trabalhar durante um período que considera melhor, tanto no que diz respeito às condições de trabalho como no tratamento dispensado àqueles que exerciam a profissão:

*(...)É um campeão, a gente chegava, todo mundo, a vizinhança vinha, cumprimentava, é... às vezes a gente trazia notícia ruim, outra hora trazia notícia boa, né? Então todo mundo, como na época, eu tenho apelido de Nadim, - O Nadim chegou do Belém. A vizinhança tudo ia prá lá, prá sabê comê que foi, se num tinha acontecido nada, né.<sup>48</sup>*

O Sr. Reinaldo iniciou sua profissão como caminhoneiro ainda na década de 60. Nesse período, a valorização que o caminhoneiro sentia encontrava espaço na atitude das pessoas, que demonstravam ansiedade pelo retorno daquele que, para eles, era um

<sup>46</sup> Revista **Caminhoneiro**, São Paulo, n.º 204, julho/2004.

<sup>47</sup> O jornal “**Correio de Uberlândia**” traz (durante o período pesquisado entre a década de 1970 até 2003) diversas matérias que qualifica o caminhoneiro como desbravador, pioneiro, símbolo de trabalho em favor do desenvolvimento e progresso, enfim, construindo uma imagem de valorização do profissional do volante que o faz sentir parte desse projeto de alcançar o desenvolvimento. As propagandas do dia do motorista também trazem o mesmo conteúdo.

<sup>48</sup> Entrevista realizada em 06/01/05 com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, casado, 61 anos, foi motorista por 30 anos, hoje é proprietário de um bar.



“campeão”, que, viajando com seu caminhão pelo Brasil, era o portador do que estava acontecendo em outras localidades, já que vivia num tempo em que a televisão e o telefone não era um bem acessível a todos, sendo o rádio o meio de comunicação mais comum, capaz de transmitir as notícias. O retorno para casa era sempre motivo de emoção para o Sr. Reinaldo e a caracterização do caminhoneiro como um herói o envaidecia:

*Porque quando eu comecei a viajar tanto pro Porto Velho quanto pro Belém, caminhoneiro quando chegava, todo mundo admirava porque ficava emocionado de vê aquele caminhão daquele tamanho e agente, como eu na época que pesava 56 quilo, todo mundo perguntava: Cumé que o Sr. dá conta? Uma coisa desse tamanho, caminhão desse tamanho. Muita gente não sabia que aquilo tudo era mecânico, né? (risos)<sup>49</sup>*

A expectativa de sentir que era esperado tanto por sua família, como por diversas pessoas que gostavam e se preocupavam com ele, fazia-o se sentir importante, querido. Suas análises procuram demonstrar a existência de um valor que foi perdido, pois o autônomo não sente mais a admiração por parte das pessoas.

A importância do profissional motorista é celebrada pelo Sr. Nivaldo. Um outro entrevistado, que ao relatar um fato que presenciou quando criança também revela como o caminhoneiro era visto:

*(...) Procê tê uma base, que quando meu pai morava na fazenda, ele arrumô um motorista prá puxá uma madera prá ele, e minha mãe foi lá, forró uma toalha assim prá ele sentar, pareceno que era um dotor né.<sup>50</sup>*

A atitude de sua mãe ao tratar o caminhoneiro como se fosse um doutor, porque o exercício da medicina era visto pela sociedade como a primeira profissão em grau de importância, fez com que o Sr. Nivaldo o percebesse como alguém que possuía status naquele período, alguém que era respeitado pelas outras pessoas, e isso pode ter influenciado na sua escolha profissional quando, na década de 70, já casado, deixou a fazenda e foi para a cidade em busca de melhores oportunidades de trabalho e estudo para os filhos. Ele não possuía o grau de instrução necessário para ser um doutor, mas sabia dirigir, e isso lhe dava acesso ao desempenho de uma profissão de valor naquele momento.

---

<sup>49</sup> Idem.

<sup>50</sup> Entrevista com o Sr. Nivaldo Moreira da Silva, 64 anos, realizada em 30/08/2004.

Quando lhes é indagado sobre os motivos que os levaram a optar pela profissão, emerge das falas de muitos caminhoneiros a questão da aventura, melhor remuneração, liberdade, vontade de conhecer lugares diferentes, ou seja, relatam as expectativas que possuíam naquele momento. Na época em que iniciaram a vida de caminhoneiro, só vislumbravam os pontos positivos, enquanto os negativos só foram sendo percebidos ao longo do desempenho da atividade.

*(...) é o espírito de aventura, é conhecê. É o seguinte, o cara: ah, porque caminhonero anda muito, porque caminhonero conhece muito lugar, porque caminhonero leva uma vida boa, entendeu? É muito manjado, é muito manjado, embora muita firma hoje, realmente, existe ainda, mais muita firma tá cortano é muito manjado, é o seguinte, em beira de estrada, é a tal vida fácil, entendeu? É a tal vida fácil. É prostituição, é droga, é bebida, entendeu? (...) Então existe aquele espírito de aventura, porque o caminhão prá mim, no meu caso, me deu chance de conhecê muita coisa. Quer saber? Onde eu trabalho cê viaja muito, muito! Num é só í ali e voltá não, é Rio, é Porto Alegre, é Recife, Fortaleza, cê anda muito. Então cê conhece pessoas diferentes, cê conhece lugares diferentes. Eu conheço lugares lindo, lindo, lindo, através do caminhão. (...) É outros costumes, é tudo diferente. É comida diferente, os costumes são muito variados, nosso Brasil é tão imenso que cê convive com culturas diferente (...) Então cê tem a chance de conhecer lugares lindo, lindo, lindo.<sup>51</sup>*

No caso do Sr. Luiz Carlos, que é filho de caminhoneiro, o que o fez optar pela profissão foi o espírito de aventura, que é uma característica de família: *“nós somos de uma família aventureira né, sempre querendo conhecer lugares diferentes, talvez partino desse ideal aí, hoje eu estou na estrada hoje”*.<sup>52</sup> Esta opção lhe proporcionou a chance de conhecer o Brasil. O que ele sabia da profissão era sobre as aventuras que o pai relatava desde a sua infância e também relatos de outros caminhoneiros com quem conviveu durante sua profissão de mecânico. Isso fez com que formulasse uma imagem de caminhoneiro como um aventureiro, um homem livre, que está sempre em movimento, conhecendo pessoas e lugares diferentes e isso dava um ar de encantamento, de mistério, por sair em busca do desconhecido.

A profissão de caminhoneiro era uma possibilidade para muitos garotos pobres que tinham o sonho de conhecer outros lugares além das cidades ou fazendas onde moravam.

---

<sup>51</sup> Entrevista realizada em 09/01/05, com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, casado, 52 anos. Ele aprendeu a dirigir caminhão desde os dez anos de idade com o pai, que era caminhoneiro. Relata que esteve sempre envolvido com essa profissão, pois foi mecânico e atualmente é caminhoneiro autônomo.

<sup>52</sup> Idem.

Suas viagens muitas vezes se limitavam às cidades vizinhas ou alguma outra um pouco mais distante, nas ocasiões de visita aos parentes. Dessa forma, para alguns, a escolha da profissão ultrapassava a questão da necessidade de trabalhar ou uma simples escolha dentre tantas outras, sendo também a realização de um sonho:

*(...) porque toda hora que agente fecha o olho e abre, agente vê uma coisa diferente. Nunca está na mesma rotina, e a curiosidade de conhecê, porque eu hoje, eu conheço o Brasil intero, conheço um pedaço fora do Brasil, né, eu conheço um poco do Paraguai, conheço um poco da Argentina, né, conheço um pedaço da Bolívia, então, tudo dentro do caminhão<sup>53</sup>.*

A vida de caminhoneiro, sobretudo do autônomo, ainda hoje atrai homens. É uma profissão que se diferencia de muitas outras que exigem que a pessoa esteja fixa em determinado local de trabalho, seja em um escritório, em uma oficina mecânica, em uma loja, em uma construção civil ou mesmo num consultório médico ou odontológico. O simples fato de se imaginar livre, trabalhando em local aberto, que as estradas proporcionam, já é um fator de grande relevância para aqueles que não gostam de se sentir presos. Necessariamente, ela não exige um grau de escolaridade elevado, além de proporcionar um outro ponto de grande interesse, o fato de não terem patrões, no caso dos autônomos. A idéia de que não há ninguém para lhes impor ordens, não há normas rígidas a seguir, nem horários regulares, torna o trabalho muito atraente.

Percebo que os pontos elencados acima vêm ao encontro das expectativas de alguns caminhoneiros ao relatarem suas escolhas a favor do exercício da profissão. Embora muitos deles, em algum momento, tenham trabalhado como empregados de empresas, eles expressam o sonho de possuir seu próprio caminhão e assim deixarem de ser empregados, passando a patrão.

A maioria dos caminhoneiros que conversei possui uma experiência longa na profissão. Iniciaram a carreira em um momento de iniciativas de expansão no transporte rodoviário e por isso era-lhes comum perceber na imprensa, nos meios de comunicação e também na fala das pessoas, expressões de exaltação ao seu ofício. Isso lhes proporcionava, naquele momento, expectativas em relação à profissão escolhida. Porém, os que exerceram a profissão ao longo das três últimas décadas, perceberam que, com o passar dos anos,

---

<sup>53</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

apesar do trabalho do caminhoneiro continuar sendo essencial para a economia do país, já que esta se baseia no transporte rodoviário, não é mais tratada como uma das profissões mais importantes como fazia parecer nos anos 70, e nos últimos anos ela vem sofrendo desvalorizações. Os caminhoneiros autônomos percebem essa desvalorização através da inércia do governo pelo descaso para com as rodovias, as constantes altas no preço dos combustíveis, a cobrança de pedágios e a ausência de uma política de tabelamento de preço dos fretes. Também sentem um elevado grau de exploração por parte daqueles a quem prestam serviços (principalmente as transportadoras), além da mudança na maneira com que são tratados pela própria sociedade:

*(...) Agora hoje ocê observa bem a vida do caminhonero cumé que é, que é o seguinte: ele chega nunha transportadora prá carregá, atende ele pela janelinha lá, só um buraquim, pareceno que ele é um bicho, ali é no sol e chuva, não tem nada. Se ele quizé fazê necessidade, ele escolhe um mato lá, se tivé mato, se num tivé, ele faiz detrais do caminhão. Igual fala, eles tem até um ditado que fala: motorista e cachorro só sabe mijá em pneu né (risos). Desculpe da palavra né. Então pro cê vê cumé que é né. Então é assim, é uma raça sem valor, ninguém dá valor em motorista, vou te falá a verdade, cê tem que acompanhar um motorista pro cê sabê o que que é a vida dum motorista, porque infelizmente eu sempre falo: óh! o motorista tem tudo e num tem nada.<sup>54</sup>*

Ao elaborar suas percepções acerca das mudanças na profissão do caminhoneiro, Sr. Nivaldo nos permite perceber as transformações que o sistema de transporte de cargas sofreu a partir da década de 70, que fez com que o autônomo se submetesse às regras impostas pelas transportadoras. Ao relatar a maneira como são recebidos nessas empresas, é notável a intenção, por parte delas, de demonstrar quem dita as regras do transporte e qual o lugar que os autônomos ocupam nessa relação de trabalho.

Através dessa experiência, Sr. Nivaldo percebe o avanço do processo de desvalorização dos trabalhadores que veio se acentuando dia após dia. Isso é significativo para ele na medida em que representa uma perda. Perdeu-se o status, que no passado foi um dos motivos que atraiu muitos homens para a profissão, inclusive ele mesmo. Quando o Sr. Nivaldo diz que: “*motorista tem tudo e não tem nada*”, ele está se referindo ao fato de que, ao mesmo tempo em que os caminhoneiros representam uma grande força porque o país depende deles para fazer circular os produtos, não têm nada, porque não sabem aproveitar

---

<sup>54</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/04.

essa força para fazer mudar várias situações vividas no dia-a-dia de trabalho. Segundo ele, “*tudo isso que tá faltano, sabe porque? É a união, se o motorista tivesse união...*”, indicando que a ausência dela no grupo é que faz com que as oportunidades de se realizarem enquanto uma categoria forte tornam-se nulas. Os motoristas têm um trunfo nas mãos, mas, como não o aproveitam em benefício do grupo, tornaram-se fracos. Esse fator é, para o Sr. Nivaldo, uma das causas que contribuiu na desvalorização dos autônomos, pois o individualismo impediu que eles lutassem juntos pelo espaço que foram perdendo para as transportadoras e se descaracterizaram enquanto categoria profissional. Uma outra perda que os autônomos sentiram foi a da confiança que se dispensava anteriormente a esses profissionais. Sr. Reinaldo, ao fazer referência ao tipo de relação trabalhista que possuía com seu patrão na década de 60, quando iniciou na atividade, dá mostras do que foi perdido:

*(...) olha eu trabalhei prum nordestino que eu num precisava trazer nota prá ele, nota de nada. Então abastecia, comia, chegava entregava o dinheiro prá ele e ele confiava em tudo. Acertava as conta na cidade de arrumada de caminhão.<sup>55</sup>*

Ao relatar a relação de respeito e confiança entre patrão e empregado no passado, Sr. Reinaldo está analisando e comparando com o tratamento que o autônomo recebe por parte das transportadoras hoje. Para quem viveu, como ele, experiências como a relatada, compreende que se trata de uma situação humilhante para o trabalhador. Ser honesto e responsável com seu trabalho é um valor e também motivo de orgulho para esses caminhoneiros que viveram o período. Cultivar essas qualidades era questão de honra:

*(...) caminhonero ainda tinha um certo crédito, porque ele comprava um caminhão sem avalista, ele comprava um caminhão que dava conta, todo mundo confiava. Na época que eu viajava prá o Belém eu saía de casa às vezes prá ir nunha viagem de quase 2.500 Km eu saía sem dinheiro e chegava no Belém com dinheiro no bolso, porque os donos de postos emprestava dinheiro prá gente. Abastecia fiado, emprestava dinheiro, muitas vezes colocava pneu, né, e hoje a desconfiança é muito grande, ninguém faiz esse tipo de coisa mais, antes, a turma fazia.<sup>56</sup>*

<sup>55</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

<sup>56</sup> Idem.

O caminhoneiro era o intermediário das relações comerciais e esse era um dos motivos que o tornava digno de confiança. Ele transportava mercadorias que não lhe pertenciam, além disso, era também o portador das grandes somas monetárias que o receptor pagava pela mercadoria e que eram enviadas ao dono da carga pelas mãos do caminhoneiro, seja através de dinheiro, cheques, promissórias ou duplicatas. Era, portanto, uma responsabilidade que fazia parte de seu trabalho. Ainda hoje a profissão exige esse grau de responsabilidade, mas, por estarmos vivendo em um tempo em que imperam a ganância e a concorrência individual, as pessoas não são mais dignas de confiança, e isso influenciou nos modos de trabalho dos caminhoneiros, operando mudanças: devido aos roubos de carga, onde muitas vezes o motorista é indicado como suspeito de participação no crime, as mercadorias passaram a ser constantemente vigiadas através de sistemas de monitoramento via satélite para inibir a ação dos bandidos. Assim, os pagamentos das mercadorias transportadas passaram a ser feitos através de transações bancárias, devido ao crescente índice de assaltos nas estradas.

Um outro entrevistado, Sr. Luiz Carlos, também nos remete a um período em que as pessoas poderiam confiar umas nas outras e, para firmar os compromissos, a palavra do homem bastava:

*(...) só que antigamente, existia o que se chama de palavra né. Minha mãe costuma dizê que meu avô, por exemplo, ele fazia um negócio, um determinado negócio, compra e venda, assumia um compromisso, minha mãe dizia que ele costumava tirar um fio do bigode e botá naquilo ali, ela diz isso. E ali cabô, valia... hoje não, hoje nem se ocê fizê um compromisso por escrito, com testemunha, assinado, cê ainda corre o risco de tê problema.<sup>57</sup>*

A palavra de honra era uma qualidade cultivada com orgulho naquele período, ela indicava a boa índole do homem. Quando o Sr. Luiz exemplifica com o ato de seu avô, ele está indicando que esse era um comportamento antigo e um valor de sua família que, segundo ele, procura cultivar a honestidade naquilo que faz. Ao mesmo tempo, critica as pessoas que não possuem o mesmo caráter, insinuando que hoje se vive em um tempo em que esse valor foi perdido e por isso as pessoas não são dignas de confiança. O caminhoneiro, é claro, não foge a regra.

---

<sup>57</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

Esse sentimento de perda é percebido através destas falas. Ao relatarem suas experiências, esses caminhoneiros estão indicando que toda aquela imagem positiva que valorizaram no início da profissão e que os fizeram acreditar que ser caminhoneiro era ser “herói, campeão e imprescindível para a economia do país”, foi se revertendo em uma grande desilusão. Por isso, o significado de ser caminhoneiro foi sendo reconstruído de uma outra forma em suas memórias, pois, mesclados aos pontos positivos, ao longo do desempenho da atividade, com as mudanças que se processaram, foram aparecendo também os negativos, fazendo-os questionar suas escolhas do passado. É uma imagem que aparece dividida entre a paixão e, ao mesmo tempo, a desilusão.

O que ficou daquele período foi apenas a paixão pela profissão. As manchetes dos jornais e os relatos de caminhoneiros revelam que, ao longo dos anos, as estradas brasileiras foram se transformando em um espaço de insegurança, provocando sensações até então desconhecidas dos motoristas, como o medo e as tensões durante as longas horas de viagem. A falta de segurança tornou-se, a partir dos anos 90, uma das maiores preocupações desses trabalhadores devido ao elevado número de roubo de cargas e assaltos, associada às más condições das estradas, cujos buracos são ameaças constantes na ocorrência de acidentes graves, colocando em risco a vida dos caminhoneiros.

Situações como estas fazem parte do dia-a-dia desses trabalhadores e, como tal, parte de suas experiências, por isso relevantes para se perceber suas trajetórias no trabalho. Essas questões serão analisadas mais adiante, no segundo capítulo. Ao relatar situações como essas, alguns caminhoneiros demonstram pesar por perceberem as condições de trabalho que vivem atualmente. Tamanhas dificuldades parecem ter contribuído para que muitos deles percebessem que a profissão perdeu um pouco de seu encanto. O que antes era um atrativo, agora passou a representar um risco. Todas essas dificuldades vividas por eles ajudam também a compor uma concepção do que significa ser caminhoneiro hoje, quando cada dia representa uma situação nova, um obstáculo ou uma barreira a transpor para que esse trabalhador possa chegar com segurança ao seu destino. Isso significa lutar para continuar trabalhando e vivendo.

A partir das falas de alguns caminhoneiros, percebo que formulam diversas imagens a respeito da profissão que desempenham. Na verdade, o desempenho dessa profissão por eles é um aspecto tão forte em suas vidas que acaba por representar o que são, porque

relacionam suas vidas com o trabalho, talvez pelo fato de passarem a maior parte de seu tempo em função dele, enquanto o tempo que passam ao lado da esposa, filhos, parentes e amigos, é o tempo que lhes sobra no intervalo entre as viagens.

A questão da falta de tempo com os entes queridos é um fator que hoje incomoda a maior parte dos entrevistados. Muitos deles optaram pelo desempenho da profissão ainda jovens, quando não possuíam suas próprias famílias constituídas (esposa e filhos) e, talvez por isso não incomodava o fato de viajarem para longas distâncias, ficando longe dos pais e irmãos. Não que não os amasse e não sentissem falta deles, mas porque a relação que o homem tem com pais e irmãos é diferente da que mantém com esposa e filhos, porque a partir do momento que se casa, e possui filhos, ele passa a ter responsabilidade por aquelas pessoas, são seus dependentes diretos. Se antes a responsabilidade pelo provimento da casa era, em sua maior parte, de seus pais, agora, com sua própria família, essa responsabilidade é inteiramente sua. Esses sentimentos foram expressos pelo Sr. Gladson, que começou na atividade muito jovem e ainda solteiro. Após casar-se e ter duas filhas, percebeu que sua profissão poderia interferir no seu relacionamento com a família, pois, por ficar viajando por vários dias, preocupava-lhe o fato de a família precisar dele durante sua ausência. Isso o fez questionar a escolha da profissão:

*Na época era o que eu mais gostei de fazer né, Eu era muito novo, não queria estudar mesmo. Vivia danando numa empreitada com o pai. Eu queria é caminhar e tal, não queria trabalhar, queria viajar, queria conhecer. Na outra hora que a gente começa perceber que às vezes não ter escolhido muito certo, é hora da gente adquirir família né. Porque aí você adquire família, tem mulher, filho e aí às vezes você já quer mudar, quer ficar em casa e às vezes já passou de hora, porque você não aprendeu, você já passou anos e anos ali e aí você não seguiu outra profissão. Então, você não tem mais como estudar, não tem mais como começar do começo pra aprender outra coisa.<sup>58</sup>*

Assim como a falta de tempo para a vida social, outros fatores influenciaram para que o caminhoneiro passasse a perceber sua atividade não mais como a realização de um desejo, mas como um meio que provê o sustento de sua família, uma profissão cheia de riscos, estresse, desgaste físico e medos. No início, quando jovem, Sr. Gladson teve a possibilidade de escolher qual o caminho a seguir entre tantas profissões possíveis. Fazendo

---

<sup>58</sup> Entrevista realizada em 27/01/05 com Sr. Gladson Costa, casado, 48 anos, motorista há 30 anos.



um balanço no seu presente, ele volta ao passado para justificar sua escolha, e percebe agora que aquela escolha foi definitiva em sua vida, pois hoje não vislumbra outra opção a não ser a de continuar sendo caminhoneiro. O mesmo caminhoneiro que relata ter escolhido a profissão por encantamento, hoje, pesando as dificuldades que enfrenta, constrói uma outra imagem em relação a essa prática:

*Hoje eu arrependo assim de ter seguido a carreira de motorista. Hoje arrependo assim de não ter... que talvez poderia tá numa vida menos sacrificada né. Se tivesse partido, estudado, se tivesse partido prá outra coisa, de repente hoje não passaria tantas dificuldades, privações.<sup>59</sup>*

Para o Sr. Gladson, ser caminhoneiro hoje passou a ser sinônimo de sacrifício. O prazer que sentia no passado foi revertido em desencanto. Essa é uma profissão que desempenhou durante grande parte da sua vida e toda sua trajetória tem importância, mas seu desencanto surge justamente porque não consegue se ver valorizado pelos outros diante das dificuldades que vivencia no seu dia-a-dia de trabalho.

Aquela valorização que era evidenciada nas propagandas do jornal e nos discursos e que os fazia acreditar que era real, que o caminhoneiro era uma figura importante para o desenvolvimento do país, é agora questionada por eles a partir do momento em que se sentem explorados pelos diversos setores envolvidos no transporte e desamparados por parte do governo que não lhes proporciona condições razoáveis de trabalho, com a má conservação das estradas e concessão do aumento constante no preço dos combustíveis, em vista do recebimento de fretes reduzidos e também pela cobrança abusiva de pedágios. Reclamam da falta de um sindicato competente que os represente e os auxilie em suas reivindicações; sofrem exploração por parte das empresas e transportadoras pelas quais prestam seus serviços por não lhes pagarem o valor justo do frete de acordo com a quilometragem rodada, além de exigir prazos curtos nas entregas; não podem mais contar com o companheirismo dos colegas de profissão, pelo contrário vivenciam uma relação de concorrência e desrespeito entre eles próprios.

O questionamento vem da dificuldade em compreender essas mudanças em um período mais recente onde a política de transporte continua se realizando inteiramente

---

<sup>59</sup> Idem.

através da rodovia, ou seja, sua função não alterou. Circular as ditas “riquezas” que o país produz continua sendo de responsabilidade dos caminhoneiros, porém, alteraram-se os valores das pessoas e também os interesses do governo, que se voltaram para outras preocupações, relegando as rodovias ao mais completo descaso. O caminhoneiro sente-se agora descartado, ele não é mais visto como o “herói das estradas”, o “bandeirante desbravador”, ele é apenas mais um trabalhador que luta por sua sobrevivência.

Através do jornal, é possível perceber como essa imagem do caminhoneiro vem se alterando ao longo das décadas. Na década de 70 nota-se uma grande quantidade de propagandas no dia do motorista e também alguns artigos, como dito anteriormente, sempre referendando-o como “*um símbolo de trabalho em favor do desenvolvimento nacional*”<sup>60</sup>. Acompanhando esse período no jornal *Correio de Uberlândia*, o que se percebe é uma imagem de harmonia de interesses entre empresários e trabalhadores do setor de transportes, típica do período de repressão a qualquer idéia contrária à do governo. Como forma de reforçar essa aliança, ressaltava-se o caráter pacífico dos motoristas.

Na década seguinte, apesar de prevalecer nas propagandas a imagem do herói, as matérias já fazem menção aos riscos da profissão, onde se destaca, nas falas dos próprios caminhoneiros, o questionamento em relação à questão da segurança nas estradas:

*Misto de prazer e solidão, a vida de caminhoneiro é marcada por uma série de riscos e muita apreensão, pois “o motorista fica a mercê da segurança da polícia rodoviária que ainda é muito precária, nem mesmo é possível ter uma arma pra se garantir”, diz ele (...)*<sup>61</sup>

No final da década de 80, o roubo de cargas e assaltos a caminhoneiros já começava a indicar um problema grave à procura de soluções. Como estavam se tornando comuns as reclamações por parte dos trabalhadores lesados, a imprensa não tinha outra opção a não ser noticiar. Ainda nessa década é perceptível também a presença das greves e paralisações de caminhoneiros, o que não se percebia em 70. Com as perspectivas de fim da ditadura, os trabalhadores conseguiram uma maior abertura política que proporcionou mais segurança

<sup>60</sup> “Data comemorativa”. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 3, 25/07/79.

<sup>61</sup> “Manoel, caminhoneiro por paixão e convicção”. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 12, 25/07/89.

para se manifestarem. O fato de já no ano de 1980 o jornal noticiar greves de caminhoneiros, nos faz questionar a aparente paz social da década anterior.<sup>62</sup>

Considerando a grande quantidade de propagandas e artigos em homenagem aos motoristas, até meados de 85, é possível perceber que o jornal ainda dá certa visibilidade a esse trabalhador. À medida que avança para a década de 90, esse número vai se reduzindo até que, a partir de 2000, decreta-se o fim das propagandas no dia do motorista, há apenas a presença de um ou outro artigo que faz menção a esse trabalhador nos dias 25 de julho, porém, noto uma alteração nos seus conteúdos. Eles não trazem mais aquela noção de exaltação à figura do motorista, essa data que antes era um dia de comemorações, foi se transformando em um dia para reivindicações. Os artigos presentes no ano de 97 são característicos. O dia 25 de julho é marcado por manifestações dos motoristas.<sup>63</sup>

*Manifestação - Trabalhadores em transporte de todo o país se reúnem durante todo o dia de hoje para lembrar de maneira diferente o Dia do Motorista. A categoria promove mobilizações nas principais rodovias do país e conta com organização do Movimento Unificado dos Trabalhadores em Transporte (MUTT), fundado recentemente e composto pelos diretores sindicais que representam os trabalhadores do transporte.*<sup>64</sup>

A partir de matérias desse tipo, veiculadas neste período, o motorista aparece como o trabalhador que manifesta suas insatisfações e mostra sua disposição em enfrentar os governantes para reivindicar seus direitos. Essas reações por parte dos caminhoneiros são resultado das condições de trabalho a que vinham sendo submetidos já há alguns anos. Já que no dia do motorista as atenções estão voltadas para eles, aproveitam para expor a situação.

<sup>62</sup> Na década de 80 aparecem várias matérias, no jornal **Correio de Uberlândia**, noticiando greves e manifestações de trabalhadores do setor de transporte, tais como: “Carreteiros querem um pouco mais nos fretes”, p. 6, 08/07/80; “Greve dos caminhoneiros pode gerar falta de gasolina”, p. 10, 31/08/81; “Também no Rio deflagrada greve dos tanqueiros”, p. 10, 07/12/85; “Promessa de ministro põe fim à greve de caminhoneiros”, p. 6, 08/01/86; “Abastecimento estará normalizado hoje no Rio Grande do Sul”, p. 2, 10/01/86; “Caminhoneiros acreditam que o movimento de paralisação foi vitorioso”, p. 4, 11/01/86.

<sup>63</sup> A partir do dia 24/07/97, dia que antecede ao dia do motorista, o jornal **Correio** já começa a noticiar as expectativas da data noticiando: “Mobilização vai marcar o Dia do Motorista”. **Correio**, p. 9, 24/07/97. No dia 25/07 anuncia: “Data é lembrada com manifestações”, p.10; “Sindicato discutirá os problemas da categoria”, p. 10; “Motoristas reclamam das estradas do país”, p. 10. Mesmo depois da data, até no final do mês, as reivindicações continuam: “Protesto interdita rodovia”, p. 9, 26/07/97; “Sindicato reivindica audiência com FHC”, p. 9, 26/07/97; “Região discute soluções para o transporte”, p. 7, 29/07/97.

<sup>64</sup> “Data é lembrada com manifestações”. **Correio**, Uberlândia, p. 10, 25/07/97.

Em reportagem intitulada “Motoristas comemoram seu dia”, apesar do título sugestivo a festividades, seu conteúdo é representativo de uma realidade vivida por aqueles que exercem a atividade, pois a vida do caminhoneiro não é feita só de aventuras, liberdade e momentos bons, ela é um misto que inclui também dificuldades e momentos difíceis:

*Em suas intermináveis viagens pelas rodovias, caminhoneiros e carreteiros, vivem histórias de medo, aventura, desconforto, amores e desamores, reconhecimento e incompreensão. Enfim, são vitórias e derrotas em nome da profissão que, acima de tudo, exige muita responsabilidade.<sup>65</sup>*

Apesar de reconhecer os pontos negativos da profissão, a mesma matéria procura amenizar demonstrando a preocupação do jornal com uma imagem que vinha sendo trabalhada desde décadas anteriores, que definia o caminhoneiro como o parceiro do desenvolvimento. Dessa forma, demonstra que o motorista, apesar das dificuldades que enfrenta, não abandona a profissão:

*(...) Mas, mesmo enfrentando tantos desafios, Nelson não trocaria a vida ao volante por nenhuma outra. Ele se sente plenamente realizado como caminhoneiro e é um vitorioso na profissão; iniciou-se no ofício como empregado e hoje é proprietário de dois caminhões. Além da recompensa material o caminhoneiro está certo que conta com a proteção de São Cristóvão em todos os momentos difíceis<sup>66</sup>*

Esse trecho reforça a idéia de que vale a pena ser caminhoneiro, porque isso traz benefícios materiais, como no caso do Nelson que de empregado conseguiu sua autonomia e é dono de dois caminhões. A matéria procura mostrar que o sucesso financeiro faz com que compense correr os riscos e enfrentar os desafios. Nessa construção, os riscos se tornam pequenos em relação aos benefícios materiais que a profissão proporciona. A estratégia de colocar essa afirmação na fala de um caminhoneiro, e utilizar o recurso da religião, faz com que os caminhoneiros leitores se identifiquem com o Nelson. Ao mesmo tempo, o artigo recorre aos argumentos utilizados no passado que fez com que diversos homens se interessassem em ser caminhoneiros, transmitindo a idéia de que essa ainda era uma boa escolha profissional.

---

<sup>65</sup> “Motoristas comemoram seu dia”, **Correio**, Uberlândia, p. 10, 25/07/98.

<sup>66</sup> Idem.

Aparece no jornal, naquele momento, uma imagem mesclada: o motorista é aquele que enfrenta o poder através de suas reivindicações, ao mesmo tempo é o homem sofrido, que enfrenta os riscos de uma profissão perigosa, é também o homem corajoso, que trabalha em prol do desenvolvimento e que se orgulha de sua profissão.

A partir do final da década de 90, o jornal não deixa dúvidas sobre as más condições de trabalho que o caminhoneiro vivencia. As matérias revelam somente a indignação dos caminhoneiros diante de situações de descaso, desrespeito, humilhação e exploração por parte das outras pessoas; também a falta de segurança e as más condições das estradas encontram sempre lugar de destaque.<sup>67</sup> Mesmo quando colocam algum relato de caminhoneiro, ele traduz experiências difíceis:

*(...) O Dia do Motorista, comemorado hoje, é considerado por muitos uma homenagem justa aos heróis do volante que levam o progresso a cada região do País. Uma rotina que nem sempre traz lembranças agradáveis. O caminhoneiro Messias Ivan Moreira, que trabalha de motorista há 14 anos, revela que os perigos encontrados nas estradas deixam um certo mistério em saber se o motorista volta ou não para casa no dia seguinte. Segundo ele, as condições das estradas na região do Triângulo Mineiro, principalmente, entre Uberlândia e Uberaba, revelam o lado triste da realidade e a facilidade com que os motoristas se expõem à própria sorte. “Cada vez que eu viajo, chego a ficar cerca de oito dias longe da família. Neste dia em que todos param um minuto para lembrar daqueles que sofrem atrás do volante, também é preciso pedir mais consciência dos governantes no sentido de melhorar a qualidade de vida dos profissionais e as estradas brasileiras”, reiterou.<sup>68</sup>*

A reportagem faz alusão a um herói sem vitórias. Sua força foi vencida pelos percalços da profissão e ele percebe que determinadas dificuldades não podem ser superadas porque não depende somente dele. Por isso o pedido de ajuda aos governantes, pois nesse momento em que as condições de trabalho chegaram ao extremo de sua tolerância, e que a força dos caminhoneiros foi enfraquecida pela falta de união, pelo fim

---

<sup>67</sup> Acompanhando as matérias do jornal **Correio** a partir de 1999, percebo que as condições de trabalho dos caminhoneiros vinham se tornando quase que inviáveis, tamanhas as dificuldades que enfrentavam no seu dia-a-dia. As matérias trazem títulos sugestivos dessa situação: “Insegurança faz parte do dia-a-dia”, p. B1, 25/07/99; “Motoristas enfrentam dificuldades”, p. B1, 25/07/99; “Dia do motorista tem programação variada – categoria não tem o que comemorar hoje”, p. B1, 25/07/2000; “Motoristas insatisfeitos no dia de São Cristóvão”, p. B2, 25/07/2003.

<sup>68</sup> “Insegurança faz parte do dia-a-dia”, **Correio**, Uberlândia, p. B1, 25/07/99.

do companheirismo e pela concorrência entre eles, passam a apelar para o governo, numa tentativa desesperada de conseguir reverter a situação.

O jornal transmite a mensagem de que o caminhoneiro vive o tempo da desesperança. Durante as últimas três décadas, eles sentem muitas perdas e a prática da profissão passou a ser apenas um meio de sobrevivência, uma necessidade. Perdeu-se o prazer de viajar, já que isso não representa mais uma aventura, um modo de conhecer o Brasil de ponta-a-ponta, representa um risco para sua própria vida, como se percebe na fala do caminhoneiro Messias: “*um certo mistério em saber se o motorista volta ou não para casa no dia seguinte*”. Esse fato revela o quanto o medo tornou-se um elemento intrínseco nessa profissão e toma conta da maioria dos profissionais devido à falta de segurança que as estradas oferecem e que são causa de grande preocupação não só para o caminhoneiro, mas também para sua família:

*No dia do motorista, para muitos a categoria não tem muito o que comemorar. Mesmo tendo muitos anos de carreira, nem todos estão satisfeitos com a profissão. Medo, falta de segurança e de reconhecimento, são alguns dos principais fatores que atormentam dia e noite esses profissionais.<sup>69</sup>*

A falta de perspectiva estampada nos jornais reflete a desesperança sentida pelos caminhoneiros. Esses fatores foram responsáveis pelo afastamento de alguns caminhoneiros do desempenho dessa atividade. Alguns resolveram parar e se aposentar, outros depois de aposentados continuaram fazendo fretes dentro da cidade e outros, ainda, mudaram de ramo de atividade. Mas também há aqueles que, mesmo achando que a vida de caminhoneiro hoje “*é difícil*”, continuam na profissão. Mesmo com todas as dificuldades ainda são caminhoneiros, alguns por opção, outros por falta de opção:

*Hoje prá te falar a verdade é o seguinte, eu tô trabalhano autônomo porque a pessoa hoje passô de 40 ano, cê sabe que ele já num tá arrumano emprego mais né. Então é o seguinte. Ocê tem que trabalhá porque cê... o ensino da palavra de Deus mesmo que ele diz que: aquele que num quizé trabalhá, num coma também né? Então é nosso dever. Em deus que o homem praticô o pecado o primero homem, que foi Adão, então Deus deixô essa ordem e o homem prá ser o certo, ele tem que trabaiá. Só que infelizmente, autônomo, eu vô te falá a verdade, a pessoa...se ocê*

---

<sup>69</sup> “Dia do motorista tem programação variada – Categoria não tem o que comemorar hoje”. **Correio**, Uberlândia, p. B1, 25/07/2000.

*vê... prá começá so cê vê um cara, se ele tá saino bem na estrada aí, o caminhão tá bonitim, todo encahotado, muito arrumadim, cê pode saber que ele tá robano de lado, porque de ordenado, de viaje, de lucro, ele num tem. Hoje infelizmente o caminhão dá e ele mesmo toma.*<sup>70</sup>

A fala do Sr. Nivaldo expressa a maneira como percebe o processo de mudanças que vem se operando na vida dos trabalhadores, a partir do seu viver como caminhoneiro. Sua reflexão nos fornece amplitude para pensarmos no processo de exclusão que o mercado de trabalho tem imposto nas últimas décadas. Com o desenvolvimento tecnológico implantado no mercado de trabalho a partir da década de 80, os trabalhadores têm vivido mudanças significativas que contribuíram para acentuar o desemprego. As novas formas de organização do trabalho passaram a exigir uma seleção rigorosa de trabalhadores, excluindo os que, de acordo com suas normas, são apontados como “sem qualificação”. Nessa estrutura, aqueles que possuem elevado grau de escolaridade, experiência e se encontram dentro da chamada idade produtiva, são os escolhidos para integrá-lo. Essas exigências trouxeram graves conseqüências para a população pobre, que passou a sentir duplamente a exclusão social. Se antes os trabalhadores eram excluídos somente por serem pobres, passaram a ser marginalizados também pelo fato de estarem desempregados. Onde a tecnologia não substituiu o homem pela máquina, relegou-o a posição de simples complemento no processo de trabalho, por esse motivo a desvalorização dos trabalhadores, que se percebe hoje, foi uma das principais causas da defasagem salarial. Ser trabalhador hoje significa viver basicamente para garantir as necessidades básicas no lar. É como trabalhador que o Sr. Nivaldo interpreta a situação do autônomo, pois tendo vivido um tempo em que o trabalho sinalizava perspectivas de vida melhor, ao vislumbrar as condições em que vive hoje, deixa transparecer a constatação de que ser autônomo tem se tornado uma condição quase inviável.

Baseando-se em suas experiências, percebo, nas análises do Sr. Nivaldo, a maneira como ele interpreta o significado de ser caminhoneiro: “*o tal de caminhoneiro hoje tá tão infeliz, tão falta de sorte, que tudo quanto é coisa vem em cima dele*”, ressalta, fazendo alusão a um fato onde ele, juntamente com seu irmão, ao pedirem uma refeição em um restaurante de beira de estrada, perceberam que a comida estava azeda. Ao fazerem a

---

<sup>70</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/04.

reclamação com o gerente, esse negou que a comida estivesse estragada, causando uma grande confusão dentro do restaurante entre o gerente e seu irmão, que segundo ele, “*é desbocado demais*”. Para controlar a situação, Sr. Nivaldo tentou acalmar o irmão e sugeriu pagar a conta do restaurante e ir embora mesmo sem ter comido. Isso, segundo ele, era uma maneira de desfazer a imagem de desconfiança por parte das pessoas, que designam o motorista como de caráter desonesto, generalizando como se todos eles carregassem essa característica. Em alguns momentos, ele próprio assume essa postura generalizante:

*(...) sabe comé que é, porque motorista já num presta mesmo, que infelizmente essa raça, vô te falá a verdade tá teno mais gente ruim do que boa, mais com esse negócio, ninguém presta né, e... então é desse jeito, agora se ocê num pagá, já num tem ninguém que presta mesmo né? (risos) É desse jeito, então tem que fazê o máximo prá vê se a pessoa num perde o caráter.<sup>71</sup>*

Ao ressaltar que “*já num tem ninguém que presta*” na profissão, ele dá razão a comentários generalizantes e ao mesmo tempo quando diz que: “*tá teno mais gente ruim do que boa*”, ele observa que ainda há caminhoneiros honestos, mesmo que poucos, dentre os quais ele se encaixa a partir do momento que paga a conta do restaurante que lhe serviu comida estragada. Isso porque quer cultivar seu caráter e não deseja ser igualado aos demais caminhoneiros, que ele próprio qualifica de desonestos.

Talvez pelo fato de perceber que, hoje, grande parte dos profissionais não age honestamente, provocando a desconfiança das pessoas, ele se desiludiu e essa é uma das razões pelas quais declara que, se tivesse outra opção, não desejaria continuar trabalhando como caminhoneiro, pois a desconfiança foi uma das causas da desvalorização do motorista. Em um outro momento de sua entrevista, Sr. Nivaldo continua reafirmando que não é de sua vontade continuar na profissão:

*Agora não, de caminhão, esse aí se Deus quisé eu tô orano muito a Deus e pedino a Deus que eu há de saí dele, largá de mão, porque é o seguinte, tudo que cê vai fazê na vida é, por exemplo, ocê tem uma profissão, se ela num tivé te dano, dano, é sobró um dinherim procê, pelo menos o é ... adquiri aquilo que ocê piscisa e que ocê, não a ... tudo que ocê gosta mais aquilo mais necessário, então se num tivé condição, num tivé dano, tem que pará num tem?<sup>72</sup>*

---

<sup>71</sup> Idem.

<sup>72</sup> Idem.



Nesse sentido, a imagem negativa que o Sr. Nivaldo percebe do caminhoneiro de hoje, se distancia muito daquela que entendia ser no início da profissão. Iniciou a atividade imaginando que iria ser tratado como um doutor (conforme relato de sua fala citada anteriormente), portanto respeitado e valorizado, porém, após trinta anos de profissão, analisa o quanto suas perspectivas foram frustradas, não que nunca tivesse se sentido valorizado. Em determinado período ele confirma que era “*muito melhor, muito melhor!*”, mas, considerando que, já na primeira pergunta que lhe faço, pedindo para que ele fale um pouco de sua vida, inicia falando de problemas que enfrentou com dois acidentes e os prejuízos que isso lhe causou, e continua sua narrativa sempre dizendo das dificuldades que enfrentou durante todo esse tempo na profissão, com isso, ele quer dizer que sua trajetória como caminhoneiro foi, em sua maior parte, de luta, privações, que a profissão não lhe trouxe benefícios materiais e sim prejuízos, e que as dificuldades se sobrepuseram às vitórias, justificando assim a imagem que formula hoje.

A mesma desconfiança em relação à desonestidade dos motoristas é percebida na fala do Sr. Reinaldo, que, apesar de não exercer mais a profissão, ainda hoje se considera um caminhoneiro devido aos vários anos que passou viajando pelas estradas de quase todo o Brasil:

*Hoje, motorista vende óleo, motorista vende pneu, pega nota de pneu, aumenta nota de refeição, coisa que num leva nada, porque antes não, antes o povo trabalhava porque gostava da profissão mesmo*<sup>73</sup>.

Sua denúncia é de que a profissão de motorista se transformou em uma prática usada por determinados profissionais para atos ilícitos, dando vazão às críticas e acusações de desonestidade por parte das pessoas. Diferente do Sr. Nivaldo, ele analisa sua experiência enquanto caminhoneiro como um tempo feliz, em que exercia seu ofício com prazer, por isso, para ele: “*o trabalho num é ruim não, o trabalho é muito bom, muito bom*”. Ele iniciou na profissão de caminhoneiro em 1964 e a exerceu por trinta anos. De sua trajetória, consegue fazer um balanço positivo porque, através do caminhão, além de conhecer grande parte do Brasil, ele conseguiu também outras vitórias:

---

<sup>73</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

*(...) eu dexei, mais eu defendo muito a classe, porque foi dela que eu tirei, é... o estudo das minhas filhas, sobrevivência, né.<sup>74</sup>*

E em outro momento reafirma:

*(...) consegui comprar onde eu moro hoje, que a casa é minha, né. Tenho uma casa de aluguel, né, tudo foi tirado do caminhão.<sup>75</sup>*

Na narrativa do Sr. Reinaldo, é possível perceber que ele tem consciência da imagem que é agora veiculada sobre o caráter do motorista. Para ele, o caminhoneiro de hoje perdeu muitas das qualidades dos antigos, mas apesar disso, é um trabalhador sofrido devido às más condições de trabalho e sem perspectivas, porque não pode contar com o sindicato, nem com o governo, para lhes proporcionar melhorias na profissão. Por esses motivos, ele revela que: *“se fosse prá mim ter um caminhão meu hoje, eu não queria”*.

Aquela idéia de que o caminhoneiro, principalmente o autônomo, era um homem livre, é desconstruída através da narrativa do Sr. Luiz Carlos. A noção de liberdade, que ele imaginava, era no sentido de não trabalhar em um lugar fixo, fazer seu próprio horário de trabalho, não ter que obedecer a ordens de patrões e não ser explorado, como ele afirma que foi, quando trabalhou na empresa Transcol, exercendo as funções de cobrador e ajudante de oficina ao mesmo tempo, e por todo esse trabalho recebia *“um maldito salário de menor”*, ou seja, ele era menor, trabalhava tanto quanto um maior de idade, executando na mesma empresa duas funções e recebia a metade dele. A noção de liberdade, para ele, perpassava também pela expectativa da aventura, e esperava encontrar tudo isso na profissão de caminhoneiro, mas hoje, percebe que o fato de ser autônomo não lhe concede liberdade para fazer o que quer, viajar sem pressa, sem horário de partir e de chegar e sem obedecer ordens:

*E muitas veiz cê vai em transportadora fulana de tal, e chega lá cê fica o dia intero, faz coleta, fica o dia intero dentro da transportadora, quando é a noite, por volta das 20:00, 21:00 ou às 19:00 hora, eles te entrega uma nota, fala: cê tem que tá em Uberlândia 7:00 h da manhã. Num qué sabe se tá chuveno, se cê tá cansado, cê tem*

---

<sup>74</sup> Idem.

<sup>75</sup> Idem.

*que se virá, porque se você atrasá, automaticamente ou provavelmente ou sei lá porque causa, cê vai tê dificuldade prá carregá depois, porque o cliente tá esperano a mercadoria aqui.*<sup>76</sup>

Observando a fala do Sr. Luiz Carlos, surge o questionamento se o fato do caminhoneiro empregado almejar adquirir seu próprio caminhão, e tornar-se autônomo, é realmente vantajoso e se isso representa liberdade, porque enquanto empregado, os caminhoneiros trabalham sob constante vigilância para que sigam as normas da empresa. Em contrapartida, eles possuem outras vantagens: têm um salário fixo, que consideram baixo,<sup>77</sup> mas que podem contar com ele todo final de mês; possuem seguro de vida, em casos de acidentes; e não precisam lutar para conseguir cargas, ao contrário do autônomo que enfrenta uma concorrência diária com os próprios colegas de profissão para conseguir um frete. O autônomo também, da mesma forma que o caminhoneiro empregado, tem a responsabilidade de entregar a mercadoria nos prazos estipulados e ainda tem que arcar com muitos gastos. Seu relato é também uma constatação de que, da mesma forma que se sentia explorado quando trabalhava como empregado, prestando serviços hoje para as transportadoras, se submete também a uma relação de exploração.

Um outro entrevistado, ao analisar a situação que o autônomo vivencia hoje, percebe também a exploração por parte das transportadoras:

*Hoje as transportadoras não deixa o caminhoneiro sobreviver né. Se você pega um frete na mão da transportadora, te come no mínimo 20% do frete. Quer dizer você entra com trabalho, entra com o capital que é o caminhão e sobra muito pouco, no mínimo não sobra quase nada. Manutenção cara demais, estraga as peças, então...*<sup>78</sup>

<sup>76</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

<sup>77</sup> Hoje, em 2005, grandes empresas de Uberlândia como o Armazém Martins, Peixoto, Marbo e Arcom, pagam aos seus motoristas um salário entre a faixa de R\$ 1.200,00 a R\$ 1.500,00, empresas menores pagam entre R\$ 700,00 e R\$ 800,00. Ao sair para as viagens, o motorista recebe um adiantamento para que seja utilizado por ele para despesas com alimentação, pedágios e eventuais consertos do caminhão. Quando retorna, o motorista apresenta-se à firma para a realização do acerto, onde comprova através de notas e recibos, as despesas da viagem efetuada. Se essas forem maiores que o valor do adiantamento, a empresa reembolsa o motorista, que provavelmente retirou dinheiro de seu bolso para pagá-las, se ao contrário, forem menores, o motorista devolve à empresa a diferença. Na maioria das empresas, as despesas com alimentação são descontadas no salário do motorista.

<sup>78</sup> Entrevista em 08/09/04, com Sr. José Aparecido Martins (Paulista), viúvo, 52 anos, motorista desde 1974.

Quando o Sr. Nivaldo declarou que: “*Hoje infelizmente o caminhão dá e ele mesmo toma*”, ele está se remetendo a essa mesma situação que o Paulista agora reafirma, onde muitas vezes o caminhoneiro realiza o transporte, recebe das transportadoras um frete a preço reduzido e ainda tem que arcar com despesas da viagem e reparos do caminhão, não lhe sobrando praticamente nada. Diante dessa situação, ele constata que a renda do autônomo é insuficiente para manter um padrão de vida digno. O Paulista, que hoje trabalha como autônomo, mas já trabalhou em diversas empresas como empregado, traça um paralelo entre as duas condições:

*(...) como empregado, nos anos 90 aí, eu vivia melhor do que hoje como dono do caminhão. Tinha condição melhor sabe. Inclusive mais segurança na estrada. Porque de 90 prá cá a coisa ficou perigosa, como os assalto...*<sup>79</sup>

Comparando com o tempo em que trabalhava como empregado, Paulista percebe que o sonho de se tornar autônomo, que tanto lutou para realizar, não lhe trouxe a satisfação financeira que almejava, porque sobrevive das sobras dos fretes, e isso significa muito pouco para conseguir manter suas despesas tranqüilamente. Por isso o autônomo está quase sempre endividado. Observando a questão da segurança, ele percebe que também nesse ponto o empregado leva vantagem, pois a maioria das grandes empresas hoje proporciona maior segurança nas estradas contra roubo de cargas e assaltos, devido ao sistema de monitoramento utilizado por elas, enquanto o autônomo está à mercê dos perigos, porque não tem condições financeiras para adquirir equipamentos para sua segurança. E sobre a remuneração, ele compara:

*(...) nos anos 90, em 98, caminhoneiros ganhava um salário razoável. Cheguei tirar mil reais por mês trabalhano como empregado. Hoje eu não tiro isso como dono de caminhão. Não vivo com um salário desse.*<sup>80</sup>

Analisando essas questões, Paulista percebe que, pelas condições de trabalho que vivencia, o trabalhador empregado tem vivido em melhores condições que os autônomos. Mas ainda assim, nota-se que eles não almejam voltar a serem empregados, apesar de

---

<sup>79</sup> Idem

<sup>80</sup> Idem.

estarem conscientes de todas as dificuldades, dos perigos que enfrentam e dessa “liberdade pelo meio” que possuem, sentem orgulho de terem conseguido comprar seu próprio caminhão, com muito esforço, como admitem todos os entrevistados. Para eles isso é uma vitória e não pensam em abrir mão dela vendendo seu caminhão, arriscando-se a se tornarem freqüentadores da fila de desempregados no mercado de trabalho. Diante das circunstâncias, talvez essa “*falsa liberdade*”<sup>81</sup> lhes baste.

Ser livre, para muitos caminhoneiros, também significava a possibilidade de se relacionar, ao mesmo tempo, com diversas mulheres ao longo de todos os caminhos que percorriam. Nesse sentido, era vantajoso estar distante da família e pessoas de seu círculo de convivência, pois estando no meio de pessoas que não os conheciam, era confortável a prática de namoros proibidos. Daí a fama de mulherengo que os caminhoneiros possuem.

Essa é uma imagem do caminhoneiro que se propagou em toda a sociedade. A Rede Globo transmite às sextas-feiras uma série que se intitula “Carga Pesada”, onde os personagens Pedro e Bino, representados pelos atores Antônio Fagundes e Estênio Garcia, respectivamente, como caminhoneiros, vivem histórias de aventura por todo o Brasil. O personagem Pedro, carrega essa característica de homem boêmio, aventureiro e, em todos os lugares por que passa, se relaciona com uma ou mais mulheres diferentes. Esse personagem transmite a idéia do caminhoneiro inconstante no que diz respeito à irregularidade de sua vida sexual, ao mesmo tempo em que reforça a idéia do caminhoneiro mulherengo.

Alguns caminhoneiros fazem questão de conservar essa imagem, pintando frases no pára-choque de seus caminhões que revelam sua adoração pelas mulheres,<sup>82</sup> além de adesivos e fotos de mulheres nuas ou seminuas espalhadas pela cabina do caminhão. Outros adquirem uma postura mais discreta, mesmo se agem com irregularidade nas estradas, e ainda outros, talvez pelo fato de serem casados, ou mesmo por seguirem determinados princípios, não adotam esses hábitos.

---

<sup>81</sup> Expressão utilizada pelo entrevistado Luiz Carlos Tavares Perez, para traduzir as diversas limitações que os autônomos tem, apesar de serem donos do seu caminhão.

<sup>82</sup> Algumas frases de pára-choque: “Mulher bonita e parafuso comigo é no arrocho”; “Seis pneus cheios e um coração vazio”; “Na cabina cabem muitas - no coração só uma”; “No baralho da vida só encontrei uma dama”; “Meu viço é você morena”. In: VILAÇA, Marcos Vinícios. **Em torno da sociologia do caminhão**. Op. Cit. Pp. 32- 35.

São raras as matérias sobre esse assunto presentes no jornal *Correio*. As poucas que aparecem, tratam superficialmente do assunto, que vem inserido nas matérias relacionadas às experiências relatadas pelos caminhoneiros:

*Outro folclore da classe é a paquera. Todo motorista, como todo marinheiro, tem uma mulher em cada porto? Valdecir Pirani desconversa: “Hoje em dia isso está muito perigoso”. Jesué considera que não tem necessidade de namorar outras mulheres porque está bem casado. “Ela me trata como um homem e eu a trato como uma mulher”, filosofou. Roque Durval de 65 anos, há 35 anos na profissão, acha uma besteira motorista ficar preocupado com “chifre” ou “peruca de touro”. “Se a mulher tiver de trair o homem, trai o que trabalha no escritório, no banco ou na estrada”, raciocinou divertido.<sup>83</sup>*

O jornal se remete ao fato da paquera, designando-a como folclore e interroga se o caminhoneiro é mesmo mulherengo como é conhecido. Essa é uma forma de colocar uma situação que é real e fazer parecer que o jornal não se posiciona a respeito do assunto, mas, ao colocar relatos de caminhoneiros que negam essa característica, a matéria traz para discussão um elemento que está no imaginário social. A idéia de folclore aparece como algo construído para desabonar o motorista como pessoa. Embora não tendo conhecimento sobre os trabalhadores entrevistados, o fato de serem casados leva-os a centrar suas falas no valor família. Se considerarmos a série “Carga Pesada”, já referida anteriormente, o personagem Pedro é apresentado como um homem sem compromissos, o que justificaria suas aventuras amorosas.

A partir das narrativas dos caminhoneiros entrevistados, é possível perceber que aparece também em suas falas a imagem do “motorista companheiro” e a ausência dessa característica nos dias de hoje. Por se tratar de uma profissão onde o caminhoneiro realiza seu trabalho praticamente só, os colegas de profissão mantinham laços de amizade uns com os outros no sentido de amenizar a solidão da estrada. É comum perceber em suas falas a menção ao companheirismo que proporcionava ajuda nos momentos em que o caminhão estragava, quando ficava atolado nas estradas barrentas ou em outras situações difíceis. Tinha sempre um outro caminhoneiro por perto para auxiliar.

Compunha também o significado de companheirismo, o caráter de união dos motoristas. Essa é uma construção que se observa através do jornal *Correio*, que vem sendo

---

<sup>83</sup> “Caminhoneiros fazem da profissão uma aventura”. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, p. 10, 25/07/93.

propagada desde a década de 50. Naquele período, ocorreram diversas greves no setor de transportes, e esses movimentos se caracterizaram pela grande adesão de motoristas mobilizados na tradicional estratégia de fechar estradas e interromper o tráfego de veículos, impedindo inclusive a circulação de mercadorias. Pelo fato de as paralisações dos transportes atingir a economia do país, percebe-se uma certa urgência por parte dos governantes em resolver a situação através de negociações que pudessem pôr fim às greves. A mobilização de grandes quantidades de motoristas na década de 50, em prol dos movimentos, proporcionou, o fortalecimento da categoria, fato este que contribuiu para que os motoristas rodoviários ficassem conhecidos pela união.<sup>84</sup>

A menção a esse caminhoneiro solidário e companheiro aparece nos relatos como algo que ficou no passado. Essa é mais uma perda na vida do caminhoneiro:

*(...) hoje não se tem respeito, hoje ninguém cumprimenta ninguém na estrada. Hoje se você tá quebrado, você dá sinal, é difícil parar. E ainda tem pessoas bondosa, pessoa com aquela época nossa de 30, 40 ano atrás, ainda pára. (...) hoje virou um trem esquisito, entendeu? Estrada num tem, num tem... companheirismo não tem, união não tem.*<sup>85</sup>

Observando a situação de hoje, Paulista volta ao passado, no início de sua profissão nos anos 70, justificando que, para ele, os velhos caminhoneiros, por terem vivido o tempo do companheirismo nas estradas, e valorizarem esse sentimento, são pessoas que ainda cultivam esse espírito solidário. Quando ele diz do hoje, ele está fazendo referência aos caminhoneiros jovens, que, de acordo com a sua percepção, não sabem o que é o companheirismo, porque “*não tem respeito*”, porque “*ninguém cumprimenta ninguém*”. Nesse sentido, a culpa recai sobre os próprios motoristas, principalmente os mais novos na profissão:

*(...) hoje ele põe um salarim muito ridículo e põe comissão. Solta uma máquina muito possante na mão dessa molecada, aí vai consumo da bebida e muitos quem sabe até de outras drogas, e vai, e aí cabou o companheirismo, cabou mesmo. Onte eu vim prá cá, sabe? Você olha assim, você cruza um caminhão com outro, cabine com cabine, não tem, não vê um cumprimento, não vê um piscar de faróis, não vê.*

<sup>84</sup> ROSA, Ivani. “**Movimentos sociais no setor de transportes: Retratos de uma sociedade Antagônica – Uberlândia (1948-1964)**”. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, 2003 (Monografia).

<sup>85</sup> Entrevista com Paulista, realizada em 08/09/04.

*O cara se sente, ele tá nunha carretona aí, num bi-trem, num rodo-trem, ele se sente que ele é o dono do mundo.*<sup>86</sup>

Segundo o relato do Paulista, os jovens ingressam na profissão de caminhoneiro com valores diferenciados daqueles de sua época de “30, 40 ano atrás”, porque eles não dão a mesma importância à profissão. De sua fala, é possível denotar a crítica de que, para o caminhoneiro jovem, prevalece o sentimento da aventura, onde a estrada significa um espaço de liberdade para exercer suas práticas viciosas como o uso de bebidas alcólicas e drogas. Esses hábitos, para o Paulista, contribuem para manchar a imagem do caminhoneiro, pois, tamanhas irresponsabilidades por eles praticadas, muitas vezes provocam acidentes nas estradas, e a culpa se estende a todos os caminhoneiros, sejam eles jovens ou mais velhos. Um outro entrevistado também compartilha da idéia:

*Porque, agente que viaja, no meu caso eu ando por esse Brasil tudo, eu conheço esse Brasil de Norte a Sul, de Leste a Oeste. Então quê que acontece, você vê muita coisa nas estradas, cê vê falha nas estradas. Principalmente, agente costuma dizer a molecada nova, porque hoje é comum, em transportadora, pessoas que tem transportadora, tem quatro, cinco, seis caminhão, o pessoal que vão pro Mato Grosso, por exemplo prá fazer a safra, isso é comum cê vê muito acidente, muita coisa errada, com o perdão da expressão, muita burrada, por inexperiência ou por afobamento, ou porque a falta de preparação.*<sup>87</sup>

Para o Sr. Luiz Carlos, o fator “irresponsabilidade” na direção é também uma das principais causas de falhas nas estradas. Sua fala é também um protesto ao fato de que as transportadoras dão preferência aos caminhoneiros mais jovens, imaginando que têm mais disposição para o trabalho e maior agilidade nas entregas, mas, para o Sr. Luiz Carlos, essa constatação é um erro, porque são justamente eles os causadores dos maiores problemas na profissão devido à falta de preparação e inexperiência. Ao acusar os jovens caminhoneiros, ele está, ao mesmo tempo afirmando que os mais velhos encaram a profissão com responsabilidade, procurando trabalhar honestamente, dirigindo com prudência e zelando

---

<sup>86</sup> Idem.

<sup>87</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.



pela carga transportada,<sup>88</sup> diferente dos jovens, que agindo irresponsavelmente encobrem o esforço dos mais velhos em transmitir uma boa imagem para esse profissional.

Percebe-se, pelos relatos, que as relações estabelecidas entre os antigos e os novos caminhoneiros, é bastante conflituosa, o que acentua as disputas entre os próprios companheiros de trabalho. Edson, que é um caminhoneiro mais jovem e possui experiência de aproximadamente sete anos de profissão, sente também o clima de rivalidade entre os colegas:

*Tem muita ganância nesse meio né. Tem muitos amigos de estrada que conhece bastante, que é mais velho de estrada, conhece bastante pontos onde tem frete né, de retorno. Na hora que ele, cê aperta ele perguntá se tem alguma, se ele sabe onde é, aí cê vai vê que ele é teu amigo, ele não sabe telefone, num sabe nada, sai do mesmo posto, vai dormi em outro posto, só qué prá ele, tá entendendo? Aí, num dá pro cê confiá, quem é quem. Eu sempre passo telefone né, sei que, se eu abro uma porta prá outro, Deus vai me abrir dez depois, mais tem pessoas que não pensam desse jeito.<sup>89</sup>*

Para o Edson, são os mais antigos de profissão que os tratam como concorrentes e agem egoisticamente ocultando informações aos menos experientes. Dessa forma, ele rebate as acusações de que são os culpados pela falta de coleguismo e repassa a culpa para os mais velhos. A partir desses relatos, é possível detectar o campo de tensões vivido entre os próprios colegas de profissão. São conflitos na concorrência por fretes, por velocidade nas estradas, onde os que possuem caminhões mais potentes se impõem aos menos velozes, por hábitos diferenciados dos mais jovens que rompem com os tradicionais, instituindo uma nova maneira de viver a profissão, enfim, contradições diversas que contribuem para acentuar as dificuldades enfrentadas pelos autônomos no campo de trabalho.

Os caminhoneiros mais antigos percebem que nas décadas de 60 e 70, quando iniciaram a profissão, os problemas que enfrentavam tinham uma conotação diferente dos de hoje, inclusive no que diz respeito ao grau de periculosidade, que era bem inferior. Os

---

<sup>88</sup> MACIEL, ao analisar as experiências vividas por um grupo de motoristas de ônibus da empresa Nacional Expresso Ltda., da cidade de Uberlândia, percebe também que a questão da responsabilidade é um fator relevante no desempenho da profissão daqueles trabalhadores já que estão transportando vidas. Essa característica é significativa nas falas de seus depoentes e lhes serve como motivação para que busquem sempre se aprimorar no trabalho que desempenham. MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando estradas , construindo caminhos: experiências de motoristas do transporte rodoviário**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2005 (Dissertação de mestrado), p. 115.

<sup>89</sup> Entrevista realizada com Edson Henrique Silvério, casado, 36 anos, residente na cidade de Mirassol/SP, exerce a profissão como autônomo há aproximadamente sete anos.

perigos se resumiam a acidentes, que aconteciam mais por descontrole do veículo devido a alguma falha mecânica, tombamento de caminhões devido ao transporte de cargas leves e volumosas (como carvão, algodão, etc) e alguns casos raros de embriaguez, sono ou condições das estradas de chão no período das chuvas. Havia poucas ocorrências de colisões nas estradas pelo fato de que a maior parte dos caminhoneiros andava em velocidade moderada. Hoje, a ocorrência de acidentes tornou-se uma preocupação grave. As estradas brasileiras e o trânsito das grandes cidades é uma das maiores causas de morte. Isso ocorre devido à alta velocidade em que os veículos transitam, o que causa freqüentes colisões. Nesse sentido, o motorista que enfrenta as estradas deve seguir aquele dito que surgiu com o aumento da quantidade de veículos no trânsito e que aconselha que se deve dirigir para si e para os outros, indicando que os outros motoristas não têm prudência, então cabe a ele precaver-se da possibilidade de ocorrência de acidentes. Atualmente, conta-se também com os roubos de cargas e assaltos (já mencionados anteriormente), além das condições das estradas, que persistem enquanto perigo, mesmo depois de realizada a pavimentação asfáltica.

Naquele período do passado, onde os riscos para os caminhoneiros eram bem menores, havia o apoio dos colegas de profissão que eram também companheiros nos momentos de solidão. Essa característica parece ter desaparecido justamente no momento em que o caminhoneiro mais necessitava, porque nada mais confortador que ter a segurança de que aparecerá alguém para ajudá-lo quando estiver com seu caminhão quebrado na estrada à mercê dos bandidos, ou mesmo num momento de assalto, alguém que possa comunicar à polícia, agilizando sua ação.

Os relatos dos caminhoneiros transmitem as tensões provocadas por mudanças na sociedade. Por viverem diariamente essas transformações através do desempenho dessa profissão, os significados aparecem em suas falas como conflitos vividos e experimentados no trabalho. O aumento do fluxo de veículos nas estradas provocando disputas pelo espaço, a inserção de jovens profissionais no transporte de cargas com valores diferenciados destituindo antigos hábitos e impondo novos significados à profissão, o aparecimento de transportadoras, que passaram a monopolizar o transporte de cargas e a selecionar os motoristas, excluindo os mais velhos, acentuou a concorrência e impôs um novo ritmo de trabalho, estipulando prazos de entrega das mercadorias e conseqüentemente provocando a

corrida desenfreada dos caminhoneiros nas estradas. Tudo isso dá o tom das transformações sentidas e vividas pelos autônomos ao longo das duas últimas décadas.

A fala de um outro entrevistado, Sr. Gladson, hoje com 48 anos, também é representativa de que o companheirismo é coisa do passado. Sua análise do hoje, comparando com o passado, o faz perceber que as condições de trabalho eram muito diferentes:

*(...) no começo da profissão ocê viajava muito mais sossegado, muito mais, é... parava em qualquer lugar, parava nunha sombra na beira da estrada, fazia comida, ou parava prá dormir ou parava... Então, ocê não tinha medo, não tinha isso, não tinha esse tipo de coisa que hoje ocê pára dentro do posto, debaixo da cobertura, ocê tá com medo dali, do ladrão e tudo. Tinha companheirismo que hoje não tem. Onde é que ocê parava, te perguntava o quê tava acontecendo, se ocê precisa de algum auxílio, alguma coisa, ou você parava prá alguém e fazia a mesma coisa. Hoje as pessoas não param mais prá ninguém. Uma correria total, as pessoas não ajuda, não colabora, ocê tá numa estrada deserta a pessoa passa, até o próprio medo da pessoa, a pessoa passa correndo ao máximo que ele pode prá num, num... então, houve uma grande transformação nessa... Ah! O que a gente sente, que tinha muito companheirismo, o que hoje não tem, hoje o companheirismo é praticamente zero (...)<sup>90</sup>*

A pergunta formulada ao Sr. Gladson foi a respeito das transformações que ele percebeu durante seus trinta anos de profissão como caminhoneiro. Sua memória faz um exercício de retorno, no início de sua profissão, para perceber o quanto houve mudanças. De um tempo de tranquilidade, segurança e auxílio mútuo entre os colegas de profissão, passou ao desconforto causado pelos riscos das estradas, a corrida desenfreada de veículos e a falta do companheirismo, que sobressai em sua narrativa como uma grande perda.

Sr. Nivaldo também percebe a ocorrência de mudanças que causaram a falta de união e o fim do companheirismo entre os caminhoneiros, através do relato de um fato que aconteceu durante uma de suas viagens:

*De primero, tinha mais união. Na época que num tinha estrada de asfalto, a maioria era estrada de terra, igual por exemplo dava muita encravadura, vamo falá em Rondônia, que Rondônia foi um trecho que foi muito penoso, então aí eles tinha que tê união, porque se num tivesse união, ele pudricia lá no barro, aí ele tinha união. Mais hoje é o seguinte, a união que eles tão tendo é o seguinte, por exemplo meu caminhão anda pouco, ocê tá numa carreta aí que avoa, aí ele vei me arcansô e eu num chucei pro buraco pra dá camim prá ele não, a hora que ele*

<sup>90</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/05.

*passa por mim, ele só deu um cavalo de pau lá assim, joga a carreta nim mim prá vê se me joga lá no mato. Então a maioria deles tá assim, não são todos mais a união deles maioria tá assim. Igual eu laia esses tempo pro lado do Goiás aí, e um carreteiro me arcansô, aí ele pega, deu sinal de farol, o acostamento dessa artura, eu carregado, pesado, cumé que eu vô dá estrada pum cara desse? Será pussíve que eu sô obrigado a ir pro buraco pra podê dar camim prum cara desse? Num é possível. Aí bom, lá vô na minha né, num mais do que aquela toada e tal, aí quando ele me passô, ele deu, jogou o cavalim prá cá assim e vei aqui prá me jogá o cano da carreta, e num me bateu porque eu já sei cumé que é a raça e então eu tirei, quase que ainda disci a roda no buraco, mais tirei só o que deu. Foi a continha de pisá aqui. Então tá assim, as união cabô né, num tem mais. Em época de estrada de terra tinha porque é por isso que eu tô te dizeno, porque... bãn e outra, tinha mais consideração um poco porque o povo era mais civilizado. Agora hoje é o seguinte, o mundo tá sendo de quem enxerga mais, e assim por diante em tudo né.<sup>91</sup>*

Sr. Nivaldo percebe a existência da união entre os caminhoneiros no passado, principalmente nos momentos de dificuldade, em que a solidariedade dos companheiros vinha em auxílio àqueles que estavam com os caminhões atolados no barro das estradas sem asfalto dos anos 60. Hoje, com o asfalto, com novos ritmos impostos pelos prazos apertados nas entregas, aliados ao esfacelamento das relações humanas, trouxeram para o campo de trabalho relações de individualismo e competição entre os próprios colegas. Isso causa um certo estranhamento no Sr. Nivaldo, porque ele viveu uma época em que a solidariedade e o respeito entre as pessoas eram bastante cultivados. No desempenho do seu trabalho, ele percebe essas mudanças ao observar demonstrações de superioridade de determinados motoristas, que possuem caminhões e carretas mais novos e possantes, que agem como se fossem os donos da estrada, obrigando os caminhões antigos e menos potentes a lhes dar passagem. Caso isso não ocorra, como foi no caso do Sr. Nivaldo, ameaçam provocar um acidente, já que o maior prejudicado será o dono do caminhão mais velho. A estrada se transformou em um espaço de disputas entre os caminhoneiros, que o Sr. Nivaldo compreende dizendo que “*o mundo tá sendo de quem enxerga mais*”.

Também o jornal retrata o fim do companheirismo:

*Uma das principais características que mais difundiu a imagem do motorista de caminhão, foi a de companheiro. Era uma espécie de irmandade. Um verdadeiro “tratado de paz” em que um socorria o outro pelo simples fato de ganharem a vida da mesma maneira. Não importava se desconhecido – o simples sinal de problemas*

---

<sup>91</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/2004.

*no caminhão fazia com que outros veículos parassem e prestassem socorro. Mas esta característica está sendo destruída. O companheirismo está acabando.*<sup>92</sup>

O próprio jornal que ajudou a difundir essa imagem do “caminhoneiro companheiro”, ao constatar o fim do companheirismo através da matéria, deixa perceber que, diante das mudanças evidentes que estavam ocorrendo no modo de trabalho dos caminhoneiros, não havia mais como levar adiante uma imagem que dava sinais claros de que estava acabando. Sendo o jornal um veículo que desempenha um papel de formador de opiniões e imprime na sociedade referenciais sobre o modo de pensar das pessoas, nesse caso específico, utiliza-se de um fato da realidade social para fazer parecer que se tratam de constatações suas.

De acordo com os relatos, percebo que dentre tantas perdas, a do companheirismo das estradas é uma das que o caminhoneiro mais sentiu. Ele se sente desamparado diante da solidão, porque era nesses momentos que o companheiro se fazia presente amenizando esse sentimento de vazio, por isso o lamento presente em suas falas. Hoje, o caminhoneiro viaja só, apesar do grande movimento das rodovias através do vai-e-vem de carros, ônibus e outros caminhões, ele se considera um sujeito solitário. Não tendo mais com quem contar nas estradas nos momentos difíceis, depende de si próprio e de Deus (para os que têm fé) zelar pela sua segurança e garantir sua volta para casa, trazendo com seu retorno, o alívio daqueles que o esperam.

Utilizei, nesse capítulo, entrevistas realizadas com caminhoneiros autônomos que possuem idades aproximadas a 50 e 60 anos, e em sua maioria, experiência de trinta anos de profissão. Eles foram espectadores de transformações sociais significativas que fizeram com que esse grupo percebesse que hoje o caminhoneiro vive um tempo diferente daquele que viveu no passado. As expectativas geradas no início da profissão, nas décadas de 60 e 70, se cruzam com os problemas que enfrentam no dia-a-dia de trabalho, e esse encontro possibilitou-lhes perceber as mudanças que vieram se operando ao longo desses últimos anos, as quais afetaram seu modo de viver e trabalhar.

---

<sup>92</sup> “Caminhoneiros reclamam distância de casa e da família no Dia do Motorista”. **Correio**, Uberlândia, p. 7, 25/07/95.

Exercer a profissão de caminhoneiro autônomo hoje significa conviver com a concorrência entre os próprios colegas de profissão, onde a luta para conseguir fretes, fez com que o individualismo imperasse nas relações desse grupo de trabalhadores. Também o ingresso de caminhoneiros mais jovens na profissão, significa o acirramento das tensões no campo de trabalho, pois, acentuaram-se as disputas por fretes - já que as empresas e transportadoras consideram que os jovens têm maior capacidade de produtividade que os mais velhos - e por ocupação do espaço das rodovias, quando geralmente os jovens possuem maior atração pela velocidade, principalmente quando trabalham com caminhões mais novos e possantes. Para os mais velhos, os jovens agem como se fossem donos da estrada, forçando ultrapassagens perigosas e desconsiderando os colegas de profissão. Para esse grupo de caminhoneiros, a relação que se estabelece, entre eles e os mais jovens, é de rivalidade dentro da mesma profissão. De acordo com os relatos, é possível perceber também que os entrevistados têm a sensação de que o espaço de seu trabalho está sendo “invadido”, porque, além da concorrência, os jovens caminhoneiros vêm com outros valores, e isso faz com que os antigos costumes dos caminhoneiros, como o companheirismo, fossem despojados em prol da configuração de novos modos de viver a profissão.

O caminhoneiro se vê também obrigado a submeter-se à exploração por parte das transportadoras e agenciadores que contratam seus serviços, pagando-lhes um frete reduzido, pois parte do valor real do frete é retido como comissão por terem lhe repassado o serviço. A remuneração recebida hoje por seus serviços faz com que o caminhoneiro se sinta desvalorizado enquanto profissional. Essa desvalorização provocou mudanças na forma como a sociedade vê e trata o caminhoneiro. Além disso, a convivência diária com os percalços da profissão que escolheram, enfrentando estradas em más condições, assaltos, roubos de cargas e acidentes, reforçam o quadro de problemas enfrentados pelos caminhoneiros. Esses problemas serão analisados em maiores detalhes no segundo capítulo desse trabalho.

Através das narrativas dos caminhoneiros, é possível perceber que, ao falarem das condições de trabalho que viveram nas décadas de 60 e 70 e ao analisarem as mudanças que vivenciaram ao longo das décadas, eles comparam o ontem com o hoje. Nessa relação, o passado se torna relevante no presente à medida que, contrastando com os problemas que

enfrentam atualmente, consideram que o período bom da profissão ficou no passado. As recordações do passado proporcionam também que o presente seja analisado e interpretado, e, ao fazer isso, cada um à sua maneira e de acordo com suas experiências, vai revelando a maneira como enfrentam essas barreiras e suas resistências para se manterem na atividade, transpondo as dificuldades e se adequando às mudanças que se operaram ao longo dos anos que exerceram e exercem a profissão de caminhoneiro.



Fonte: Revista O Carreiro. Disponível em  
<<http://www.revistaocarreiro.com.br>>



## CAPÍTULO II

### EXPERIÊNCIAS DE CAMINHONEIROS NAS ESTRADAS BRASILEIRAS

#### 2.1 – “O HOMEM, O CAMINHÃO E UM SONHO” – O que reivindica o caminhoneiro?

*Eram dois amigos inseparáveis, lutando pela vida e o pão, levando um sonho de cidade em cidade, de serem donos do seu caminhão. Com muita luta e sacrifício para pagar em dia a prestação se realizava o sonho finalmente, do empregado passa a ser patrão. (Música “sonho de caminhoneiro” interpretada por Milionário e José Rico).*

“Passeio em casa e moro na estrada”.<sup>93</sup> Essa frase, dita pelo Sr. Luiz Carlos, traduz uma realidade vivida por grande parte dos caminhoneiros, pois a proporção de tempo que eles ficam em sua casa é bem inferior a que passam na estrada. O ir e vir constante de suas viagens fez com que essa vivência na estrada se tornasse um hábito cotidiano e, por isso, o “morar na estrada” tem grande significado para os caminhoneiros na medida em que esse espaço é, para eles, um local de convívio social, mesmo que conflituoso.

Ao optar por ser caminhoneiro, o homem alimenta vários sonhos e expectativas de melhores condições de trabalho e vida. Porém, a partir desse momento, diversas mudanças ocorrerão no seu modo de viver, entre elas, o fato de que ficará longos períodos longe de sua cidade, da família e que o caminhão passará a ter, para ele, grande importância, porque além de ser sua ferramenta de trabalho, representará, nos momentos em que estiver nas estradas, seu local de privacidade. Para muitos caminhoneiros que passam vários dias viajando, o caminhão é o local onde dorme, prepara e realiza suas refeições, descansa, lê, faz suas orações, enfim, apesar de não substituir o conforto do lar, ele torna-se um espaço

---

<sup>93</sup> Fala do entrevistado Luiz Carlos Tavares Perez, ao procurar articular uma frase de pára-choque de caminhão, que para ele traduz o significado da vida do caminhoneiro. Entrevista realizada em 09/01/05.

semelhante à sua casa, pois diversas tarefas, que são desempenhadas em casa, passarão a ser realizadas também no interior do caminhão.

O caminhoneiro, ao referir-se ao seu caminhão, sempre fala com orgulho desse objeto material que conhece tão bem. Sabe de sua potência e suas vantagens, mas também seus defeitos e deficiências, mas sempre emerge uma importância quase que crucial para sua vida, porque é a partir dele (do caminhão) que obterá a renda para garantir o orçamento doméstico e seus gastos de viagem para se manter na profissão. VILAÇA, analisando a inserção do caminhão na economia do Nordeste, considera-o como “manifestação autêntica de transporte” porque ele desempenha múltiplas funções. Sua inserção significou nessa região, uma expressão de desenvolvimento marcado pela agilidade das rodas impulsionadas pelo motor, que facilitou a vida de muitos nordestinos. Para seu proprietário, ele representa uma grande importância, como se, nas longas viagens solitárias, o veículo passasse a ser seu companheiro:

*Da parte do homem haverá sempre o elo de intimidade para com o caminhão. Sob vários aspectos, completam-se. Tanto quanto possível se integram, confundindo-se<sup>94</sup>.*

O autor, para expressar a dependência que um tem do outro nessa relação de trabalho, procura estabelecer a fusão entre caminhoneiro e caminhão, colocando em pé de igualdade o homem e a máquina, fazendo parecer que o caminhão é tão sujeito quanto o homem. Nessa construção o caminhão adquire uma valorização simbólica por ser através dele que é possibilitado ao homem realizar tarefas que são essenciais para o desempenho de seu trabalho e conseqüentemente para sua vida.

O caminhão passa a ser importante para o caminhoneiro mesmo antes de possuí-lo, porque na maior parte das experiências, o início desse processo se dá a partir do sonho de se conseguir comprar um caminhão. A realização desse desejo antecede um período de luta por parte do caminhoneiro na busca por concretizá-lo.

O caminhão é um bem caro. Por esse fato, sua aquisição, na maior parte das vezes, exige que o caminhoneiro faça um financiamento para obtê-lo. Porém, para que a pessoa

consiga a liberação do crédito, junto a uma instituição financeira, é lhe exigido que ofereça garantias de que poderá quitar seus débitos. Para o autônomo essa exigência torna-se um entrave porque ele planeja pagar o financiamento com o dinheiro conseguido através do trabalho que desempenhará no caminhão, ele não possui outra fonte de renda, sendo-lhe impossível comprovar os recursos para a quitação da dívida. Diante dessa situação, muitos caminhoneiros conseguiram adquirir o caminhão através da venda de algum outro bem que possuíam, como casas ou pequenas propriedades rurais, e, ainda outros, através de economias de anos ou acerto de tempo trabalhado em alguma empresa, cuja renda foi utilizada como entrada e aceita pela instituição financeira como garantia do pagamento. Todo esse esforço deu-lhes a possibilidade de adquirir um caminhão usado<sup>95</sup>.

Os financiamentos são feitos em parcelas de 12 a 60 meses, e isso exige que o autônomo trabalhe incansavelmente durante o período em que o estiver devendo, para que possa quitar as parcelas, que são acrescidas de juros, e ainda sustentar sua casa e realizar a manutenção do caminhão.

O Sr. Nivaldo, durante sua trajetória como caminhoneiro, possuiu quatro caminhões, todos eles adquiridos com muitas dificuldades, à custa de privações para si e para sua família e, coincidentemente, todos vitimados por acidentes. Antes de se tornar caminhoneiro, Sr. Nivaldo possuía uma pequena propriedade no Município de Ituiutaba, de onde tirava o sustento de sua família. Para adquirir o primeiro caminhão, vendeu a propriedade, contra a vontade da esposa: *“Não sô, que isso, vendê não, uai. Eu num quero que vende não”*. Mais ainda assim, ele insistiu: *“Não sô, eu vô comprá um caminhão e trabaiá. Com o caminhão nós veve a mesma coisa”*.<sup>96</sup> Naquele momento, na década de 70,

---

<sup>94</sup> VILAÇA, Marcos Vinícios. **Em torno da sociologia do caminhão**. RJ, Tempo Brasileiro, Niterói: UFF/Eduff/Proed, 1987, p. 19.

<sup>95</sup> Diante do diagnóstico levantado pelo governo à respeito da frota de caminhões, detectou-se que 1,8 milhões de veículos no Brasil, possuem idade média de 18 anos, e isso vem causando transtornos ao país como: a poluição do meio ambiente, aumento do consumo de combustíveis e riscos à segurança, segundo Antônio Dadalti, diretor de vendas e marketing de caminhões e ônibus da Volkswagen. Por esse motivo, em 2004 passou a ser discutido o Programa de Modernização da Frota de Caminhões (Modercarga), que, com recursos do BNDES, pretende atender caminhoneiros autônomos e pequenas empresas de transportes e pessoas físicas, oferecendo a possibilidade de se trocar veículos muito antigos, oferecendo prestações fixas e a longo prazo: 60 meses, para caminhões novos e 36 meses para os usados, para que o cliente possa amortizar o investimento. Programa semelhante foi implantado com sucesso no setor agrícola com a modernização de máquinas, o Moderfrota. Conf. Revista **“Caminhoneiro”**, São Paulo, n.º 204, julho de 2004, pp. 50-60.

<sup>96</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/04.

era um desejo do Sr. Nivaldo tornar-se caminhoneiro, atraído pelo status que a profissão representava e, para isso, teve que dispor de sua propriedade para realizar seu desejo.

Após se acidentar, ele conseguiu adquirir outro caminhão e em seguida se acidentou novamente. Como ocorreu perda quase total do veículo, ele resolveu vender o caminhão, mas levou prejuízo do comprador, tendo que ir trabalhar como empregado. Em seguida, vendeu sua casa para adquirir outro caminhão de sociedade com o irmão. Esse também foi vitimado por acidente, desta vez sob direção do seu irmão. Seu quarto caminhão também foi adquirido com a venda de uma outra casa que possuía na cidade de Ituiutaba, novamente contra a vontade da esposa, e novamente foi vitimado de acidente nas mãos de seu filho. Desse acidente resultou uma dívida de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), pelo conserto do caminhão, que ainda não tinha conseguido quitar.

A experiência vivida pelo Sr. Nivaldo retrata sua luta para adquirir seu instrumento de trabalho e as dificuldades para se manter na profissão, mas também sua persistência em continuar sendo caminhoneiro diante de tantas fatalidades ocorridas com todos os caminhões que possuiu.

As experiências relatadas pelos autônomos encontram um ponto em comum, o fato da aquisição do caminhão ter significado um processo difícil. No caso do Paulista, ele só conseguiu adquirir caminhão próprio após vinte e sete anos na profissão e a realização desse sonho só foi possível após a morte da esposa, pois, todas as suas economias eram revertidas na compra de remédios para curá-la:

*O caminhão foi depois de muita luta, de muitos anos, muito sacrifício. Depois que eu fiquei viúvo, eu tinha, era um sonho da minha esposa, sempre foi um sonho né, que é... dos braços, dos recurso limitano assim, não foi possível. Apesar de muita luta, era muito a doença, perdi ela com problema muito grave de saúde. E era um sonho dela e também meu de ter um caminhão. Infelizmente eu vim adquirir caminhão nunha época muito ruim, né?(...) É porque caminhão foi bão a uns vinte anos atrás. (...) E a aquisição do caminhão ocorreu depois do falecimento da minha esposa. Ela me deixou um seguro, o qual eu comprei uma casinha, e essa casinha eu troquei no caminhão. Primeiro caminhão.<sup>97</sup>*

---

<sup>97</sup> Entrevista com Paulista, realizada em 08/09/04

Muitos autônomos, como o Paulista, passaram vários anos de suas vidas lutando pela realização do sonho, e quando o realizaram sentiram uma imensa satisfação. É como se as expectativas acumuladas durante tantos anos de espera encontrassem espaço para aflorar, e, naquele momento, a compra do caminhão significou também o fim de uma batalha. Porém, com o desenvolver da profissão, os autônomos acabaram percebendo que a batalha estava só começando, mas com sentidos diferentes, pois a luta passa a ser por trabalhar.

Ao relatar sua luta para adquirir o caminhão, ele recorda, com lágrimas nos olhos, o fato de que foi necessária a morte da sua esposa para que conseguisse realizar seu sonho. Mas, ao mesmo tempo, vender a casa para comprar o caminhão teve um grande significado, pois, tornar-se autônomo era um sonho partilhado com sua esposa. No momento em que isso se tornou possível, ela não estava mais presente, mas ele se sentiu realizado porque sabia que o dinheiro do seguro, que ela lhe deixou, foi empregado em algo que também a faria feliz.

Edson também relata sua experiência na aquisição do caminhão, justificando só estar nessa profissão por ser esta a única forma que encontrou de sustentar sua família, pagar suas despesas e custear o estudo dos filhos. Em quase oito anos de profissão, adquiriu dois caminhões. A aquisição de ambos só foi possível através de sua ida ao Japão para trabalhar e conseguir juntar algum dinheiro. O primeiro caminhão foi vitimado por acidente e teve grandes estragos. Para recuperá-lo, foi preciso que sua sogra vendesse a casa e lhe emprestasse o dinheiro. Mas, ficou com a responsabilidade de ressarcir-la, pois, sendo a casa de propriedade dela e dos filhos, seus cunhados, apesar de concordarem com a venda, estavam lhe cobrando suas partes. A forma encontrada por ele, para quitar a dívida, foi vender o caminhão e voltar ao Japão pela segunda vez:

*(...) Aí, eu peguei, fiquei nervoso né, falei prá mulher: - Vamos embora né. Ela falô: - De novo lá? Falei: - Vamo. Dexei o caminhão de frente de casa, falei: - cêis vende e reparte o que tem que repartir que eu vô atrás de comprá outro, né? E acerta tudo minhas despesa que eu tô deveno aí, já que eu fiquei quase dois, três meis parado né. Dexei, fui, fiquei mais dois ano lá, corrido (...) Aí, fiquei dois ano. Minha mulher ficô doente, deu pedra na visícula né, ficô quatro mês parada lá, aí eu falei: puta, já consegui um dinheiro prá comprá um carro e um outro caminhão*

*né. Aquele lá já vendeu, pagô dívida, acertô tudo né. Foi que eu consegui comprá esse caminhão e um carro prá andá né (...).*<sup>98</sup>

De seu relato, é possível analisar o esforço desses homens na busca de meios para conseguir melhores condições de vida, motivados pelas perspectivas de realizá-la através do trabalho como autônomo. Alguns vendem seus bens, utilizam de suas economias, às vezes de uma vida inteira de trabalho e outros, como o Edson, parte de seu país e busca recursos em um país estrangeiro, que lhe deu a possibilidade de ganhos maiores a um prazo menor, mas a custo de horas excessivas de trabalho, dobrando turnos e se desgastando fisicamente, na ânsia de reunir a quantia suficiente para comprar o caminhão.

Quando partiu para o Japão à procura de trabalho, Edson e a esposa deixaram seu filho ainda pequeno com a sogra, o que causou sofrimento tanto para o filho, quanto para os pais. Para ele, esse período que passou fora foi de muito sofrimento e privações, uma experiência que não pretende repetir. Talvez por esse fato, dá muito valor ao seu caminhão, como forma de recompensa pelo sacrifício que teve que passar para adquiri-lo.

Tanto Sr. Nivaldo com sua experiência de trinta anos de profissão, como Edson, e Paulista, nunca conseguiram comprar um caminhão novo. Toda essa luta por que passaram foi para a aquisição de um veículo usado. A única coisa que importava, para eles, no momento, era que o caminhão estivesse em condições de viajar. Um caminhão novo é um desejo que praticamente não perpassa as ambições desses autônomos, pois a maioria deles acredita que não têm condições de adquiri-lo, devido ao elevado preço.

No início da década de 70, os autônomos realizavam cerca de 50% do transporte no país. Esse percentual deveria ser animador para as fábricas e montadoras de veículos pesados, porém, houve uma estagnação nas vendas de caminhões entre o período de 1960 a 1971. Para os economistas, o mercado de caminhões andou de “marcha à ré”, pois em 1960 foram vendidos 39.000 (trinta e nove mil) unidades, sendo que, em 1971, as vendas baixaram para 38.000 (trinta e oito mil). Essa redução não encontrava coerência devido ao elevado crescimento do volume de cargas transportadas por rodovias nesse mesmo período, que subiu de 42,6 bilhões de toneladas/Km para 140 bilhões. De acordo com a Revista *Veja*, a venda da frota de caminhões não acompanhou esse crescimento devido à redução do número de caminhões em uso, que era de 500.000 (quinhentos mil) em 1960, reduzindo-

---

<sup>98</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/2005.

se para 466.000 (quatrocentos e sessenta e seis mil) em 1971. Somente em 1972 é que as vendas cresceram um índice surpreendente de 31,5% em relação ao ano anterior.<sup>99</sup>

Em 1971 a indústria de caminhões tinha quinze anos de existência, de acordo com os dados apresentados pela revista. Dentro desse período, ela passou por dois processos importantes: a substituição da frota de caminhões importados pelos nacionais (no final da década de 50 e início de 60); e o processo conhecido como “dieselização”, substituição dos caminhões à gasolina pelos de óleo diesel, que eram mais econômicos, mais potentes e possuíam vida mais longa (em fins de 60 e início de 70).<sup>100</sup> Essas mudanças têm significados diferentes no social. Desses dois processos, participaram apenas as grandes empresas de transportes. Tanto as pequenas transportadoras como os autônomos só conseguiram trocar seus caminhões muito tempo depois, pois, a cada inovação ocorrida no setor, o ônus para se adotá-la é bastante grande. Isso explica a queda nas vendas de caminhões, pois se os autônomos representavam 50% dos transportadores rodoviários e não tinham condições financeiras para trocar seus veículos, conseqüentemente o mercado de caminhões entraria em declínio.

A aquisição do caminhão representa, para o caminhoneiro, sua autonomia enquanto trabalhador, ou seja, a partir deste momento, ele se desprende dos laços trabalhistas que o ligava a uma empresa e passa a ter a possibilidade de, ele próprio, negociar os fretes, escolher que tipo de carga transportar e para onde ir. É a sensação de ser dono de si mesmo:

*Olha, na época, a minha maior alegria foi quando eu comprei meu primeiro caminhão né? Porque é uma coisa que todo mundo, todo motorista queria tê, o caminhão próprio, porque trabalhar de empregado nunca foi bom, então, todo mundo queria ter um caminhão (...)*<sup>101</sup>

A alegria descrita pelo Sr. Reinaldo é uma sensação partilhada por vários caminhoneiros ao adquirir o caminhão próprio. É a concretização de um desejo e um passo adiante na sua vida profissional. Geralmente, o primeiro caminhão tem uma importância maior na vida dos autônomos, talvez por ter sido o que representou maior grau de dificuldades para obtê-lo, através da venda de algum bem, de economias e às vezes, por

---

<sup>99</sup> “Caminhão reage”. **Veja**, São Paulo, n. 220, p. 103, 22/11/72.

<sup>100</sup> “O peso da carga”. **Veja**, São Paulo, n. 163, p. 84-85, 20/10/71.

<sup>101</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

meio da redução de gastos com alimentação, vestuário e outras despesas do lar, mas, também, por ser com a aquisição do primeiro caminhão que o autônomo consegue realizar um de seus sonhos.

Percebo, porém, que essa vitória, apesar de significar a realização de um sonho, não sacia totalmente seus desejos. É uma alegria momentânea, porque o caminhoneiro, mesmo após adquirir seu caminhão e se tornar autônomo, dificilmente chegará a uma etapa de satisfação total com a sua condição do momento. A fala do Sr. Reinaldo revela que comprar o caminhão foi uma grande alegria na sua vida, mas antes disso ele coloca a expressão “*na época*”, que indica que foi uma alegria do momento, porque depois desse caminhão, que era um modelo 1111/68, adquirido em 24 meses, sem entrada, conseguiu trocá-lo num 1113/70. Ele descreve o modelo, orgulhoso de si mesmo, por conseguir trocar o caminhão mais velho por um mais novo e com maior potência:

*(...) o 1113, ele saiu, foi o primeiro caminhão com injeção direta que saiu da Mercedes. Ele é um caminhão mais potente, mais o peso é o mesmo. Esse é um caminhão com motor diferente. O câmbio e o diferencial era igual, mais o motor, foi o primeiro caminhão com motor diferente, ele andava mais, corria mais, era um caminhão que... mais potente, todo mundo foi trocando. Esse eu fiquei com ele uma certa época. Antes deu terminá de pagá ele, eu troquei num caminhão mais novo. Ai as coisas melhoraram, comprei um caminhão 1513, já bem novo.<sup>102</sup>*

Quando empregado, o caminhoneiro almeja tornar-se autônomo (dono do próprio caminhão), quando consegue esta condição e adquire seu caminhão, luta para conseguir trocá-lo por um modelo um pouco mais novo, pois os caminhões mais antigos estão mais propensos a estragos e gasta-se muito com consertos trazendo-lhes prejuízos, aliando-se ao fato de que as transportadoras e empresas, que utilizam os serviços de autônomos, exigem caminhões mais conservados, pois os estragos durante as viagens atrasa as entregas. Quando consegue pagar o modelo mais novo, provavelmente adquirido através de financiamentos que duram anos, como no caso do Sr. Reinaldo, aquele modelo já está ultrapassado, exigindo-lhe a troca por um modelo mais atual, e assim por diante. Nesse sentido, os desejos estão sempre se renovando, movidos pelas necessidades exigidas pelo mercado.

---

<sup>102</sup> Idem.



Nem todos conseguem, como o Sr. Reinaldo, trocar seus caminhões com determinada frequência. A maioria deles desenvolve a profissão por diversos anos com o mesmo caminhão que iniciaram, até que consigam economizar o suficiente para trocá-lo. De acordo com o Sr. Luiz Carlos, que possui um caminhão com bastante tempo de uso e luta para trocá-lo, deveria haver maior incentivo por parte do governo para prover-lhes melhores condições de trabalho. Facilitar a troca dos caminhões aos autônomos seria uma delas:

*(...) na realidade esse país nosso só existe facilidade prá quem, prá quem tem dinheiro prá tê um caminhão novo, existe facilidade prá transportadora, prá... transportadora tal, transportadora fulano de tal, mas pro autônomo num existe facilidade, que na realidade eu hoje, eu teria que tê condição de tê um caminhão. Pegá esse caminhão meu que é um caminhão já usado, e tê uma certa facilidade do governo prá que eu trocasse esse caminhão.(...) Ter incentivo, num existe incentivo pro caminhonero autônomo, aquele que só tem aquela ferramenta de trabalho dele, aquela ferramenta de onde ele tira o sustento dele e gera, e ocê gera a economia.<sup>103</sup>*

De sua reflexão é possível notar o teor da reivindicação que o Sr. Luiz Carlos expressa. Na sua concepção, o autônomo continua tendo grande importância para a economia do país, como o discurso os fazia acreditar na década de 70, por isso, ele acusa o governo como culpado pelas suas mazelas. O que ele reivindica é o reconhecimento pela sua contribuição de fazer circular as riquezas do país. Sr. Luiz Carlos expressa, no seu relato, a luta para se manter como autônomo. Conseguir comprar seu próprio caminhão foi uma batalha, e talvez esteja enfrentando uma maior ainda para trabalhar, diante da concorrência e exploração que sofre por parte das transportadoras e, ainda assim, são elas as privilegiadas nos momentos de trocar suas frotas de caminhões, pois, por se tratarem de empresas que possuem capital e, portanto, maiores garantias de pagamento, seus financiamentos são facilitados. Situações como estas causam sentimento de inconformismo nos autônomos.

---

<sup>103</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

No discurso do governo, projetos como o Modercarga foram criados para facilitar a troca de caminhões usados por modelos mais novos, mas, para os autônomos, o fato de pagar o caminhão com um parcelamento prolongado possibilita a troca, mas não significa facilidade, visto que isso indica um longo período de redução de gastos tanto no lar, como nas despesas com as viagens, para que consiga quitar as prestações:

*Minha amiga, eu pretendo trocar esse caminhão aí, já tô fazendo das tripas, coração. Mais eu num tem só o caminhão, eu tem que mantê minha casa, isso aqui já era prá tê mexido, já era prá tê reformado, comecá a reforma daqui o ano passado, mais eu tem que atendê o caminhão porque é de lá que vem meu sustento.<sup>104</sup>*

Nesse sentido, o trabalhador tende a priorizar o caminhão, mantendo-o em boas condições de tráfego para que possa garantir o pagamento de suas despesas. Diante de tantas lutas, a aquisição do caminhão próprio, mesmo com o ano de fabricação antigo, é sempre motivo de orgulho para o autônomo. De posse de seu caminhão, o trabalhador passa a fazer novos planejamentos para sua vida, alguns desejos podem ser renovados, não convive mais com o medo de ser despedido a qualquer momento, mas, por outro lado, o êxito de sua profissão depende de muita luta e persistência de sua parte. Como dono do caminhão, depende dele a iniciativa de sair em busca de cargas a transportar, negociar fretes e a qualquer custo garantir o sustento de sua família. A aquisição do caminhão é uma vitória capaz de acender nele a esperança de lutar por melhorias em sua vida e de sua família e, nesse momento, torna-se a grande força que o impulsiona a ter perspectivas de um futuro melhor. A expectativa de vencer economicamente, adquirir bens materiais e proporcionar maior conforto aos seus foi um dos motivos que impulsionou vários homens a lutar pela aquisição de seu caminhão e assim se inserir em uma profissão que sinalizava para a valorização e melhores possibilidades em termos profissionais.

Através da análise da trajetória de motoristas de transporte de passageiros da empresa Nacional Expresso Ltda., MACIEL percebe que o desempenho dessa profissão significou, para seus entrevistados, um crescimento em termos profissionais, pois muitos deles haviam anteriormente desempenhado profissões vistas como inferiores.<sup>105</sup> Da mesma forma, os caminhoneiros, ao conseguirem adquirir seu próprio caminhão, além de significar

---

<sup>104</sup> Idem.

<sup>105</sup> MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando estradas, construindo caminhos: experiências de motoristas do transporte rodoviário**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2005 (Dissertação de mestrado).

para eles independência, têm também a sensação de que ascenderam profissionalmente. Suas expectativas os fizeram pensar que, se tornando “patrões”, seriam mais respeitados que quando eram empregados. Nesse sentido, ser caminhoneiro autônomo significava ser mais valorizado pela sociedade. Realmente essas expectativas faziam sentido nos anos 70 e 80, se baseadas nos discursos e nas propagandas veiculados naquele período. O caminhoneiro era digno de admiração e respeito por parte da sociedade, por isso, nessas décadas, presenciou-se um desenvolvimento considerável dessa profissão, principalmente de motoristas autônomos, multiplicando o número de caminhões em movimento nas estradas brasileiras.

De acordo com a tabela abaixo, publicada na Revista *Veja* em 1979, nos anos finais da década de 70 a maior parte das cargas de todo o país eram transportadas por motoristas autônomos:

**Tabela 1 – Quem Transporta a Carga**

<b>MEIO DE TRANSPORTE:</b>	<b>PERCENTUAL DE CARGA TRANSPORTADA:</b>
Caminhões autônomos	63%
Caminhões de empresas	15,8%
Transporte ferroviário	13,5%
Navegação costeira e Fluvial	7,6%
Transporte aéreo	0,1%

Fonte: Revista *Veja*, São Paulo, n.º 569, p. 79, 01/08/79.

Os dados da Tabela 1 apresentam um índice de 63% de cargas transportadas por autônomos, porém, se comparados com a situação atual, agora em 2005, sua seqüência se encontraria invertida entre o primeiro e o segundo colocado. Hoje, apesar de o transporte de cargas continuar sendo realizado em sua grande parte por caminhoneiros, quem ocupa a primeira posição na tabela são os caminhões de empresas e transportadoras. Do papel de destaque das décadas anteriores, o autônomo se transformou em um sujeito desvalorizado, e por isso desrespeitado, presenciando ao longo das décadas a perda de seu status e

percebendo também, a cada dia, mais e mais dificuldades para conseguir trabalhar com dignidade, fator relevante para que diversos motoristas voltassem para o mercado formal, trabalhando como empregados em transportadoras ou empresas, e outros, abandonando de vez a profissão e se aventurando em outras atividades. Dos autônomos que restaram, a maior luta hoje tem sido simplesmente para trabalhar, diante da concorrência que enfrentam com as transportadoras e entre eles próprios, mas trabalhar com dignidade e em boas condições, como é o desejo de qualquer trabalhador.

As diversas modificações por que passou a profissão do autônomo nos últimos anos, com o aparecimento das transportadoras para concorrer com seus serviços, também com o individualismo, que se acentuou nas últimas décadas e conseqüentemente o fim do companheirismo, que acirrou a concorrência entre eles próprios, foram fatores que contribuíram para que o teor das manifestações desse grupo de trabalhadores também fosse se alterando. As greves dos caminhoneiros não se realizam mais com a participação efetiva desses trabalhadores, onde se percebia grandes mobilizações capazes de sensibilizar o poder. A falta de união entre eles fez com que a maior parte das greves, ocorridas nas duas últimas décadas, se caracterizassem em manifestações setORIZADAS e se configurassem como movimentos enfraquecidos e sem poder para promover mudanças significativas em prol de melhorias para o setor.

Em meados da década de 50, as greves dos caminhoneiros, foram movimentos representativos da participação dos trabalhadores no cenário social. As diversas greves que ocorreram no período (de 1948 a 1964) que antecede a ditadura contaram com a mobilização de grande parte de caminhoneiros, paralisando suas atividades, bloqueando estradas, e conseqüentemente mostrando seu poder de influenciar na economia do país. Nas greves mais recentes, o caminhoneiro tem mostrado uma maneira diferente de agir durante as manifestações, alterando as características das greves. Para muitos caminhoneiros, fazer piquetes e bloquear estradas são ações que não funcionam mais, mesmo porque demonstram uma falsa união que não existe mais entre eles. A ação mais viável nos momentos de greve, considerando o tipo de relação que mantêm uns com os outros, devido ao individualismo e a concorrência que impera dentro do grupo desses trabalhadores, tem sido manter seus caminhões parados em suas próprias casas.

Através da documentação consultada, não é possível perceber a ocorrência de nenhum tipo de movimento por parte de qualquer categoria de trabalhador, desde o início da ditadura até quase final da década de 70. Tanto o jornal *Correio de Uberlândia*, quanto a Revista *Veja*, até então só faziam referência ao setor de transportes para anunciar propostas ou realização de alguma política que indicava melhorias, e ao motorista, somente no dia 25 de julho, com as propagandas comemorativas do jornal. A imprensa desse período ocultou diversas informações que seriam relevantes para nos indicar em que condições de trabalho os caminhoneiros viviam, mas deixou indícios de que não eram tão boas como faz parecer, pois a grande movimentação destes, a partir dos dois últimos anos da década de 70, quando a sociedade já sentia uma determinada abertura política, o que propiciava menor temor para as manifestações, deixa crer que a luta por melhorias não estava esquecida, apenas reprimida. Também os relatos dos autônomos dão mostras de que as más condições de trabalho no setor de transportes eram realidades, também nesse período:

*O pessoal do exército naquela época eles eram realmente muito ruim. Tinha uma aonde tinha unhas torre da Embratel, lá era só areia, então agente encravava lá naquela areia e ficava lá, quinze dia, vinte dia, dependia da boa vontade de outros caminhão, que às vezes todo mundo encravava. Mais, agente encarava assim com, com um ar assim de alegre porque num tinha outra alternativa. (...) Isso aí foi no período de... 69... é... 70, então foi uma época muito difícil. (...) Num podia reclamá, num podia fazê manifestação. Caminhonero toda vida eles num escutavam muito, a classe não é? Até hoje não é muito unida, porque o dia que os caminhonero pararem mesmo, o Brasil é uma nação que passa fome, porque tudo é em cima de caminhão. Então não adianta. Agora é uma coisa que o governo devia olhá com um certo carinho pelas estrada, porque se algum dia o caminhonero resolvê a pará, a nação passa fome.<sup>106</sup>*

Sr. Reinaldo procura expressar as tensões vividas pela sociedade no período da ditadura, percebidas por ele através do desempenho de sua atividade. Mesmo com as más condições das estradas naquele período, os caminhoneiros não tinham a possibilidade de fazer qualquer tipo de reclamação, muito menos manifestação em prol de melhorias, sob risco de perder a própria vida ali mesmo. Diante das tensões, os trabalhadores não viam outra alternativa a não ser calar e aceitar as condições impostas pelos militares. Nesse relato, Sr. Reinaldo faz referência à situação da rodovia por onde trafegava por volta dos

---

<sup>106</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/2005.

anos 70. Trata-se da BR-364, que vai para Porto Velho. De acordo com sua narrativa, ela não tinha boas condições de tráfego. Apesar de sua manutenção ser de responsabilidade do exército, pelo seu mal estado, percebe-se que, mesmo naquele período, a conservação de estradas não eram uma prioridade do governo.

Apesar da suposta abertura política, em 1978, o presidente Ernesto Geisel baixou o Decreto-lei n.º 1632, que proibia qualquer manifestação grevista por parte dos serviços considerados como “atividades essenciais, vinculadas à segurança nacional”. Entre essas atividades, listavam-se os serviços de: água e esgotos, energia elétrica, petróleo, gás e outros combustíveis, bancos, transportes, comunicações, carga e descarga, hospitais, ambulatórios, maternidades, farmácias, drogarias e algumas indústrias (até então não definidas). As penalidades, para os que descumprissem o Decreto-lei, eram da aplicação gradual de advertência, suspensão de até trinta dias e rescisão de contrato de trabalho. A proibição se estendia ainda aos serviços públicos federais, estaduais e municipais, “sem prejuízo das sanções penais cabíveis” (enquadramento na Lei de Segurança Nacional).<sup>107</sup>

Diante das críticas por parte dos líderes sindicais e políticos de oposição, o ministro da Fazenda, Mário Henrique Simonsen, declarou “*que o decreto apenas regulamentava um artigo da lei de greve*”, que, segundo ele, era mais rigoroso, pois, com o decreto, “*as penas nele previstas são muito mais brandas que as penalidades dessa lei, porque não mandam ninguém para a cadeia, apenas permitindo a demissão por justa causa*”. Também o Ministro do Trabalho, Arnaldo Prieto, justificou alegando que o decreto-lei era o “*prosseguimento da abertura sindical e não um fechamento*”.<sup>108</sup> Naquele momento, o governo havia anunciado a abertura democrática, mas, ao mesmo tempo, com o decreto, ditava medidas coercitivas aos prováveis grevistas,<sup>109</sup> visto que o clima no país era tenso e prenunciava a eclosão de greves como mostra do descontentamento dos trabalhadores de diversos setores devido aos baixos salários.

Os temores do governo se fizeram realidade. Apesar das ameaças antigrevistas do decreto, as greves começaram a eclodir em todo o país. Já no mês de agosto do ano de 79, a

---

<sup>107</sup> “As greves proibidas”. **Veja**, São Paulo, n. 518, p. 110, 09/08/78.

<sup>108</sup> “Lei da greve – Mal entendido”. **Veja**, São Paulo, n. 519, p. 108, 16/08/78.

<sup>109</sup> O direito de greve irrestrito só voltou a ser possível após o fim do regime militar com a elaboração de uma nova Constituição Federal, promulgada em 5 de outubro de 1988, durante o governo do Presidente José Sarney.

Revista *Veja* noticia uma greve do setor de transportes, iniciada em Belo Horizonte por caminhoneiros autônomos que transportavam combustível para refinarias de petróleo:

*O cenário escolhido foi a assustada Belo Horizonte, ainda não refeita do impacto provocado pela greve dos trabalhadores da construção civil. Nas imediações da Refinaria Gabriel Passos, próxima da capital mineira, a partir dessa hora, dezenas de caminhões-tanque desligaram seus motores e estacionaram na rodovia Fernão Dias. Quando o movimento já contava com mais de 800 adesões, os grevistas expuseram suas reivindicações. Nada menos que 100% de aumento nas taxas de fretes, para compensar a alta de 50% nos preços do óleo diesel, a diminuição das comissões cobradas pelas empresas transportadoras e “melhores condições de trabalho”.*<sup>110</sup>

A greve eclodiu em um momento de grande ebulição. Na capital mineira, presenciava-se o clima tenso através de passeatas, tumultos e cenas de violência nas ruas da cidade, por parte de diversas categorias de trabalhadores. Com a greve, o tumulto aumentou devido às longas filas de automóveis que começaram a se formar nos postos de gasolina, com receio de que fosse faltar combustível, além da superlotação dos supermercados pelas donas de casa, se prevenindo caso o abastecimento de alimentos fosse prejudicado. No dia seguinte a BR-381 foi interditada por mais um grupo de grevistas, e o movimento seguiu em direção ao Estado de São Paulo, onde os cinco mil autônomos que transportavam combustível dentro do estado, também aderiram à greve. As ameaças de greve chegaram também em Pernambuco, mas as paralisações foram sustadas com o acordo de reajuste de 20% a 40% sobre os fretes. Em Minas Gerais, a normalização do transporte de combustíveis só ocorreu após a realização de um acordo que prometia 31% de aumento (sendo 21% do CNP e 10% das transportadoras), mais 10% para o mês seguinte ao da greve.

Essa greve serviu para mostrar ao governo o quanto o país dependia do transporte rodoviário, pois, com a paralisação somente dos transportadores de combustíveis, que, em números, significava uma pequena parte entre os autônomos, em três dias de greve, conseguiram causar um grande colapso na economia, deixando as autoridades sobressaltadas. A Revista *Veja* ressalta que os caminhoneiros, principalmente os que transportam combustíveis, possuíam um incrível “*poder de fogo*”, porque “*eles podem parar o país se resolverem suspender suas atividades*”. Isso demonstrou que indivíduos

---

<sup>110</sup> “Cargas paradas”. *Veja*, São Paulo, n. 570, p. 104, 08/08/79.

anônimos, que vivem longe do poder de decisão do país, são capazes de alterar a rotina de uma nação inteira, através de uma única ação, como no caso dessa greve.

Também o jornal *Correio de Uberlândia*, traz em suas páginas, logo no início dos anos 80, a ocorrência de uma greve deflagrada por carreteiros autônomos que prestavam serviços para transportadoras que realizavam o transporte de veículos da Fiat Automóveis, em Belo Horizonte:

*Os motoristas querem um aumento de 50% nos fretes, alegando que o que recebem atualmente, em torno de Cr\$ 6.600, é muito pouco. Enquanto a resposta não chega, mais de 200 caminhões continuam parados no quilômetro quatro da Fernão Dias à espera de uma solução para a greve. A Polícia Militar e Dops estão mantendo discreta vigilância sobre os grevistas, mas até o momento não foi registrado nenhum incidente, já que os motoristas limitam-se a conversar entre si e a discutir a situação sem qualquer atitude de violência. Explicando o porque da greve, os carreteiros afirmam que a sua margem de lucro é mínima, comparada com a arrecadação das empresas Transportadoras: “cada frete rende, em média Cr\$ 62.000,00 para a empresa que nos paga somente Cr\$ 6.632,23, não levando em conta o tempo de duração da viagem, que pode ser de até 15 dias.(...)”<sup>111</sup>*

Pelos fatos descritos na matéria, a greve se caracteriza com a realização de piquetes e paralisações dos veículos nas estradas, durante o período em que as negociações estavam ocorrendo. O teor pacífico do movimento é ressaltado, assim como nas greves que ocorreram no período de 1948 a 1964.<sup>112</sup> Os valores dos fretes expressos na matéria sinalizam para a questão da exploração dos autônomos por parte das transportadoras. O percentual pago aos motoristas não chega a 11% do valor real do frete, por isso, com a greve, os autônomos pretendiam denunciar essa exploração e exigir o recebimento de pelo menos 50% desse valor.

Como resposta às reivindicações, ficou estipulado pelo CONET (Conselho Nacional de Estudos de Tarifas), o reajuste de 27% sobre as tarifas em vigor em todo o território

<sup>111</sup> “Carreteiros querem um pouco mais nos fretes”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, p. 6, 08/07/80.

<sup>112</sup> Entre o período de 1948 a 1964, ocorreram diversas greves de motoristas do setor dos transportes, entre elas, destacam-se as ocorridas em: maio/1948, em prol do reestabelecimento da venda de gasolina e livre condução de passageiros; abril/1952, pela eliminação do posto de fiscalização localizado em uma das saídas de Uberlândia e suspensão de impostos; maio/1955, pelo aumento do frete; maio/1956, revogação da lei 679; abril/1957, pela melhoria das condições das estradas e contra a elevação de taxas e impostos; setembro/1958, aumento no preço dos fretes; fevereiro/1962, pelo aumento no preço dos fretes; fevereiro/1963, pela redução do preço dos combustíveis, em vista do aumento de 34% , autorizado pelo CNP (Conselho Nacional do Petróleo). In: ROSA, Ivani. **“Movimentos Sociais no Setor de Transportes: retratos de uma sociedade**



nacional. Esse aumento, não deveria beneficiar somente os autônomos transportadores da FIAT, e sim todo tipo de transportador. O que não ocorreu, pois nunca houve no Brasil um sistema de cálculo de fretes que estipulasse uma tabela de preços, baseado no tipo de mercadoria e quilometragem rodada. Geralmente o que ocorre é a adoção de critérios desregulados, onde cada empresa e transportadora tem liberdade para criar seu próprio sistema de cálculo, baseados em sua necessidade de lucros, por isso as determinações do CONET, no geral, em nada contribuíram no sentido de melhorar para os autônomos.

Essas greves ocorridas no setor de transportes colocaram em evidência as péssimas condições de trabalho vividas pelos motoristas, porém podemos dizer que esses movimentos tencionavam principalmente expor à sociedade a revolta dos caminhoneiros contra as transportadoras, pois, entre as pautas de reivindicações, percebe-se acusações dos motoristas por sofrerem exploração por parte dessas empresas ao retirar dos fretes o valor de suas comissões, por serem as intermediárias nos serviços de transportes, repassando aos caminhoneiros um valor irrisório. Quando os caminhoneiros reivindicam aumento dos fretes, eles estão se dirigindo às transportadoras, porque o valor real do frete pago pelo dono da carga às transportadoras pode até ser justo, mas ao chegar às mãos dos caminhoneiros, ele vem reduzido.

Durante as décadas de 80 e 90, ocorreram várias greves de motoristas, com reivindicações diversas.<sup>113</sup> Porém, a greve deflagrada em julho de 1.999 ficou conhecida como uma das mais expressivas no setor de transportes, por ter conseguido a mobilização de caminhoneiros em quase todo o país, congestionando grandes vias e ameaçando o

---

**antagônica – Uberlândia (1948-1964)**". Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, 2003 (Monografia).

<sup>113</sup> As fontes indicam a ocorrência de diversas greves nesse período, entre elas: em agosto/79, transportadores autônomos de combustíveis, em Belo Horizonte/MG, exigindo 100% de aumento nos fretes, diminuição das comissões cobradas pelas transportadoras e melhores condições de trabalho; julho/80, por carreteiros autônomos, transportadores de veículos da Fiat Automóveis, reivindicando 50% de aumento nos fretes; outubro/81, deflagrada por caminhoneiros que fazem transporte de combustível (tanqueiros), em São José dos Campos, reivindicando aumento nos fretes em vista do aumento do óleo diesel; dezembro/85, tanqueiros autônomos e autônomos em geral, no Rio de Janeiro, para reajuste nos fretes; janeiro/86, caminhoneiros autônomos, iniciada no Estado de São Paulo e estendida a outros Estados, reivindicando a separação do Sindicato dos Condutores Autônomos do dos Taxistas, criando um organismo próprio da categoria e um Sindicato Nacional; março/90, tanqueiros em São Paulo, exigindo 87% de aumento nos fretes; janeiro/95, transportadores autônomos de veículos novos (cegonheiros), de Minas Gerais e São Paulo, reivindicando aumento de 37% nos fretes; janeiro/96, cegonheiros autônomos, em Betim/MG, reivindicando 47% de aumento nos fretes em vista dos altos custos de manutenção dos caminhões; julho/99, caminhoneiros autônomos, reivindicando redução das tarifas de pedágio, regulamentação de uma tabela de fretes, alteração do Código Nacional de Trânsito, segurança, melhoria das estradas, etc.

abastecimento de produtos em diversas cidades, inclusive nas capitais. Fato que causou certo estranhamento à sociedade, pois havia vários anos que as greves dos transportadores vinham sendo descaracterizadas por não se configurarem com a força que ficaram conhecidas. Eram movimentos isolados e contavam com pequena participação de caminhoneiros.

A greve teve duração de apenas quatro dias (de 27 a 30/07/99), suficientes para desencadear uma sucessão de conseqüências que causaram preocupação aos governantes. Supermercados, armazéns e feiras, viram seus estoques escassearem consideravelmente em questão de vinte e quatro horas; postos de gasolina ficaram com suas bombas vazias e algumas grandes indústrias foram obrigadas a parar máquinas, por falta de matéria prima.

Os caminhoneiros, em décadas anteriores, eram considerados uma categoria profissional poderosa pela capacidade de mobilização dos trabalhadores, apesar de comportar integrantes com perfil e idéias diferentes. Geralmente, os caminhoneiros autônomos não se filiam a sindicatos, por isso, não há grandes entidades desse setor. As lideranças são localizadas e às vezes não estabelecem contato umas com as outras para que haja uma maior organização e, inclusive a coordenação de propostas, da categoria. Por esse motivo, a greve de 99 causou indignação, porque dessa vez houve uma comunicação maior entre sindicatos de trabalhadores e associações, no sentido de articular o movimento. A iniciativa partiu do dirigente sindical, Nélcio Botelho, presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro, do Rio de Janeiro, enviando cartas para diversas entidades de todo o Brasil, pregando panfletos nos postos de gasolina e recorrendo a programas de rádio, que é o meio de comunicação mais utilizado pelos motoristas, conclamando os caminhoneiros, mesmo os não associados, a participarem do movimento. O resultado foi o bloqueio simultâneo das estradas em todo o país.

Nas principais rodovias, por onde toda a produção do país é escoada, presenciavam-se engarrafamentos quilométricos, que impediam o tráfego mesmo daqueles que não se propunham a aderir ao movimento. A via Anhanguera, no Estado de São Paulo, teve engarrafamento de quinze quilômetros em ambos os sentidos, somente carros de passeio e caminhões com cargas perecíveis eram liberados. Houve congestionamentos também na Rodovia D. Pedro I, próximo a Nazaré Paulista, e nas regiões próximas à cidade de

Campinas, na rodovia SP 332 e na SP 340, que liga essa cidade ao Sul de Minas Gerais.<sup>114</sup> Na divisa de Minas e Goiás, na BR 153, cerca de mil caminhões permaneceram parados, bloqueando a estrada e impedindo o trânsito. Somente ônibus e carros de passeio eram liberados, aqueles caminhões que ameaçavam furar o bloqueio tinham seus pára-brisas apedrejados. Tais reações dos grevistas causavam divergência de opiniões entre os caminhoneiros, pois alguns não achavam justo serem obrigados a participar do movimento. Para os manifestantes, todos os caminhoneiros tinham sido avisados da greve, nesse caso, quem não quisesse participar, deveria ficar em casa.<sup>115</sup>

A BR 050, uma das mais movimentadas do Estado de Minas, por realizar o transporte de cargas entre São Paulo, Brasília, Minas e Goiás, no trecho entre as cidades de Uberlândia e Uberaba, que geralmente tem um fluxo lento, devido a grande quantidade de caminhões e carretas em trânsito na pista, ficou praticamente deserta sem a presença destes veículos, somente carros de passeio circulavam pela rodovia durante o período da greve.<sup>116</sup>

A pauta de reivindicações apresentada pelos caminhoneiros tinha três pontos principais: redução das tarifas de pedágio (de três reais por eixo para um real); aprovação de uma lei que regulasse o cálculo do frete e garantisse o reembolso de despesas como alimentação, pagamento de pedágios e gastos com manutenção dos veículos durante as viagens, e exigência na alteração do Código Brasileiro de Trânsito, no que dizia respeito à perda de pontos na carteira de habilitação, que, segundo eles, era muito rigoroso. Além dessas, outras exigências, como melhoria nas condições das estradas, segurança e diminuição no preço do óleo diesel, faziam parte das reivindicações.

Diante das reivindicações, a Revista *Veja*, apesar de considerar que “o caminhoneiro leva uma vida dura”, porque passa pouco tempo com a família, ganha pouco, tem muitas despesas de manutenção, é obrigado a dirigir por muitas horas seguidas e está à mercê de assaltos nas estradas, critica suas exigências, declarando que a lista de pedidos é uma sucessão de absurdos, e justifica o porquê dessa opinião:

*(...) Em nenhum país o pedágio é calculado pela profissão do motorista, mas em razão de modelo e tipo de veículo. As motocicletas quase sempre viajam de graça, inclusive no Brasil. Um carro paga menos e um caminhão ou um ônibus pagam*

<sup>114</sup> “Caminhoneiros mantêm protesto na Anhanguera”. **Correio**, Uberlândia, p. A7, 28/07/99.

<sup>115</sup> “Greve de motoristas deve durar até sábado”. **Correio**, Uberlândia, p. A8, 28/07/99.

<sup>116</sup> “Greve deve afetar indústria a partir de hoje”, **Correio**, Uberlândia, p. A8, 29/07/99.

*mais. O motivo é o estrago que cada veículo faz ao usar a faixa de rolamento. Qualquer diferenciação é um subsídio a ser pago pelo resto dos usuários da rodovia. No caso do cálculo do valor do frete de forma que os beneficie, o pedido é estapafúrdio. Há mais caminhões do que carga para transportar. Do 1,5 milhão de caminhões registrados no país, pelo menos 500.000 estão parados por falta de serviço. A concorrência é tão grande que é possível achar caminhoneiro que cobra menos do que o trem para transportar 1 tonelada de carga. (...) O pedido referente às multas chega a ser indecente, pois os caminhoneiros querem uma licença para delinquir. De acordo com um levantamento feito em São Paulo, eles são responsáveis por 15% do total de multas, mas correspondem a 3,5% do total de veículos que circulam pela capital. Ou seja, os motoristas de caminhão cometem, proporcionalmente, cinco vezes mais infrações de trânsito que os demais motoristas. São também um dos principais culpados pelos acidentes nas estradas.<sup>117</sup>*

Ao detalhar cada ponto da pauta na matéria, ela tece justificativas para convencer os leitores de que os caminhoneiros, apesar das dificuldades que passam durante o exercício de sua atividade, não têm razão para tais exigências, fazendo-as parecer inconsistentes. A opinião expressa pela *Veja*, através dessa matéria, dava razão à indignação do governo com a eclosão da greve. Ao declarar que “O governo também foi apanhado de surpresa e durante dias ficou catatônico, incapaz de se decidir por algum tipo de ação que coibisse o abuso que os caminhoneiros cometiam contra o resto do país”<sup>118</sup>, dá mostras de qual lado ela se posiciona diante dessa questão. A maneira como ela articula as informações, colabora na construção de uma memória hegemônica em conexão com o poder dominante, evidenciando suas idéias a custa do apagamento dos caminhoneiros, atribuindo outros sentidos para a greve.

Sem saber como agir perante a situação, o presidente Fernando Henrique Cardoso anunciou que pediria a interferência do exército para desbloquear as estradas. Tal pronunciamento causou tremenda revolta aos caminhoneiros:

*Eles garantem que vão continuar o protesto porque são donos dos caminhões, e ninguém, nem mesmo o presidente da república pode obrigá-los a rodar pelas estradas. “Não estamos bloqueando a rodovia, estamos parados, o que o exército vai fazer aqui, nos proibir de ficar parados”? Questionou o motorista Fernando César Marinho, de Goiás, parado na BR-153. Os caminhoneiros lembram que duas categorias deram sustentação ao plano real desde o início: os caminhoneiros e os*

<sup>117</sup> SECCO, Alexandre e PINHEIRO, Daniela. “A força do caminhão”. *Veja*, São Paulo, n. 31, p. 38-44, 04/08/99.

<sup>118</sup> *Idem*, p. 40.

*agricultores. “Agora estamos, tanto nós quanto os agricultores, revoltados. Queremos que o presidente mande o exército atrás dos bandidos, que roubam nossas cargas e matam nossos colegas nas estradas, a greve é pacífica, não somos obrigados a trabalhar de graça”, desabafou Gilberto Floriano Alves, de Anápolis(GO).<sup>119</sup>*

O desabafo feito pelos caminhoneiros da reportagem indica a intenção de mostrar ao presidente que eles não eram criminosos, apenas trabalhadores lutando por melhorias. Por isso, ele não teria motivos para mandar o exército até eles, e sim atrás dos marginais que os impediam de trabalhar, como os assaltantes de cargas, que roubam e matam os caminhoneiros. Lembrem também, ao presidente, o fato de que, quando precisou, pediu o apoio dos trabalhadores, agora, eles exigiam em troca, no mínimo, o direito de reivindicar melhorias nas suas condições de trabalho.

As principais estradas foram desbloqueadas após acordo firmado com o governo, com algumas concessões: em relação às tarifas de pedágio, não houve redução, mas ele se comprometia a suspender novos aumentos; para as multas estabelecidas pelo novo código de trânsito, declarou que seria enviado para o Congresso Nacional, um projeto de lei para modificar o critério de pontuação das multas dos caminhoneiros, e em relação às outras reivindicações, prometeu criar um grupo de estudos para discuti-las. O governo pediu aos caminhoneiros um prazo de três meses para atender as solicitações da categoria.

Mesmo após o acordo, alguns focos localizados do movimento ainda continuaram. No dia seguinte, na Belém-Brasília, duas mil carretas permaneceram paradas no Km 602, próximo a Palmas, no Tocantins, sob comando do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de São Paulo. Os três Estados do Sul do país, também se declararam insatisfeitos com as determinações do acordo. Dez dias após o fim da greve, em Terezópolis do Goiás, cerca de 250 caminhoneiros fizeram novos protestos contra o Governo Federal, bloqueando parcialmente, na BR-153, o trecho entre Goiânia e Brasília.

Em 15 de agosto, o presidente do Sindicato da União Brasileira dos Caminhoneiros, José Natan Emílio, procurou mobilizar novamente os caminhoneiros para outra greve, marcada para o dia primeiro de setembro, alegando discordar do prazo de três meses concedidos ao governo. Para ele, o governo pedira esse prazo para ganhar tempo e, caso as reivindicações não fossem atendidas, seria tarde para os caminhoneiros, já que entrariam no

---

<sup>119</sup> “Mercadorias estão sendo doadas”. **Correio**, Uberlândia, p. A7, 30/07/99.

período das chuvas e em seguida viria o final do ano, período que diminui o transporte de cargas, assim, o movimento estaria esvaziado. A paralisação proposta por ele não se realizaria através do bloqueio de estradas, a idéia era que os autônomos deixassem seus caminhões estacionados nos postos ou em suas casas por pelo menos quinze dias. Essa greve, porém, não se realizou por falta de adesão dos autônomos.

Apesar do fracasso desse movimento, a idéia de alterar as características das greves, com, por exemplo, o não bloqueio de estradas, foi bem aceita pelos caminhoneiros. Já na greve de julho de 99, uma parte dos autônomos aderiu ao movimento, deixando seus caminhões parados em casa. Para muitos, a tática de interromper o trânsito nas rodovias não funciona mais como no passado, porque hoje os autônomos não são mais tão numerosos e, para que um movimento causasse impacto, seria necessário que os caminhoneiros se unissem, mas, o retorno dessa união entre eles é praticamente impossível, já que estabelecem entre si uma relação onde impera a concorrência e o individualismo:

*(...) porque eu acho o seguinte, se eu... num tem união, assim, num tô ali no mei prá ajudá fazê o movimento, eu fico em casa que é muito melhor, eu tô fugino de uma consequência qualquer e tamém num tô fazeno parte daquilo né, quer dizê num tô fazeno parte lá, mais tô fazeno na minha casa, porque eu tano parado aqui eu num tô atrapaiano ninguém né.<sup>120</sup>*

Para o Sr. Nivaldo, ficar longe das paralisações é a forma mais sensata de participar das greves, no caso daqueles que não pretendem partir para a ação efetiva, pois assim não atrapalham os grevistas ativos. Se não há união entre eles durante todo o tempo em que estão trabalhando, não justifica estarem unidos nos momentos da greve. Da mesma forma, Sr. Luiz Carlos justifica que a falta de união entre os autônomos é a causa do fracasso das greves que ocorreram nos últimos anos:

*(...) movimento grevista de caminhonero num vai prá frente porque não existe união, porque se pará essa merda três dias, quatro dias eles quebra o país, porque tudo depende do caminhão, tudo é em cima de caminhão (grifo meu).<sup>121</sup>*

E em outro momento, continua a reafirmar:

<sup>120</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/04.

<sup>121</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/2005.

*Greve tinha que ser de autônomo, num existe porque não tem união, por que? Porque se eu num vô, outro vai, entendeu? O ex-presidente Fernando Henrique, por exemplo, eu não ouvi, num vi nem ouvi, mais falô que o país num precisava de caminhão, foi onde a turma revoltô na primeira vez e parô. E deu um trabalho danado. Não precisa brigar não, na estrada não, fica todo mundo parado em casa. Vamo fazer greve? - Vamo. Quê que eu vô fazê? Infelizmente eu vô enchê minha cozinha, a dos meus filhos, vô pará. Põe mantimento aqui pra mim ficá dez dia, vou dormi dez dia.<sup>122</sup>*

Também ele acredita que a melhor forma de manifestar-se é deixando o caminhão parado e, dessa forma, mostrar ao governo que os autônomos fazem falta no setor de transportes. Sr. Luiz Carlos faz referência à greve de 99 que, segundo ele, teve sucesso porque houve união dos caminhoneiros naquele período, e “*deu um trabalho danado*” para o governo, mas hoje isso não seria mais possível, dessa forma, a opção seria mesmo estacionar o caminhão em casa e ficar parado. Quando ele afirma que “*tudo depende do caminhão*”, é um lembrete que enfatiza o próprio discurso do governo na década de 70, quando o interesse era estabelecer a era rodoviária no Brasil. Ele se apropria desse discurso, para reivindicar uma concessão do passado, que concedia ao caminhoneiro um determinado grau de importância dentro da sociedade, enquanto um cidadão comprometido com o desenvolvimento da nação, através da função que desempenhava, mas que agora o presidente desprezava.

Um outro fator, apontado pelo entrevistado, é a falta de apoio das transportadoras. De acordo com o Sr. Luiz Carlos, “*a própria transportadora num interessa, porque ela tá ganhando em cima de alguém*”, já que muitos autônomos realizam o transporte para elas, que lhes pagam um valor irrisório, em comparação com o valor real do frete. Mesmo na hipótese de utilizar pouco o serviço prestado pelos autônomos, elas não têm interesse de aderir às greves com a paralisação de seus próprios caminhões para fortalecer o movimento, ao contrário, nesse caso, a greve dos autônomos seria para elas vantajoso, na medida em que, por vezes, eles representam concorrência no transporte das cargas.

A ausência de uma representação sindical forte é também uma reclamação dos caminhoneiros. Os autônomos não percebem, por parte do sindicato, nenhuma ação efetiva que demonstre interesse em solucionar os problemas desse grupo de trabalhadores. Isso fez com que passassem a ter uma visão negativa em relação às entidades:

---

<sup>122</sup> Idem.

*(...) porque nós não tem sindicato à altura. O sindicato só serve prá cobrar. Só prá poder receber o dele no fim do mês. Mas qualquer propinazinha que uma empresa dá pro sindicato, isso aí, isso aí ocê já dançou. Motorista é igual elefante, tem força demais, mas não sabe usar.(...) É porque é o seguinte, há uma desproporção muito grande entre empresa e empregado. E como nós não temo sindicato que realmente olha pela gente, que, o sindicato, ele deveria preocupar com a carga horária, ele deveria preocupar se o motorista tá trabalhano nas condições ideais e de trabalho. Ocê pega uma pessoa normal, ele entra oito hora da manhã no serviço e pára seis hora da tarde. Motorista quando é quatro hora da manhã, eu já tá rodano, a maioria dele, e quando é onze, meia noite, ele tá rodano tamém, Então não tem ninguém prá acompanhar isso aí, prá poder vistoriar isso aí. E se você for pegar, dá dez, doze, quinze, dezesseis, vinte hora de trabalho né.<sup>123</sup>*

Na opinião do Sr. Gladson, o sindicato se guia pelos seus próprios interesses, não pelos dos trabalhadores. Nesse sentido, muitas vezes, ele se omite na defesa dos caminhoneiros autônomos, dando mostras de se posicionar ao lado das transportadoras ou de empresas donas das cargas, que, de acordo com ele, compram o sindicato. Enquanto isso, o autônomo trabalha em más condições e não pode contar com a força do sindicato para defender seus direitos.

O Sr. Luiz Carlos também descreve o sindicato como uma entidade composta de pessoas corruptas e desonestas. Essa visão fez com que ele nunca se interessasse em se filiar em qualquer entidade ligada ao transporte de cargas:

*Porque eu num vejo um diretor, um... pode ser membro, que prá mim num tem valor, um membro do sindicato desempregado, eu num vejo um membro do sindicato passando dificuldade. A última greve que fizeram agora, a primeira greve que fizeram agora dos caminhões, tem uns cinco anos, gerou um certo resultado, mais um resultado falso porque voltou na mesma, criaram um sindicato no Rio, eu num conheço e nem quero ter o prazer de conhecer, igual eu tô dizendo, eu no oceano, eu sô uma gota, mais eu não quero ter o desprazer de conhecer, inventaram um presidente de sindicato nacional aí, o cara é lá do Rio, diz que é um vigarista, eu num conheço, pessoas que eu conversei diz que é um vigarista, que tinha um caminhãozinho, lá dentro da Petrobrás, me parece, hoje, conversa de terceiros, eu não conheço, já tem uma transportadora. Vei do céu? Não veio, conversa de terceiros. A maioria é vigarista, vigarista. Aqui em Uberlândia, encontrei um colega meu na porta do sindicato, num vô dizer onde é, é caminhoneiro, motorista tamém, com uma requisição prá abastecer um carro, isso é justo? Não é justo.<sup>124</sup>*

<sup>123</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/05.

<sup>124</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.



As diversas ações suspeitas que os sindicatos praticam são, para Sr. Luiz Carlos, motivos suficientes para não confiar neles. Sua desilusão se expressa através do fato de que os membros dos sindicatos se apropriam do pagamento das mensalidades de seus filiados, para proveito próprio, por isso são caracterizados como “vigaristas”.

Em Uberlândia, duas entidades disputam a representação da categoria, porém, os autônomos se consideram sozinhos nessa luta, pois nenhuma delas os representa de maneira eficiente. Uma delas é a Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia (APCVRU)<sup>125</sup>. Essa entidade mostrou uma determinada força de atuação junto aos caminhoneiros na década de 50, apoiando nas greves e proporcionando assistência social e jurídica aos associados. Porém, nas últimas décadas, ela veio perdendo sua força. De acordo com seu atual presidente, Laércio Borges, a associação é uma entidade que caminha para a extinção. Segundo ele, o número de associados reduziu consideravelmente. Há, hoje, aproximadamente duzentos filiados, entre taxistas e caminhoneiros autônomos. Essa redução se deu devido ao aparecimento de outro sindicato, que causou a divisão entre os caminhoneiros, e também às condições financeiras dos autônomos, que mal conseguem se sustentar com o que ganham e por isso não têm dinheiro para pagar as mensalidades exigidas aos associados. As assembleias, que antes eram periódicas, só ocorrem quando há alguma mudança no setor de transportes que representa interesse dos autônomos, mas ainda assim não há a participação desses.

A outra entidade é o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Uberlândia (SCRAVRU)<sup>126</sup> que também funciona com um número pequeno de associados (uma média de cem), e poucos recursos financeiros. São desconhecidas ações relevantes deste, junto aos autônomos. Sua atuação tem sido também na assistência médica

---

<sup>125</sup> A Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia (APCVRU) é uma sociedade civil, fundada em 27 de julho de 1924, modificada em 31 de agosto de 1930 e reorganizada em assembleia geral extraordinária realizada de 17 a 20 de novembro de 1955. Possui sede e foro na cidade de Uberlândia à Av. João Pinheiro, n.º 244, centro. Destina-se a pugnar pela elevação moral e promover a defesa dos interesses dos associados nos casos de acidentes de trabalho, como também nos casos de desastres oriundos do exercício da profissão. Zela também pelo entendimento entre os sócios e o comércio, além de outras instâncias, no sentido de obter preços e tabelas preferenciais para o abastecimento desses. Conf. Estatutos da Associação Profissional dos Condutores de Veículos Rodoviários de Uberlândia, Ata da Assembleia geral em 17/11/1955, p. 75 v e 76. Porém, hoje, a atuação da Associação junto aos filiados se limita à assistência médica, odontológica e jurídica.

<sup>126</sup> O Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Uberlândia (SCRAVRU) foi fundado em 22/04/69, desmembrando-se da APCVRU, que representava os taxistas e caminhoneiros autônomos. O desmembramento, deu origem a dois sindicatos diferentes, o dos taxistas e o dos autônomos, que funcionam no mesmo prédio.

e jurídica, porém, segundo o presidente, Carlos Antônio Rodrigues, são serviços pouco procurados pelos caminhoneiros associados. Ele considera os autônomos como um grupo “complicado”, porque não se interessam pelo sindicato e nunca são encontrados para possíveis informações. Durante as greves que ocorreram do setor, a participação do sindicato foi no sentido de orientar os autônomos em relação às suas ações e reivindicações.

A palavra “autônomo” significa “sem ligação”. No caso do sindicato, essa palavra se justifica literalmente, porque eles preferem agir sozinhos ao invés de manter filiação com as entidades. Essa seria, para eles, uma relação falsa, onde só uma das partes dá e não recebe nada em troca. Mas, o teor dessa solidão não está somente em relação à sua representação sindical, ela se acentua também perante o grupo. Quando o caminhoneiro expressa seu sentimento de solidão, ele revela também a falta do companheiro, parceiro, tanto no trajeto das viagens, quanto nos momentos de luta, reivindicando melhorias para todo um grupo de trabalhadores que se consideram sofredores pelas circunstâncias da profissão que escolheram. Por isso participar de greves perdeu o sentido para muitos caminhoneiros, pois, como não há mais esse sentimento solidário entre os companheiros, o individualismo impede que o desejo de melhorias para todos seja almejado, cada um deseja condições de vida e trabalho melhores somente para si próprio.

A questão do frete é pauta de reivindicação na maioria das greves de caminhoneiros. O preço dos fretes é sempre uma preocupação para os profissionais do volante porque ele representa sua renda, e por isso a busca por melhores valores dos fretes foi, e continua sendo, causa de muitas lutas. Desde que o transporte rodoviário se implantou no Brasil, não existe um critério que regule o cálculo para a cobrança dos fretes. Dessa forma, as tarifas são calculadas com bases empíricas, o que faz com que a falta de regras resulte na inexistência de um preço único por quilometragem, por peso ou por espécie da carga a ser transportada, o que ocasiona descontrole das tarifas pagas pelas empresas aos transportadores, onde cada uma tem a liberdade de definir o valor do frete a pagar. O valor cobrado, nesse caso, depende de negociação entre empresas e transportadores.

Em 1980, o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais, através de empresários do setor, em parceria com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC), procurou implantar um sistema de cálculo dos fretes rodoviários, com base em uma pesquisa realizada pelo CONET

(Conselho Nacional de Estudos de Tarifas), que apurou os aumentos nos itens de custos dos transportes, como: veículos, seguros, reparos, peças, pneus e combustíveis, dentro de um período de três anos. Após o levantamento, procurou-se elaborar uma tabela de preços dos fretes com base no índice de aumento desses itens como forma de balancear custo e benefício.<sup>127</sup>

Ao que parece, a implantação desse sistema não foi regulamentada em lei para que se obrigasse o seu cumprimento, e muito menos obedecida pelo setor, pois os preços dos fretes continuaram a serem negociados de forma desordenada, ou seja, cada empresa fazia seu preço, e cada transportador negociava da melhor forma que lhe convinha ou que lhe fosse possível. A questão também continuava a ser pauta de reivindicações dos caminhoneiros autônomos.

Novamente tentou-se implantar uma tabela de preços em 1999, diante de um movimento formado por autônomos e donos de transportadoras, organizados para reivindicar a cobrança de fretes tendo como base o custo por quilômetro. Em reuniões entre os líderes do movimento, juntamente com representantes da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e o Ministro dos Transportes, Elizeu Padilha, realizaram-se análises das planilhas de custos de caminhões com o intuito de, a partir delas, elaborar uma tabela definitiva, que entraria em vigor após trinta dias da apresentação dos resultados. A partir daí, era meta dos líderes do movimento “*fazer cumprir esta tabela de frete na prática*”.<sup>128</sup>

Esse tipo de movimento, formado por autônomos e transportadoras não é uma ocorrência comum, pois há, entre esses dois segmentos, uma certa divergência de opiniões e interesses, por isso não conseguiram atingir seus objetivos. Os autônomos, em sua maioria, prestam serviços para as transportadoras, porém, segundo os que trabalham nessa condição, o valor dos fretes, que essas empresas lhes repassam, são bem inferiores ao valor real do frete (o valor que as empresas negociaram com as transportadoras), fazendo com que o motorista autônomo se sinta explorado pela transportadora. Os autônomos que fazem suas negociações de frete diretamente com as empresas, sem passar pelas transportadoras, levam vantagem, porque conseguem transportar pelo valor real do frete.

---

<sup>127</sup> “Transporte Rodoviário tem nova sistemática tarifária”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, p. 6, 22/07/80.

<sup>128</sup> “Frete pode subir em novembro”, **Correio**, Uberlândia, p. A2, 10/08/99.

Geralmente, em negociações para reajuste de preço dos fretes, o NTC e o CNT, representam as empresas de transportes, nesse sentido, são a partir dos seus interesses que as negociações são realizadas:

*De acordo com os transportes, os custos mensais das empresas têm sido mensalmente em torno de 7%. Ultimamente, a alta nos preços dos caminhões e os gastos com gerenciamento de risco para evitar roubo de cargas são fatores apontados para a expansão dos custos da atividade. Segundo a NTC, os custos das transportadoras rodoviárias de cargas no transporte em distâncias médias (800 Km) subiram 7,38% em fevereiro, em relação ao mesmo mês do ano passado. É o que indica o Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Cargas – Ampliado (INTC-A), utilizado pelas empresas como base para compor os fretes.<sup>129</sup>*

Pela matéria, percebe-se que a preocupação gira em torno dos custos que as empresas transportadoras têm com os transportes, como a compra de caminhões e seguros contra roubos de carga. São dois pontos que os autônomos praticamente não participam, pois, como dito anteriormente, dificilmente eles conseguem trocar seu caminhão, principalmente por um novo. Em relação ao seguro contra roubos, a maioria deles não paga. Os autônomos pegam as cargas sem seguro, correndo o risco de arcar com o prejuízo, no caso de roubo. Alegam que não pagam para conter gastos, que já têm de sobra.

As entidades que representam as empresas de transportes pressupõem que os autônomos, já que prestam serviços para as transportadoras, também serão privilegiados com o aumento do frete. Dessa forma, representando o interesse das transportadoras, estão indiretamente representando os autônomos. Porém, para os autônomos, essas constatações de que eles e as transportadoras estabelecem uma relação harmônica, estão muito longe da realidade, pois os conflitos causados pelo desencontro de idéias, entre eles e essas empresas são constantes. O maior deles gira em torno da questão do frete reduzido que as transportadoras repassam aos autônomos.

---

<sup>129</sup> “Reajuste no preço do frete é anunciado hoje”. **Correio**, Uberlândia, p. A4, 28/02/02.

A questão do frete é causa de diversos conflitos no ramo de transporte de cargas. Gera a concorrência entre as transportadoras (fazendo com que cada uma ofereça vantagens ao proprietário da carga, como descontos no preço dos fretes e segurança no transporte de suas mercadorias, em troca de exclusividade na realização dos serviços), também entre transportadoras e autônomos, e entre os próprios autônomos. Tudo em nome da concorrência e da corrida maluca para conseguir cargas, gerada pela desproporção entre oferta e procura, onde há uma grande quantidade de transportadores (tanto autônomos quanto transportadoras) à procura de serviços de transportes.

Para os autônomos, as transportadoras estão sempre levando vantagem e são eles os que carregam nas costas essas empresas. O Sr. Gladson, que para conseguir trabalhar se vê obrigado a prestar serviços às transportadoras, expressa sua indignação com a situação do autônomo:

*(...) e essas empresas, elas, elas, prá você entender melhor assim, por exemplo, uma empresa pega um frete de uma indústria, ela pega uma carga de São Paulo – Fortaleza, R\$ 10.000 reais, ela vai pagar pro caminhoneiro quatro, cinco prá levar. Ela vai receber mais cinco prá ela, prá bater o conhecimento e pagar o seguro do transporte. E o seguro representa uma parcela mínima, e ela vai ocupar o funcionário que um salário mínimo por mês prá bater o conhecimento. Então ela tem o lucro de mais de 100% e quem na realidade tá levando, quem tá passando o sono, quem tá andando nos buraco, quem tá cabano com o caminhão, em tudo, com a saúde, é o caminhoneiro (...)<sup>130</sup>*

As transportadoras, por serem empresas registradas, fato esse que as tornam autorizadas a transportar cargas, ganham seus lucros através do trabalho executado pelos autônomos. Percebe-se pela fala do Sr. Gladson, a indignação por ser obrigado a se submeter à condição de exploração por parte das transportadoras para que possa trabalhar. O autônomo se vê sem saída, pois percebe que as mudanças foram tantas que eles perderam seu espaço para as transportadoras. Hoje, enfraquecidos e desunidos, não há mais como reverter a situação a seu favor. Mesmo revoltados, se submetem aos desmandos das empresas, pois precisam trabalhar:

*Ocê tem que cumprir o horário e às vez ocê tem que ir mais elétrico, prá não atrasar aquela carga, e as empresas, se você não fizer, não cumprir, te cortam do*

---

<sup>130</sup> Entrevista com o Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/05.

*serviço. Então é... hoje a situação hoje, é muito diferente. Antes, ocê parava, tocava o caminhão oito, dez, doze hora, parava prá dormi. Hoje ocê toca praticamente vinte hora direto, aí dorme pouquim, duas hora, treis hora numa noite e na outra e, mesmo assim não consegue. Á vezes até mesmo a própria situação da estrada né.<sup>131</sup>*

Sua denúncia de que além de lhes pagar o frete reduzido, ainda exigir-lhes prazo nas entregas, demonstra o poder de autoridade que as transportadoras exercem sobre os autônomos que lhes prestam serviços. Essa condição, favorável às transportadoras, facilita o monopólio do setor, acentuando a desigualdade e a concorrência desleal em relação aos autônomos:

*(...) Esse frete, deveria sair da indústria, deveria ser o contrário. Deveria ser 70% prá quem transportou e uns 30% prá quem pegou o transporte. Esse intermediário, que são as transportadora, é que tão cada vez mais milionário, tão cada vez mais comprano novos caminhões novos, e tão exigino muito dos motoristas deles prá poder cumprir horários e coisas que são absurdas.<sup>132</sup>*

Sr. Gladson procura demonstrar, com sua fala que, o que ocorre nessa relação é a concentração de poder nas mãos das transportadoras. Sendo assim, o autônomo não tem muitas opções para conseguir trabalho a não ser através delas. Diante das vantagens que essas oferecem às empresas, os autônomos encontram o caminho fechado para negociações diretas.

Uma outra forma de o autônomo conseguir fretes é através do agenciador. Esse sujeito é uma espécie de atravessador, que oferece seus serviços às transportadoras, ficando a cargo dele conseguir caminhoneiros autônomos para realizar os fretes. Se os autônomos reclamam que as transportadoras ficam com grande porcentagem do valor real do frete, ao procurarem um agenciador, a situação se agrava ainda mais, porque, nesse caso, a comissão do agenciador também é abatida no valor do frete:

*Mais o quê que acontece, existe lá o agenciamento de cargas, é máfia, isso aí é um meio de exploração, existe lá o agenciamento de cargas, porque? Porque a firma transportadora fulana de tal, citano como exemplo o terminal de cargas em São Paulo, a transportadora fulano de tal lá de Suzano, um exemplo, liga lá e passa pro agenciador. Então, tem uma carga aqui prá Uberlândia, é... um exemplo, seria peso tal, por exemplo, 10.000 kg, o frete seria R\$ 900,00. O quê que acontece,*

---

<sup>131</sup> Idem.

<sup>132</sup> Idem.

*passa praquele agenciador ele põe uma plaquinha lá: carga prá Uberlândia, 10.000 kg, preço R\$ 900,00. Ai você prá pegar aquilo ali, cê tem que pagá uma comissão prá ele, varia muito, de acordo com o preço do frete, varia muito, varia muito, é trinta, quarenta, cinqüenta é cem, depende o valor do frete<sup>133</sup>.*

É possível perceber, através da fala do Sr. Luiz Carlos, a existência de uma dupla exploração nessa relação do autônomo com o agenciador/transportadora. O agenciador leva grande vantagem nessa prestação de serviços, já que o único trabalho que desempenha é o de contatar com as transportadoras e, para isso, recebe um percentual de comissão, de acordo com o valor do frete. O Sr. Luiz Carlos critica a existência do agenciador e diz que procura não utilizar seus serviços. Aqui na cidade de Uberlândia ele realiza fretes para uma única empresa, onde conseguiu fazer negociação direta, sem precisar passar por transportadora nem agenciador, mas, no retorno, dificilmente consegue cargas nessa mesma condição, pelo fato de não ser conhecido e as empresas de outras localidades não confiarem suas mercadorias nas mãos de estranhos. Dessa forma, não lhe resta outra alternativa senão procurar uma transportadora ou um agenciador para conseguir cargas. Outra opção seria retornar com o caminhão vazio, porém isso lhe causaria prejuízos, pois teria gastos com combustível e possíveis estragos no caminhão, talvez da mesma forma que teria se estivesse carregado, mesmo que por um frete de baixo valor.

Já o Sr. Nivaldo não tem a mesma opinião crítica em relação aos agenciadores. Para ele, os agenciadores são a sua garantia de que não lhes faltarão cargas. Quando lhe pergunto, como ele consegue cargas aqui na cidade, responde:

*Então agora aqui é o seguinte, sempre eu saio daqui, vô ali pro Posto da Matinha. Lá eu tenho muito conhecido, é agenciador, é transportadora, carrego muito prá Transcontinental e pro Mendes também. A Transportadora Mendes eu carreguei muitas veis, e tem os agenciador também que sempre eles arruma carga, agente paga as comissão prá eles né e assim vai.<sup>134</sup>*

O fato de ter que pagar a comissão aos agenciadores aparece em sua fala como algo natural. Para ele, é o pagamento justo por um serviço prestado. Em seguida, questiono se ele procura pelos agenciadores, ele responde: “*Procuro, outra hora eles me liga aqui em casa*”. Com isso, Sr. Nivaldo revela que mantém bom relacionamento e por vezes até laços

<sup>133</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

<sup>134</sup> Entrevista com o Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/04.

de amizade com os agenciadores, que lhe permite fornecer seu telefone de contato, indicando que possui certa preferência por parte deles para a realização de fretes.

Essas questões deixam indícios de que os autônomos, apesar de exercerem a mesma profissão, por vezes não comutam idéias, preferências e objetivos, e se destacam como um grupo de trabalhadores onde as diferenças e semelhanças se mesclam constantemente. Por esse fato é que compreendemos os conflitos existentes entre os próprios colegas de profissão. O individualismo presente em suas relações fez com que a palavra “companheiro”, utilizada no passado entre os caminhoneiros, fosse agora evitada por eles. Consequentemente, isso provocou o distanciamento cada vez mais acentuado entre uns e outros que também passaram a se ver não mais como um grupo que exerce a mesma atividade e passa por problemas semelhantes no exercício da profissão, que era justamente o que lhes aproximava no passado, mas, justamente por essas características, são concorrentes entre si, nesse jogo competitivo do mercado de oferta e procura por cargas:

*Então sempre existe alguém ganhando em cima, embora nós somos errado, porque nós somos errado? Se eu falá:- Não, é pouco. Outro que tá atrás de mim, pega e vai. É a chamada lei da oferta e procura. Mais dentro da lei de oferta e procura, sempre existe uma sacanagem, alguém querendo ganhar em cima, querendo sobrepor o outro, o próprio companheiro.<sup>135</sup>*

Essa concorrência causou, na interpretação de alguns, a desunião entre os autônomos. O que o Sr. Luiz Carlos denuncia, é que eles próprios são os culpados pela situação, pelo fato de aceitarem as condições impostas pelos agenciadores e transportadoras. Se os autônomos recusassem o frete de valor baixo, era uma maneira de pressioná-los a pagar um valor mais justo, mas o que acontece é que se um recusa, existe uma fila de outros tantos que aceitam:

*(...) é pior do que concorrência de mercado. Infelizmente é a maldita lei de oferta e da procura. Você desvaloriza seu trabalho, cê é obrigado a desvalorizar, se você num faz tem outros que faz, é o que acontece direto no transporte.<sup>136</sup>*

---

<sup>135</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

<sup>136</sup> Idem.



No mesmo instante que ele se indigna pela ausência de atitude dos autônomos, reconhece que, se não aceitarem as imposições das transportadoras, não têm como trabalhar. Infelizmente para o autônomo, a oferta de fretes é reduzida, em vista da quantidade de procura, e isso contribui para a desvalorização do valor do frete. Quanto maior a concorrência entre os autônomos para se conseguir fretes, menor é o seu valor e maior é a desvalorização de seus serviços.

Muitos autônomos partilham da opinião do Sr. Luiz Carlos ao perceber que quando se submetem a transportar uma carga, por um frete reduzido, estão contribuindo para desvalorizar seu trabalho, mas, ao mesmo tempo, não conseguem reagir contra essa situação:

*Quer o mal, muita ganância que tem nesse meio. Se você pega um frete por três, ele vai lá pega por dois e seiscentos, dois e setecentos, tá entendeno? Concorrência. Então, se ele tá ganhando, às vezes ele num ganha muito nos dois e seiscentos que ele pegô, mais ele pega prá num ficá parado ali e sai fora e deixá agente ferrado. Porque se ele salvô aí, oitocentos conto, às vezes agente ia salvá mil e trezentos, ele pega prá salvá oitocentos prá i embora. Então estraga, essa concorrência estraga desse jeito, porque, as agenciadora fala: se ele pegô por dois e seiscentos porque você num pode pegá? Tá entendeno?*<sup>137</sup>

De acordo com esse entrevistado, a concorrência entre os autônomos dá margem a agenciadores e transportadoras para desvalorizarem seus serviços, porque sempre estão seguros de que haverá algum caminhoneiro que aceitará o frete pelo valor por eles estabelecido. Quando Edson iniciou na profissão há sete anos, essas relações de exploração, concorrência e individualismo já estavam impostas, mas os valores que ele carrega ajudaram-no a perceber e criticar a situação a que se vê inserido.

A concorrência existente entre os autônomos foi um fator que contribuiu muito para a desunião desse grupo de trabalhadores e conseqüentemente acentuou o individualismo. A procura por fretes significa para eles, a luta por sobrevivência. Apesar de serem baixos, esses valores são suas rendas, que lhes proporcionam pagar suas dívidas, arcar com os gastos de sua família com alimentação, vestuário, saúde e estudo para os filhos e também com os reparos de seu caminhão, que são freqüentes a cada viagem que realizam. A troca de peças, pneus e serviços mecânicos em oficinas contribuem para que o autônomo não

---

<sup>137</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/05.

consiga deixar de ser um devedor ativo. Isso exige que ele esteja sempre em movimento. Seu período de descanso não pode exceder mais que uma semana, pois seus compromissos não são regulados como os dos trabalhadores assalariados, que organizam seus compromissos para determinados dias do mês, que coincidem ou são posteriores ao recebimento de seu salário. Dessa forma, ele se vê cobrindo cheques de despesas em variadas datas durante todo o mês.

Além dessas despesas, o autônomo procura também economizar com o que lhe sobra, para trocar seu caminhão por outro em melhor estado de conservação, o que reduziria seus gastos com manutenção e troca de peças. Disso também depende o êxito para se conseguir cargas, diante da exigência das transportadoras e empresas por caminhões em boas condições de tráfego.

Atrás dessa corrida desenfreada em nome da sobrevivência, ficam as fissuras nas relações de amizade, tornando-se cada vez mais difícil resgatar o “companheirismo” existente no passado. A pressa, que é outra exigência das empresas para cumprir os prazos de entrega das mercadorias, significa também a disputa por conseguir a maior quantidade de fretes que seu caminhão e seu corpo suportam. Isso porque as viagens frequentes desgastam tanto a máquina, quanto o homem. Nessa luta entre o sonho do caminhão próprio e as condições de trabalho, constantemente questionadas nos movimentos sociais, emergem os desejos e as expectativas de muitos trabalhadores do setor de transportes.

## 2.2 – Enfrentando estradas: os embates cotidianos da profissão

O caminhoneiro autônomo, no exercício de sua atividade, aparentemente é seu próprio patrão, mas, pelo fato de prestar serviços às empresas, transportadoras e agenciadores, sua autonomia enquanto profissional não ultrapassa o fato de ser dono de sua ferramenta de trabalho e ter a possibilidade de escolher para quem e o que transportar, porque são os contratantes de seu serviço que lhe pagam o frete, estipulam onde entregar e também estabelecem o prazo para a entrega. Geralmente o autônomo trabalha com prazos apertados, devido à exigência da realização da entrega em tempo hábil. Há também a

exigência de si próprio, pois, quanto mais rápido realizar a entrega, estará com o caminhão livre para ir em busca de outro frete.

Porém, para que o caminhoneiro consiga trabalhar com toda essa rapidez, é necessário que ele supere, durante seu trajeto de viagem, diversas barreiras que lhe impedem a agilidade esperada. Esses obstáculos são, na realidade, situações que eles enfrentam nas estradas, que fazem com que seu dia-a-dia de trabalho se torne uma luta constante contra as dificuldades.

Quando se pergunta aos autônomos como é a “vida de caminhoneiro”, é comum se ouvir que “é difícil”. Essas dificuldades são as responsáveis por transformarem a profissão, que no passado era descrita como tranqüila, em uma atividade turbulenta. Lamentavelmente, os autônomos reconhecem que esses problemas passaram a fazer parte de seu cotidiano de trabalho. Esses trabalhadores enumeram diversos problemas, que são considerados graves, porém comuns para quem exerce a profissão, pelo fato de serem freqüentes. Dentre eles: as más condições das estradas, que são as responsáveis pelos estragos dos caminhões; acidentes; roubos de cargas e assaltos nas rodovias; longas jornadas de trabalho, que provocam o sono no volante e o conseqüente uso de anfetaminas (rebite); estresse; prostituição e doenças.

As péssimas condições das rodovias, de todo o país, são as campeãs de reclamações por parte dos motoristas. Percebe-se, através de matérias sobre as condições das estradas nos meios de comunicação e na imprensa, uma infinidade de apelidos de rodovias e trechos que expressam a má conservação em que se encontram e que representam perigos para os motoristas. Apelidos como: trevo da morte, rodovia dos buracos, atoleiro chefão, estrada do inferno, estrada da morte, rodovia do sangue, enfim, designações que indicam locais de risco. Para os caminhoneiros que trafegam diariamente pelas estradas de todo o Brasil, causa indignação o descaso e a falta de interesse por parte de governos, estaduais e federais, em solucionar esse problema, pois ele afeta diretamente suas condições de trabalho. Já que o transporte no Brasil se realiza, em sua maior parte pelas rodovias, para eles, essa questão deveria ser tratada como prioridade.

Os caminhões e carretas são os veículos em maior número nas estradas de todo o país e são geralmente responsabilizados, tanto pelos estragos, quanto pelos acidentes diários que ocorrem nas estradas. Porém, os motoristas se defendem, alegando que, diante

da infinidade de buracos, sinalização precária ou inexistente, falta de acostamento, entre outros problemas, não há como evitar os acidentes. Dessa forma, a culpa recai nos governantes, que são os responsáveis pela conservação das estradas.

Reportagem da Revista *Veja* informa que o Banco Mundial produziu um relatório intitulado “Deterioração das estradas nos países em desenvolvimento”, que mostra que no ano de 1979, 18% das rodovias federais do Brasil se encontravam em mau estado de conservação e necessitavam de recuperação imediata. Dez anos depois, em 1989, o diagnóstico indicava que, de cada 100 quilômetros de rodovias, pelo menos 28 estavam marcados por buracos e esfacelamento do asfalto. Isso sinalizava para um investimento de 2,4 bilhões de dólares para a recuperação das rodovias.<sup>138</sup> Porém, o governo Sarney alegava que o país não dispunha dessa verba para a realização das obras.

A falta de conservação das rodovias no Brasil é uma questão grave e, acima de tudo, contraditória. Desde o nascimento da indústria automobilística e a opção do governo em mover o país pelas rodovias, presenciamos nos discursos de cada governante que se seguiu, a afirmação de que seria dada a atenção devida à questão dos transportes, às vezes, inclusive, colocando-a como prioridade nas suas políticas de governo. Mas, o que todos os brasileiros presenciaram foi o esquecimento das promessas por parte de uns, a realização de obras faraônicas sem que fossem concluídas por outros, o desvio de verbas destinadas ao setor rodoviário, sem maiores conseqüências aos envolvidos, enfim, uma infinidade de irregularidades sempre seguidas de justificativas infundadas, que fizeram transcorrer essas décadas sem que os problemas fossem resolvidos, agravando cada vez mais o processo de deterioração das rodovias.

Enquanto isso, motoristas de toda espécie sofrem com o estado precário das estradas. Os caminhoneiros, por viajarem por todo o Brasil, são os que mais percebem e conseguem traçar um perfil das condições gerais delas em todo o país. Todos eles são unânimes ao classificá-las como “muito ruins”:

*Uma estrada velha igual a Rio-Bahia, as ponte tem mais de cinqüenta ano, vai acabano tudo, minha amiga. O dia que cai, só espero que num cai comigo em cima. É uai, tem umas lá que dá medo, eu num passo, se o cara passa uma carreta, eu*

---

<sup>138</sup> “Estradas em Ruínas”. *Veja*, São Paulo, n. 16, p. 70-77, 19/04/89.

*espero ele passá, depois eu passo (risos). Tem umas lá que tem quebra-mola tem tudo antes docê entrá porque, tem mais de cinqüenta anos, não foi construída pensano no futuro, porque aqui, a maioria das coisa num se pensa no futuro, quando é um futuro, é um futuro muito próximo, entendeu?*<sup>139</sup>

A crítica do Sr. Luiz Carlos ressalta que, quando se construíram as estradas brasileiras, já que a partir daquele instante o país deixaria de fazer o escoamento de sua produção via ferroviária, deveriam ter utilizado materiais de qualidade e com uma estrutura eficiente para suportar o grande volume de produção que é transportado diariamente através dos caminhões. Porém, naquele momento, assim como hoje, as construtoras não se preocupam em construir rodovias resistentes, cientes também de que não há fiscalização quanto ao material de construção utilizado por elas. Dessa forma, as empresas utilizam o material de menor custo.

O Sr. Reinaldo, que trabalhou como caminhoneiro durante trinta anos lembra sua experiência nas estradas brasileiras. Relata as péssimas condições dos trechos por onde viajava durante o período em que praticamente ainda não havia pavimentação na maior parte das estradas do país:

*Olha, eu, quando eu fui a primeira vez no Belém, que no início agente gastô 40 dias, tinha mais de 2.000 Km de estrada de chão, com muita serra, fui num... hoje muitos não conhecem mais eu fui num Ford R600 à gasolina, ele era 1957.(...) Então era, tinha mais de 2.000 Km de chão, muito buraco, muita serra, a maioria dos caminhões não davam conta de subi, que a serra era muito pesada, principalmente no Pará. Serra do Pará, que quem foi motorista que conheceu a Belém/Brasília na época de chão né, muita gente perdeu a vida lá em acidente, porque, caminhão não dava conta de subi e caía no despenhadero, e quando caía, se o motorista não pulasse, ele morria junto. Então, mais era uma estrada que não tinha atolero, chovia muito, a conservação era boa, não tinha atolero. Mais aí as coisas mudaram, né, veio o asfalto, eu larguei mão de viajá na Belém-Brasília e fui viajá prá Porto Velho, que era estrada de chão (...), era estrada de chão, mais era uma estrada pior que a Belém-Brasília porque tinha muita areia, os postos de gasolina eram tudo muito longe um do outro e agente ficava dias atolado na areia, outras vezes ficava porque a ponte tinha rompido. Tinha o exército que tomava conta das estradas, tinha a CR2, que era a fiscalização, mais tinha o 9º BEC, que tomava conta da conservação.*<sup>140</sup>

<sup>139</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05

<sup>140</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

Os caminhoneiros que vivenciaram o período das estradas de chão percebem as dificuldades de se transitar por elas. O Sr. Reinaldo, a princípio, descreve as péssimas condições da Belém-Brasília<sup>141</sup>, com muito buraco e serras, além de ser uma região que chove bastante, dificultando ainda mais o trânsito e ceifando vidas de diversos caminhoneiros, devido a ocorrência de uma multiplicidade de acidentes. Apesar dessas más condições, ele a aponta como tendo uma boa conservação porque era “*uma estrada que não tinha atoleiro*”. Essa qualificação da Belém-Brasília como bem conservada é compreendida, por ele, a partir do momento em que a compara com a BR-364, que vai para Porto Velho. Segundo ele, era uma estrada ainda pior, pela existência de grande quantidade de areia em seu leito, causando atoleiro. Isso se alia ao fato dele também haver transitado pela Belém-Brasília, após sua pavimentação. Como em seguida voltou a transitar por uma estrada de chão, sentiu o estranhamento.

O tempo que o Sr. Reinaldo viajou para Porto Velho era o período da ditadura e o exército era o responsável pela conservação da rodovia. Dessa forma, não era permitido fazer nenhum tipo de manifestação e as más condições das estradas, apesar de trazerem prejuízos aos caminhoneiros, deveriam ser toleradas. Nas situações mais graves, como queda de uma ponte, atoleiros, acidentes ou qualquer situação que impediria o tráfego normal na rodovia, o exército estava presente para realizar a manutenção, mas também para garantir a ordem:

*O 9º BEC era o 9º Batalhão de Engenharia e Construção e tinha o 5º BEC, lá em Porto Velho, que era o 5º Batalhão de Engenharia e Construção, e eles eram muito mal. Eles eram do exército, eles tinham tudo na mão. E o tempo mudava, eles impediam a estrada. E lá agente passava fome, porque não tinha água, eles não*

<sup>141</sup> A Rodovia Belém-Brasília, foi construída durante o governo de Juscelino Kubitschek na presidência da República. Ela faz parte de seu Plano de Metas, que prevê nas metas 8 e 9, um Plano Rodoviário de construção, melhoramentos e pavimentação das rodovias brasileiras. A Belém-Brasília consta no item designado como “NOVA META”, onde o governo alegava que, devido aos índices adiantados dos trabalhos, estenderia a quilometragem de implantação básica, antes proposta em 12.600 km, para 18.000 km. Pelo que consta no Plano de Metas, “A estrada Belém-Brasília, obra ciclópica que se estende até o Chuí, cruza em vários pontos essenciais, com rotas de penetração que buscam, em planejamento estratégico, as fronteiras do país, possibilitando um intercâmbio vigoroso e efetivo com os povos irmãos do continente”. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – Setor de Verificação das Metas Econômicas do Governo. **As Metas do Governo – 50 anos em 5**. Rio de Janeiro: Oficinas do Serviço do IBGE, S.D. A estrada corta os Estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará. Ao longo das décadas que sucederam sua construção, a Rodovia Belém-Brasília, como muitas outras rodovias brasileiras, vem sofrendo os desgastes causados pelo tempo de sua construção e pela grande movimentação de automóveis que por ela transitam. Diante da ausência de conservação, as conseqüências não são outras a não ser a presença de buracos, acostamento destruído ou tomado pelo mato em diversos trechos de sua extensão.

*davam, eles não tinha jeito de alimentação, num tinha restaurante, num tinha nada, e agente ficava lá. Outras vezes chegava naqueles córrego que a água tinha levado a ponte, ficava quieto, ficava lá, comia o que tinha, depois, a carga que tinha alguma alimentação agente comia e ficava dependendo do pessoal que morava às margem da estrada, comendo ovo, comendo banana, até que eles resolvessem arrumá a estrada.(...) Teve época da gente ficá quinze dias lá e não tê mais nada prá comê, perdia carga de fruta, de verdura, perdia tudo e não adiantava não tinha prá quem reclamá, eles eram realmente eram mal. Então eles, quando eles arrumavam a estrada eles enchia o córrego de pedra, do jeito que tirava da pedrera, os caminhão rebentava os pneu tudo prá atravessá, e tinha que atravessá porque já tava passando fome, num tinha outra alternativa. Uns arrumava a estrada pros outros, só que os primeiro ficava sem condição de viajá depois, embora tivesse do outro lado. E foi uma das piores experiência que eu tive porque agente num tinha prá quem reclamá.<sup>142</sup>*

Sr. Reinaldo descreve sua experiência como sendo uma das piores que ele já passou durante sua vida de caminhoneiro, pois, além de passar sede, fome, entregar sua carga com atraso e estragar seu caminhão, ainda estava sujeito aos maus tratos por parte do exército. Os períodos em que passou por situações semelhantes a essas que descreveu foram, para o Sr. Reinaldo, momentos de muita apreensão e medo. Diante de tal situação, o trabalhador não sabe como será seu dia seguinte e não tem certeza se conseguirá voltar para casa.

Minas Gerais é o Estado brasileiro com o maior número de estradas, mas nem por isso sua malha viária oferece boas condições de tráfego, ao contrário, apresenta um panorama deplorável com estradas sucateadas, onde a falta de conservação é explícita para qualquer pessoa que trafegue por elas:

*Ocê vê, no Estado de Minas hoje só tem duas BR que tem alguns pedaços bons. Assim mesmo tem outros também ruim. E a parte da 116 que passa pela, que corta na divisa de São Paulo até na Bahia e a 262 que tem alguns trechim mais ou menos que vem de Uberaba até Vitória, Espírito Santo. Mais a grande parte dela hoje é muito danificada, muito desdeixada, muito desdeixada.<sup>143</sup>*

Dentre tantas rodovias que cortam o Estado de Minas, Sr. Gladson é capaz de enumerar as que possuem alguns trechos bons, indicando que a maior parte delas está em estado ruim. A única providência que o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) costuma tomar é tapar os buracos existentes em toda a extensão das rodovias.

O Triângulo Mineiro é uma região do Estado cuja posição geográfica proporciona a

<sup>142</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

<sup>143</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/05.

interligação entre o Norte e o Sul do País, com rodovias tanto federais quanto estaduais.<sup>144</sup> O DNER e a PRF (Polícia Rodoviária Federal), “*consideravam as estradas do Triângulo Mineiro como bem conservadas em relação às outras*” em 1992 e justificavam que isso se devia à realização freqüente de obras, como a operação tapa-buracos realizadas nas BRs 050 e 365, que segundo eles, “*melhorou sensivelmente a malha viária da região*”.<sup>145</sup> Esse serviço tem se mostrado inconsistente diante do ponto a que chegou o desgaste da malha rodoviária, ainda assim, todos os anos, após o período das chuvas, quando a situação se agrava, é possível perceber o movimento de máquinas e homens tapando os buracos das pistas. Uma atitude que comprovadamente só despense gastos e não traz soluções para o problema.

A mesma BR 365, que faz a ligação da cidade de Uberlândia com Patos de Minas e Patrocínio, citada pelos órgãos de imprensa como estando em boas condições, apenas dois anos depois, em 1994, é apontada como “praticamente intransitável”:

*Todo o trecho de 220 quilômetros está cheio de imensos buracos, “crateras” e “cisternas”, tamanha a gravidade do problema. Os riscos de acidentes de trânsito são constantes porque os motoristas precisam se desviar dos buracos. Em certos locais os condutores percorrem longas distâncias na contramão, colocando suas vidas e a dos outros usuários em perigo. Os prejuízos materiais são muitos. Segundo caminhoneiros que trafegam diariamente na rodovia, os pneus estouram, os parafusos ficam frouxos, os eixos, as molas e outras peças ficam danificadas. O cuidado deve ser redobrado e o tempo gasto na estrada é acima do normal.*<sup>146</sup>

Esse trecho da reportagem ressalta os equívocos cometidos pelos órgãos responsáveis pela conservação das estradas, e deveria servir como um indicativo para que se desenvolvessem estratégias mais eficazes do que a famosa operação tapa-buracos que tanto defendem. Um outro trecho da mesma reportagem traz a opinião de caminhoneiros que trafegam pela rodovia. Um deles critica os serviços realizados pelos órgãos responsáveis pela manutenção:

---

<sup>144</sup> A região do Triângulo Mineiro é cortada por oito rodovias consideradas importantes, sendo cinco federais (a BR 050, que liga São Paulo a Brasília, passando por Minas; a 365, que liga Montes Claros a São Simão em Goiás; a 452, Uberlândia/Araxá; 153, Itumbiara a Frutal; e a 262, com destino a Belo Horizonte), e três estaduais (a BR-497, que liga Uberlândia à cidade do Prata, que apesar de ser federal, é fiscalizada pelo Estado; 452, sentido a Tupaciguara e a MG-413, Araguari/Caldas Novas). Conf. “Motoristas reclamam das condições das rodovias”, **Correio**, Uberlândia, p. A3, 01/12/2002.

<sup>145</sup> “Estradas não oferecem a segurança para o tráfego”. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, p. 9, 03/05/92.

<sup>146</sup> “BR-365 sofre as conseqüências da chuva”. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, p. 9, 26/01/94.



*As rodovias do Estado de Minas Gerais são quase todas assim. É uma vergonha. Às vezes enchem os buracos de concreto mas não resolve nada. Essa rodovia tinha de ser totalmente recapeada.*<sup>147</sup>

O caminhoneiro João Geraldo Cunha, entrevistado na reportagem, reclama ainda que os diversos acidentes ocorridos na rodovia são causados pelos buracos, que são também os responsáveis pelos estragos de seu caminhão. Situação semelhante é vivida por uma infinidade de caminhoneiros que trafegam por essa e por várias estradas de Minas e também do Brasil.

Com base nas reportagens dos jornais e revistas pesquisados, também através dos depoimentos, percebo que, nesses últimos anos, principalmente em Minas Gerais, por ser um local de bastante trânsito, e nas regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste do país, é que se encontram as rodovias e estradas mais problemáticas em questão de conservação. No Sul do país e nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro as condições são melhores. As rodovias, nestas localidades, são privatizadas sob direção de empresas particulares, que promovem a conservação das mesmas, mas para isso cobram pedágios de seus usuários.

Questionando alguns autônomos a respeito do que pensam em relação à cobrança de pedágios, percebo, na fala de alguns, que a discordância não é pelo pagamento em si, mas pela cobrança arbitrária. Os valores das taxas de pedágio é que são motivos das reclamações:

*Eu num sô contra o pedágio, todos os pedágio que ocê roda na estrada de pedágio, são estrada boa, mais só que demais que é caríssimo, eu acho caríssimo demais o pedágio. Tem hora que cê roda 50 km nunha estrada aí, igual aqui de São Joaquim prá cá, cê anda 60 km, cê tem que pagá quase R\$ 40,00 no pedágio. Então é caríssimo, o pedágio num sô contra ele, mais igual no Estado de Minas se tivesse, ia sê até bom mais tinha que sê um preço, a lógica né, tinha que sê uma lógica das coisa.*<sup>148</sup>

Um outro autônomo, o Sr. Luiz Carlos, também se manifesta de maneira semelhante:

---

<sup>147</sup> Idem.

<sup>148</sup> Entrevista realizada em 27/05/05 com Emanuel Bento Militão, 33 anos, casado, motorista há oito anos e autônomo há três anos.

*Não, eu num sô contra o pedágio, eu sô contra o preço abusivo. Que eu vô daqui a São Paulo, em 450 Km da Via Anhanguera ali em São Paulo, são nove pedágio, dá hoje, quase R\$ 140,00 um truque desse meu aí. Dá cento e trinta e pouco.<sup>149</sup>*

Para o autônomo, que arca ele próprio com as taxas de pedágio, em vista de sua luta constante por melhores fretes, desembolsar uma quantia de R\$ 140,00 (cento e quarenta reais)<sup>150</sup> em uma viagem, representa um sacrifício. Por isso, muitos deles, sempre que podem, evitam viagens para locais onde há a presença de barreiras de pedágio:

*(...) ocê tá rodano essas estradas nessas condições já algum tempo, já bem... Se você tirar do Estado de São Paulo, que tem algum, que tem algumas rodovias que tão, que são boas né, bem conservadas, aí você já parte pro outro problema que já tem, realmente essas rodovias são boas, mas já tem pedágio de mais da conta, e os pedágio onera o frete. As empresas não querem pagar esse pedágio. Então caba que agente sai até fora de viajar prá lá, porque se torna quase inviável né.<sup>151</sup>*

Outros, como Edson, procuram desviar, evitando-as:

*Tudo pedágio, agente tem que ficá desviando por tudo, até meio de canavial aí, prá podê sair fora dos pedágio e estrada ruim e tudo, prá podê aquilo que cê ia gastá, às vezes num compensa, que às vezes nunha estrada ruim cê caba quebrano o caminhão, às vezes compensa, mais se for fazer aquela vida dia-a-dia, cê tem que ficar desviando porque senão, sai muito, dá muita diferença.<sup>152</sup>*

Ele admite que ao desviar das barreiras, por vezes causa prejuízos devido aos estragos que o caminhão pode sofrer, porém, prefere se arriscar, a pagar todas as taxas. Essas atitudes não deixam de ser uma estratégia por parte dos autônomos, como uma tentativa de diminuir um pouco as despesas que têm com as viagens, para que, ao descontar os gastos, lhe sobrem um pouquinho mais do valor do frete que conseguiram. Diferente do Sr. Luiz Carlos e do Emanuel, Edson se manifesta contra a cobrança de pedágios. Para ele, essa é mais uma forma de se explorar e ganhar “em cima” do motorista. O Sr. Gladson também critica a privatização das rodovias:

<sup>149</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

<sup>150</sup> Os valores expressos pelo entrevistado são referentes ao início do ano de 2005.

<sup>151</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/05.

<sup>152</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/05.

*Melhor seria o governo pegar o dinheiro dos impostos que são destinado pra estrada e colocar na estrada. Se ele fizer, não precisa nem pôr pedágio, porque são vários impostos destinado a manutenção e construção de rodovia. Só que esse dinheiro não chega lá na rodovia, nunca chega. No meio do caminho eles tira ele prá outras coisa né. Então não precisava botar pedágio, não precisava de nada. Eu tenho... porque tem o ICMS do frete, tem o ICMS da mercadoria, tem é... a taxa rodoviária única, que todo mundo paga, quereno ou não, já vem descontado, não tem jeito da pessoa como não pagar, se ocê for rodar irregular, o guarda vai te aborrecer lá na frente. Então de todo jeito tem, ocê tem que pagar. Então você pagano, esse dinheiro tá entrano, só que ele não tá retornano prá onde tem que retorná. Não tá trazendo beneficio pra onde...<sup>153</sup>*

Indignado com a quantidade de taxas rodoviárias pagas pelos motoristas e que teoricamente deveriam ser revertidas para a manutenção das estradas, Sr. Gladson chega a uma conclusão sobre o desvio de verbas que envolve a política rodoviária. Sua fala reivindica o direito de se tráfegar por estradas bem conservadas como retorno pelos impostos pagos.

Apesar das divergências de opiniões sobre as taxas do pedágio entre os autônomos, a grande maioria deles concorda em um ponto: quem deveria arcar com o pagamento são as transportadoras ou os donos da carga. O autônomo é, nessa relação de trabalho, apenas o transportador, nada mais justo que toda a despesa com o transporte da mercadoria fosse de responsabilidade do proprietário da carga.

No ano 2000, houve uma tentativa, por parte dos autônomos, de reivindicar que o pagamento do pedágio fosse feito pelas empresas. A iniciativa se deu após uma greve ocorrida no mês de maio, cuja questão fazia parte da pauta de reivindicações dos grevistas. Esses conseguiram, junto ao Ministério dos Transportes, instituir o “vale-pedágio”, através da Medida Provisória n.º 1025 de 04 de maio/2000, que determinava o repasse aos autônomos, dos valores pagos referentes às taxas de pedágio. Porém, a medida não foi cumprida. Em 20 de junho daquele ano foi realizada uma reunião em Brasília, entre o Ministro dos Transportes Elizeu Padilha e representantes dos autônomos, com o intuito de se exigir o cumprimento da MP, já que somente algumas empresas e transportadoras estavam se responsabilizando pelo repasse. Na maioria dos casos, os autônomos continuaram pagando as taxas, sob ameaça de serem incluídos na chamada “lista negra” de uma empresa especializada em gerenciamento de riscos, que fornece o cadastro de todos os

---

<sup>153</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/05.

motoristas para transportadoras e empresas. Dessa forma, o autônomo corria o risco de não conseguir fretes. Diante da denúncia, o Ministro dos Transportes se comprometeu a obrigar as empresas ao cumprimento através de fiscalização realizada pela Polícia Rodoviária Federal, que abordaria os caminhões e verificaria, com os motoristas, se estavam sendo beneficiados pelo uso do vale-pedágio. Caso o motorista denunciasse o não cumprimento, as empresas seriam autuadas com uma multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), e ainda obrigadas a indenizar o transportador com o dobro do valor da carga.<sup>154</sup> Ao que tudo indica, essa fiscalização foi pouco eficiente e a Medida Provisória esquecida. Ainda hoje (2005), os autônomos continuam arcando com as taxas de pedágio sem a ajuda de empresas e transportadoras.

As empresas privadas responsáveis pelas estradas e rodovias cobram as taxas de pedágio em troca da conservação das mesmas. Nessas vias, os motoristas encontram uma pista com boa pavimentação, sinalização coerente e ausência de buracos, condições necessárias para a realização de um tráfego fluente. Porém, há um serviço que, mesmo nessas rodovias, nem as empresas, nem a Polícia Rodoviária consegue oferecer: a segurança dos motoristas nas estradas. A grande quantidade de acidentes, assaltos e roubo de cargas nas rodovias de todo o país, demonstra índices alarmantes, sendo assim, oferece riscos a qualquer pessoa que se aventure enfrentar as estradas brasileiras. Para os autônomos, esses riscos têm seu agravante nas estradas que não possuem boa sinalização e apresentam conservação deficiente.

O medo de acidentes é uma sensação presente no dia-a-dia de todo caminhoneiro. Pelo fato de passarem a maior parte de seu tempo nas estradas, o risco de acidentes torna-se maior para esses profissionais, e muitos caminhoneiros já sofreram algum tipo de acidente. De um modo geral, as causas são variadas: condição das estradas, sono, embriaguez, falha mecânica, excesso de velocidade, sempre tendo como justificativa a exigência no cumprimento dos prazos de entrega, entre outros motivos.

Para os órgãos responsáveis pelas estradas (DNER, DER e PRF), os grandes culpados são mesmo os caminhoneiros:

---

<sup>154</sup> SIQUEIRA, Kátia. “Pedágio - Ficou só no acordo”. Edição Especial 21ª Festa do Carreiteiro. **O Carreiteiro**, São Paulo, n. 311, julho/2000. Disponível em: <<http://www.revistaocarreiteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

*A falha ou a imprudência do motorista é a principal causa dos acidentes que têm aumentado assustadoramente nas rodovias mineiras. Só no ano passado, 1.300 pessoas morreram e 10.400 feridos em 12.760 acidentes nas rodovias estaduais e federais que cortam Minas Gerais.*

*O número de acidentes cresceu 50% em relação a 84 e só nos meses de novembro e dezembro o acréscimo foi de 30% em relação ao mesmo período do ano anterior, levando as autoridades mineiras a lançarem, no início deste ano, uma campanha de prevenção.*

*(...)O DER distribuirá ainda este mês mais 50 mil folhetos, com conselhos elementares aos motoristas como não beber antes da viagem; evitar viajar sozinho; levar crianças apenas no banco de trás; evitar música muito alta no interior do veículo; usar cinto de segurança; obedecer a sinalização e até a levar um jogo completo de ferramentas.<sup>155</sup>*

O objetivo da campanha do DER era no sentido de reduzir acidentes e tirar Minas Gerais da posição de Estado com maior número de ocorrências, para isso, dá dicas de segurança aos motoristas. Através dos diversos meios de comunicação, é possível observar a veiculação de campanhas como essa. Essas normas de segurança são eficazes, mas não são suficientes para evitar os acidentes se não houver ações de ambos os lados, o motorista seguindo as normas e os órgãos do governo, responsáveis pelas estradas e rodovias, mantendo-as em boas condições de tráfego.

Para os órgãos públicos, um outro problema que enfrentam, é referente ao excesso de carga dos caminhões. Segundo eles, a sobrecarga é um dos motivos da ocorrência de acidentes nas rodovias porque altera a dirigibilidade do veículo, os pneus sofrem maior aquecimento, diminuindo sua vida útil, provoca o desgaste do conjunto de suspensão e dos freios, que podem fazer com que o motorista perca o controle da direção e provoque um acidente. Além disso, a carga excessiva causa o desgaste das rodovias e compromete as estruturas de pontes e viadutos. De acordo com engenheiros do DNER, caminhões que trafegam com sobrecarga, desgastam em 50% a vida útil de uma rodovia, tamanho o grau de destruição que causam. A vida útil de uma rodovia foi calculada por empresas de consultoria na área de segurança rodoviária, que apontaram para um período de oito a dez anos. Diante disso, sugerem que sejam efetuadas regularmente fiscalizações de excesso de peso dos caminhões nos postos de controle.<sup>156</sup>

<sup>155</sup> “Acidentes Rodoviários: uma preocupação constante das autoridades de Minas”. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, p.12, 05/02/86.

<sup>156</sup> “Excesso de carga destrói rodovias e não é fiscalizado pelo governo”. **Correio**, Uberlândia, p. B1, 26/04/2003.

Muitos caminhoneiros não discordam que todos esses motivos são causadores de acidentes, outros, porém, se defendem das acusações de que são eles os grandes culpados. Mas, mesmo os que são conscientes de que devem seguir as normas de segurança, apontam que a maior causa de acidentes são as más condições das estradas, e, para eles, contrariamente ao que alegam os órgãos responsáveis, são os buracos das pistas que provocam o desgaste de seus veículos:

*(...) De acordo com Fábio Carvalho, caminhoneiro da cidade de Uberaba, os buracos e as trepidações causam desajustes irreparáveis na estrutura da carga e na própria lataria. Ele contou que o excesso de carga é um fato comum no meio, mas não pode ser o principal responsável pela má conservação das rodovias.*

*O motorista João Roberto Vilela disse que as trepidações são desagradáveis, causando o afrouxamento do carro e barulhos que são provenientes dos remendos no asfalto. "Considero que estas operações são necessárias, mas o recapeamento é essencial"*

*De acordo com Joel Francisco da Silva, engenheiro chefe da Residência Regional 619 do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a manutenção rotineira das rodovias 365 e 050, que competem ao departamento, estão sendo conservadas e quando necessário, o recapeamento é feito.(...)*

*(...) Joel Francisco reconhece a preocupação dos motoristas em relação ao desgaste dos veículos, mas acredita que o excesso de carga dos caminhões é um dos principais problemas dos buracos e desalinhamento das rodovias (...)<sup>157</sup>*

Essa reportagem do jornal *Correio* mostra o jogo de acusações realizado entre caminhoneiros, de um lado, e representantes dos órgãos responsáveis pelas estradas, de outro. A solução imediata seria a realização do recapeamento em todas as rodovias que estão em estado precário. O recapeamento é feito de uma massa asfáltica de concentração reforçada que suporta em maior grau os impactos causados pela grande movimentação de veículos pesados, prolongando a vida útil das rodovias. Esse processo é eficaz, pelo fato de que os desgastes na pista ocorrem em um período muito mais prolongado do que na pavimentação asfáltica normal. Mas, esse tipo de restauração raramente é realizado nas rodovias. O DNER alega insuficiência de verbas e, segundo seus técnicos, por isso, só é possível realizar a operação tapa-buracos, que é uma solução emergencial para o problema.

O Sr. Luiz Carlos, que já foi vitimado por um acidente no final da década de 90, assume que, em parte, teve culpa, pelo fato de que, na ansiedade de chegar em casa mais rápido, se arriscou enfrentando a estrada de Uberaba a Uberlândia. Mas, por outro lado,

---

<sup>157</sup> "Motoristas reclamam de buracos nas rodovias". *Correio*, Uberlândia, p. 9, 18/07/96.

segundo ele, o trecho em que o acidente ocorreu era mal conservado, com a presença de uma variedade de buracos, e ainda agravado pelas más condições do tempo, já que no momento chovia muito, o que tornava a pista ainda mais perigosa. Ele relata como ocorreu o acidente:

*Cheguei em Uberaba ali às... por volta das sete e meia da noite e muito cansado falei : Ah, acho que vô ficá, pensei comigo: vô ficá por aqui, amanhã eu chego em casa. Porque era uma buraquera tremenda, aliás tá, se num tampá, tá virando bagunça de novo, era uma buraquera falei: Ah, vô ficá por aqui, e tava choveno e muito. Mais eu já tinha vários dias fora de casa né, tinha até ido lá no posto, tomado banho, eu já tinha preparado prá dormi, falei: Ah, mais quem dorme aqui, anda mais 100 km dorme em casa, foi o erro. Num sei se foi o erro ou o acerto, deve ter sido o erro. E eu vim, saí de Uberaba de novo vim prá Uberlândia. E ali perto do Rio Tijuco por ali, num sei certo a quilometragem por ali, perto do Rio Tijuco, chuva que Deus dava, meu Deus! E eu vim, mais tava bão, vim mesmo, isso era o quê? Era oito e quinze da noite, ainda olhei no relógio. Cê vem de lá prá cá, aí tem uma descidinha aí pega o lançante, e logo na frente, antes de começá a descer, tem um posto, Posto Tijuco, eu pensei: vô pará no posto, porque num tinha jeito mesmo não, eu vô pará no posto. Tava devagar, devagar. Desci eu lembro que, instantes antes de acontecer a bagunça, eu inda cruzei com uma carreta e um ônibus da Nacional Expresso. De repente, tava veno, mais acontece que, a noite todo gato é pardo, o problema de cê dirigi a noite com chuva, com buraco, cê num vê o tamanho do buraco. Cê num vê o buraco, cê vê a possa d'água. De repente ele bateu no buraco, eu segurei, eu estava, naquela época num era obrigatório o uso do tacógrafo eu num tinha tacógrafo, mais eu lembro que antes de descê, inda levei o pé bem de leve no freio, mais tava choveno, uma coisa violenta, mais tava a quarenta e cinco, mais ou meno, quarenta. De repente ele bateu num buraco, aí houve uma falha minha, porque, se tivesse puxado, eu sozim na pista, eu podia ter puxado ele um pouquim prá dentro, eu tentei levá ele mais prá mão, porque eu já tinha passado ali uns dias antes e num tinha esse buraco não.(...) Aí, ele bateu no buraco eu puxei ele mais prá mão e segurei. Aí de repente ele bateu em outro, ele bateu em outro e quebrô o terminal de direção. Eu fiquei neutro, é a mesma coisa de você entrá dentro dum pneu e jogá na ladera, vai pará onde quizé. E ele bateu naquele buraco assim e a direção ficô neutra. E eu, eu vi tudo, e quando eu perdi o controle dele eu pensei: meu Jesus Cristo, me ampara e me proteja. De repente ele foi pro lado esquerdo assim, era uma pista só, num era pista dupla não, ele subiu um barranco e tanto pau podre, ele pegô uma árvore bem grande e eu sei que aquela árvore, o motor veio pará debaixo do banco, foi muito violento, muito violento mesmo.<sup>158</sup>*

A outra parte da culpa pelo seu acidente, na sua fala, recai no governo, que não toma providências para tapar os buracos da pista. Por transportar muito para o Estado de São Paulo, esse é um trajeto que sempre faz: “Passo ali direto, né, e lugar que cê passa

<sup>158</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05

*direto, cê sabe aonde tem até os buraco, principalmente os maiores. Porque o governo é tão bom, que dexa tudo aberto lá né*". Dessa forma, ele evidencia que a conservação daquele trecho era uma necessidade urgente e não realizada há bastante tempo. Sr. Luiz Carlos alega que estava dirigindo em baixa velocidade, a quarenta ou quarenta e cinco quilômetros por hora, apesar de estar em uma descida, então, para ele, o acidente não ocorreu por excesso de velocidade, e sim porque a pista era ruim e seu estado se agravou devido às fortes chuvas, provocando buracos. Também pelo fato de já estar cansado pelas longas horas viajando e por estar a vários dias fora de casa, o desejo de chegar era mais forte, o que lhe impulsionou a arriscar-se.

No período chuvoso, as estradas que já estão com um determinado grau de desgaste, ficam ainda mais perigosas, pois os buracos tendem a aumentar de tamanho e os trechos, onde a capa asfáltica está desgastada, são gradativamente levados pelas corredeiras, deixando em alguns casos, aspecto de estrada de chão. Os órgãos alegam que a verba dispensada às estradas é insuficiente para a realização do recapeamento, mas se todos os anos, após o período das chuvas, são necessárias as chamadas operações emergenciais para tapar os buracos e recuperar trechos destruídos pelas chuvas, esses gastos anuais, se acumulados, acabam representando uma fortuna, talvez suficiente para a realização de uma restauração mais eficiente e duradoura.

O relato do Sr. Nivaldo, que também tem em sua memória as lembranças de dois acidentes que sofreu, expressa sua opinião a respeito das causas que levaram aos acontecimentos. Também para ele, a culpa é dividida: de um lado, existe a pressão para se entregar as mercadorias dentro do prazo estipulado, o que exige que os caminhoneiros andem em velocidade acima do permitido, além de ter que dirigir sem parar, por muitas horas seguidas, o que provoca o cansaço físico e o sono; de outro, as condições das estradas, que de acordo com a opinião dele, *"cê tá arriscando também, que hoje num tem estrada mais, só tem buraco"*.

*Era noite, 3 hora da manhã que eu... às veiz eu carregava... igual esse dia que eu encapotei o caminhão vindo de Belo Horizonte, eu tava carregado de cimento. Era três hora da manhã, nunha curva acentuada, quando é fé, eu num tava com sono, só na hora de eu subi a serrinha de Luz, me deu sono, mas depois passei prá cá, cabô o sono e aí eu falei: ô eu vô chegá em casa. Quando deu nunha curva lá onde é que hoje tem a gurita dos guarda, encapotei o caminhão. Todo jeito que eu fazia mesmo, só queria í pus buraco. Só que encapotei dentro da pista né, e graças a*



*Deus num machuquei em nada. Então é o seguinte, deu a impressão um dia de eu pensá que era um mal feito, um mal fazejo que feiz prá mim, porque, a gabine do caminhão sobrô o soalho e eu fiquei lá dentro, num saí fora, e eu num tive nada. Rasguei a camisa tudo nas costa (riu), num tive nada. Então quer dizê, agente dá graças a Deus, mas parece que dá até impressão esse tipo de coisa né, porque acontecia umas coisa assim sem mais sem menos<sup>159</sup>.*

Muitos caminhoneiros preferem viajar à noite alegando que o tráfego de veículos é menor e a viagem rende mais, propiciando-lhes andar com maior moderação durante o dia, quando as estradas estão mais movimentadas. Porém, nem sempre esta é uma decisão correta, pois, o cansaço acumulado de várias horas dirigindo, o sono e as tensões da estrada, aliados ao mal estado de conservação das mesmas, aumenta as chances de ocorrência de acidentes. Procurando uma justificativa pela ocorrência do acidente, Sr. Nivaldo menciona que poderia ser alguma ação negativa por parte de pessoas que não lhe desejavam o bem. É uma forma que encontrou para explicar o acontecido, já que o outro capotamento que sofreu teve a coincidência de ser na mesma estrada e apenas dois quilômetros à frente do que havia ocorrido anteriormente:

*A outra também, eu invém carregado de papel, carreguei lá na Antônio Carlos perto da rodoviária, num cara lá, e os menino tava fazendo, pono fardo em cima de fardo. Aí falei: ceis trava esse trem aí porque isso aí tá ficano sem travá. Porque o certo é o seguinte, cê pôis dois fardo aqui, cê põe o outro aqui, o outro aqui porque o outro vem aqui prá travá sabe? E não eles tava pono fardo em cima de fardo. E eu falei com eles e : não tá, num sei que lá, num tem perigo não (...) aí, quê que acontece, o cara continuô fazeno a mesma coisa, eu num falei mais nada. Aí lá perto do Posto Java, onde é que eu tombei a primera vez, prá cá uns dois km, quando eu vi, aquela carga foi pendeno, pendeno, pendeno, enquanto o caminhão num foi riçano pro asfalto afora num parô. E então é onde eu tava te falano que dá até uma impressão assim, parece que é até um malfazejo até que feiz, porque, isso foi um segundo caminhão meu, e... isso no segundo, as duas vez, foi tudo foi perto uma da outra(...)<sup>160</sup>*

No caso do Sr. Nivaldo, assim como o Sr. Luiz Carlos, o desejo de chegar em casa depois de vários dias fora, falou mais alto. O cansaço físico foi um fator relevante na ocorrência dos acidentes que sofreram. Talvez, se estivessem em melhores condições físicas, o fato poderia ter sido evitado. O cansaço é uma sensação freqüente para aqueles

<sup>159</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/04.

<sup>160</sup> Idem.

que desempenham a profissão de motorista. Muitas vezes, a ânsia de retornar para casa, ou cumprir os prazos de entrega das mercadorias, obriga o caminhoneiro a dirigir por até vinte horas sem parar para descansar. Situações como essas fazem parte do modo de vida dos caminhoneiros e, como forma de vencer essas barreiras, ultrapassam inclusive os limites do próprio corpo.

Para suportar o cansaço físico, muitos caminhoneiros fazem uso de anfetaminas<sup>161</sup>, popularmente conhecidas entre eles como rebite, que são remédios que produzem um efeito estimulante no organismo, deixando o usuário com uma sensação de vitalidade, evitando o sono e o cansaço.

Em edição especial do “dia do motorista”, a revista *Caminhoneiro* demonstra, na sessão “opinião”, a preocupação em alertar os caminhoneiros para o uso desse tipo de medicamento. De acordo com dados da revista, se, por um lado, ele ajuda o motorista se manter acordado para cumprir seus prazos de entrega, por outro, traz conseqüências, às vezes irreversíveis à sua saúde. Seus efeitos podem provocar: alucinações visuais, perda de apetite, abalo do sistema nervoso central, aumenta a temperatura do corpo, causa taquicardia e dilatação das pupilas. Por ser estimulante, essa substância causa dependência aos usuários, sendo considerada uma espécie de droga, dessa forma, seu uso prolongado pode degenerar os neurônios, causar paranóias e delírios, por vezes confundidos com esquizofrenia paranóide (uma espécie de loucura). Além dos prejuízos para a saúde, a matéria expressa a opinião de que grande parte dos acidentes nas estradas, envolvendo caminhoneiros, tem suas causas no uso de rebites.<sup>162</sup>

Alguns caminhoneiros têm consciência desses danos causados pelos rebites e relatam já ter presenciado situações nas estradas que denunciam os efeitos que eles podem causar:

*É, ele fica fora da realidade, que é uma coisa que agente via muito, motorista batê pneu com um martelo, meio dia, lumiando com uma lanterna. Isso é uma coisa que muita gente nunca viu, mais outros já viram demais, fazê isso aí.*<sup>163</sup>

---

<sup>161</sup> A anfetamina, é uma substância desenvolvida para a redução de apetite, visando a moderação de peso, porém, sua utilização principalmente por caminhoneiros, tem sido voltada para inibir o sono, podendo o usuário se manter acordado por um longo período de tempo.

<sup>162</sup> “Comemore o dia do motorista sem anfetaminas”. *Caminhoneiro*, São Paulo, n. 204, p. 4, junho/2004.

<sup>163</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

Sr. Reinaldo, ao relatar tal fato, afirma que é comum esse tipo de atitude por parte dos usuários do rebite. Ele admite ter feito uso do medicamento por um determinado período, quando realizava viagens longas, segundo ele dirigindo por até setenta horas sem dormir, para conseguir enfrentar dois mil quilômetros de estrada de chão, de São Paulo a Belém. Situação semelhante foi presenciada também por outro caminhoneiro:

*Prá mim o arrebite é uma pessoa que anda na estrada e tá alucinado, ela não tá no consciente dela, certo? Já vi uma pessoa batê pneu na estrada, três hora da tarde com o farolete na mão, aí em Montes Claro, postinho, antes da serrinha ali. Três hora da tarde, bateno pneu com farolete. Então acha que uma pessoa dessa tá com o consciente na estrada? Então esse é que é o perigo, é carga de horário, essas coisa, eles vem tudo, com dois, três dia sem dormi, acha que uma pessoa dessa tá apta prá dirigi? Em Salvador, em Feira de Santana, duas ou três veiz, quase bati de frente, porque eles apoda lá carreta, caminhão, apoda e não sai e o acostamento não tem, o acostamento é danificado. Se num é os outro a brecá lá e ele não sai, ele qué podá de todo jeito e você tentá pegá um poco de buraco que tem no acostamento prá dexá de passá, você bate de frente.<sup>164</sup>*

Para Edson, “o perigo mesmo é o arrebite”, porque quem usa, põe em risco sua vida e a de outros motoristas. Pelo fato de perder a noção do perigo, o usuário dirige em velocidades excessivas e se sente o “dono da estrada”. Ele se manifesta contra o uso do rebite, pois há outras formas de trabalhar evitando sua utilização. No seu caso, trabalha em forma de revezamento com outro caminhoneiro que contratou para ajudá-lo nas viagens. Principalmente à noite, enquanto um dorme, o outro dirige. Expressa também sua consciência dos malefícios que ele pode provocar à saúde:

*Eu nunca pus arrebite na boca. Nem conhaque com café, nem coca-cola com café, nenhum tipo desses remédio prá tirar o sono né. Prá deixá agente tipo assim alucinado né. Eu preservo mais a minha saúde. Quem faiz isso, num sabe a hora que ele tivé uns quarenta, cinqüenta anos o que vai ocasionar isso aí. O coração ele incha de uma tal maneira que você nem imagina, de tanto... porque a cabeça, eu fiz isso no Japão, de trabalhá lá sem dormi, mas não, tomá pó de guaraná, essas coisera, nada, esses remédio tamém nada, fiz isso assim, na raça. Trabalhar quinze, dezesseis hora, entrava as cinco da tarde, saía as dez da manhã, fazia três, quatro mês assim, depois eu dava um tempo, um mês, depois eu começava de novo, o corpo, começava a reagir e eu voltava de novo. (...)Acaba com a saúde, mas de remédio eu nunca pus na boca, remédio desse jeito aí, eu prefiro passar sono, sono. Mais, envelhece o cara tudo, mais não de outra forma, porque tem pessoas que hoje tá com cinqüenta ano, mais ou meno, ainda toma pastilha assim, cheio de remédio, porque o coração incha, impotência sexual, acaba com tudo. É*

<sup>164</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/05.

*uma droga. E a cabeça tem que tê descanso né, pelo menos duas ou três hora nunha noite tem que tê.*<sup>165</sup>

Pela sua fala, é possível perceber diversos artificios que os caminhoneiros utilizam para tentar conter o sono. Este é muitas vezes visto como um inimigo do caminhoneiro, porque se ele tira algumas horas para descansar, terá que dirigir em uma velocidade maior para compensar o atraso das horas que ficou parado, já que tem um prazo estipulado para entregar a carga. Com a preocupação de evitar constrangimentos, caso entregue a carga com atraso, alguns caminhoneiros preferem sacrificar seu corpo e ignorar que o descanso é uma exigência do organismo.

Apesar de declarar que nunca experimentou o rebite, nem qualquer outro tipo de estimulante, Edson se diz ciente de suas conseqüências, por isso, prefere trabalhar com sono ao invés de prejudicar sua saúde. Já o Sr. Reinaldo, como já experimentou, sabe muito bem dos seus efeitos, mas se diz arrependido, porque essa atitude fez com que fosse parar em uma cama de hospital:

*Olha, a última vez que eu rebitei, eu tomei remédio, eu fiquei uma semana sem saber aonde eu estava. Cheguei em Anápolis, parei o caminhão carregado, eu tava vindo do Belém, só que depois num vi mais nada. É uma realidade que muita gente às vezes nunca experimentô, cê chegá e não vê nada sobre o quê passô. Acordei tava no hospital, uma semana depois, eles tinham descarregado o caminhão, tinham arrumado tudo, e eu fui começá trabalhá de novo, só que eu nunca mais rebitei.(...) o pessoal prá quem eu trabalhava é que cuidar de tudo, eu na realidade num vi nada.*<sup>166</sup>

Os sintomas que o Sr. Reinaldo sentiu são conseqüências dos efeitos finais do rebite no organismo da pessoa, que provoca uma sonolência incontrolável, resultado do sono acumulado por várias horas que passou sem dormir, talvez também pela superdosagem do medicamento, que provoca o estado de coma. O fato de ter sua vida ameaçada fez com que ele parasse de tomar o rebite e passou a ter consciência dos prejuízos que ele poderia ter lhe causado, mas percebe que sua saúde ficou um pouco abalada, por isso ele afirma que “*tomá remédio nunca trais coisas boas, eu acho que eu perdi muito da minha saúde, por isso eu*

---

<sup>165</sup> Idem.

<sup>166</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

*larguei, nunca mais rebitei*”. Agradece por não ter se tornado um dependente, o que facilitou sua decisão de parar depois do acontecimento:

*Todo motorista que acostuma a tomar rebite, né, que é o que agente fala na gíria do motorista, né, rebite, ele fica dependente. Ele só sabe trabalhá, só sabe tocar à noite quando ele está com o remédio, senão ele não aguenta, é aonde os acidentes aparecem justamente por isso, porque ele não sabe mais...<sup>167</sup>*

Sr. Reinaldo foi um dos poucos entrevistados que admitiu já ter feito uso do medicamento. Por se tratar de uma substância que tem efeitos semelhantes a outros tipos de drogas mais conhecidas, dificilmente os caminhoneiros reconhecem sua utilização. Talvez por não desempenhar mais a profissão e ter sido um fato que faz parte de seu passado, para ele foi mais fácil admitir do que para aqueles que ainda trabalham como caminhoneiros.

A Revista *O Carreteiro*, em matéria intitulada “Perigo na estrada”, que trata das principais causas que provocam acidentes, aponta que levantamento realizado pelo Ibope, a pedido do Ministério dos Transportes, apontou que o sono, o excesso de velocidade, as condições das estradas e a utilização de drogas, são as maiores causas de acidentes. Nessa reportagem, o consumo de bebidas alcólicas foi apontado como a principal causa, de acordo com 63% dos carreteiros entrevistados, apesar de apenas 1% deles admitirem que tomam cerveja, enquanto 91% alegaram não fazer uso de estimulantes, 6% admitiram o uso e 2% dizem consumir bebidas energéticas. A matéria destaca ainda o depoimento de alguns dos entrevistados. A maioria diz não utilizar álcool nem rebites, alguns admitem já ter feito uso, mas não fazem mais, e apenas um admite que ainda toma o rebite:

*De acordo com a pesquisa do Ibope, os carreteiros omitem ou escondem o consumo de álcool ou a utilização de rebites. Ao contrário da maioria, Paulo Oliveira, 34 anos, 14 de profissão, dirige um Scania no trecho Porto Alegre/São Paulo e Rio de Janeiro, sempre com prazos curtos. Admite que antes de qualquer viagem toma de três a quatro rebites para garantir a tocada. Compra uma caixa de 20 comprimidos por R\$ 20,00 nas proximidades de qualquer posto de abastecimento. Muitos colegas de estrada tomam o medicamento com conhaque, coca-cola ou café, para um resultado mais eficaz. Paulo Oliveira não liga muito para as marcas. Prefere um conhecido apenas por azulzinho, que toma puro, sem sair da boléia, e evitando a perda de tempo. Também utiliza outros rebites. Ele lembra um período em que trabalhou puxando motores de São José dos Campos para a fábrica da GM em Gravataí/RS, com um horário muito apertado. Era um grupo de aproximadamente*

---

<sup>167</sup> Idem.

*30 motoristas. “Não tinha jeito, ninguém agüentava de cara limpa”, recorda. Reconhece que, na época, estava prejudicando a saúde, temia ficar viciado ou adoecer. Sabe de um amigo que teve convulsões e acabou ficando três dias em coma pelo uso excessivo de rebite.<sup>168</sup>*

Apesar de saber de problemas de saúde do colega, provocados pelo uso do rebite e reconhecer que a própria saúde estava sendo afetada, o entrevistado da reportagem declara que continua usando o medicamento. Ele denuncia que cerca de trinta caminhoneiros, que trabalhavam com ele na fábrica da GM, também utilizavam, daí se percebe a grande quantidade de usuários, apesar de apenas 6% dos entrevistados admitirem.

O rebite é um medicamento contra-indicado pelos médicos para esse fim, porém, de acordo com os caminhoneiros, é de fácil aquisição. O entrevistado Paulo Oliveira, da reportagem acima, diz que compra nas proximidades de qualquer posto, por um preço acessível, apenas R\$ 20,00 (vinte reais). Também o Sr. Reinaldo fala da facilidade de se adquirir o rebite:

*A coisa mais fácil, até hoje né, é adquirir esse remédio. Agente encontra nas farmácia, encontra nos posto, é... aqueles próprio cambista vendendo, então é a coisa mais fácil.<sup>169</sup>*

Pelos depoimentos dos caminhoneiros, é possível perceber que ocorre uma venda livre desse medicamento para qualquer pessoa que se interessar em adquiri-lo, indicando que não há uma fiscalização e nem qualquer outro tipo de controle sobre a venda do rebite. Para o caminhoneiro que trabalha com prazos apertados e exige de si próprio a pressa nas entregas, junto com a ânsia de chegar a sua casa, o uso do rebite poderá resolver seus problemas imediatos, mas causar outros graves no futuro, como a ocorrência de um acidente ou prejuízos à sua saúde.

Assim como o uso do rebite, a ingestão de bebidas alcóolicas pelos motoristas é um dos principais fatores apontados como sendo causa de acidentes. Os meios de comunicação bombardeiam os motoristas em geral e toda a população com propagandas e campanhas, levando a mensagem de que álcool e direção é uma combinação que não dá certo.

---

<sup>168</sup> “Perigo na estrada”. **O Carreteiro**, São Paulo, n. 325, set./2001. Disponível em: <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

<sup>169</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/05.

O comércio de bebidas alcóolicas nas estradas e rodovias, no entanto, é livre.<sup>170</sup> É comum observar nos restaurantes e bares dos postos, grupos de motoristas ingerindo bebidas na hora das refeições, principalmente a cerveja. Em vista desse problema, um deputado do Rio Grande do Sul, Manoel Maria dos Santos, justificando que “*estudos científicos comprovam ser o álcool o principal responsável pelos acidentes de trânsito, superior a 57% dos casos, representando um custo social e econômico à Nação em torno de 4,5 milhões de dólares anuais e, principalmente, a perda de 1,35 milhão de vidas por ano que, na maioria, estão na plena atividade econômica*”, em abril de 1996, criou uma lei que proibia servir bebidas alcóolicas em estabelecimentos comerciais nas estradas do Rio Grande do Sul, exceto nos estabelecimentos localizados em rodovias no perímetro urbano, prevendo punições àqueles que violassem a lei. Apesar disso, por falta de fiscalização, a lei não vigorou. Em 2001, o deputado fez nova tentativa de instituir a lei, porém, desta vez, proibindo a venda também nos trechos das rodovias, localizados no perímetro urbano, prevendo que a lei fosse aplicada e fiscalizada. Segundo ele, isso diminuiria os percentuais de acidentes que ocorrem nas estradas. Essa lei foi criticada pelo secretário Estadual de Transportes, pelo fato de que ela não apontava sanções para quem a descumprisse, além de não especificar qual o órgão faria a fiscalização.<sup>171</sup>

---

<sup>170</sup> Políticos de alguns estados como São Paulo, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul, na tentativa de diminuir o uso de bebidas alcóolicas nas rodovias, procuraram criar leis coibindo a prática. Em São Paulo, uma lei promulgada pelo governador Geraldo Alckmin (PSDB) em 2003, proíbe a venda e propaganda de bebidas alcóolicas nas estradas ou em qualquer local que permita a visibilidade a partir das rodovias do Estado de São Paulo. Porém como a lei só inclui estradas estaduais, as rodovias federais que atravessam o Estado têm livre comercialização. No Mato Grosso do Sul alguns Deputados Estaduais procuraram criar uma lei em 2003, proibindo a comercialização de bebidas alcóolicas em estabelecimentos comerciais às margens das rodovias do Estado, porém, o projeto foi vetado pelo governador do Estado alegando que sua aprovação feria a Constituição Federal, porque é de competência privada da União legislar sobre o direito comercial e de trânsito, não cabendo ao Estado abordar tais matérias, e que o Código de Trânsito já prevê penalidades rigorosas aos motoristas que dirigem sob influência de álcool acima de seis decigramas por litro de sangue. O governo federal, após reunião da Organização Mundial de Saúde em Genebra na Suíça, ocorrida em maio de 2005, estuda uma política nacional de combate ao uso excessivo do álcool. Entre as medidas propostas estão: o aumento do imposto sobre o álcool, a limitação da venda de bebidas alcóolicas, sendo proibida a sua comercialização em estabelecimentos comerciais e postos de gasolina em beira de estradas, criação de uma lei regulamentando o uso do bafômetro pela polícia e limitação da publicidade de bebidas consideradas mais fracas como a cerveja. Informações obtidas através do site: <<http://www.google.com.br>>. Acesso em jul. 2005.

<sup>171</sup> “Perigo na Estrada”. **O Carreteiro**, São Paulo, n. 325, set./2001. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

Leis como essa não tem fundamento, principalmente pelo fato de não encontrar apoio da população e nem do governo. O comércio de bebidas é um dos maiores do Brasil, e movimenta uma economia de milhões de reais, dessa forma, a proibição da venda de bebidas, mesmo que reduzida a uma pequena parte do país, representa, para o governo, uma queda na arrecadação de impostos como o ICMS e o IPI. Para o governo, é mais lucrativo investir em campanhas de conscientização sobre as conseqüências do uso de bebidas alcólicas ao dirigir. Essa foi a postura assumida pelo governador do Rio Grande do Sul, Olívio Dutra, frente à lei. Alegando que “*o projeto interfere em relações comerciais*”, vetou-o e prometeu que, junto com a Secretaria de Transportes, desenvolveria uma campanha publicitária de conscientização para o risco do consumo de álcool pelos motoristas.<sup>172</sup>

Dentre os materiais pesquisados, foram raras as matérias sobre esse assunto, mas, entre as encontradas, a maioria aponta o uso de bebidas alcólicas como sendo um dos maiores causadores de acidentes. A Reportagem da Revista *O Carreteiro*, intitulada “Perigo na estrada”, citada acima, aponta que na opinião dos próprios carreteiros, o álcool é o grande causador dos acidentes. Essa, porém, parece ser uma opinião dos órgãos responsáveis pelas estradas (DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (antigo DNER), e PRF), mas é apropriada pela reportagem como justificativa para o alerta do perigo que ele representa, visto que a própria matéria traz um índice de que apenas 1% de caminhoneiros assume o hábito de beber cerveja. Para os motoristas e entidades representantes desses, a culpa dos acidentes é, em maior percentual, das más condições das estradas.

Dentre os riscos que o caminhoneiro passa durante seu trajeto nas estradas, o de acidentes é classificado como o de maior gravidade, porém, a partir da década de 90, um outro fato tem assombrado a vida dos motoristas, o crescente índice dos roubos de cargas e assaltos. A prática dos ladrões de cargas, não é um fato novo. Desde o séc. XVIII, já se ouvia histórias de bandos que roubavam carregamento de sacas de café ou gado nas estradas do país. Mas, nos últimos quinze anos, o roubo de cargas tem aumentado

---

<sup>172</sup> “Álcool nas Rodovias”. *O Carreteiro*, São Paulo, n. 329, jan./2002. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.



consideravelmente. O jornal *Correio* traz, em sua página policial, ocorrências praticamente diárias de roubo de cargas, assaltos, seqüestro e até morte de caminhoneiros:<sup>173</sup>

*Patrulheiros da Rotam passaram o dia de ontem tentando localizar uma quadrilha que tomou de assalto anteontem um caminhão que passava por um posto de gasolina no anel viário de Uberlândia. Os assaltantes renderam o motorista, o mantiveram como refém por várias horas e depois fugiram com o veículo em direção a Goiás.*

*O assalto teria sido rápido. Quando o caminhão carregado de secos e molhados, reduziu a velocidade pra passar próximo ao posto, um dos bandidos subiu no estribo do veículo e apontou uma arma para a vítima. O motorista Milton Nunes de Macedo, 31 anos, teve de parar o caminhão e deixar o homem subir no volante.*

*Outros 3 homens que davam cobertura ao comparsa, imobilizaram Milton Nunes, o retiraram da cabine e o colocaram no porta-malas de um veículo em que estavam e todos seguiram viagem, Milton foi abandonado em um matagal na rodovia que liga Tupaciguara a Araguari e somente horas depois conseguiu acionar a polícia.<sup>174</sup>*

A maior parte dos roubos de cargas ocorre com as mesmas características das descritas na reportagem acima. Geralmente os ladrões agem em quadrilhas para facilitar a ação e não frustrar o sucesso do crime, utilizam capuz ou algo que não lhes revele a identidade, levam o caminhão carregado e toda a quantia em dinheiro e cheques em posse do caminhoneiro. Na maioria dos casos, o caminhão é abandonado em algum local e achado alguns dias após o roubo. Há alguns casos em que o roubo é seguido de morte do caminhoneiro, mas, na maior parte deles, o que realmente interessa aos bandidos é a carga.

As pesquisas indicam que os índices de roubo de cargas vêm crescendo ano após ano, e prevêm mais crescimento desse tipo de crime para os anos seguintes, o que alarma ainda mais os caminhoneiros e pressiona as autoridades a uma ação urgente e eficaz. Dados do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região (Setcesp) indicaram, em 1997, o crescimento de 16,06% em relação ao ano de 96, nas estradas de

<sup>173</sup> A partir da década de 90, uma diversidade de reportagens denuncia roubos de cargas e assaltos a caminhoneiros. Isso aponta para mais um problema enfrentado por eles durante o exercício de sua profissão, nas estradas de todo o país. A partir do Jornal **Correio**, podemos perceber a gravidade da situação, ao observar matérias com os seguintes títulos: “Caminhoneiro sai ferido em tentativa de assalto”, p. 10, 02/04/93; “Assaltantes levam caminhão de carga”, p. 12, 15/03/94; “Quadrilha que roubava cargas é desmascarada em São Paulo”, p. 10, 13/09/94; “Ladrões de cargas são apanhados”, p. 10, 16/03/95; “Caminhoneiro roubado por 3 em um posto”, p. 14, 08/11/95; “Ladrões de carreta estão agindo no Triângulo”, p. 13, 13/03/96; “Roubos aumentam 16/06%”, p. 05, 22/02/98; “Cargas roubadas”, p. A6, 12/10/2000; “PRF desmantela quadrilha de roubo a carga”, p. B4, 15/09/2001.

<sup>174</sup> “Quadrilha rouba mais uma carga na cidade”. **Correio**, Uberlândia, p. 14, 03/02/98.

todo o país. Em todo o ano de 97, ocorreram 1.069 roubos a caminhões.<sup>175</sup> O mesmo sindicato, em levantamento posterior, aponta que, somente no Estado de São Paulo, ocorreram 1.698 casos, de janeiro a setembro de 2001. A matéria em questão, aponta o Estado de São Paulo na liderança das estatísticas de roubo de cargas, com 52% das ocorrências em relação ao restante do país, seguido pelo Estado do Rio de Janeiro.<sup>176</sup>

As cargas roubadas pelas quadrilhas já têm destino certo. Após roubadas, são repassadas aos receptadores a preços bastante reduzidos. Em alguns casos, os receptadores vendem as mercadorias para comerciantes sem notas fiscais ou com notas frias; em outros, os próprios comerciantes encomendam o roubo às quadrilhas, fazendo o papel do receptador. Nesses casos fica ainda mais barato para o comerciante, que precisa apenas pagar aos integrantes dessas quadrilhas.

Esse é um tipo de crime que atrai muitas pessoas, pela facilidade que os bandidos encontram para agir, porque o caminhoneiro sozinho não tem condições de enfrentar três ou mais homens, além do fato de terem ciência da quantidade mínima de policiamento nas estradas. Também, por significar um negócio lucrativo para todos os que se beneficiam dos roubos. Por esse motivo, há suspeitas do envolvimento, inclusive de autoridades nas quadrilhas. Caminhoneiros que já passaram pela experiência levantam suspeitas do envolvimento de policiais, pois sempre reclamam da morosidade na solução das ocorrências e da pressão que sofrem para confessar se estão envolvidos na trama. Essa pressão desperta a desconfiança de muitos deles, que alegam se tratar de um jogo para que a autoridade perceba se o caminhoneiro sabe mais do que revelou. Essas suspeitas encontram fundamento nas revelações de um detetive da polícia civil, que trabalha na delegacia de roubos de cargas de Uberlândia:

*Como sempre tem né. Que o roubo de cargas é um tipo de crime que a pessoa fica rica rapidamente. Tem condição de ficar rica. Então, ocê sempre vê no jornal, tem no jornal, autoridade, deputados e até policiais, delegados, juizes, promotores envolvido com esses tipo de... não só no roubo de carga, mas outros crimes também, tráfico de droga, é roubo, sempre há a participação. E também advogados, igual aqui teve uma situação aqui em Uberlândia aqui, que agente prendeu um advogado também que tava participano aí, dano apoio logístico, era o*

<sup>175</sup> “Roubos aumentam 16,06%”. **Correio**, Uberlândia, p. 05, 22/02/98.

<sup>176</sup> “Roubo de cargas – São Paulo lidera o ranking de roubos de cargas no Brasil”. **O Carreteiro**, São Paulo, n. 328, dez./2001. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

*mentor de crime de roubo de carga. Ai foi preso, só que ficô, acho, que nem dois ou três dias na cadeia e já foi solto, e já tá na rua já.*<sup>177</sup>

Sua fala destaca o envolvimento de diversos tipos de autoridades nesses delitos, mas denuncia também um outro problema que faz com que a prática do roubo de cargas não chegue ao fim, a impunidade. A denúncia desse detetive é pela falta de apoio do judiciário, porque, muitas vezes, depois de todo um trabalho de investigação, conseguem chegar aos bandidos, mas precisam de mandatos de busca e apreensão para que a prisão seja realizada, mas nem sempre são expedidos. Segundo ele, “*isso prejudica muito nosso trabalho*”, além disso, “*quando a gente consegue prender, faz o inquérito bem feito, a justiça logo libera várias pessoas deles*”. Tal situação desmotiva os detetives, que vêem seu trabalho frustrado e se sentem impotentes para mudar a situação.

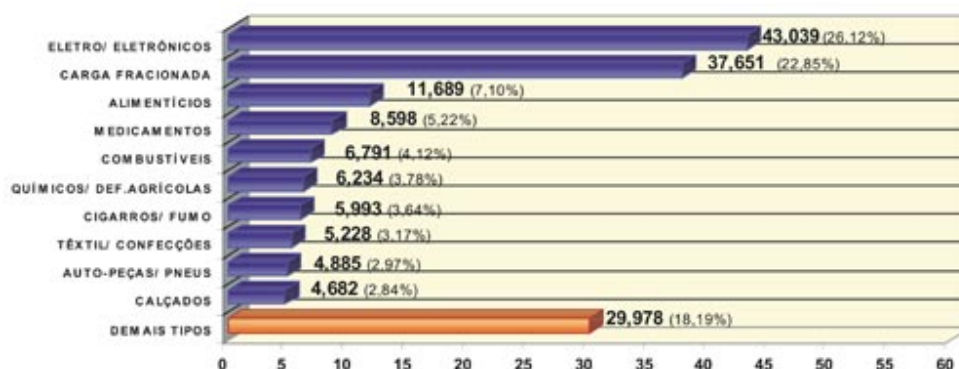
Um outro problema que encontram no combate ao roubo de cargas, é devido ao pequeno contingente de policiais para enfrentar um grande número de quadrilhas. Apesar de crescer a números alarmantes, e as reportagens enfatizarem o grau de preocupação das autoridades, a maior reclamação dos caminhoneiros é em relação a quantidade reduzida de policiais nas estradas, assim como de detetives para a resolução dos casos. Em 2001, época da reportagem da Revista *O Carreteiro*, acima citada, em São Paulo, região de maior índice de ocorrências, só havia uma delegacia especializada nesse tipo de crime. Também em Minas Gerais, na região do Triângulo Mineiro, que é dentro do Estado uma das campeãs de ocorrências, de acordo com o detetive da polícia civil, há, na delegacia de roubos de carga de Uberlândia, apenas oito policiais para atender toda a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Dessa forma, os bandidos encontram o caminho praticamente livre para suas ações, enquanto os caminhoneiros convivem diariamente com o perigo e insegurança nas estradas.

As preferências dos ladrões são de espécie variada. Geralmente são produtos de valor no mercado como: produtos alimentícios, bebidas, cigarros, têxteis, remédios, autopeças, acessórios para veículos, calçados, couro, eletrodomésticos, entre outros. São mercadorias que, além do valor, são de fácil comercialização. O gráfico abaixo mostra o grau de preferência dos bandidos em relação ao tipo de mercadoria:

---

<sup>177</sup> Entrevista com detetive da polícia civil da delegacia de roubo de cargas de Uberlândia, realizada em 04/02/05. O detetive concordou em ceder a entrevista mas preferiu não se identificar.

Gráfico 1



Fonte: Setcesp. In: **O Carreteiro**, São Paulo, n. 328, dez./2001. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

O gráfico aponta que, de acordo com levantamentos do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região (Setcesp), a grande preferência dos bandidos é por eletro/eletrônicos, na região de São Paulo, mas o tipo de mercadoria é variável de região para região. Cientes dessa listagem de preferências, muitos autônomos evitam o transporte de algum desses produtos. Os motoristas que possuem vínculo empregatício com empresas não têm a possibilidade de evitar o transporte dessas mercadorias, hoje tidas como cargas perigosas, por serem alvo dos bandidos, mas, nos últimos anos, com a grande incidência de roubos de cargas, a maioria das empresas de grande e médio porte tem adotado medidas preventivas, no sentido de proteger suas frotas desses crimes, em vista dos incalculáveis prejuízos que computaram ao longo dessa última década.

Diante da situação, as empresas têm tentado estratégias para inibir a ação dos bandidos. A prática do “comboio”, onde diversos caminhões seguem juntos pelas estradas, é utilizada por muitas delas. Nessa estratégia, os próprios motoristas realizam a tática de monitoramento entre si, onde cada um fica atento ao que acontece com seu companheiro, supondo que, dessa forma, dificultariam e inibiriam os assaltantes. Também a utilização da escolta armada é uma outra alternativa para se prevenir contra os roubos. Geralmente a escolta é realizada por uma empresa terceirizada, composta de veículos com homens armados e munidos de rádio, que acompanham os caminhões durante o trajeto, desde o carregamento até a entrega. A estratégia mais utilizada tem sido o rastreamento dos veículos via satélite. Esse tipo de indústria, no Brasil, surgiu na década de 90,

acompanhando o crescimento do número de roubos de cargas e teve boa aceitação por parte das empresas e transportadoras, pelo fato de que esse sistema possibilita localizar o veículo em qualquer parte do país.<sup>178</sup>

Apesar de toda a tecnologia desenvolvida para o sistema de rastreamento, essa estratégia também não conseguiu acabar com os roubos de cargas. De acordo com as empresas que desenvolvem e comercializam esse tipo de equipamento, os índices reduziram, mas há controvérsias em relação a essa informação. As ocorrências continuam sendo alarmantes, mesmo porque a grande maioria de autônomos, apesar de terem reduzido em quantidade numérica a partir das últimas décadas (mas ainda representam uma parcela significativa no setor de transportes de cargas) não equipou seus caminhões com o sistema, isso porque alegam ser um equipamento caro em relação aos seus ganhos.<sup>179</sup> Mesmo o pagamento de seguro do caminhão, que é o mais comum entre os autônomos para se assegurar contra possíveis prejuízos na ocorrência dos roubos, não foi efetuado por muitos caminhoneiros como forma de reduzir gastos.

---

<sup>178</sup> A Revista **O Carreteiro** traz algumas matérias sobre o sistema de rastreamento via satélite, explicando seu funcionamento e os diversos equipamentos que vem sendo desenvolvidos no sentido de dificultar a ação dos ladrões de caminhão e cargas, mas percebo que as matérias denotam em maior intensidade o intuito de divulgar marcas e empresas que fabricam esses equipamentos, do que a preocupação com a segurança dos caminhoneiros.

<sup>179</sup> O custo dos equipamentos são variados. Em matéria da Revista **O Carreteiro**, intitulada: “Autônomos na Era do Satélite”, n. 311, de julho/2000, divulga vários equipamentos disponíveis no mercado e que possuem, segundo a reportagem, preços acessíveis ao autônomo. A empresa Controlsat, disponibiliza dois equipamentos: o Sistema Controlsat de Gerenciamento de Frotas, com transmissão de dados por satélite; e o Controlcel, que utiliza o celular. O primeiro custa US\$ 2,8 mil (dois mil e oitocentos dólares), que significa cerca de aproximadamente R\$ 7.000,00 (sete mil reais), e o segundo US\$ 1,8 mil (hum mil e oitocentos dólares), que significa cerca de R\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos reais), parcelados em trinta e seis vezes de R\$ 195,00 (cento e noventa e cinco reais), a prestação, mais R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) a mensalidade, ou seja, um custo total para o autônomo de R\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) por mês. Estes sistemas possibilitam controlar excesso de velocidade e bloquear portas e baús dos caminhões, além de cortar combustível por meio de comandos remotos, caso perceba que algo errado ou não programado esteja acontecendo. Permite também comunicação com a família. Um outro equipamento da empresa Hatem do Brasil, o TerraSat, comercializado a R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais) à vista e R\$ 5.760,00 (cinco mil, setecentos e sessenta reais) divididos em trinta e seis vezes de R\$ 160,00 (cento e sessenta reais). De acordo com o secretário da empresa, o aparelho foi desenvolvido visando proteger o motorista para que ele saia ileso do ataque dos ladrões, diferente dos demais que visam proteger a carga e o caminhão, pois ele permite a interligação do veículo a todos os canais de segurança do país (Polícia Rodoviária Federal e Estadual e Secretarias de Segurança). E há também dois equipamentos mais em conta para o autônomo, o da empresa Geoseg, a um custo de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) mais taxa de manutenção variável entre R\$ 30,00 (trinta reais) a R\$ 200,00 (duzentos reais), dependendo das funções escolhidas, e o da empresa Ariasat-Orbcomm, via Internet, que cria um e-mail para o caminhão e jogado na rede, permite a localização do mesmo em qualquer local do território nacional. O custo é de R\$ 2.890,00 (dois mil, oitocentos e noventa reais) parcelado em três vezes, mais mensalidade de R\$ 60,00 (sessenta reais).

Sr. Luiz Carlos, que já foi assaltado, alega que pagou o seguro por algum tempo, porém, agora não paga mais porque, sendo o seu um veículo antigo, a seguradora não faz o seguro para caminhões com mais de dez ou quinze anos de fabricação. Dessa forma, tem como alternativas procurar cargas não visadas pelos ladrões ou quando são, pelo menos que a empresa tenha o seguro da carga. Muitas empresas, porém exigem que o autônomo tenha o seguro, sob pena de não lhes passarem o frete, preferindo outros caminhoneiros que o possuam.

No caso do Sr. Luiz Carlos, quando assaltado na estrada com um carregamento de couro para Franca, no Estado de São Paulo, a empresa Braspelco, dona da carga, pagava o seguro, o que lhe proporcionou um pouco de segurança para transportar esse tipo de carga. No assalto, levaram seu caminhão, mas foi encontrado no mesmo dia, ainda carregado. Para o Sr. Luiz Carlos, ele felizmente teve sorte de a carga não ter sido levada, evitando maiores constrangimentos, mas teve outros tipos de prejuízos materiais, pelo tempo que gastou, em uma viagem que seria de um dia, gastou três, tempo em que poderia estar realizando mais um frete. Dessa forma, deixou de ganhar, segundo ele, aproximadamente oitocentos reais. Mas, declara que o pior prejuízo foi de ordem moral. Primeiro por parte dos ladrões que, ao lhe renderem, utilizaram várias táticas de humilhação:

*Aí disci, botaro um saco preto na minha cabeça, até na altura do joelho, me empurraro dentro dum carro, escutei o caminhão saindo. É e eu fui prá... andaro comigo lá, entraro num mato e aquilo sufocando, eu tinha uma danada de uma adenóide aqui, Nossa Senhora! Dá uma falta de ar, ficava louco. Aí, tantas hora eu pedi prá tirá aquilo lá, diga-se de passagem, eles não tem dó e depois, eu deitado no chão, me deitaro no chão, pisaro na minha cabeça, deitado lá no chão né, aí, botaro o revólver no meu ouvido, mais aquilo é frio, que cê nem imagina! (risos) (...) Nossa! Quase que, só pedia prá Deus me tirá dali né. E eu ficava com medo né, quem num fica. O cara bate o dedo lá, cê vai pro inferno, ou vai pro céu, sei lá. Caminhoneiro sofre tanto que deve ir pro céu. Tomara né (...) Ficô dois comigo. Ficaro dois né. E cê num pode falá nada, eu fiquei com a mão na cabeça, meu braço doía eu pensava: num vô abaixá não né. Aí eu pedi prá sentá um pouco, eu tava ajoelhado uai. Aí deixaro eu sentá, mais com a mão prá trás. Aí tinha um que queria me amarrá, mais: - não, o cara tá queto. Tinha um muito exaltado, eu tava com medo, é medo, dá medo sim. O cara tava exaltado, toda hora falava: - não, tem que matá ele, isso num presta. Porque eles alegaro que eu dificultei porque eu tentei acelerá o caminhão, então eles ficam muito nervoso porque eu dificultei demais. Aí eles falaro prá mim: olha, num tem esse negócio, ceis tem que deixá de ser trouxa, contra agente, porque quando tem que pegá, pega mesmo, num tem escolta, num tem nada, faiz escolta, dificulta, mais se agente tivé de pegá, pega. Daí vei a ameaça depois né, quando tava amanheceno o dia... naquela hora ali, por mais que ocê fica temeroso, por mais que cê fica temeroso, é... dá medo, num tem*

*esse falá que num fica com medo (...) Teve uma hora, sei que nós fomo andano prá me jogá no mato, mais cara filho da puta sô, chegô nim mim e falô: olha... me rodô, e me deu uma rastera que eu caí em cima dunhas pedra, não eles num tem dó não, num tem dó. Mais, o que me deixô assim meio pensativo, que me deixô assim crédulo com as coisa, porque, os cara sabia de tudo, eles sabe o que quê. Mais daí, tava amanheceno o dia... voltano um poquim o assunto, tinha um deles, queria porque queria, às vez podia até fazê, num sei, mais a ameaça é grande, eles te tortura, eles te tortura, mentalmente eles te tortura. Isso daí cê pensa muita coisa, porque minha amiga, se ocê dá uma tossida eles te mata, se você fizé um gesto qualquer, eles te mata, quantos morrem por ai, eu ficava tão quieto, tão queto, que eu nem respirava direito. (...) Quando eles chegaro comigo, eu pedi prá eles tirá, porque tava me dano falta de ar né. Engraçado que um deles falô assim: (riu) essa praga vai morrê de todo jeito (riu). É o que tava mais exaltado né, tinha um: - não, calma, calma! Inclusive teve um, eu num gosto muito de falá pro pessoal, teve um que me deu um chute na costela e esse tava exaltado porque, toda hora ele vinha e me dava um tapa, toda hora ele vinha e me empurrava, eles são covardes. Engraçado teve um que falô assim, esse mais exaltado: esse vagabundo, esse fedaputa, tá se borrano de medo. Eu pensei né: troca de lugar comigo né, como se diz, prá vê se ocê num fica tamém. Engraçado que me chamano de vagabundo, sem vergonha, eu pensei: - meu Deus, eu trabalhano!<sup>180</sup>*

Sr. Luiz Carlos relata uma noite inteira de terror que passou na mão dos bandidos. Nessas longas horas, o medo de morrer, de não mais voltar para casa, não ver mais seus familiares, são superiores a tudo. Naquele momento, ele não se preocupou com os prejuízos com o caminhão roubado, nem com a carga, ele só pensava em si, em continuar vivendo, apesar de muitas vezes duvidar se ia sair ileso, diante da crueldade dos ladrões. Mas, após ser liberado pelos bandidos, as humilhações não cessaram. O Sr. Luiz Carlos procurou a polícia para prestar queixa e essa passou a desconfiar de seu envolvimento com o roubo, deixando-o detido na delegacia até que ficasse provada sua inocência:

*Aí fui à delegacia e de lá a polícia de Franca me pegô, me levô prá Franca, daí que a própria polícia te enche o saco, minha amiga, eles te tortura prá caramba. É... passei o dia com a polícia e eles pegaro, confiriro tudo desse caminhão, olha, eu trabalhano, eles confiriro numeração de chassi, numeração de motor, numeração da caixa de marchas(...) de repente cê conta a história prá cinco, seis pessoas, aí de repente... porque já havia risco de roubo ali em Franca(...) Engraçado é que, os cara conhece quando... porque hoje o quê que acontece, a maioria do roubo, o caminhonero é o principal suspeito, e muitos tá envolvido.(...) Foi o rádio, foi a televisão lá. Então quando o delegado falô: olha, infelizmente cê tem que provar prá mim que ocê num teve nada com isso. Então, mais eu fui guentano as ponta né, que eu só muito tranqüilo eu pego é na mão de Deus, pego na mão de Jesus Cristo e vamo embora com ele.(...) E ele é um ambiente chato, desagradável, primero cê senta, senta igual por exemplo lá, quando eu fui prestar depoimento, pôe... cê senta*

<sup>180</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/05.

*num banco chei de gancho pro cara sê algemado ali. É minha amiga, psicologicamente, cê tem que tê estrutura, (sic), num tem como.*<sup>181</sup>

A experiência relatada por Luiz Carlos reforça a idéia de que, na maioria dos roubos de cargas, o caminhoneiro, de vítima, torna-se suspeito. Dessa forma, o caminhoneiro, que passa por experiência semelhante, é geralmente o maior prejudicado, é ele que se submete a ficar cara-a-cara com o ladrão, arriscando sua vida, além de ficar a mercê da polícia, sujeito a todo constrangimento. No caso do Sr. Luiz Carlos, o sentimento de revolta que sentiu por ser tratado como suspeito se justifica pelo fato de ele ser inocente, mas a polícia encontra respaldo nesse tipo de atitude, porque realmente há casos de motoristas também envolvidos em quadrilhas de roubo de cargas:

*É muito grande de motorista, que geralmente motorista ganha pouco, aí veve junto com bandido. Vem cá, às vezes o cara, o motorista tá apertado, a situação brasileira força para que os bandidos roubem, e pessoas honestas também, no aperto ali, tá na vida passano fome, possa fazer isso. Então há grande índices dos motoristas de estar envolvidos nesses roubos.*<sup>182</sup>

Ao confirmar o envolvimento de caminhoneiros no roubo de cargas, o próprio detetive, mesmo reconhecendo que se trata de um crime, acaba por justificar o porquê de uma pessoa “honestas” entrar para o roubo de cargas. Interessante ressaltar que esse é justamente o discurso de defesa usado por muitos dos envolvidos, agora reproduzido na fala de um policial.

Um fato que causa indignação é que, nessas situações de roubo de cargas, a empresa, tendo sua carga assegurada, é ressarcida pela seguradora e, se não possuir seguro, tem o direito de cobrar o valor referente à carga do motorista que a estava transportando. Isso significa que, o que interessa nessa questão, é a mercadoria, que passa a ter mais valor que a vida do caminhoneiro, porque se ele perder a vida no momento de um roubo de cargas, a empresa, proprietária da carga, não tem nenhuma responsabilidade com aquele homem, mas ao contrário, se algo acontecer à carga, quem arca com os danos é o caminhoneiro.

---

<sup>181</sup> Idem.

<sup>182</sup> Entrevista com detetive da Polícia Civil não identificado, realizada em 04/02/05.



Os roubos de cargas, assim como os assaltos e latrocínios, são perigos eminentes da profissão dos caminhoneiros e compõem o quadro de preocupações que esses profissionais sentem durante suas viagens. Além dessas, o fato de passarem várias horas sentados ao volante, desviando dos buracos, atentos ao trânsito, preocupados com a carga transportada que está sob sua responsabilidade, com o prazo de entrega, com o policiamento, com o risco de acidentes, com as dívidas, com a família que ficou em casa, e muitas outras preocupações que atormentam a mente dos autônomos, promove um constante clima de tensões que, acumulados nos dez, quinze ou até trinta anos de profissão, atingem a saúde desses profissionais.

O estresse é hoje um dos principais males dos caminhoneiros. Diante das tensões da estrada, ele causa, entre outros sintomas, a irritabilidade, nervosismo, gastrite e dores musculares. Na maioria das vezes, esses sintomas são ignorados pelos caminhoneiros, mas representam preocupação para as autoridades responsáveis pelas estradas, pois, o nervosismo e irritabilidade no volante podem ser fatores que provocam acidentes. De acordo com matéria da Revista *O Carreteiro*, no início de 2001, foi realizado uma blitz diferente na Via Dutra. Tratava-se de uma blitz preventiva da saúde dos motoristas, organizada com a parceria da Polícia Rodoviária Federal, o Ipem (Instituto de Pesos e Medidas) e a Concessionária NovaDutra, através do SOS usuário da NovaDutra. Foi montada uma unidade móvel com profissionais que examinam a saúde do motorista, realizando alguns exames de rotina. Através desse programa detectou-se um alto índice de caminhoneiros com problemas de saúde, entre eles: diabetes, colesterol elevado e pressão arterial irregular. Muitos dos caminhoneiros examinados sequer sabiam que portavam essas enfermidades e admitiram que não se consultavam com um médico a um ano ou mais.<sup>183</sup>

Essa campanha foi realizada com o intuito de alertar os caminhoneiros sobre seu estado físico, mostrando que se estiver em boas condições, ele não corre o risco de provocar acidentes. Campanhas como essa realizam um trabalho de conscientização dos motoristas, de que sua saúde é importante inclusive para continuar trabalhando.

---

<sup>183</sup> “Rodovia – Saúde e manutenção”. *O Carreteiro*, São Paulo, n. 321, maio/2001. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em Mar. 2005.

Um outro motivo que causa prejuízos à saúde dos caminhoneiros é o mau hábito de alimentação nas estradas. Os restaurantes de beira de estrada não se preocupam em servir uma alimentação balanceada de acordo com os critérios exigidos pelos nutricionistas, ao contrário, servem comidas com excesso de gorduras e sal, e, por serem pouco fiscalizados pela vigilância sanitária, há casos de servirem comidas estragadas ou preparadas em ambientes pouco higienizados. Entre a grande maioria dos freqüentadores dos restaurantes de beira de estrada, estão os caminhoneiros. Em décadas atrás, muitos preparavam sua própria comida. Levavam, entre os apetrechos das viagens, seu kit cozinha, composto por um fogareiro, panelas, talheres, pratos, alimentos não perecíveis e temperos. Paravam em algum lugar na estrada, montavam sua cozinha e preparavam sua comida. Hoje, hábitos como esse são raros de se ver nas estradas, primeiramente pela questão da insegurança, que não permite mais que o caminhoneiro possa parar com tranquilidade em qualquer circunstância, e depois pela pressa, que faz com que o caminhoneiro prefira almoçar no restaurante, porque gasta-se menos tempo do que com o preparo da comida.

A reportagem intitulada “bons no volante e no fogão”, da Revista *O Carreteiro*, destaca alguns caminhoneiros que, apesar de preocupados com o tempo disponível, ainda preferem preparar a própria refeição. De acordo com os entrevistados, dessa forma sabem o que estão comendo. Preparam refeições a base de verduras, arroz, feijão, charque ou lingüiça e ovos. Apesar de não ser um cardápio muito variado, são cientes de estarem se alimentando de forma mais saudável do que se comessem no restaurante. Também os locais para preparo das refeições só são possíveis na área dos postos, que oferecem um mínimo de segurança.<sup>184</sup>

Por se tratar de uma revista específica do setor de transportes e seu público alvo ser os caminhoneiros, a matéria dá a entender que sua intenção foi no sentido de mostrar aos seus leitores que mais um hábito desse grupo de profissionais está se acabando e dificilmente será resgatado. Alerta também para seus maus hábitos alimentares que acabam influenciando na saúde dos motoristas. É uma forma de demonstrar que se preocupam com questões como essas que influenciam no modo de vida do caminhoneiro.

---

<sup>184</sup> “Bons no volante e no fogão”. *O Carreteiro*, São Paulo, n. 364, jan./2005. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

Pela grande quantidade de caminhoneiros que optam por realizar suas refeições nos restaurantes, percebe-se que desconhecem ou simplesmente ignoram que esse hábito poderá lhes trazer problemas ao longo dos anos, por isso, em relação à saúde, essa não parece ser uma grande preocupação para eles, porque as enfermidades causadas pelos maus hábitos alimentares são desenvolvidas lentamente no organismo, e por serem reversíveis através de tratamentos, como o colesterol alto e a hipertensão, são muitas vezes desconsideradas por esses trabalhadores.

Para os autônomos que vivem um dia-a-dia turbulento de trabalho, há preocupações maiores, já que o seu cotidiano é marcado por conflitos, noites sem dormir, riscos de acidentes, assaltos e roubos de cargas, ânsia por chegar, tanto no destino para entregar a carga em tempo hábil, quanto em casa para que possa descansar um pouco, preocupações em conseguir o maior número possível de cargas e receber o frete que lhe proporciona quitar suas dívidas, manter o orçamento doméstico, os gastos com o caminhão e, sobretudo, se manter na profissão.

Neste capítulo, privilegiei as experiências vividas pelos autônomos no campo do trabalho, percebendo no cotidiano desses trabalhadores o enfrentamento de situações conflituosas que transformam suas jornadas de trabalho em uma luta constante pelo direito de continuar exercendo essa profissão. Aponto a seguir para a análise das experiências vivenciadas pelos autônomos fora do espaço do trabalho. Dessa forma, perceber as práticas de sociabilidade e as relações vividas e compartilhadas por eles no ambiente familiar, no lazer, no bairro, na igreja, enfim, em diferentes tempos e lugares que compõem seu viver no social. O objetivo de analisar essas questões se fundamenta no entendimento de que tanto as práticas de trabalho quanto as sociais compõem o modo de vida dos sujeitos, assim sendo, trabalho e vida não estão desvinculados, eles se inter-relacionam e nos ajudam a compreender o significado que os caminhoneiros autônomos dão às suas trajetórias.



## CAPÍTULO III

### COMPARTILHANDO EXPERIÊNCIAS: TRAJETÓRIAS DE CAMINHONEIROS PARA ALÉM DAS ESTRADAS

*Ser caminhoneiro é mais do que saber dirigir caminhão, amarrar a carga e conhecer as artimanhas da estrada. É, acima de tudo, ter a coragem de sobreviver de uma profissão que esconde em seus encantos os perigos de um mundo desconhecido e estranho, com jeito de quem perdeu o rumo. É também saborear a expectativa e o prazer de cada volta para casa, e depois absorver, em silêncio, o gosto amargo de voltar para a estrada, misturado à certeza incerta de um novo retorno ao lar cheio de saudades. (“Ser carreteiro” Revista **O Carreteiro**, Edição n. 370. Disponível em [www.revistaocarreteiro.com.br](http://www.revistaocarreteiro.com.br))*

O trabalho dos caminhoneiros tem um ritmo bastante dinâmico, devido ao vai e vem das viagens que realizam. Cada dia de viagem é um prenúncio de expectativas, porque eles estão sujeitos às situações as mais diversas, sejam fascinantes, descobrindo novas coisas, conhecendo cidades, pessoas, costumes, visitando lugares turísticos e se divertindo de forma geral; ou difíceis, enfrentando medos, com riscos de acidentes, assaltos ou roubos, estradas ruins, estresse nas negociações de fretes ou na carga e descarga das mercadorias. Enfim, cada dia de trabalho lhes reserva uma variedade de acontecimentos que fazem com que vivam num cotidiano repleto de agitações, muito longe do que se conhece como rotina de trabalho. Por esse motivo, a maior parte dos caminhoneiros com quem conversei demonstra certa ânsia por chegar em casa, principalmente após as viagens mais longas, pois o lar representa, mesmo que por pouco tempo, um intervalo em meio a toda essa agitação de seu trabalho. Essa ânsia foi uma das causas que contribuiu na ocorrência dos acidentes do Sr. Luiz Carlos e Sr. Nivaldo, relatados no capítulo anterior.

Mas, é interessante perceber que, ao mesmo tempo em que reclamam do seu turbulento cotidiano de trabalho e procuram o lar como um lugar de fuga, demonstram que essas agitações, vividas no cotidiano do trabalho, acabam por fazer parte de suas vidas a ponto de sentirem falta delas, caso fiquem algum tempo parados. Sr. Nivaldo relata que já ficou até uma semana em casa. Segundo ele, nos dois primeiros dias é bom, pois aproveita para descansar, fazer algumas visitas e ir à igreja. Porém, mais do que isso, ele fica inquieto dentro de casa, como se estivesse fora do seu ambiente costumeiro ao relatar que: “*num tem nada prá fazê, então eu fico mais é mexeno no caminhão*”. Mesmo porque ficar mais que dois ou três dias parado representa problemas para os autônomos, pois eles têm gastos quase que diários e como a maioria de suas despesas é quitada com cheques à prazo, praticamente todos os dias do mês eles têm contas à pagar. Sendo assim, se fica em casa, ele não consegue descansar, pois as preocupações com as dívidas começam a tomar conta de sua cabeça, fazendo com que ele anseie voltar logo para a estrada.

Em casa, o caminhoneiro pode dormir confortavelmente em sua cama, se alimentar em horários regulares, tomar um banho mais higiênico, vestir roupas limpas e passadas e, acima de tudo, estar junto de seus entes queridos. O retorno do homem ao lar é sempre um motivo de alegria para a esposa e filhos, pois sua presença, mesmo que por pouco tempo, lhe dá a sensação de proteção e segurança:

*A gente faiz tudo prá agradá ele, né? Porque ele fica longe, a gente qué fazê uma... assim, igual eu né, quero fazê uma comida diferente, uma sobremesa diferente, a Luciana gosta de fazê alguma coisa também, um agrado prá ele... Os filhos ficam todos, assim, felizes e ao mesmo tempo assim pensano: não, ele tá aqui agora com a gente né, e aí depois ele vai viajá. Porque os filhos reclama quando ele chega né: - Não pai, cê podia ficá aqui com a gente. Mais aí o pai fala que precisa de viajá prá dá o sustento prá eles, prá dá as coisas prá eles, né?<sup>185</sup>*

Sr.<sup>a</sup> Patrícia, que é esposa de um caminhoneiro, relata que o impulso da família é de aproveitar ao máximo a presença do esposo/pai em casa, cientes de que brevemente chegará a hora de sua partida. No momento do retorno ao lar os sentimentos de alegria e tristeza por parte da família se mesclam, pois, ao mesmo tempo em que se sentem felizes por revê-lo,

---

<sup>185</sup> Sr.<sup>a</sup> Patrícia Kelly Rodrigues, 35 anos, casada há treze anos com um caminhoneiro, possui dois filhos. Entrevista realizada em 29/10/2005.

alívio por haver chegado são e salvo, sentem também tristeza pela expectativa de sua volta às estradas, o que lhes traz a sensação de desamparo. No caso dessa família, o esposo costuma realizar viagens bastante longas, com duração de até quarenta dias, ficando apenas dois ou três dias em casa. Dessa forma, os sentimentos de saudade e vazio, provocados pela ausência do caminhoneiro, crescem a cada dia em que ele está longe, somente amortecidos pelo contato por telefone. A ânsia pela chegada é um sentimento que se percebe tanto por parte da família, quanto do próprio caminhoneiro.

A esposa aproveita a estadia do marido para discutirem juntos sobre a educação dos filhos, a economia doméstica, a resolução de problemas, que por ventura surgiram durante a ausência do marido, cuja solução depende dele. Também falam sobre o relacionamento conjugal ou simplesmente aproveitam para conversarem, contando-lhe os acontecimentos, as novidades e notícias de parentes, amigos e conhecidos. Os filhos também aproveitam para matar as saudades do pai, contando-lhe novos acontecimentos e falando de seus relacionamentos com a mãe, amigos e seu andamento na escola.

O caminhoneiro também chega sempre com histórias para contar à família, seja de acontecimentos ocorridos com ele próprio, com companheiros de profissão ou com pessoas desconhecidas durante a viagem, algo que presenciou na estrada ou alguma novidade que teve a oportunidade de ver e conhecer pela primeira vez como praias, cidades, monumentos e pontos turísticos. Esse primeiro contato com a família, após a chegada de cada viagem, parece ter um grande significado para eles, pois é o momento onde os sentimentos, que estavam guardados por tantos dias quantos foram a duração de sua viagem, encontram espaço para aflorarem. Durante a viagem ele teve contato com diversas pessoas, mas, o sentimento de amor fraterno só pode ser dado e recebido de sua família. Por esse motivo, a valorização da família apareceu, na fala dos depoentes, como algo especial, quase que sagrado, talvez pelo fato de que, ao viajarem por tantos lugares do Brasil e presenciarem situações variadas por parte das pessoas, onde imperam o egoísmo, a individualidade, a violência, as agressões, sejam verbais ou físicas, a desvalorização do ser humano, entre outros, o lar represente para ele, um refúgio, um espaço onde pode estar longe desses tipos de relações humanas.

Para o caminhoneiro que se sente desrespeitado enquanto profissional e ser humano pela maioria das pessoas com quem tem contato durante o período de viagem, seu lar é o

único lugar onde sente que é valorizado, ao perceber a reação da esposa e filhos tanto na sua chegada, com demonstrações de alegria por matarem a saudade deixada por ele, quanto na partida, onde se sentem tristes e desamparados pela sua ausência. Alguns caminhoneiros compartilham também desses sentimentos com a família, como no caso do Emanuel, que é casado há dez anos e possui um casal de filhos ainda pequenos:

*Ah, na saída é difícil. Isso aí é igual... quando cê carrega a carga, procê sai é difícil. Igual procê sai de casa, igual, minha menina de cinco ano lá, ocê sai até com o coração partido: - Ah, pai num vai não! Começa a chorá, aí cê já sai mei com o coração partido, mais tem que viajá, né? Tá carregado, cê tem um prazo prá entregá a carga. E nisso vai, até cê andá as duas primeiras horas, cê sai mei traumatizado, mais depois cê num tem jeito de voltá, mais, cê tem que í, aí cê vai conscientizano que cê tem que i, vai...<sup>186</sup>*

Emanuel sente-se dividido no momento de sua partida, entre seus sentimentos em relação à família, que cobra a permanência dele por mais tempo em casa, e sua responsabilidade de trabalhador, que assumiu o compromisso de entregar a carga com prazo determinado. Esse senso de responsabilidade se estende em prol da própria família, que depende dele para sobreviver. Dessa forma, ele não pode se arriscar a atrasar a entrega para passar mais tempo com a esposa e filhos, pois isso pode significar uma porta fechada para novas negociações de fretes com aquela empresa a quem está prestando serviço. Por isso, mesmo se sentindo triste, procura superar suas emoções em prol do dever de esposo e pai de família e parte para mais uma viagem.

Emanuel relata que teve uma vida difícil. Perdeu a mãe no momento de seu nascimento e foi criado por uma tia, que considera como mãe, onde morou até se casar. Talvez pelo fato de não ter sido criado por sua mãe verdadeira, desde jovem sentia necessidade de constituir sua própria família e por isso casou-se aos vinte e três anos de idade. Apesar de não ter tido tempo de se divertir muito quando jovem, por ter começado a trabalhar ainda criança para ajudar no orçamento doméstico, diz não sentir falta de entretenimento. Perguntado sobre o que costuma fazer nos momentos em que está em casa, responde que “É, mais queto em casa, com a família mesmo. Dá uma passeada, casa da minha mãe, casa da sogra”, preferindo programas domésticos, como ver televisão em

---

<sup>186</sup> Entrevista com Emanuel Bento Militão, realizada em 27/05/2005.



companhia da mulher e filhos. Com isso ele quer dizer que se considera uma pessoa caseira e que vive seus momentos de “folga” em função da família.

Por ser nascido e criado em Conselheiro Lafaete, uma cidade pequena do interior de Minas Gerais, as relações com os parentes e amigos são mais próximas. Dessa forma, desenvolveu o hábito de visitá-los quando se encontra na sua cidade de origem e isso é considerado por ele como forma de lazer.

Observando o relacionamento de caminhoneiros com seus familiares, foi possível perceber que todos aqueles que tive a oportunidade de conversar demonstraram esse sentimento de valorização da família, talvez por passarem tanto tempo longe dela. Sr. Luiz Carlos, que se apresenta como sendo de uma família de caminhoneiros por ser filho de um, e dentre os cinco irmãos, três deles também desenvolverem essa profissão, também se declara muito apegado à família, e demonstrou isso durante a entrevista, falando longo tempo sobre ela. Ao se referir ao pai, que já é falecido, por vezes critica seu comportamento, descrevendo-o como aventureiro, tanto na vida como na profissão, pois, segundo ele, tratava-se de uma pessoa boêmia, mulherengo, que passava até meses sem aparecer em casa e isso trouxe muito sofrimento à esposa e filhos, que passaram até fome quando vieram para Uberlândia em 1961. Apesar disso, ele demonstra que sentia muito respeito por ele:

*(...) meu pai, era caminhoneiro. Então nós herdamos, praticamente nós herdamos, tudo que hoje, eu, meus irmãos nós sabemos, foi tudo praticamente passado por ele. Uma das coisa que ele falava muito prá gente é que o homem, ele tem que ter duas qualidades: ser trabalhador e ser honesto.<sup>187</sup>*

Com isso, Sr. Luiz Carlos demonstra que, apesar dos defeitos do pai, ele transmitiu aos filhos valores que vão estar com eles por toda vida. Por ser caminhoneiro e carregar todas as características da imagem negativa construída pela sociedade, que designa esse profissional como infiel, paquerador e mulherengo, para o Sr. Luiz Carlos, isso não apaga suas qualidades:

*(...) então minha mãe conta que ele tinha um lado muito bom, ele era muito humano muito bom também, meu pai. Ele era assim, se ele tivesse comendo um prato de comida, uma pessoa pedisse, ele dava aquela comida e ficava com fome, eu já vi ele*

---

<sup>187</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/2005.

*fazê isso. Então ele, quê que ele fazia, ele ajudava a família, os irmãos. No entanto, os irmãos, por parte da mãe dele como da madrasta tinha adoração por ele, porque ele, apesar de toda a cabeça dura dele, ele era bom.*<sup>188</sup>

Ao relatar as boas qualidades do pai, ele ressalta que foram essas as características que ele e os irmãos herdaram. Por terem seguido a mesma profissão do pai, ele faz a crítica ao seu comportamento como forma de negar que eles também agem da mesma maneira. Ao se referir ao caráter do pai, Sr. Luiz Carlos observa que “*ele é muito trabalhador e muito honesto mais, minha amiga, num podia ver um rabo de saia, que era muito aventureiro. Mas os filhos tudo beleza*” (risos). O tom de brincadeira de sua fala oculta certa ironia, como se ele próprio desacreditasse que as ações do pai não tivessem contaminado os filhos.

Apesar da inconstância do pai em casa, considera que cresceu em uma família com bases sólidas, graças à mãe que para ele “*é o centro das coisa hoje, ela é o centro de tudo*”. Considera a mãe como uma mulher forte, que segurou com firmeza tantos momentos difíceis que passou enquanto companheira de seu pai, suportando suas traições, irresponsabilidades, deixando-a praticamente sozinha para criar e educar os cinco filhos. Ela fez com que, apesar das dificuldades, crescessem todos unidos. Ele relata a forma como se dá seu relacionamento com a família, deixando transparecer seu apego e demonstrações de amor fraterno para com seus entes queridos:

*É, esse povo num presta não, mais eu adoro. Sô apegado a irmão, a... eu sô muito família, à irmã. Eu chego de viagem, eu ligo prá casa, prá minha mãe, eu vejo quase todo dia, e quando eu tô viajano eu ligo prá ela de dois em dois dia, três em três dia. E quando eu chego em casa, ou mesmo na estrada, eu ligo prá mãe, eu ligo prá irmã, eu ligo prá irmão, eu ligo... até foi uma coisa até engraçada esses dias, eu comentano com a Luiza (esposa), falei:- Ah! Num vô ligá prá esses filho da puta também não, também tem telefone em casa, porque que num liga? Mais assim, eu sô muito carinhoso, muito amoroso, por exemplo, o ano passado, dia das mulheres, eu tava em Natal, gastei uma furtuna com telefone, eu ligo prá ela (esposa), eu ligo, conversano com a minha família, liga prá minha mãe, ligo prá minha irmã, ligo prá sobrinha, ligo prá filha, ligo prá outra filha, ligo prá ela, ligo prá todo mundo, eu gosto de ser assim e vivo bem, graças a Deus.*<sup>189</sup>

Para o Sr. Luiz Carlos, que se diz muito ligado à família e por estar a maior parte do seu tempo só, durante as viagens, o contato que estabelece com ela por telefone é uma

---

<sup>188</sup> Idem.

<sup>189</sup> Idem.

maneira de se sentir mais próximo. Da mesma forma que a família se sente amparada com a presença do caminhoneiro, ele também se sente confortado junto deles, e, às vezes, o simples fato de ouvir suas vozes basta para perceber que não é só no mundo, que mesmo à muitos quilômetros de distância há pessoas queridas que o esperam.

Interessante perceber, a partir dos relatos dos entrevistados, que o fato de passarem tanto tempo fora, e poucos dias em casa, não os afastou de suas famílias, pelo contrário, ao que parece a distância dos familiares proporcionou maior aproximação entre eles. Isso porque a distância acentua os sentimentos de solidão e saudade, fazendo com que, na maioria dos casos, o caminhoneiro se sinta ansioso por retornar ao lar.

Sr. Luiz Carlos relata que teve uma infância bastante pobre. Por ser o filho mais velho, teve que começar a trabalhar aos nove anos de idade como ajudante de pedreiro na construção civil para contribuir com o orçamento doméstico, já que não podiam contar sempre com o apoio do pai. Por isso, ele considera que foi privado do direito de viver seu tempo de infância, pois não teve tempo para brincar como qualquer criança normal. Segundo ele, quando criança, *“eu num sabia o que era brincá, num tinha carrinho prá brincá, como tem meu neto hoje, meus neto. Minha irmã num tinha uma boneca prá brincá como tem minhas neta hoje, cê entendeu?”* Ao lembrar seu passado como criança pobre, ele compara o tempo de sua infância com a dos netos no presente, querendo indicar com isso, que, na sua percepção, as condições e os modos de vida das pessoas mudaram.

Sua infância foi vivida na década de 60 e, nesse período, era comum nas famílias pobres a prática do trabalho infantil, tanto dos que moravam na zona rural, onde era hábito os pais levarem os filhos para ajudar na lavoura ou na criação de animais, como nas cidades, onde as crianças trabalhavam como engraxate, vendendo picolés, salgados, balas, como entregadores em panificadoras e supermercados e até mesmo em empresas. Enfim, uma infinidade de pequenos ofícios eram destinados às crianças como forma de contribuir no orçamento doméstico.<sup>190</sup> Na sua fala, as condições de vida dos pobres, no período de sua infância, parecem ser mais precárias em comparação com a maneira com que vivem na

---

<sup>190</sup> O trabalho de menores de doze anos de idade é proibido, somente permitido nas condições em que: a) Garanta sua frequência na escola, que assegure sua formação ao menos até em nível primário; b) Nos serviços de natureza leve, que não sejam nocivos à sua saúde e ao seu desenvolvimento normal. Conf. CLT, Capítulo IV – Da Proteção do trabalho do Menor, art. 403, Decreto-lei n.º 229 de 28/02/1967.

atualidade, pois, mesmo se considerando pobre hoje, é capaz de proporcionar aos netos a oportunidade de terem uma infância diferente da que foi a sua.

Sobre suas formas de lazer, Sr. Luiz Carlos, que é um caminhoneiro com cinquenta e dois anos de idade e muitos anos de profissão, deixa transparecer que consegue conciliar bem seu trabalho com a diversão nos momentos de descanso, sejam durante as viagens, nos intervalos de espera para carregar e descarregar, ou no período que está em casa:

*Não, eu gosto muito de ler, eu leio muito (sic), muita palavra cruzada, eu gosto muito de fazer palavra cruzada, é o meu passatempo não só aqui. Se eu chego, vô descarregá no Rio, se eu ficá parado meio dia, uma hora, duas hora eu já pego, já vô fazendo, já virô um hábito. Eu gosto de fazê, eu gosto de saí prá jantá fora, eu gosto de ir a um clube, eu vivo (grifo meu). Gosto de saí com a cara metade prá dançar, prá jantar (...) Não, divirto, divirto porque a prioridade, a prioridade, eu costume dizer, a prioridade é eu primeiro né, quem gosta de mim sou eu.<sup>191</sup>*

Ao relatar seus hábitos de lazer, Sr. Luiz Carlos também sugere aos caminhoneiros uma maneira de aproveitar o tempo, para que não fiquem ociosos nos momentos de intervalo durante as viagens. Por ser uma pessoa que possui um grau de escolaridade que é pouco comum entre os caminhoneiros, uma vez que chegou a ingressar em uma universidade, a seu ver, a realização de práticas que para ele são simples, como ler e fazer palavras cruzadas, são atividades que, ao mesmo instante que preenchem o tempo livre, exercitam sua mente e representam uma forma de lazer, porque lhes proporcionam um certo relaxamento. Seu relato nos faz refletir sobre o fato de que o trabalhador deve tirar um tempo para si e buscar viver para outras coisas além do trabalho. Ao dizer “*eu vivo*”, ele nos faz pensar que as práticas vividas pelos trabalhadores, sobretudo o caminhoneiro, que passa maior parte de seu tempo em função do trabalho, não se limitam ao seu tempo de trabalho, pois eles possuem também uma vida social e devem conciliar esses dois tempos procurando também praticar atividades que lhes dão prazer. Isso inclusive pode lhes dar forças para enfrentar os conflitos diários no campo do trabalho.

Durante as viagens, os momentos em que se encontra sozinho na estrada dirigindo, são, para o caminhoneiro, tempo de reflexões. Diversos pensamentos perpassam sua cabeça e, entre eles, a preocupação com a família é uma constante. Às vezes, ao sair de casa,

---

<sup>191</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/2005.

deixou diversos problemas para trás, como por exemplo, um desentendimento com a esposa, problemas com os filhos, ou outros que dependiam de sua presença para serem solucionados e que, devido ao tempo reduzido que fica em casa, não foi possível chegar a uma resolução. Essas inquietações acompanham o caminhoneiro durante a viagem e somente quando retornar terá a oportunidade de saná-las.

Edson, um outro depoente, também demonstra preocupações com a família durante sua ausência. Seu maior receio é de que a família possa ficar desamparada caso algo lhe aconteça. Ele é casado pela segunda vez e possui um filho de apenas nove anos de idade, fruto de seu atual casamento, além de duas filhas adolescentes, do anterior, com as quais não tem muito contato devido a problemas de relacionamento entre ele e a antiga esposa. Todos dependem dele, já que sua esposa está impossibilitada de trabalhar devido a um problema de saúde, que necessita de uma cirurgia. Dessa forma, fica somente a seu cargo a responsabilidade em prover a economia do lar e ainda o pagamento de pensões às duas filhas. Apesar de, no início da entrevista, declarar que trabalhar como caminhoneiro “*é o único meio que eu acho assim que tá dando lucro*”, admite pesaroso que desde que voltou do Japão há cinco meses atrás, já com a esposa doente, ainda não conseguiu pagar-lhe a cirurgia para retirada de pedras na vesícula. Isso lhe deprime, pois, frequentemente ela sente dores fortes. Diante de sua situação, e ciente de que desenvolve uma profissão de risco, se algo lhe acontecer, teme pela sobrevivência de seus dependentes. Ao ser questionado sobre o que faz quando está em casa no intervalo entre as viagens, ele demonstra essa preocupação ao dizer: “*tento aproveitá o máximo que posso com a família, porque quando sai, num sei se vô volta, né?*”. Edson revela nesse momento uma certa impotência, pois sabe que estando na estrada está à mercê de diversos perigos e alguns deles não depende de si evitar que aconteçam. No máximo se previne dirigindo com prudência, dormindo o tempo necessário para que possa estar descansado ao voltar ao volante, já que reveza a direção do caminhão com um amigo que contratou como forma de trabalhar com um pouco mais de segurança.

Nas duas vezes que esteve no Japão a trabalho, juntamente com sua esposa, sentiu muito a falta dos filhos e logo ao voltar para o Brasil continuou ausente, devido à exigência da profissão que escolheu, pois, sendo caminhoneiro, tem que estar sempre viajando. Por isso, tenta compensar aproveitando ao máximo a companhia dos familiares. Questionado

sobre o que faz durante o tempo em que não está viajando, continua reafirmando seu hábito de ficar em companhia da família até mesmo nos momentos de lazer. Segundo ele “*Vamos em barzinho, vamos prá minha sogra, minha mulher e meu filho, vamos a sorveteria, vamos em pizzaria*”, demonstrando que suas atividades de lazer são limitadas e em sua maioria compartilhadas com a família. Nos poucos dias em que não está viajando, que de acordo com ele “*o máximo que pode ficá é um, dois dia*” de folga, aproveita mais o tempo para descansar e evita os programas mais agitados. Ele observa que, se seu tempo em casa é tão curto, não lhe custa dedicá-lo a atividades conjuntas com a família.

Ao relatar os lugares que costuma levar a esposa e filho para se divertir, deixa perceber que se trata de ambientes familiares, onde, ao mesmo tempo em que se distraem, podem desfrutar da companhia um do outro. Não que não goste de locais mais movimentados, mas não os frequenta por causa da esposa, que é ciumenta e está doente, por isso não pretende contrariá-la:

*Aí eu fico com a família, eu num tenho o vício de ficar em bar né, prá num dá confusão. E, única coisa que eu gosto é jogar bilhar, mais já num vô mais em bar prá num dá rolo, minha mulher é muito ciumenta também (...) Já num faiz, é por causa disso aí, por causa de ciúmes, porque tem muitas pessoas que faiz isso e os bons pagam pelos ruim. Tem pessoas que vai pescar e já vem com o peixe congelado, na verdade num foi pescar, tá entendendo? Ficô nunha pescaria de mulher aí, né? Depois volta com o peixe congelado e tem muita história, isso aí corre na cidade. As mulher pensa que é tudo igual, né?*<sup>192</sup>

Os locais públicos, onde Edson acredita não poder levar a família, como bares frequentados por maioria masculina, onde poderia inclusive participar de uma partida de bilhar, conforme declarou apreciar, ele não frequenta para evitar comentários maldosos por parte das pessoas, principalmente por ser caminhoneiro e estar ciente da imagem que as pessoas têm sobre os homens que exercem essa profissão. Com essa atitude, ele espera se excluir, dentre aqueles que são portadores de “desvio de conduta” e se reafirma como sendo honesto com sua esposa.

Pela característica típica do trabalho do caminhoneiro, onde viajar sozinho e ficar longos períodos longe da família é uma realidade, percebemos que, mesmo sentindo essa

---

<sup>192</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/2005.

ausência, isso acaba fazendo parte de suas vidas. Porém, nas datas comemorativas parece ser o momento que o caminhoneiro sente maior solidão e falta da família. Nas comemorações de Natal, Ano Novo, aniversário dos filhos, da esposa ou do seu próprio, se está longe, o sentimento de solidão se acentua. Ele imagina a família toda reunida, festejando, trocando presentes, abraços, afetos, enquanto ele, à distância, não tem com quem compartilhar esses momentos especiais.

A maioria dos caminhoneiros sem vínculo empregatício formal não consegue programar seu retorno de forma a coincidir com essas datas, pois conta, nessa profissão, com os contratempos de estragos de caminhão, atraso ao carregar ou descarregar as mercadorias e, por vezes, de um determinado local pega outro frete para um lugar mais distante. Dessa forma, ele privilegia o trabalho, deixando de lado, mesmo a contragosto em alguns casos, os momentos que poderia partilhar com a família. É o caso do Sr. Gladson, que sempre trabalhou como motorista, é casado e possui duas filhas. Perguntado se costuma participar das datas festivas com a família, responde:

*Não, eu posso contar nos dedos as ocasiões especiais que a gente teve em família. Geralmente mais minha mulher que sempre cuida dessas coisas, dessas ocasiões mais especiais. Na maioria das vezes eu não tive presente não.*<sup>193</sup>

Apesar de demonstrar pesar por terem sido raras as vezes que conseguiu participar de festividades em casa, por exercer a profissão desde os seus dezoito anos de idade, trabalhar durante Natal, Ano Novo e outras datas já é um fato comum para o Sr. Gladson. Segundo ele, quando as filhas nasceram, conseguiu estar presente, mas “*foi mais totalmente uma coincidência*”. Isso porque, como o nascimento de uma criança, se o parto for natural, não tem data pré-determinada, é difícil para o caminhoneiro programar que sua chegada coincida com o nascimento do bebê. Mas o Sr. Gladson conseguiu essa façanha:

*Na época eu procurei controlar de uma maneira que eu chegasse e lá na... nos dias que fosse acontecer, né? Então a Juliana nasceu no Natal de 1979 prá 80. Não em 80 exatamente, e eu procurei na época controlar. Veio a Andréa também, eu tentei controlar viagem, no dia que chegasse né. Estar presente então, tive presente no nascimento todas duas. E agora, os aniversários e outros natais, isso aí, igual agora esse último agora, Natal e Ano Novo passei na estrada né. Natal eu tava em*

---

<sup>193</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/2005.

*Salvador e o Ano Novo eu passei na estrada, lá no Piauí, Sertão do Piauí. Tava indo do Piauí para o Maranhão. Então mais foi o primeiro, o último, né?*<sup>194</sup>

Estar presente no nascimento das filhas foi um momento especial para Sr. Gladson, pois, além de ter tido a oportunidade de experimentar de perto a sensação de ser pai, pode estar ao lado da esposa no momento em que ela precisava, já que durante toda a gravidez ela passou grande parte sozinha. A filha mais velha, por coincidência, nasceu no Natal de 1980, e geralmente a família aproveita a ocasião para realizar as duas comemorações. Nesse caso, não conseguindo estar em casa nesta data, perde a chance de mais um momento especial para a família. São tão raras as comemorações que o Sr. Gladson passou com a família que ele se confunde, não sendo possível precisar quando isso ocorreu.

No caso dele, o telefone serve para amenizar a solidão e saudade dos seus, e também de certa forma, participar das datas de festa. Sr. Gladson relata que paga uma “*nota preta*” de contas telefônicas porque, estando a uma distância tão grande de sua casa, “*a única coisa que a gente pode é dar uma ligadinha e conversar com a pessoa e desejar feliz Natal, feliz Ano Novo, feliz aniversário, feliz dia do casamento, né?*” A partir do momento que consegue falar com a família, sente que está mais próximo.

Muitos caminhoneiros, como o Sr. Gladson, relatam estar acostumados a passar Natal e Ano Novo na estrada. Escolheram uma profissão que lhes ceifa, não só das datas comemorativas, mas de vários momentos em que gostariam de estar com a família, mas o dever profissional fala mais alto que seus próprios sentimentos. Por isso, se surge um frete bom, aproveitam-no, cientes das atuais condições de trabalho onde a procura é bem maior que a oferta. A revista *O Carreteiro* traz uma matéria publicada em novembro de 2002, que trata dessa ansiedade sentida pelos motoristas quando se aproximam as datas comemorativas de final de ano. De acordo com a matéria, por se tratar de um momento de confraternizações, desejando participar desses momentos, o caminhoneiro se esforça para estar presente, mas nem sempre isso é possível:

*Acostumado a viver a maior parte dos seus dias na estrada, o motorista de caminhão faz de tudo para estar perto de casa no mês de dezembro e passar as festas de final de ano reunido com a família. Tradicionalmente, o Natal e o Ano Novo são sinônimos de reunião em família, de troca de presentes e mesa farta. Há quem viaje mais de sete mil quilômetros para participar das comemorações de final*

---

<sup>194</sup> Idem.



*de ano junto com seus entes queridos. Comemorações à parte, essas confraternizações não seriam possíveis sem a contribuição de um importante profissional que geralmente sacrifica seu dia-a-dia para entregar dentro do prazo todas as mercadorias (panetone, peru, tender, vinhos, castanhas brinquedos, perfumes etc.) necessárias para completar as festas. Este profissional é o motorista de caminhão, o conhecido herói da estrada que nem sempre está próximo de sua família nas datas comemorativas, porque é justamente nesta época do ano que aumenta o volume de cargas a serem transportadas por rodovia. Mas o fato de estar viajando não o impede de comemorar juntos aos colegas de estrada. Há quatro anos que Pedro Roque Spaliol não consegue estar com a família na época do Natal. “Quando dá a gente leva a família, mas nem sempre é possível”. Seu amigo, Paulo Henrique Ferreira Maciel, não sabe há seis anos o que é festejar esta data junto com sua mulher e os filhos. “Quando percebemos já estamos longe de casa e aí o jeito é ligar para matar a saudade do pessoal”, confessa Maciel. “A gente sempre planeja passar o Natal, com a família, mas acabamos pegando uma encomenda para entregar no lado oposto de onde está a nossa casa”, diz Spaliol, que mora em Novo Hamburgo/RS e viaja em uma carreta Mercedes-Benz, ano 82 juntamente com o seu filho Daniel Fabiano Spaliol, que também dirige outra carreta Mercedes-Benz, ano 93.<sup>195</sup>*

A reportagem nos faz pensar o quanto o modo de trabalhar do caminhoneiro lhe traz limitações. O fato de estar sempre viajando o impede não somente da participação nas datas comemorativas, mas de vários momentos vividos pela família, nos quais sua ausência é sentida. Ele optou por uma profissão, cuja regra é que todos os dias são de trabalho, independente se são dias santos, feriados ou qualquer data comemorativa. Sua atividade sendo constante, muitas vezes não permite, como a outros trabalhadores, que ele tire suas folgas nesses dias festivos. Nos períodos de festas, o desejo de estar próximo aos seus é grande, mas o dever profissional é o que prevalece. A reportagem faz parecer que os caminhoneiros, por estarem sempre longe de casa, são conformados com essa situação e não vendo outra saída utilizam estratégias para comemorar de alguma forma com os colegas de estrada. Porém, levando em consideração os relatos dos caminhoneiros entrevistados para essa pesquisa, onde enfatizam o tipo de relacionamento que hoje mantêm com os colegas de profissão, ressaltando o individualismo como marcante, e pela dinâmica que hoje impera nas suas relações de trabalho, percebe-se que a concorrência entre eles destruiu o companheirismo existente no passado. Dessa forma, comemorações na estrada junto a outros caminhoneiros, como a descrita pela reportagem, parecem raras.

---

<sup>195</sup> SIQUEIRA, Kátia. “Natal na estrada”. **O Carreteiro**, São Paulo, n. 339, nov. 2002. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar.2005.

Na relação familiar, além do afeto, um aspecto comum que se percebe entre os caminhoneiros entrevistados diz respeito ao esforço em prover o estudo dos filhos. Alguns dos entrevistados relatam inclusive ser essa a maior razão de terem se mudado para Uberlândia. Sendo a maioria deles moradores de cidades próximas, localizadas também na região do Triângulo Mineiro, a existência da Universidade Federal representava uma oportunidade para que os filhos tivessem um estudo mais avançado e gratuito. A possibilidade de os filhos terem uma formação acadêmica aparece em suas falas como algo importante, talvez pelo fato de que, com exceção do Sr. Luiz Carlos, todos terem baixo grau de escolaridade. Alguns revelam que não estudaram porque realmente não gostavam, outros não tiveram oportunidade, por terem que privilegiar o trabalho para ajudar no orçamento doméstico.

Sr. Nivaldo que, antes de ser caminhoneiro, trabalhava com criação de gado e plantação de lavoura, no município de Ituiutaba, morava com a família na roça. Como os filhos já estavam crescendo, percebeu que eles precisavam prosseguir nos estudos, já que o ensino ali era oferecido somente até a 4ª série do primário. Dessa forma, esse foi o principal motivo que o fez mudar para a cidade. Ele relata que só conseguiu estudar até a 3ª série primária, porque no período de sua infância as oportunidades de ter um estudo mais avançado eram mínimas:

*Então aí, a liberdade de estudo era muito pouco e tinha... mais é trabalhar e tal e outra, mesmo os recursos também era muito pouco, num tinha, igual hoje que a facilidade de estudo hoje é imensa, né? E prá começá, hoje, a maioria tem é ônibus, é Van prá ir prá fazenda, tanto o aluno quanto a professora, leva, traiz né, aquela facilidade. De primero não, a gente estudava, ia até uma légua de distância de a pé e levava uma quitandinha e prá cumê aquilo até chegá em casa prá almoçá, né?<sup>196</sup>*

Ao relatar as dificuldades de acesso ao ensino na sua infância, Sr. Nivaldo faz uma análise das mudanças que percebeu ao longo do tempo, que fizeram com que, hoje, as pessoas possam ter maior facilidade de acesso a ele. Naquele tempo, além das dificuldades para se chegar ao local da escola, as crianças tinham também que trabalhar na lavoura para ajudar os pais, dessa forma, também o cansaço físico contribuía para o não prosseguimento dos estudos. Sr. Nivaldo declara que a falta de estudo é que fez com que ele prosseguisse na

---

<sup>196</sup> Entrevista com Sr. Nivaldo Moreira da Silva, realizada em 30/08/2004.

profissão de caminhoneiro, pois essa não lhe exigia mais que conseguir ler e escrever, mas, para os filhos, ele demonstra que deseja algo melhor ao relatar que: *“Ah! Eu num quero que meus filho fica igual a gente não, porque a gente lá vai num rumo que quem num tivê estudo vai ser difícil prá vivê”*.

Já o Sr. Reinaldo relata que não prosseguiu nos estudos durante sua juventude, porque realmente não lhe interessava naquele momento. Seu pai era farmacêutico e era de seu desejo que os filhos também tivessem uma formação e lutou para que isso acontecesse:

*Olha, eu era criança, meu pai tinha, era farmacêutico formado, tinha uma loja, tinha um armazém, tudo na fazenda. Mais na época as fazenda tinha muita gente e criança, eu parava pouco porque meu pai punha agente prá estudá, e eu não estudei, não formei num foi por falta de condição, meu pai tinha, e falta dele pelejá, porque eu estudei num dos melhores colégio da época. Eu estudei no Colégio Marwim, em Ituiutaba, interno, estudei no colégio dos padres, lá em Campina Verde, interno, estudei no Colégio Diocesano em Uberaba, estudei no Cristo Rei, em Uberaba, então tudo foi agente num aproveitô a oportunidade, mais também uma coisa eu gosto sempre de dizê, num arrependo nunca de ter dexado de estudá prá poder ser caminhonero.<sup>197</sup>*

Ele relata que, assim como ele, também os cinco irmãos tiveram as mesmas oportunidades, mas nenhum deles se formou. Analisando suas oportunidades de estudo, ele reconhece o esforço do pai ao enviar os filhos para outras localidades para que pudessem ter uma boa qualidade de ensino em colégios particulares, mas, apesar disso, a paixão por ser caminhoneiro falou mais alto na vida do Sr. Reinaldo, fazendo-o optar por essa profissão. Afirma não se sentir arrependido *“porque foi dela que eu tirei, é, o estudo das minhas filhas, sobrevivência, né?”* Com isso, ele indica que o fato de ter optado por ser caminhoneiro, e não ter estudado, não significa que não dê valor à educação, já que lutou para que as duas filhas se formassem. Por isso, é com orgulho que fala dessa realização que conseguiu através da profissão: *“Você viu essa filha minha? É advogada. Tem uma outra que formô, todas duas são formadas. Tudo eu tirei de caminhão”*.

Um outro entrevistado, o Edson, também demonstra preocupação com o futuro profissional dos filhos e vê no estudo uma maneira de se conseguir melhores oportunidades. Ele, assim como Sr. Nivaldo, também afirma não ter estudado porque *“eu tinha que trabalhá, num deu prá estudá não”*. Como foi criado pela avó com mais sete crianças, entre

---

<sup>197</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/2005.

irmãos e primos, trabalhar fora, desde muito pequeno, era uma necessidade para a família. Ele só conseguiu conciliar a carga de trabalho e estudo até a 5ª série do ensino fundamental e reconhece que esse grau de escolaridade é pouco para sobreviver na atualidade:

*Às vezes cê passa até vergonha em algum lugar, né? Mais eu vô fazê o quê, num tem jeito, num tem tempo e o quê num tive, eu tento passar pro meu filho, pro meu filho e prá minha filha. Por isso que eu brigo com ele e brigo, brigo, se precisar de um professor particular, você vai ter, prá no dia de amanhã num arrependê igual eu. Porque eu, eu sinto que hoje eu não vou ter tempo mais prá isso, prá estudo, eu tem que ficá na estrada toda hora. Então, fazê o que eu não tive, fazê com meu filho, né?<sup>198</sup>*

Para Edson, estudar parece fundamental. Ele, que declara trabalhar como caminhoneiro por necessidade, indica que o fato de exercer essa profissão o priva até mesmo de voltar a estudar. Pela ênfase de sua voz, ao relatar a importância de que os filhos estudem, revela o significado da educação na vida de uma pessoa e demonstra pesar por não ter tido a mesma oportunidade que agora oferece aos filhos.

Interessante se faz salientar que a maioria dos entrevistados revela não desejar que os filhos sigam a mesma profissão. Isso porque, pelas suas experiências, consideram-na como uma vida sofrida e, como os pais sempre desejam o melhor para seus filhos, ser caminhoneiro, se for para os filhos, deixa de ser importante. O temor de que eles venham a passar pelas mesmas dificuldades, ou piores, faz com que rejeitem essa idéia.

Edson, que possui um filho de nove anos de idade, ao ser questionado sobre qual a sua atitude caso o filho resolva também ser caminhoneiro, assim se posicionou:

*Dentro do caminhão nunca entra, você vai ter que estudá. Se você optar por caminhão, você vai ter que entrá em caminhão de outro, no meu cê não vai! Nunca dei volta com ele aqui no caminhão e nunca entra aqui dentro, prá num pegá esse hábito. Porque isso aqui num é vida de gente não, isso é vida de loco. Isso aqui é muito sofrimento, não tem respeito por ninguém quando você vai fazer entrega, você parece um cachorro, e você é o que mais sofre na estrada prá trazer mercadoria prá eles e você é o mais desprezado em tudo na face da terra. Todo lugar que você vai fazer entrega, cê é o mais desprezado. Tem lugar que você num tem lugar de comer nem tomar banho, você tem que ficá jogado na rua, eles num atende a gente. Então o que eu sofro na estrada, eu num quero que ele passa. Quando quebra, fica no meio do caminho, num tem ninguém prá te ajudar, então, é muito sofrimento. Eu falo prá ele, tenta estudá, prá você ganhar a vida mais fácil.*

---

<sup>198</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/2005.

*Sendo formado em alguma coisa, você vai tendo um retorno do seu estudo. Agora, isso aqui num é vida, nem esse, nem aquele caminhão grande, isso num é vida.*<sup>199</sup>

Sua rejeição à idéia de que o filho possa vir a desejar ser caminhoneiro é tão grande, que Edson reage de forma quase extremista ao expressar sua opinião. Ele justifica o porquê de sua discordância, analisando as condições de trabalho vividas pelo caminhoneiro e sua análise parece constatar que somente está nesta profissão porque não estudou o suficiente para desenvolver outra atividade. Como está a poucos anos na profissão, ele já iniciou sua trajetória de trabalho enfrentando dificuldades, dessa forma, não possui, como os caminhoneiros mais antigos, uma experiência no passado para fazer comparações. Suas constatações sobre o trabalho do caminhoneiro são baseadas em fatos ocorridos consigo durante os sete anos que passou na estrada e revelam uma realidade onde o desprezo e a desvalorização por esse profissional são evidentes. Por medo de que o filho possa vir a ter essa experiência, age de forma quase violenta como forma de evitar que ele possa se interessar pela profissão.

Ao analisarmos alguns aspectos da vida social dos depoentes, percebemos o quanto esse grupo é heterogêneo, principalmente em se tratando de sentimentos. Enquanto uns lutam para aproveitar ao máximo seus momentos com a família e inclusive partilhar de reuniões familiares, festividades e datas comemorativas, outros, porém, apesar de declararem que dão valor a esses momentos, deixam o senso de responsabilidade falar mais alto e os trocam pela oportunidade de trabalho, e ainda outros, que não demonstram tanto valor à família, aproveitam as viagens de trabalho para se divertirem. Nesse caso, a distância da família tem para eles o sentido de liberdade.

Conversando com a Sra. Patrícia, casada com caminhoneiro há treze anos, percebe-se que, ao relatar o relacionamento do marido com a família, ela deixa subentendido as demonstrações de desconsideração por parte dele em relação a ela e aos filhos. Ela revela ter uma relação bastante conflituosa com o marido, pois, em treze anos de casamento, se separaram por seis vezes. Apesar disso, em alguns momentos de sua entrevista, ela tem o impulso de defendê-lo.

A primeira separação veio ainda no início do casamento, quando a sua primeira filha estava com oito meses de idade. Ele a abandonou alegando que a filha não era dele.

---

<sup>199</sup> Idem.

Ficaram separados por um período e voltaram. Porém as brigas entre o casal eram constantes e, mesmo estando grávida do segundo filho, veio a segunda separação. Da mesma forma que a primeira, ele alegava que o filho não era dele. Esse foi um período de grande sofrimento para a Sr.<sup>a</sup> Patrícia, pois quando grávida, a mulher torna-se mais sensível e os problemas parecem maiores e mais difíceis de serem solucionados e, no seu caso, passou toda a gravidez separada. Só voltaram a viver juntos após dois anos de separação, porque ele percebeu que o bebê havia herdado suas características. A atitude de seu esposo demonstra machismo, pois sua forma de agir no relacionamento conjugal indica imposição de suas próprias vontades. Em uma sociedade de relações desiguais, o relacionamento entre homens e mulheres apenas expressa mais um aspecto da dominação presente no social, que se efetiva mesmo que o homem, chefe da família, não se encontre presente no espaço da casa. Demonstra o outro lado desta relação construída na ausência: se as desconfianças recaem quase sempre sobre o caminhoneiro e suas atitudes fora de casa, elas se voltam também para a mulher que fica longe do olhar vigilante do marido. As desigualdades nas relações sociais são entendidas como naturais e se justificam na figura do pai/esposo como responsável pela integridade e sustento da família.

Seu esposo iniciou a profissão como caminhoneiro na década de 90, época em que, segundo os caminhoneiros mais antigos, já não era boa para se trabalhar. Ele ingressou com muitos sonhos, expectativas de melhores condições de vida e principalmente o sentimento de liberdade. Por ser ainda muito jovem e já estar casado, seu caráter irresponsável e aventureiro encontrou espaço para se manifestar através da profissão. A vida da estrada lhe proporcionava muitas atrações e parece ter ingressado nela com a intenção de se divertir:

*(...) quando ele começô ficá com as mulhé, então ele tava com a cabeça em outro lugar, porque ele começô viajá, acho começô saí com... né, com esses caminhoneiro, começô ino pela cabeça, né. E essas mulheres também tenta, tenta! Ai ele fica sem camisinha né e trazê as doença prá casa. Ai nossa vida já começô a ficá perturbada por um bom tempo, né? Assim, brigô, nós brigô, nós ficô sem conversá, eu fiquei sem ficá junto com ele, né. Ficô um bom tempo assim, separado dentro de casa. Não separei dele...<sup>200</sup>*

Constrangida ao falar sobre o assunto, ela ainda tenta justificar a atitude do marido, alegando que ele foi pela cabeça de outros caminhoneiros. Como o caminhoneiro carrega

---

<sup>200</sup> Entrevista com Sr.<sup>a</sup> Patrícia Kelly Rodrigues, realizada em 29/10/2005.

essa fama de paquerador e infiel, ela quer acreditar que seu esposo não é como os outros, por isso ela afirma que ele só a traiu devido às más companhias e também porque as mulheres da estrada o tentaram. Essa justificativa se faz necessária nesse momento pelo fato de que, apesar dos erros do esposo, declara que “*Não separei dele*”, apenas ficaram em crise conjugal por “*um bom tempo*”. De certa forma ela se sente envergonhada por não ter tomado uma atitude mais rigorosa em relação à situação.

A irresponsabilidade, entendida por ela como demonstração de descompromisso e falta de afeto para com a família, trouxe conseqüências graves ao relacionamento familiar desse caminhoneiro. Além dos conflitos conjugais, acentuaram-se o desrespeito, a desconfiança e o desprezo por parte da esposa e filhos, que já estavam grandes, portanto já entendiam o que estava se passando com os pais. Esses sentimentos já vinham se acumulando devido aos conflitos anteriores do casal. Além disso, a Sr.<sup>a</sup> Patrícia, ainda hoje, carrega em seu próprio corpo as conseqüências dessa irresponsabilidade, pois foi infectada por seis tipos diferentes de doenças sexuais transmitidas pelo seu esposo. Em um trecho de nosso diálogo, ela relata um pouco de seu sofrimento durante o período em que estava doente:

**Patrícia** - *Primero, a hepatite foi que eu comecei a vomitá né, e ficá amarela. E tamém eu tomei um remédio, aí ajudô muito, né? Assim... a ficá amarela né... assim... como que eu falo? Eu comecei a tomá esse remédio, aí a doença apareceu mais depressa ainda.*

**Ivani** – *Então, mais aí, a Sr.<sup>a</sup>... quando a Sr.<sup>a</sup> sentiu os sintomas, Sr.<sup>a</sup> procurô um médico?*

**Patrícia** – *Procurei e eles receitaro esse remédio prá mim, né? Prá matá né, porque eu já tava com a doença da sífilis, né? Então prá matá esse...*

**Ivani** – *O vírus?*

**Patrícia** – *O vírus da Sífilis. Aí, prá melhorá, piorô porque eu comecei a ficá amarela, feiz mal prá mim, né?*

**Ivani** – *É porque aí começô aparecê a outra doença.*

**Patrícia** – *É, a hepatite B, que ele já tinha me passado, né?*

**Ivani** – *Mais os médicos ainda não sabiam que a Sr.<sup>a</sup> tinha essa hepatite, né?*

**Patrícia** – *Não, num sabia não.*

**Ivani** – *E aí? Ai Sr.<sup>a</sup> começô fazê o tratamento...?*

**Patrícia** – *Aí comecei fazê o tratamento, aí ele não tava aqui comigo, né? Assim que ele chegô de viagem, aí a gente discutiu, eu falei né, que ele ficô e ele falô que não ficô. Ele mentino né, mais depois ele falô que ficô.*

**Ivani** – *Assumiu?*

**Patrícia** – *Assumiu, né? Até chorô pensano que eu ia morrê, porque eu emagreci muito, né? Eu tinha o quê? Cinquenta quilo, eu fui prá quarenta e dois quilos. Então eu fiquei bem magra, né? E eu já num queria nem mais comê, meu sangue já*

*tava virano água. Eles fala que eles vira água, quando a gente tá bem fraca e num tá alimentano, começa a virá água. Eu tive que tomá glicose, né?*

**Ivani** – *Durante quanto tempo a Sr.<sup>a</sup> fez esse tratamento?*

**Patrícia** – *Ah! Durante um bom tempo, foi uns dois anos fazeno o tratamento de hepatite, porque a hepatite minha foi muito forte né, amarelô até meu casco da cabeça. Caiu meu cabelo quase tudo, foi forte. E, além disso, ele me passô uma doença, então... sífilis, né? Então eu tava com sífilis, com hepatite. Então... num é brincadera, né?<sup>201</sup>*

Ao descobrir que estava infectada por esse tipo de doença, Sr.<sup>a</sup> Patrícia diz ter levado um grande choque. Não que esperasse que o marido fosse fiel, pois, os conflitos de seu relacionamento já davam mostras de suas práticas, mas por não esperar que esse tipo de situação pudesse acontecer com ela, ou que pelo menos ele, nos seus momentos de traição, pensasse nela e se prevenisse para não levar doenças para casa. Os sentimentos que perpassavam por sua cabeça eram vários, de decepção e raiva do esposo por traí-la e fazê-la sofrer tanto, medo de morrer e deixar seus dois filhos sozinhos, além de uma imensa dor interior, que fazia com que às vezes não conseguisse ter forças para lutar. No período de seu tratamento ela sofria tanto pelos sintomas, que a deixavam fraca, com tonturas, dores pelo corpo, mal estar e enjôos, como também por estar se sentindo humilhada e envergonhada. Podia sentir pelo olhar das pessoas o sentimento de pena e imaginava os comentários maldosos como: “*caminhoneiros são todos iguais, um bando de mulherengos*” e também o olhar e até comentários de recriminação dos parentes, vizinhos e amigos pelo fato de ela continuar com o marido, apesar de tudo que ele lhe havia feito.

O tratamento dessas doenças, segundo a Sr.<sup>a</sup> Patrícia, exige dedicação e disciplina por parte do paciente e a medicação indicada é composta por remédios bastante fortes, por isso, às vezes, mesmo se sentindo mal, ela tentava parecer forte por causa dos filhos, que, ao se inteirarem do assunto, tiveram reações de revolta para com o pai. Foram períodos difíceis e sofridos para toda a família.

Histórias, como a da Sr.<sup>a</sup> Patrícia, se repetem em muitos lares de caminhoneiros. De acordo com dados do Ministério da Saúde, o número de mulheres infectadas por doenças sexualmente transmissíveis (DSTs)<sup>202</sup> é bastante elevado e são enfermidades bastante

<sup>201</sup> Idem.

<sup>202</sup> As DSTs são doenças transmitidas através da prática sexual com parceiros infectados. Dentre elas, as mais conhecidas são: a sífilis( ou Cancro Duro), a gonorréia, herpes, o Cancro Mole, a linfogranuloma, a tricomoníase/candidíase, o candeloma acuminado (ou crista de galo) e a hepatite “B”. A AIDS (cuja sigla tem origem americana significando: A = Adquirida, I = Imunológica, D = Deficiência e S = Síndrome), é entre as doenças transmitas pela prática do sexo, considerada a mais grave, pelo fato de ser causada pelo vírus HIV,



graves. Por isso são causas de preocupação por parte dos profissionais envolvidos com a saúde, pois elas atingem um grande número da população que ainda não se conscientizou de seus perigos e continua praticando atividades sexuais sem a prevenção necessária.

Apesar de toda a população estar dentro do grupo de risco das DSTs, os caminhoneiros são tidos como alvos fáceis no contágio dessas doenças, por desempenharem uma profissão que lhes dão a sensação de liberdade total. Sendo assim, as tentações da estrada são na maioria das vezes mais fortes que o compromisso de fidelidade e respeito que assumiu com a esposa. Pelo fato de ficar muito tempo longe de casa, muitos deles, alegando sentir solidão, procuram por um serviço que é oferecido em abundância nas estradas: a prostituição. Os postos de gasolina, principalmente, são os locais onde se percebe um grande número de mulheres que se oferecem à prostituição. Elas sabem que são locais onde muitos motoristas fazem suas paradas. Por isso, é comum perceber mulheres batendo nas portas das cabinas dos caminhões ou pedindo carona nas estradas, no sentido de oferecer seus serviços aos caminhoneiros.

Por serem os maiores usuários, dentre os motoristas, os caminhoneiros se transformaram também em um grupo de risco das DSTs e AIDS, o que reforça a fama de namoradores. As opiniões a respeito desse assunto são divididas entre os caminhoneiros. Alguns demonstram ter consciência do risco de doenças e garantem que se previnem através do preservativo, outros admitem não o utilizarem, justificando que só saem com pessoas de confiança e, ainda outros, dizem não utilizar os serviços oferecidos pelas prostitutas.<sup>203</sup>

---

que ataca as células responsáveis pela defesa de nosso organismo, os chamados leucócitos, deixando o corpo propício a adquirir uma diversidade de doenças conhecidas como “oportunistas”, que se manifestam quando o organismo está fragilizado. Esse conjunto de doenças causa sintomas como: cansaço permanente não relacionado ao esforço físico, grande perda de peso sem explicação aparente, febre, suor noturno e diarreia freqüente, sem causa definida, ínguas (gânglios aumentados) por todo o corpo, feridas esbranquiçadas na boca (sapinho), tosse seca persistente e manchas roxas ou rosadas na pele. Sem resistência para suportar todas as doenças, o indivíduo acaba morrendo. Informações obtidas através da cartilha “**Prevenção também se ensina – fique vivo**”, elaborada pela Prefeitura Municipal de Uberlândia/MG, Secretaria Municipal de Saúde e Coordenação Municipal de DST e AIDS, em convênio n.º 126/99 com o Ministério da Saúde/ Governo Federal.

<sup>203</sup> Percebi que esse assunto trouxe constrangimentos a maioria dos meus entrevistados. Como a maior parte das entrevistas foi realizada em suas residências, mesmo quando a esposa não estava por perto eles declararam não ter o hábito de sair com as prostitutas, inclusive, alguns criticaram esse tipo de atitude por parte dessas mulheres. Somente dois entrevistados falaram um pouco mais sobre o assunto, isso porque não residem em Uberlândia, portanto, estavam longe das esposas.

Entre os meus entrevistados, Edson foi o único que conseguiu falar mais abertamente sobre o assunto, expressando sua opinião através da crítica àqueles caminhoneiros que saem com as prostitutas, caracterizando-os como incoseqüentes. Para ele, o homem que faz isso é “*fraco, prá mim, uma pessoa dessa é fraco*”, porque além de desrespeitar a esposa, estando longe de casa durante as viagens, diversos caminhoneiros aproveitam a oportunidade para se divertir: “*Ah, eu se eu fico sete, oito dias fora de casa, eu fico doido prá voltá, agora eles fica doido prá ficá (...) então prá eles, tá na farra, né?*” Sua crítica se remete aos caminhoneiros que, ao optar pela prática, estão exercendo a liberdade de escolha para suas vidas e a prática do sexo livre é uma delas. Ele se declara contrário a esse tipo de atitude que percebe em determinados colegas, justificando porque não sai com as mulheres da estrada:

*Ah, eu gosto muito da minha mulher, e, não tenho esse hábito. Meu companheiro, ele gosta disso. No Rio Branco, eu dei dinheiro prá ele, cento e vinte real prá ele de adiantamento, em dois dia ele torrô tudo. Só que eu penso na minha família e penso mais prá frente, se hoje eu tô com esse caminhãozinho, amanhã eu quero tá com um mais novo, então num é eu fazendo isso que eu vô crescer, eu vô só afundá cada vez mais, num vô passá disso. Então, eu respeito minha mulher. Aí, eu tava um caso aí, em Vilhena, posto fiscal ali que chama Portal do Amazonas em Vilhena. Aí tava uma senhora que tava um grupo, negócio de prevenção à AIDS, isso, aquilo, entregano papelzinho e camisinha, né? Com as doenças que tem né, gonorréia crônica, isso, aquilo. Aí ela me deu, acho que duas ou três camisinha né, com esses papelzinho, falei: a camisinha senhora pode guardar. Ela falô: num pode sê, cê faiz sem? Falei: não, eu num faço sem, num faço sem nada, eu num faço, eu num tem esse hábito. É até chato falá prá você que é moça, mas falei prá ela: eu prefiro pô, vinte, trinta real em cima do caminhão, me masturbá e pegá o dinheiro e guardá, porque eu num corri risco de pegá doença, nada, e meu dinheiro tá qui. Se eu fizê isso, num vai ficar nos trinta, vai pruns sessenta, cem.<sup>204</sup>*

Para ele, que possui planos de trocar seu caminhão por um modelo mais novo e crescer na profissão, todo o dinheiro ganho com seu trabalho é empregado na realização de seus sonhos, portanto, diz evitar gastos com banalidades, que significariam atraso nos seus planos. O que ele procura transmitir através de sua fala, é que possui consciência de que se contrair uma doença, sua relação familiar estará abalada, pondo fim ao sentimento de respeito e admiração que conseguiu conquistar de sua família:

---

<sup>204</sup> Entrevista com Edson Henrique Silvério, realizada em 27/05/05.

*(...) tem muita mulher, mais se você gostá da tua mulher, cê num faiz isso. Tem muita mulher, às vezes tem umas mulher na estrada que dá de dez, vinte a zero na tua mulher, mais num é mulher prá você aquilo ali, aquilo ali num é mulher pô! Aquilo ali que tá se vendeno o corpo, só porque ela tem beleza exterior, mais o interior da tua mulher vale muito mais.<sup>205</sup>*

Sua fala é carregada de valores que dão a entender que respeita a esposa e que não valeria a pena colocar seu casamento em risco por uma satisfação passageira. Ao criticar as prostitutas, quer demonstrar sua discordância em relação à atitude dessas mulheres, reforçando a afirmação de que não sai com elas. Ele já viu companheiros pegarem doenças das mais diversas nas estradas e passarem por constrangimentos de não saberem o que justificar para as esposas ao chegarem em casa. Em um dos casos, ele diz que um caminhoneiro, casado há pouco tempo, declarou inclusive que iria fazer o caminhão capotar propositadamente, arriscando a própria vida, para não ter que justificar para a esposa a doença que contraiu na estrada, no norte do país, por ter passado três ou quatro dias em companhia de uma garota de quatorze anos na cabina de seu caminhão. Nesse caso, se assumisse a doença, estaria se declarando infiel e não saberia as conseqüências que isso daria ao seu relacionamento conjugal, já que estava com um filho recém-nascido e tinha medo de que seu casamento pudesse acabar. Arriscando-se em um acidente, as preocupações da esposa se voltariam para a possibilidade de ele ter se ferido e evitaria a necessidade de maiores justificativas pelo seu estado de saúde.

Edson, em suas críticas aos caminhoneiros que saem com prostitutas, demonstra certa repulsa. Talvez isso se justifique por ele ter em sua própria família uma experiência desagradável, para ele muito triste, pois sua própria mãe se tornou uma “mulher da vida”. Ele foi criado pela avó materna e desconhece seu pai, assim como seus cinco irmãos, pois a mãe se prostituía, por descuido ficava grávida e levava os filhos para a avó criar, novamente “caindo no mundo” sem deixar notícias até que aparecesse com outro filho nos braços. De certa forma, Edson culpa os homens da estrada pelos seus sofrimentos e também dos irmãos durante a infância, porque ele considera que são aproveitadores e, por imaginar a própria mãe sendo usada por esse tipo de homem, isso lhe cause repulsa.

Já Emanuel foi bem mais tímido ao falar sobre o assunto, se limitando a respostas evasivas, deixando perceber que o assunto o constrangia e que pretendia mudar de assunto.

---

<sup>205</sup> Idem.

Ele não assume claramente que pratica sexo livre nas estradas, mas fica implícito em seu relato que às vezes sai com algumas mulheres, pois, ao ser perguntado o que acha sobre a prostituição nas estradas, diz que “*geralmente pode sê perigoso*”, porque “*quando cê chega, otras mulher assim, já tem o travesti, tem um cara com droga, até aí né, eu nem fico muito*”. Mas, logo em seguida afirma, muito constrangido: “*eu já casso um mais sossegado*”, indicando que só concorda em sair com pessoas que, para ele, transmitem uma determinada confiança. Suas preocupações parecem estar voltadas mais para outros perigos, como o fato de que muitas dessas mulheres ou travestis possam ser integrantes de quadrilhas de roubos de cargas e assaltos, ou tráfico de drogas, e se envolvendo com elas, possa correr o risco de cair em uma armadilha. O risco de contágio de doenças parece não ser tão preocupante, pois, quando lhe pergunto se se previne, responde: “*Uai, previne, previne né*”. Em seguida lhe questiono sobre qual a forma de prevenção utilizada por ele, responde evasivo e quase inaudível: “*Cê fala...? Só no uso de camisinha...*”.

O relato desse entrevistado, porém, levanta dois problemas que o caminhoneiro pode se envolver ao dar uma “carona” ou sair com alguma mulher: o tráfico de drogas que é comum também nesse meio da prostituição, podendo o caminhoneiro se ver em uma situação difícil com a polícia, ou até mesmo ir parar na cadeia se for pego em companhia de uma pessoa que porta drogas; e também a prostituição infantil, que é um crime:

*Ah, eu acho que esse negócio de prostituição aí, nós geralmente tem uns posto que vai tem uma, uns menor lá, e eles tá fazendo muito propaganda hoje aí com adolescente né, que é crime. Igual no caso, nesse caso eu acho que nos posto tem, o pessoal num... sabe que as criança tá lá, eu acho que eles teria de i lá e tomá o rumo delas, né? Tirá elas de lá (...)<sup>206</sup>*

Para Emanuel, esse é um problema de competência das autoridades, que deveriam evitar que menores se prostituíssem nos postos, tirando-as desses locais, já que é considerado um crime. Com isso, ele redime os caminhoneiros da culpa por aceitarem a oferta das menores. Esse é um problema presente em quase todo o país, mas, de acordo com dados da Revista *O Carreteiro*, é percebido com maior incidência nos estados da região Norte e Nordeste do Brasil. Os depoimentos colhidos pela revista, com motoristas de caminhão nas cidades de Salvador e Feira de Santana, na Bahia, confirmam a existência de

---

<sup>206</sup> Entrevista com Emanuel Bento Militão, realizada em 27/05/05.

uma variedade de meninas, aparentando idade aproximada a treze ou quatorze anos, na beira das estradas à espera dos caminhoneiros, oferecendo programas a preços mínimos:

*O carreteiro Hidelbrando Cerqueira - que há 15 anos transporta mercadorias do Norte e do Nordeste para o Sul do País - diz ser um absurdo o que se vê nas estradas. "Meninas de 13 e 14 anos ficam perto dos Postos Fiscais fingindo pedir carona se oferecem para fazer um programa por R\$ 5,00". Para Roberto Dias, que faz a rota Rio-Bahia desde 1986, o assédio de garotas com idades entre 14 e 15 anos é muito grande nas estradas da Bahia. "Elas chegam, eu olho e deixo de lado. Tenho mulher e filhos e, graças a Deus, nunca abusei de uma criança. Elas fazem isso porque são criadas na roça, sem estudo e precisam sobreviver".<sup>207</sup>*

De acordo com a reportagem, os depoimentos expressam indignação com essa situação, pelo fato de se tratar de crianças se prostituindo. Alguns caminhoneiros que são pais de família, talvez rejeitem a prática da prostituição infantil, por pensarem nos filhos que às vezes possuem a mesma idade que essas meninas e que eles consideram ainda crianças.

Quando a reportagem destaca o Norte e o Nordeste, como locais com maior incidência da prostituição, está reforçando a idéia de que nessas regiões há maior índice de pobreza e também famílias com maior número de filhos. Observando a trajetória da imprensa brasileira sobre a seca do Nordeste, BARBOSA percebe que esta contribuiu na constituição de uma memória, que se tornou dominante, retratando o Nordeste da seca através da veiculação de artigos, quase cotidianos, e fotografias de impacto, que registravam a grande seca ocorrida no Ceará em 1877/78, focando seus habitantes com imagens esqueléticas, caracterizados como famintos e miseráveis. De acordo com sua análise, a imprensa, ao explorar nas fotografias características que acentuavam o teor de miserabilidade do Nordeste, instituindo uma forma de ver o nordestino a partir da criação de uma unidade entre eles, silenciando suas vozes e atribuindo-lhes narrativas que não são suas, com o intuito de dar maior veracidade à idéia que pretendia reafirmar, também contribui para anular aspectos sobre a região que poderiam ajudar a entender a exploração vivida pela população pobre.<sup>208</sup>

<sup>207</sup> "Prostituição - Uma carga para ser rejeitada". **O Carreteiro**, São Paulo, n. 307, mar. 2000. Disponível em <<http://www.revistaocarreteiro.com.br>>. Acesso em mar. 2005.

<sup>208</sup> BARBOSA, Marta Emísia Jacinto. "Os famintos do Ceará". In: FENELON, Déa Ribeiro e outros. Op. cit., pp. 94-115.

A prostituição infantil, nessas áreas, é vista como um problema social, efeito do estado de miséria em que vivem essas famílias, e por isso, as menores, sendo obrigadas a ajudar no orçamento doméstico, vêm nessa prática uma oportunidade de ganharem dinheiro, às vezes com o aval dos próprios pais. A análise apresentada no artigo “Prostituição – Uma carga para ser rejeitada” limita-se a constatar o problema sem esboçar uma crítica à questão da exclusão social decorrente do processo de concentração de renda na região, preferindo tratar o assunto como ameaça à integridade do trabalhador caminhoneiro. Ainda, na reportagem, é possível perceber outros depoimentos de caminhoneiros que não vêm a questão da prostituição infantil como crime:

*O motorista E.D já pegou até Condiloma Acuminado, doença mais conhecida como "Crista de Galo", transmitida, segundo ele, por uma menina de aproximadamente 13 anos de idade. "Agora já aprendi, ando sempre com preservativo". Para ele é normal fazer programa com estas adolescentes. "Afinal, são elas que procuram a gente e quando você vê já aconteceu". Tenta justificar. (...) O carreteiro J.L não costuma dar carona, mas já pegou várias adolescentes na estrada. "Eu gosto, porque apesar de serem novas elas têm muita experiência e cobram só R\$ 10,00 por programa. Eu não tenho nenhuma culpa por elas estarem perdidas, simplesmente elas oferecem e eu pago". Há 15 anos na profissão, JC afirma que está cada vez maior o risco nas estradas, tanto na falta de segurança em relação aos roubos de cargas quanto às doenças venéreas adquiridas ao longo das viagens. "Sou contra assediar meninas, mas quando estacionamos o caminhão logo elas aparecem se oferecendo. Sobem na cabine e pronto. Como nós ficamos muito tempo longe de casa não dá para segurar", admite.<sup>209</sup>*

Os depoimentos supracitados na reportagem nos levam a perceber que a naturalidade, com que os caminhoneiros falam sobre o hábito de sair com as meninas, oculta a gravidade da situação, pois, o número de adolescentes praticando prostituição é cada vez mais crescente, sobretudo nas estradas brasileiras. A prostituição infantil estampa a realidade de uma parcela da sociedade brasileira que é vitimada pela desigualdade social e, na maioria dos casos, ela significa a luta pelo pão de cada dia. Porém, a pobreza que é apontada como a principal causa da prostituição infantil não é uma realidade específica do Norte e Nordeste, mas vivida por milhões de famílias em todo o Brasil.

O contágio de doenças sexualmente transmissíveis através da prática da prostituição é também um problema que exige maior atenção. Percebendo que uma grande parcela de

---

<sup>209</sup> “Prostituição infantil – Uma carga para ser rejeitada”. Idem, ibidem.

caminhoneiros ainda não se conscientizou em relação a esse risco, é possível perceber, através dos meios de comunicação, algumas iniciativas no sentido de conter o crescimento do índice dessa prática nas estradas brasileiras e conseqüentemente deter o contágio de doenças, através de campanhas de prevenção e incentivo à mudança de comportamento desses profissionais. São campanhas geralmente realizadas nos postos de abastecimento ou em locais improvisados nas estradas, próximo aos postos fiscais ou restaurantes. Possuem cunho educativo e se desenvolvem através de palestras, distribuição de material escrito e fotográfico, como cartilhas e folhetos, com descrição das doenças e orientações para se evitar o contágio, distribuição de preservativos e orientações de como usá-lo. Por vezes, são improvisados postos de atendimento médico, onde se realizam atendimento e orientação para o esclarecimento de dúvidas sobre doenças.

Nessas campanhas, os caminhoneiros demonstram receio maior pela AIDS. Ela é, dentre as DSTs, a doença que causa maior temor por provocar grandes riscos de morte ao paciente. É também a mais divulgada pelos veículos de comunicação, com propagandas de impacto com o intuito de alarmar a população. Talvez por isso assuste um pouco mais os caminhoneiros, fazendo com que alguns deles acreditem na necessidade de se prevenir. Mas, muitos ainda preferem ignorar esses alertas e apostam em suas impressões, julgando que se alguém aparenta ser fisicamente saudável, ela não é portadora de nenhuma doença sexual. A AIDS é uma doença da qual admitem sentir medo de contágio, mas, ainda assim, muitos deles declaram que mantêm relações sexuais com parceiros eventuais, sem o uso do preservativo. Isso demonstra que esses caminhoneiros, talvez por falta de informação, ainda não possuem um grau de conscientização necessária para perceber a gravidade dessa situação, pois se ele contrair alguma doença contagiosa, pode estar expondo também sua família ao risco de se contaminar, como foi o caso da Sr.<sup>a</sup> Patrícia, relatado anteriormente, contaminada pelo marido, por seis diferentes tipos de doenças.

Procurando analisar o cotidiano das esposas desses profissionais, percebo que partilhar sua vida com um caminhoneiro, muitas vezes não é tarefa fácil. As preocupações com a fidelidade do esposo estão sempre em evidência nas suas cabeças, ao lado de outras como as responsabilidades com o lar e com os filhos, com o trabalho e as decisões que precisam ser tomadas, enfim, uma infinidade de ações que por muitas vezes lhe exigem

uma postura firme frente à determinadas situações. Essas geram medos e inseguranças que afetam o campo emocional de cada uma delas.

No caso da Sr.<sup>a</sup> Patrícia, que possui um casal de filhos na pré-adolescência, apesar de ter sobre si o peso da responsabilidade com a casa, cuidando do orçamento doméstico para que as dívidas sejam pagas, que a alimentação seja garantida, guardando uma reserva de dinheiro para os imprevistos, mantendo a casa organizada e limpa, e ainda trabalhar fora, para ela, a maior dificuldade que encontra, sendo esposa de caminhoneiro, é a responsabilidade com a criação/educação dos filhos, que até hoje ficou praticamente a seu cargo, com a ajuda de sua mãe:

*A educação dos filhos, né? Porque eles mudaram muito, porque eles não tem respeito assim, eu falo, num tem aquele respeito se o pai tivesse junto. Então a responsabilidade pesô em cima de mim, porque aí eu tem que cuidá e tamém falá com eles e eles sabê me respeitá mais. É difícil. Sem a presença dele, a educação é difícil. Sem a presença dele, é difícil.<sup>210</sup>*

Sua filha mais velha está com treze anos e o filho com onze anos de idade, e pelo fato de estarem em uma fase onde já pensam em tomar suas próprias decisões, muitas vezes se negando a ouvir os conselhos dos pais, ela sente dificuldades em controlá-los e fazer com que seja ouvida e obedecida por eles. De seu relato, é possível perceber que se sentiria mais segura se o marido estivesse sempre por perto, pois declara que “*a presença do pai é importante, né, na família*”. Estando perto, as responsabilidades com os filhos poderiam ser divididas entre eles. Com a repetição da frase “*sem a presença dele, é difícil*”, ela enfatiza que a presença do marido evitaria muitas atitudes de desobediência por parte dos filhos, pois impor a eles maior respeito. Desta forma, há um reconhecimento da figura do pai como chefe da família, não só porque é responsável por seu sustento, mas porque provém dele as decisões que informam as relações entre todos.

A Sr.<sup>a</sup> Patrícia declara ter tido uma infância bastante sofrida, pois perdeu o pai aos nove anos de idade, e por isso, em determinado período de sua infância, foi morar com as tias, porque sua mãe não tinha condições de criar os filhos sozinha. Acostumada a trabalhar desde os nove anos, mesmo quando se casou e teve os filhos, ela continuou a trabalhar, e ainda hoje trabalha fora. Durante todo esse tempo, contou com o auxílio da mãe para ficar

---

<sup>210</sup> Entrevista com Sr.<sup>a</sup> Patrícia Kelly Rodrigues, realizada em 29/10/2005.



com os filhos enquanto trabalhava. Nesses treze anos de casamento, ela já passou por vários problemas difíceis e sempre procura meios de resolver, mas, em determinadas situações, ela assume que não sabe como agir:

*Assim, a idade que o filho dele tá, onze anos, né? Assim, conhece muitos colegas que levam o lado do mal né e outros não né, mais aconteceu dele mexê né, que eu fiquei sabendo que ele tava andano com uns coleguinhas que chegô até a pegá umas coisa dentro de uma loja. Mais isso foi incentivo de colegas. Aí quem contô prá mim foi a minha mãe, porque alguém viu e foi lá e contô, dessa pessoa que acho que conhece a minha mãe, que acho que me conhece também, né? Isso eu... eu senti assim que eu precisava muito dele naquela hora, né? Que precisava estar aqui, né?<sup>211</sup>*

O fato de trabalhar fora e ficar pouco tempo com os filhos a impede de acompanhar de perto tudo que se passa em casa, inclusive as amizades, que de acordo com ela, incentivam seu filho a ir para o “lado do mal”, fazendo com que ele aja de forma contrária a que ela ensinou, e isso traz angústia e um certo sentimento de culpa. Em uma outra situação, pegou o filho fumando. Sua reação foi extrema, surrando-o e dando-lhe lições para que não mais se comportasse daquela maneira. Nessas horas ela se sente impotente e anseia pela ajuda do esposo, como se a presença dele fosse solução para essas situações de conflitos.

Desde que o esposo optou por ser caminhoneiro, Sr.<sup>a</sup> Patrícia demonstrou sua desaprovação, porém, no início, se preocupava mais em se tornar alvo de chacotas, pois a má fama desses profissionais já é divulgada há bastante tempo. Suas preocupações encontraram fundamento após as traições do esposo e conseqüentemente o contágio das doenças. Mas, apesar disso, atualmente ela se preocupa também pelo fato de ele trabalhar em uma profissão considerada perigosa, por isso, um dos seus maiores medos é que algum desses perigos eminentes da estrada possa pôr em risco a vida do marido:

*Eu não gosto dessa profissão. Acho que é... ele corre muito risco né, de vida e passa muita coisa na estrada, ladrão né, assaltante (...) Mais medo? É o acidente né, que ele morre né, assim, eu tem mais medo de acidente. E também de roubá ele, mais o ... mais medo mesmo é acidente”.*<sup>212</sup>

---

<sup>211</sup> Idem.

<sup>212</sup> Idem.

Esse é um dos motivos declarados por ela para expressar sua discordância por o marido ser caminhoneiro e preferir que ele tivesse um trabalho dentro da cidade. Isso lhe pouparia algumas preocupações, pois, além de dar maior segurança em relação ao seu casamento, a vida do esposo correria menos riscos. Dentre seus medos, o de que possa ocorrer um acidente fatal com o marido é o maior deles. Nesse sentido, os medos da esposa se confundem com os dos próprios caminhoneiros, como pudemos perceber através de relatos anteriores, mas, na maioria das vezes, eles procuram ocultá-los diante da família para que não se sintam tão temerosos quando partem de viagem.

O fato de já haver ocorrido um acidente grave com o marido, faz com que seus temores se renovem a cada viagem realizada por ele. No acidente, ocorrido na Serra de São Vicente, em Cuiabá, a carreta do marido caiu serra abaixo durante um temporal. Segundo ela, ele só não morreu pela força de suas orações:

*É, ele ficô dependurado no cinto de segurança e o banco do passageiro saiu prá fora porque se tivesse alguém com ele... Ele sempre levava o filho dele né, prá Cuiabá e se... Ele falô assim: - Se ele tivesse comigo, ele tinha morrido. E eu acredito muito, eu tava... eu acredito muito nas orações do Padre Marcelo, e o Padre Marcelo falô comigo. Não assim... falô assim que ia acontecê alguma coisa com uma mulhé, só que, ela tem muita fé né, e a misericórdia ia sê muito grande, a glória ia sê muito grande, e que eu ia vê, Deus ia mostrá essa glória prá mim. Então foi que o meu marido não caiu lá no... (...) É, não caiu porque Deus segurô ele ali na árvore. E depois, eu te conto, é... eu seguino o Padre Marcelo, e a minha irmã ouviu o nome dele, do Amarildo, meu esposo e ele não morreu. Falano assim ó: O sacerdote Amarildo não morreu porque Deus segurô ele numa árvore. Ivani, isso me... até hoje eu agradeço pro resto da minha vida e ele também.<sup>213</sup>*

Por haver passado por essa experiência, ao relatar emocionada o fato, ela está, ao mesmo tempo, justificando as razões de seu medo. O fato de ter sido um acidente grave, mas sem maiores conseqüências, já que o esposo saiu ileso, é atribuído por ela a um milagre que aconteceu em suas vidas, pois, pela violência do acidente, ele poderia ter morrido, caso não ficasse dependurado em um galho de árvore. A Sr.<sup>a</sup> Patrícia encontra na religião a força que a faz suportar os momentos de angústia por que passa quando o marido está em viagem: *“fico, assim que ele sai, igual eu te falei, eu fico com o coração na mão, mais assim eu entrego, eu oro muito por ele assim prá ele tê uma viagem boa, prá Deus acompanhá ele nas viagem, prá ele tê uma viagem muito boa né? Eu preocupo muito com*

---

<sup>213</sup> Idem.

*ele*”. Para ela, sua fé em Deus salvou o marido da morte e é nela que se apega para controlar seus medos quando ele parte, mas significa também o conforto a cada vez que ele chega a salvo em casa.

Uma outra esposa de caminhoneiro expressa também suas preocupações com a possibilidade da ocorrência de acidentes. Na época em que seu marido foi caminhoneiro, nas décadas de 40, 50 e 60, as estradas eram bem mais tranquilas de se trafegar. Mas os caminhoneiros já sofriam com as más condições das estradas, pois, naquele período não havia pavimentação e eles trafegavam por estradas esburacadas, com muita poeira, na época das secas, e acúmulo de lama, no período das chuvas, que fazia os caminhões ficarem atolados por vários dias. Mas, por outro lado, não havia assaltos, roubos de cargas e o número de acidentes era bem menor, pois o tráfego nas estradas era reduzido a uma pequena quantidade de veículos. Ainda assim, D. Maria da Glória relata seu medo de que algum acidente pudesse ocorrer com o marido durante as viagens:

*Olha, prá ser esposa de motorista tem que ter muita corage, porque além de num ter a presença deles dentro de casa, a gente ainda preocupa na estrada, porque a gente lê. Na época que ele viajava, era o repórter Esso. Então, eu ficava escutando prá ver se num tinha nenhum acidente, ficava preocupada<sup>214</sup>.*

No período a que D. Maria da Glória se refere, as décadas de 50 e 60, os meios de comunicação à distância eram basicamente o correio, o telégrafo e o rádio, para a grande maioria da população, e o telefone, para uma pequena parcela com mais recursos financeiros. Dessa forma, para saber notícias, ela recorria ao rádio, que representava o maior veículo capaz de transmitir informações locais e também nacionais, na expectativa de saber alguma notícia do esposo, ao mesmo tempo, temendo que algum acidente noticiado tivesse o marido como vítima. Ao relatar, ela faz também um paralelo entre presente e passado, pois, ao dizer que “lê”, no presente, ela já traz suas concepções atuais sobre os perigos que os caminhoneiros passam nas estradas. Em importante análise sobre o passado como objeto do conhecimento histórico, THOMPSON observa que este é constantemente resignificado pelas pessoas, pois quando o analisamos, não é a realidade histórica que se modifica, “*mas o significado que atribuímos a tal realidade (que) se modifica dessa*

---

<sup>214</sup> Entrevista com D. Maria da Glória Ávila Miranda, 72 anos, professora aposentada e esposa de um caminhoneiro aposentado. Entrevista realizada em 20/06/2002.

*maneira*". O autor, ao tratar da lógica histórica, chama a atenção para o significado do passado como uma "soma unitária de comportamento humano, cada aspecto do qual se relaciona com outros de determinadas maneiras", constituindo um processo sobre o qual nos debruçamos nas nossas investigações. É no diálogo que estabelecemos com esse passado, a partir de nossa posição de sujeitos do presente, com nossos valores e nossos anseios, que atribuímos a ele significados. Se esse é um alerta para a necessidade de pensarmos a questão da objetividade na história, não como postura fechada que atribui aos acontecimentos o estatuto de verdade ou, ao contrário, como atribuição de valores que não levem em conta a existência mesma das evidências, ele também nos remete à questão das "salvaguardas metodológicas" dentro da lógica histórica. Da relação entre conceitos e evidências, que informa tanto a reelaboração dos primeiros como a proposição de novas perguntas às segundas, é que o conhecimento histórico vai sendo produzido e modificado.<sup>215</sup>

Se esses ensinamentos balizam nossa prática de pesquisa, informam também nossa relação com as fontes. Trabalhar com os depoimentos também não significa buscar neles o acontecido, mas perceber como as pessoas nos contam sobre seu passado e como as significações mudam de acordo com o presente vivido. Essas significações nos informam das expectativas e desejos, como das frustrações de cada um.

Quando D. Maria da Glória fala do ontem, as lembranças vêm modificadas por novas preocupações ou resignificadas pelas angústias vividas no hoje. A pergunta direcionada a ela foi se não sentia medo quando o Sr. José Resende (seu esposo) estava viajando. Ao responder, ela faz uma análise do que é ser esposa de caminhoneiro, qualificando-a como uma mulher corajosa, que sem a presença do marido, tem que enfrentar sozinha os problemas do dia-a-dia. Quando ela caracteriza a esposa do caminhoneiro como uma mulher de coragem, ela está se auto-avaliando por ter sido vitoriosa nessa missão. Porém, não deixa também de destacar que sua trajetória não foi fácil. Até se tornar essa mulher forte, passou por momentos de medo, carência e solidão:

*No início eu morria de medo de ficar sozinha, ele saía, fazia viagem era de madrugada. Saía duas horas prá buscar arroz, o resto da noite eu ficava com a*

---

<sup>215</sup> THOMPSON, E.P. "Intervalo: a lógica histórica". In.: **A miséria da teoria; ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

*cabeça coberta, com a colcha em cima da cabeça, transpirava...Nessa época que eu fiquei grávida do primeiro filho, eu passava aperto demais. Eu dormia com uma menina, mais é difícil demais da conta! A vida deles é muito sofrida, a gente num tem vida de casal não. É muito esquisito.*<sup>216</sup>

Quando se casou, seu esposo já era caminhoneiro, dessa forma, o início de seu casamento coincide com essas novas sensações que passou a experimentar com a ausência dele, e foram acentuadas com a sua primeira gravidez, pois, por estar mais frágil, os medos ganham maiores proporções. Foi com muito sofrimento que D. Maria da Glória foi se acostumando com a ausência do esposo e aprendeu a controlar seus medos com o passar dos anos. Mas, segundo ela, acostumou-se até além da conta, pois quando ele se aposentou em 1982, aos 65 anos de idade, ela não queria que ele parasse “*porque cê ia ficá dentro de casa, ia ficá emplastado e eu num queria*”. Ela demonstra que a ausência do marido em casa tornou-se um hábito, já que durante todos os anos que ele foi caminhoneiro, sentiu como se, apesar de casada, vivesse só. Se no início do casamento ela achava “esquisito” a falta dele, no final ela estranha a sua presença.

D. Maria da Glória teve doze filhos, porém, três morreram ainda bebês. Ela criou praticamente sozinha os nove filhos e ainda trabalhava como professora. Ao lembrar esse tempo, revela as dificuldades que enfrentou:

*Menino adoecia, cê ficava sem saber o que fazia de noite, era difícil demais. Eu tinha menino de diferença de onze meses cada um, então às vezes eu tava grávida, tava com um mamando, com outro de mamadera. Depois é que espaço prá dois anos (sic). Então o povo fala assim: Ah! Como é que ocê criou esse tanto de filho? – Uai, tem que criar né? Tá casada, tem que criar, né?(...) os médico num receitava, num tinha anticoncepcional. Às vezes eu tava dando mamá, sentia a criança mexendo, aí é que eu ia tirá as mamada do que tava no colo. Os outro falava que mamava leite ruim, num sei quê que tem... Ninguém nunca adoeceu, meus filho toda vida foi muito sadío, nunca passei trabalho com doença assim com menino não, só aquelas doçinha corriquera de criança mesmo. Lecionava, era uma dificuldade porque eu lecionava dois horário. Aqui em Uberlândia eu lecionei 22 ano, dois horário, e aquela pixotada tudo, os nove, todo mundo estudano, uns mamano, era aquela coisa mais esquisita. A gente inda achava bão, essa época que era boa. Num precisava mandá menino estudá, num tinha problema de menino matá aula (...) menino passava, eu olhava prá eles assim, eles já sabia quê que era prá fazê e eu num batia. Esse (o marido) era batedô, porque parava pouco dentro de casa, chegava, queria corrigi tudo de uma vez só.*<sup>217</sup>

<sup>216</sup> Entrevista com D. Maria da Glória Ávila Miranda, realizada em 20/06/2002.

<sup>217</sup> Idem.

Ao relatar suas experiências, ela chama a atenção para indicar que as mulheres da sua época eram mais fortes para enfrentar tamanhas dificuldades, enquanto as de hoje não conseguem passar por situação semelhante. A média de filhos de um casal hoje é de no máximo três, ela criou nove filhos, sozinha e trabalhando o dia todo. Destacando, no depoimento, as demonstrações de obediência dos filhos, D. Maria da Glória também compara com o comportamento das crianças hoje. Talvez observando os netos, ela percebe que se trata de crianças desobedientes às ordens dos pais e bem mais autônomas que as daquele período. Portanto agem de forma autoritária para impor suas vontades. Ao falar da boa educação dos filhos, ela reverte o mérito para si própria, porque educou-os sozinha, sem ajuda do esposo. Comparando suas colocações com as da Sr.<sup>a</sup> Patrícia, percebemos que enquanto essa declara sentir a falta da presença do marido para ajudá-la na educação dos filhos, D. Maria da Glória critica as atitudes de seu esposo por querer interferir na educação que ela dava aos seus. Na sua fala, essa crítica dá a entender que ele não tinha esse direito, pelo fato de passar tanto tempo longe de casa. Como não tinha tempo para criar/educar os filhos, também não tinha o direito de corrigi-los.

Apesar de declarar que levava uma vida difícil como esposa de caminhoneiro, ela ao mesmo tempo diz que *“a gente inda achava bão, essa época que era boa”*. Sua expressão revela que, ao fazer uma análise do presente, ela demonstra descontentamento com o hoje, por isso o passado lhe parece um tempo melhor.

O relato dessas duas esposas nos faz perceber algumas características na jornada diária dessas mulheres. Elas desempenham, ao mesmo tempo, múltiplos papéis. São donas de casa que cuidam da economia do lar e da organização da casa; esposas, se responsabilizando pela organização da vida do marido ausente, cuidando de suas roupas, de sua alimentação, dando carinho na sua partida e chegada e se preocupando com seu bem estar durante a viagem; mãe, que cria os filhos praticamente sozinha, cuidando da educação, preenchendo a ausência do pai quando é preciso e dando-lhes carinho e atenção; são também trabalhadoras, desempenhando uma dupla jornada de trabalho para auxiliar o esposo no orçamento doméstico.

Já D. Neusa, casada com o Sr. Odilon há 51 anos, fazendo um balanço de sua trajetória como esposa de caminhoneiro, considera que levou uma vida tranqüila. Não tiveram filhos e nunca trabalhou fora. Sua maior responsabilidade, porém, durante todo

esse tempo, foi a de dedicação total ao esposo, prova disso é que, no momento da entrevista, fez questão de participar, como que para mostrar que sua participação na vida dele era tanta que até o que ele falava, lhe dizia respeito. Como ele era semi-analfabeto, quando se casaram ela o ensinou a escrever, ler e fazer cálculos necessários para o seu trabalho, que na época era de vendedor externo de pneus na empresa Pneus Ok.

No momento da entrevista, às vezes ela agia como sua professora, corrigindo alguma palavra que ele pronunciava errado, como por exemplo, em determinado momento, ele se referindo a um amigo taxista, pronunciou seu nome como sendo “Lídio Rocha”, ela interveio corrigindo-o: “Ah! O Elídio Rocha, né?”. Em outro momento, relatando que, aos oito anos de idade trabalhou em uma companhia inglesa de embalagens, aqui na cidade de Uberlândia, pronuncia a sigla do instituto de previdência para o qual os trabalhadores contribuía na época como sendo IPTEC, ela corrigiu dizendo: “É IAPTC que chama, é a sigla, né? I – A – P – T – C”. Com essa atitude ela indica que ainda hoje exerce um importante papel na vida do marido, nesse caso, é a professora que continua instruindo-o para que ele esteja sempre aprendendo com ela.

D. Neusa deixa claro em seu relato que o fato de não haver trabalhado fora, não a fez se sentir uma inútil, pois sempre foi muito dedicada à organização da casa e da vida do casal, além de realizar diversos trabalhos manuais:

*É, mais eu faço todo tipo de serviço manual, faço crochê, faço pintura, bordo né e além de tudo, sô muito controlada, né? Num é qualquer mulher que é igual eu não! (risos) Faço de tudo dentro de casa né, aí eu acho que já...<sup>218</sup>*

E em outro momento afirma:

*É, exerci na vida né, ensinano ele, cuidano das coisa da gente, né? Hoje em dia, por exemplo, se num fosse eu, talvez a gente num tinha nem uma casa prá morá. Mais é, sempre eu tive muito pé no chão mesmo, né? Então, sempre controlei muito.<sup>219</sup>*

O que D. Neusa procura mostrar, com essas palavras, é que exerceu muito bem sua função de esposa. Considera que exerceu sua profissão de professora de uma maneira

<sup>218</sup> Entrevista com D. Neusa Fernandes Almeida, 71 anos de idade, nascida em Martinésia, distrito de Uberlândia/MG, do lar, esposa do Sr. Odilon Fernandes da Silva. Entrevista realizada em 16/09/2004.

<sup>219</sup> Idem.

diferente, não na sala de aula, mas na prática da vida conjugal, como uma verdadeira companheira, agindo com firmeza em todas as situações, inclusive na economia doméstica, controlando os gastos e poupando recursos para que pudessem ter uma vida mais tranqüila e auxiliando Sr. Odilon em tudo que lhe era possível:

*Ele nunca soube. Ele comprava carro, toda vida, ele num sabia nem o dia dos vencimento dos carro. Se deixasse passava tudo por cima. Ele só fazia trabalhá mais cuidá de tudo assim, ele nunca soube cuidá.<sup>220</sup>*

Sendo uma esposa cuidadosa e responsável, Sr. Odilon deixava tudo nas mãos dela e depositava nela toda a confiança. Ao dizer que “ele só fazia trabalhá”, ela está tentando mostrar que sua carga de responsabilidade era bastante pesada, às vezes até mais que o trabalho dele como caminhoneiro. Dessa forma, considera que levaram uma forma de vida onde as tarefas foram partilhadas entre o casal, ele desempenhando sua função de esposo, trabalhador, que provê os meios de manter o orçamento doméstico, e ela administrando as finanças de maneira coerente para o bom funcionamento do lar e cuidando para que, ao chegarem à velhice, pudessem levar uma vida tranqüila como a que levam hoje. Para ela, a conciliação de funções do homem e da mulher no casamento parece ter sido a fórmula ideal. Seu papel como esposa de caminhoneiro foi tão importante quanto a do esposo, dessa forma, ao dizer que: “*Cê num sabe que atrás de um grande homem sempre tem uma grande mulher? (risos)*”, ela está se auto avaliando como uma mulher forte e vitoriosa.

As esposas com quem conversei, cada uma à sua maneira, procuraram demonstrar uma característica comum que carregam, quando se designam como sendo mulheres fortes, que para elas ajudam a compor o significado do que é ser esposa de um caminhoneiro. D. Neusa, durante a maior parte da conversa, ao falar sobre sua trajetória, procurou mostrar convicção de que essa força era uma característica de sua personalidade. Para D. Maria da Glória, foi adquirindo coragem para enfrentar as dificuldades ao longo de sua trajetória que ela se tornou a mulher que é hoje. Já a Sr.<sup>a</sup> Patrícia, apesar de declarar sua firmeza frente a resolução de alguns problemas, por vários momentos se mostrou frágil, talvez pelo fato de que, em sua experiência, situações como as doenças que enfrentou, lhe deixaram impotente para resolvê-las, e, para ela, a fé é sua maior aliada nos momentos difíceis.

---

<sup>220</sup> Idem.



Também alguns caminhoneiros deixam perceber traços de sua fé no enfrentamento do dia-a-dia de trabalho, declarando se apegarem em algum santo de devoção. De acordo com a literatura, São Cristóvão é o santo protetor dos motoristas e por isso comemora-se o dia desse profissional em 25 de julho, que é o dia de São Cristóvão. Porém, entre os meus entrevistados, nenhum deles demonstrou devoção a esse santo em especial. Os que se declararam católicos, em sua maioria, se dizem devotos de Nossa Senhora Aparecida. É comum observarmos, nas cabinas de caminhões, adesivos de algum santo ou de Jesus Cristo, imagens ou um crucifixo preso geralmente no retrovisor interno dos veículos, e nos pára-lamas algumas frases ou orações de cunho religioso. Esses símbolos representam proteção. É como se Deus, ou o santo de devoção, caminhasse sempre junto protegendo o caminhoneiro de qualquer perigo.

Sr. Luiz Carlos, que leva sempre um crucifixo consigo durante as viagens, em vários momentos de sua entrevista falou em Deus e Jesus Cristo, tentando demonstrar que a religiosidade é um fator importante em sua vida. Por haver passado por momentos de grande aflição na estrada, como um acidente e um roubo da carga, seguido de seu seqüestro, considera-se protegido por Deus por não ter ocorrido nenhuma consequência mais grave. No momento do acidente, revela: *“quando eu perdi o controle dele eu pensei: meu Jesus Cristo, me ampara e me proteja”*. Seu pensamento imediato foi em Jesus, pois não sabia se iria sair vivo ou não do acidente. Novamente, durante o assalto, o maior impulso dele foi rezar e pensar em Deus:

*(...) eu pedi muito prá Deus, né? Pedi muito prá Jesus Cristo, falei: ô meu Senhor, já me tirô dunha dificuldade tão grande, já me salvô, me tira daqui, me leva prá minha casa, me tira daqui. E eu num pedi só prá mim, eu pedi prá Deus iluminá o caminho deles, principalmente a mão deles, a família deles, e Ele atendeu. Me atendeu que, daí eu rezei um Pai Nosso, uma Ave Maria, pedino prá Deus prá eles me protegê dali, prá eles num, num me fazê mal nenhum, que material cê né, material cê recupera, porque eles são muito maldosos, são muito covardes.<sup>221</sup>*

Deus e Jesus Cristo na vida do Sr. Luiz Carlos representa uma força maior que está sempre olhando por ele. Só ele seria capaz de lhe salvar do acidente e também do momento em que corria grande risco de vida na mão dos bandidos. A importância que ele dá a essa religiosidade é tão grande que em determinado momento da entrevista lhe pergunto se ele

---

<sup>221</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/2005.

tem muitos amigos, responde: “*É, eu costumo, até é uma certa brincadeira, eu costumo dizer que amigo que eu tenho, chama-se Jesus Cristo, é porque é o único que eu confio*”, deixando perceber que, em seus momentos difíceis na estrada, não podendo contar com a ajuda dos companheiros de profissão, Jesus Cristo é o único que está sempre ao seu lado, representando a força capaz de lhe auxiliar em todos os momentos, por isso é seu melhor amigo. Ele revela também ter fé em N<sup>a</sup>. S<sup>a</sup>. Aparecida e N<sup>a</sup>. S<sup>a</sup>. do Rosário.

Também aqueles que participam de outra religião, que não a católica, declaram que a religiosidade tem muito valor em suas vidas. Sr. Nivaldo, que é evangélico, quando não está em viagem frequenta a Igreja Casa de Oração. Para ele Deus é muito importante, porque além de guiá-lo em seus caminhos e nas suas decisões, é ele que guarda sua família, porque quando está ausente, “*a única coisa que eu posso dexá pra minha família é entregue nas mãos de Deus*”. Além de sua esposa, reside também com ele um filho e dois netos pequenos, um com três anos e outro com quatro, que são motivos de grande preocupação para o Sr. Nivaldo, pois como o filho também trabalha como motorista e está constantemente viajando, assim como ele, a maior parte do tempo, a esposa, que já é uma senhora com idade um pouco avançada, fica só com os dois netos. Nesse sentido, o Sr. Nivaldo confia sua família a Deus, para protegê-la também enquanto estiver fora.

Um outro entrevistado, o Paulista, declara que foi católico por muitos anos, porém, há quase vinte anos atrás recebeu um convite para participar de uma reunião budista, sentiu-se muito bem e interessado pela filosofia dessa crença, começou a praticar e não abandonou mais. Nesse tempo, até por volta de sete ou oito anos atrás, participava “*sem compromisso*”, mas, após “*consagrar-se*”, assumiu a responsabilidade de ingressar efetivamente e participar das reuniões sempre que está na cidade. Ao falar da maneira como é realizada essa consagração, ele assume um ar sério, indicando que se trata de um momento muito importante na vida do fiel. De acordo com ele, a consagração é como se fosse um batismo sendo realizada através do preenchimento de uma ficha com todos os dados e nela ele se assume como filho do Buda. Em seguida, essa ficha é enviada para o Japão, pois trata-se de uma filosofia oriental e o templo maior é situado nesse país. Assim, ele se torna um membro oficial do budismo. A última etapa é a consagração do oratório em sua residência, porém, isso só é possível se a família permitir. Segundo o Paulista, nesse ponto encontrou resistência por parte da esposa:

*A família é de outra teoria, é de outra religião. Tá veno isso aí que tá em cima (referia-se à imagens de santos), nós não idolatra, nós, isso... Então ficou difícil nesse ponto. Até então minha esposa dava apoio, minha finada esposa. Essa aí (referindo-se à esposa atual) começou, quando ela viu que era sério e eu falei que entre o budismo e qualquer uma das mulheres do mundo, eu ficaria com o budismo, eu jamais deixo minha religião por mulher nenhuma no mundo. Ela pode ser a rainha, pode ser a mais linda do mundo, eu não deixo<sup>222</sup>.*

Paulista, que é viúvo, possui um casal filhos, ambos casados e hoje vive em companhia de uma outra mulher, que possui duas filhas solteiras, encontrou resistência pela sua opção religiosa por parte da família atual, por esta ser católica. Diante de sua convicção por seguir a religião, e inclusive se consagrar, e mediante ameaças de até mesmo ser abandonada pelo marido, sua esposa não teve outra opção senão aceitar. Segundo ele, sua atitude rígida com a esposa se explica porque o budismo teve uma importância muito grande na sua vida, pois conviveu com uma esposa doente por vinte anos e todo o salário que ganhava, em torno de R\$ 1.000,00 (mil reais), como caminhoneiro registrado em uma empresa, juntamente com a aposentadoria por invalidez da esposa, no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), eram para o pagamento do tratamento e de medicamentos necessários para o restabelecimento da saúde da mulher. Sua casa, conforme seu relato, estava necessitando de reformas, pois o reboco estava caindo e não lhe sobrava dinheiro para arrumá-la e ainda estava ameaçado de ser demitido do emprego. Foi com essa condição de vida que ele começou a freqüentar o budismo e sua vida mudou:

*Aí, como no budismo não tem oração sem resposta, eu vou orar, eu vou ver se esse budismo é bão mesmo, se isso presta mesmo, se resolve a vida das pessoas. Aí comecei orar. Tinha feito uns testes aqui na Viação Triângulo, aí como eu participei dessa reunião, eles me passô o nome Alfa-Meriquel prá mim orar. Aí orei, só saiu, eu fazia sanshói. Fazia dez minutim. Toda vida eu fui muito preguiçoso, quinze minutim, mas com fé, com dedicação, porque na igreja eu já num tava ino muito. E não é que eu fui adquirino sabedoria prá lidar com aquela condição! Eu fui mudano, eu fui transformando, eu fui ficano mais calmo, eu fui aprendeno a contornar a situação. Eu tava prá ser mandado embora da firma, aí ouvi um... falou: - O homem mandô ocê subir lá em cima no escritório. Eu falei: - Puxa vida! A muié doente do jeito que tá, vai me mandá embora. – É, sô Paulista, eu vô passar o Senhor prá carreta viu? Hoje à noite o Senhor vai prá São Paulo. Meu salário praticamente quase dobrô.<sup>223</sup>*

<sup>222</sup> Entrevista com Paulista, realizada em 08/09/2004.

<sup>223</sup> Idem.

Traçando um paralelo entre sua condição de vida antes e depois do budismo, ele considera que a fé mudou sua vida para melhor, tanto na questão material quanto na espiritual, adquirindo sabedoria e força necessárias para enfrentar a doença da esposa, o filho, ainda adolescente, com problemas de drogas e álcool e as dificuldades financeiras para sustentar sua casa. Por isso ele dá tanta importância ao budismo.

Durante a entrevista, o Paulista discorreu longamente sobre a religião, e sua fala demonstra orgulho por hoje ser um seguidor dessa crença que *“além de ser uma religião, é uma filosofia de vida”*, porque considera que aprendeu muito e procura viver seguindo os ensinamentos do budismo. É a religião em que se sente bem, *“é uma família”*.

O budismo fez Paulista alterar posturas e hábitos. Ao declarar que antes da religião era uma pessoa muito nervosa, e como tinha a esposa doente e ainda viajava, não tinha tempo (ou disposição) de se relacionar com os vizinhos, mas hoje se mostra arrependido desse distanciamento naquele período, pois reconhece que precisava deles. Na sua ausência, quando a esposa passava mal e tinha que ir às pressas para o hospital, eram os vizinhos quem a socorria. Ele reside em Uberlândia desde 1980 e mora no Bairro Santa Luzia há mais de vinte anos. Por se tratar de um conjunto habitacional, a maior parte dos vizinhos ainda são os mesmos de vinte anos atrás.<sup>224</sup> Seu comportamento, naquele período fez com que esses fizessem uma imagem dele como uma pessoa arrogante e ele reconhece que, por muitas vezes, foi realmente. Também por se considerar sincero e direto no jeito de falar com as pessoas, isso contribuiu para a formação dessa imagem. Mas se justifica dizendo que suas preocupações do momento não permitiam relações mais estreitas no bairro. Após ingressar para o budismo, tornou-se uma pessoa mais calma, controlada e, dessa forma, seu relacionamento no bairro e com os vizinhos mudou muito. O Paulista considera-se, hoje, uma pessoa que possui muitos amigos e se diz querido por todos no bairro. Sua imagem é agora de alguém que gosta de ajudar os amigos, é prestativo e tem bom relacionamento com os vizinhos.

Por diversas vezes, após a morte da esposa, ele declara que pensou em se mudar de Uberlândia porque sofreu muito nessa cidade, mas, ao mesmo tempo, pensa que aqui é onde conseguiu comprar sua casa própria, mesmo sendo em um bairro periférico, mas que

---

<sup>224</sup> Sobre os modos de vida dos moradores de conjuntos habitacionais em Uberlândia, ver trabalho de REIS, Máucia Vieira dos. **“Entre viver e morar: experiências dos moradores de conjuntos habitacionais (Uberlândia – anos de 1980/1990)”**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2003, (Dissertação).

diz adorar porque é um lugar onde ele tem muitos amigos, possui crédito, as pessoas confiam nele, o farmacêutico, que lhe vende a prazo desde o período em que sofria com a esposa doente, o dono do posto de gasolina que lhe faz vales, caso não tenha dinheiro para viajar, até o açougueiro, caso dê vontade de comer o churrasco que tanto gosta e não tem como comprar a carne à vista, e o dono do bar, confiando-lhe o crédito para pegar à vontade cervejas e refrigerantes para acompanhar o churrasco, além dos vizinhos, os quais revela ter grande consideração ao dizer que a *“coisa mais linda que eu tenho aqui é meus vizinho”*. Se se mudar, não sabe se terá vizinhos bons como os que tem no bairro onde mora, que lhe deram força tanto na doença da esposa, como no seu falecimento. Todas essas coisas é que fazem com que o Paulista desista de se mudar e o faça pensar que essa cidade é que é boa para se viver e que esse é o seu lugar.

O que se percebe, através dos relatos, é que a religiosidade ocupa um lugar especial nas vidas dos caminhoneiros, pois ela é o apoio e proteção nos momentos difíceis. Ao se declararem devotos de santos, estão buscando um aliado nas suas decisões, um companheiro para suas viagens e um protetor para suas famílias que ficam. Ao mesmo tempo, os depoimentos sobre a importância da religiosidade para cada um deixam entrever as dificuldades vividas por esses trabalhadores, tanto no trabalho como na família, como resultado da baixa remuneração, do conflito entre tempo de trabalho e tempo da família, das tensões entre valores defendidos e praticados, que os leva a buscar na religião um caminho para amenizar esses problemas do cotidiano.

Conversando com meus entrevistados, procurei perceber quais as suas perspectivas para o futuro. Aqueles que já estão com mais idade falaram do desejo de levarem uma vida mais tranqüila, mas muitos não desejam parar de trabalhar como caminhoneiros, pretendem continuar trabalhando, porém em ritmo menos acelerado para complementar o orçamento e aproveitarem a aposentadoria como uma segurança. E entre os mais jovens, Edson, que possui 36 anos de idade e sete anos como caminhoneiro, tem grandes perspectivas de crescer na profissão, trocar seu caminhão, que é um Chevrolet modelo 1313, ano 86, por um mais novo e potente, conseguir comprar uma casa própria, proporcionando melhor conforto para a família e dar condições de estudo ao filho. Ele não declara ter paixão pela profissão, mas observa que a considera como a melhor para conseguir uma renda necessária para manter sua família e realizar seus planos, já que não tem grandes experiências no

mercado de trabalho e tem pouco estudo. A profissão de caminhoneiro, para ele, é apenas uma opção de trabalho.

Já Emanuel que possui 33 anos e exerce a profissão há apenas três anos, nesse pouco tempo já está desiludido. Ele pensa em vender o caminhão e montar uma loja de autopeças ou uma empacotadora de açúcar em sua cidade para trabalhar mais perto da família, mas ainda não o fez por medo de se arriscar em uma profissão que não tem experiência. Quando se aposentar diz que quer ficar mais quieto e aproveitar a vida junto da família. Emanuel deixa perceber que, caso venha a mudar de profissão, não sentirá tanta falta do movimento das estradas e do vai e vem do caminhoneiro, pois, demonstrou ser uma pessoa que gosta de levar uma vida mais tranqüila, por isso parece não ter se adaptado bem ao tipo de vida que o caminhoneiro leva.

Ao contrário, aqueles que são caminhoneiros há mais tempo demonstram que a paixão pela vida na estrada é algo de grande valor para eles e é um sentimento que lhes acompanha por muitos anos. Para a maioria dos entrevistados, nem mesmo a aposentadoria significaria deixar de ser caminhoneiro.

Sr. Odilon possui 83 anos de idade e já está aposentado, mas trabalhou como motorista desde 1944. Nessa mesma profissão trabalhou em diversas categorias: foi motorista de taxi, de ônibus, de Kombi, transportando pessoal para cidades vizinhas a Uberlândia, e também foi caminhoneiro autônomo, transportando cargas e mudanças. Dessas, a que exerceu por maior tempo foi a de autônomo, que segundo ele, foi muito feliz, porque nunca teve nenhum acidente, nem sofreu nenhuma situação de risco na estrada, e declara gostar tanto de viajar que *“agora, chegô até o ponto que eu cheguei essa idade e num quero largá de caminhão não”*.

Sr. Odilon, apesar da idade, é uma pessoa dinâmica e totalmente lúcida. Em vários trechos de sua entrevista revelou possuir boa memória, se lembrando de detalhes como datas, idades e nomes de pessoas até mesmo do período de sua juventude. É bastante alegre, extrovertido e falante. Sr. Odilon não possui filhos e hoje reside com a esposa em um lugar tranqüilo, no setor Chácaras Tubalina, que é um local com várias chácaras pequenas, mas situado dentro do perímetro urbano da cidade de Uberlândia. Apesar de nunca ter freqüentado a escola, aprendeu a ler e também fazer contas com a esposa, D. Neusa, que

sendo bacharel no curso normal, tinha a possibilidade de ser professora, apesar disso, nunca exerceu a profissão em sala de aula.

Sr. Odilon conseguiu tirar sua carteira de habilitação em 1944, através de um pedido do governador de Goiás, Pedro Ludovico, ao inspetor da Secretaria, após, segundo ele, ter tido o privilégio de levá-lo a uma viagem para São Paulo. Relata orgulhoso o fato:

*Uai, eu tava lá no ponto, num tinha carterã não, em Goiânia, na Bandeirante, e lá tinha um motorista lá, era portero do palácio, Braziberto. O Dr. Pedro Ludovico que era o governador. Era... trabalhava com o carro do Dr. Belarmino Cruvinel. Dr. Belarmino Cruvinel era concunhado do Dr. Pedro Ludovico que era o governador. A D. Lígia era irmã da D. Gercina. Ai quando ele me chamô prá fazê a viagem, eu falei: - Ô, precisa tirá uma licença aí prá mim dirigi, porque lá tem guarda em São Paulo. Ele qué i lá no Museu do Ipiranga, eu vô travessá São Paulo todim. Ai mandaro eu lá na inspetoria prá mim intregá os trem. Falei: - E aí? Ai, assinei meu nome e tal, me deu a carterã. Mais eu pensei que foi só prá fazê aquela viagem. Quando eu voltei de viagem daí seis dia, eu fui lá na inspetoria. Falei: - Ô tá qui ó, a carterã tem que devolvê ela hoje. Ai o Iron falô, o inspetor Neves falô: - Não, o documento é seu uai, o governador mandô te entregá, ele é seu o documento. Ai saí pulano de alegre, quemano pneu, fui lá pro ponto e alegre. Cheguei na Bandeirante fui mostrá a carterã lá, a turma: - Uai, mas cê num prestô exame! Ai o Braz virô: Uai, qué exame melhor do que ele feiz, levá o home lá em São Paulo, uai, cêis tá ficano doido? (risos)<sup>225</sup>*

Ao relatar o fato, Sr. Odilon procura demonstrar uma determinada familiaridade com as pessoas que ocupavam o poder naquele momento, tratando-as pelo nome como forma de mostrar que eram pessoas conhecidas. Ao mesmo tempo, sobressai em sua fala a questão da prática de favores, pois, a aproximação com pessoas que estavam no poder, garantiram a ele facilidades que não são para todos.

Sr. Odilon já trabalhava como motorista, mas como era analfabeto nunca havia tentado tirar a habilitação. Para ele, esse fato teve uma importância crucial na sua vida profissional, pois ser motorista era a profissão que gostava e escolhera exercer, portanto, a habilitação era essencial. Ele até hoje guarda essa carteira como um troféu e o ano de 1944 nunca foi esquecido, porque a data significou uma mudança na sua vida.

Segundo ele, a falta de estudo não lhe atrapalhou em nada na profissão como motorista, mas o impediu de seguir uma outra profissão que também gostava muito e teve a oportunidade de exercer, a de piloto de avião:

---

<sup>225</sup> Entrevista realizada em 16/09/2004 com Sr. Odilon Fernandes da Silva, casado, 83 anos, aposentado, foi motorista desde 1944.

*(...) eu rependi, sabe por que? Porque lá em Goiânia surgiu lá o instrutor lá, o inspetor João Forje, então a gente pagava 400 mil réis a hora, e pagava 400 mil réis a hora prá brevetá, né? Então ali com três hora a gente já podia aproximá do brevê. Mais aí quando o João Forje soube que eu num tinha estudo nenhum, só assinava meu nome, ele falou: - Oh, cê tá jogano seu dinheiro fora, cê num vai consegui o brevê. Eu fui desisti.(...) lá tinha os aviãozinho paulistinha, o César e Tavares. Eu era loco prá voá no César e Tavares, mas eu vi que eu num conseguia, mas repindi. Porque que eu num estudei, oh Meu Deus! Num pude... e tava com tudo na mão. Até esse engenheiro lá o Dr. Belarmino, fez força tudo, foi lá, pagó a hora prá mim tudo direitim prá mim sê piloto dum amigo dele, cumpade dele, Quinca Borges, ele já tinha comprado até avião já, mas num deu certo por causa disso, eu repindi demais porque eu num estudei.<sup>226</sup>*

No período a que se refere, na década de 40, Sr. Odilon trabalhava como chofer, para ele era motivo de muito orgulho, pois trabalhava no Palácio do governo do Estado de Goiás, na capital Goiânia. Apesar de ser um bom emprego, porque, segundo ele, trabalhava com gente da “*alta escala*” do governo de Goiás e isso lhe proporcionava diversas regalias, como se hospedar em hotéis caros e ser bem atendido onde quer que chegasse, porque estava com o carro do governo, ainda assim ele sonhava mais alto. O modo como o Sr Odilon expressou o fato reflete em sua voz um pesar enorme, culpando a si mesmo por não ter estudado, pois quando criança o pai lhe colocou na escola, mas como não gostava de estudar, na maioria das vezes não se lembrava de ir, e quando ia, fugia da sala de aula. Seu relato deixa perceber que aquela seria a grande oportunidade de sua vida, mas a falta de estudo frustrou os seus sonhos.

Eu já o havia entrevistado em uma outra oportunidade, no ano de 2002, e no momento ele, com 81 anos de idade, já era aposentado, mas ainda trabalhava como caminhoneiro, realizando alguns fretes dentro da cidade, e, de vez em quando ainda realizava uma ou outra viagem para o sobrinho, que é proprietário de várias carretas. Resolvi então retornar a ele novamente em 2004, porque nessa data ele não estava mais trabalhando. Na primeira entrevista, percebi que ele era uma pessoa bastante ativa e por isso quis saber como se sentia estando agora em casa, sem trabalhar. Ele, porém, considera que está parado por tempo determinado, porque havia vendido seu caminhão há pouco tempo, mas já falava em comprar outro, manifestando o desejo de continuar trabalhando: “*Ah, vô trabalhá uai! (risos) Senão eu fico velho uai! (risos)*”. No caso do autônomo, o motorista tem a vantagem de poder continuar trabalhando mesmo após estar em idade

---

<sup>226</sup> Idem.



avançada, pois, desde que tenha disposição, consiga enxergar bem para dirigir e esteja com a carteira de habilitação em dia, nada o impede de trabalhar enquanto conseguir, e isso Sr. Odilon faz questão de mostrar que ainda consegue:

*Ah! Gosto (sic). Eu vejo muita gente de setenta ano achano dificuldade prá dirigi, prá í na, por exemplo, prá i prá Belo Horizonte, São Paulo. Gente, mais cumé que eu num estranho nada? Nada. Eu entro dentro de Goiânia como coisa que eu tô andano aqui dentro, num é Neusa?*<sup>227</sup>

A pergunta formulada a ele foi se ainda gostava de dirigir. Sua resposta foi incisiva, demonstrando que essa é uma das suas grandes paixões. Ao se remeter aos motoristas com menos idade que ele e que têm dificuldades para continuar dirigindo, ele quer reforçar que sua idade avançada em nada alterou sua experiência como motorista, é algo que ainda realiza naturalmente como há alguns anos atrás.

Pesquisando o cotidiano de motoristas aposentados do transporte de passageiros da empresa Nacional Expresso, MACIEL afirma que *“ficar quieto em casa parece ser a realidade de grande parte de trabalhadores aposentados no Brasil que, ao se aproximarem da chamada terceira idade, não encontram opções de lazer ou outras atividades que possam ocupar parte do tempo, antes destinado quase que única e exclusivamente ao trabalho”*. Baseando-se em seus depoimentos, a autora analisa que a aposentadoria, em muitos casos não representa a chegada de um tempo de tranquilidade para o trabalhador, pois, tirando o fato de ser a conquista de um direito social adquirido e o *“coroamento de uma vida inteira dedicada ao trabalho”*, os ditames da sociedade capitalista moderna tratou de relegar o aposentado à condição de pessoa inútil. Seus depoentes demonstraram angústias diversas ao se verem aposentados: por serem considerados improdutivos, por verem seus rendimentos mensais reduzidos ao valor fixo da aposentadoria, comprometendo o orçamento doméstico, pelo tempo ocioso que ficam parados em casa sem ter o que fazer e sem opções de lazer e, sobretudo, pela falta que sentem do trabalho que desempenhavam e que foram afastados, mesmo se sentindo ainda aptos a exercê-lo. A autora explicita que a tentativa de re-inserção desses no mercado de trabalho, muitas vezes significa o enfrentamento de conflitos com os colegas de profissão, demonstrando o teor da exclusão social do aposentado. De acordo com MACIEL, mesmo tentando driblar o tempo livre

---

<sup>227</sup> Idem.

através da execução de pequenas tarefas domésticas, os aposentados do transporte de passageiros convivem com o sentimento de que estão contrariando a dinâmica do cotidiano, do trabalho que desempenhavam, que lhes exigia diariamente a tomada de decisões importantes, a postura firme frente aos conflitos e o constante senso de responsabilidade nas suas atribuições.<sup>228</sup>

Sr. Odilon não se sente um aposentado e não age como tal. Nesse período que não estava trabalhando, ele não ficava parado em casa sem ter nada para fazer, como é costume ouvir de muitos aposentados que geralmente se declaram frustrados por serem praticamente obrigados a ficar ociosos. Segundo ele:

*Sabe, a gente no decorrer da vida, a gente vai aprendendo tudo. Essa instalação dessa casa, todinha foi eu que fiz. Bão, máquina de lavar roupa ela estraga, eu rumo, chuveiro queima, eu troco a resistência, rumo tudo. Cê tá veno lá onde tá aquela fechadura? Lá onde tá aquela fechadura, lubrificá ela direitim e pô ela funcionano como manda o figurino. A hora que eu comprá outro caminhãozinho bão, aí eu num vô tê tempo mais, né?*<sup>229</sup>

Acostumado a trabalhar desde criança, Sr. Odilon declara que como já viveu muito, aprendeu a fazer quase tudo nessa vida, dessa forma, quase nunca fica quieto. No momento em que cheguei à sua casa para a entrevista, ele estava consertando um portão no quintal da residência, por isso, quando lhe perguntei sobre o que costumava fazer nesse tempo que está sem trabalhar, brincou: “*conserto portão*”. Indica com isso, e também através da descrição de tarefas caseiras, como os pequenos reparos em sua casa, que não consegue ficar parado por muito tempo e que está sempre procurando algo para fazer. Mas, apesar disso, ele deixa perceber que mesmo executando todas essas tarefas, em comparação com um dia de trabalho como caminhoneiro, elas são insuficientes para preencher todo o seu dia, por isso ele reforça a idéia de que pretende voltar à sua rotina de trabalho, logo que comprar outro caminhão.

Sobre suas práticas de lazer, ele deixa perceber que ficar parado em frente à televisão parece ser uma atividade enfadonha, pois reclama que após ter se mudado, há menos de um ano, para o setor chácaras, ele e a esposa não têm saído muito devido à

---

<sup>228</sup> MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando estradas, construindo caminhos: experiências de motoristas de transporte rodoviário**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2005, pp. 124/125, (Dissertação).

<sup>229</sup> Entrevista com Sr. Odilon Fernandes da Silva, realizada em 16/09/2004.

distância, mas quando morava no bairro Osvaldo Rezende, saíam sempre. Por isso agora tem o hábito de ler jornais e assistir todos os noticiários da televisão, que é uma maneira de se manter informado, além de exercitar sua leitura.

Sr. Odilon destaca que viajar é realmente sua grande paixão, “*Ah! Gosto. Ih! Eu tano viajano eu ...*”. Viajar para casa de parentes com a esposa ou para praias é a melhor diversão para ele. Estando dirigindo, mesmo um carro de passeio, vendo o movimento da estrada, é algo que lhe faz lembrar seu tempo como caminhoneiro ativo, seu dia-a-dia de trabalho dentro de seu caminhão, transportando cargas de um lado para outro, entrando e saindo de cidades. Isso o transporta para um tempo que considera bom, pois realizava um trabalho que gostava e, para ele, estava ao mesmo tempo se divertindo. Por isso viajar, mesmo a passeio, tem ainda grande significado para Sr. Odilon, pois a estrada continua sendo o seu mundo. Ao lembrar o passado, ele deixa seu saudosismo aflorar, pois é consciente de que, com a sua idade, não lhe é mais possível trabalhar transportando cargas. Com a mesma sensação, lembra os passeios que costumava realizar com a família:

*Oia, gosto muito de praia, só que quando nós tava morano na outra casa lá, então os sobrinho era tudo unido, tudo. Nós ia, eles sempre chamava: oh, tali tempo nós vai prá Guarapari. Oh, vamo prá Guarapari. Gostava de i, ela tamém gosta muito da orla da praia. Mas agora parece que esparramô os subrim, esse que até eu falei agora mesmo, trabaia, num tem tempo prá nada, esparramô tudo, a gente sozim num vai mesmo.*<sup>230</sup>

O relato do Sr. Odilon nos remete a um tempo em que a sociedade não vivia nesse corre-corre diário que o ritmo de trabalho impôs, onde as pessoas vivem praticamente em função do trabalho, quase não sobrando tempo para o lazer, nem mesmo para visitas a parentes e amigos. Essa situação fez com que as pessoas se isolassem cada vez mais umas das outras, até mesmo os próprios parentes quase não encontram tempo de estarem juntos, como na ocasião descrita por ele. Viajar juntamente com a família também é um hábito que parece ter ficado perdido no passado, mas não deixou de ter valor para o Sr. Odilon, já que sua fala aparece no presente ao dizer: “*gosto muito de praia*”, dando a idéia de um desejo que ainda está vivo dentro dele. Sendo assim, demonstra esperança de poder resgatar esses bons momentos de diversão e lazer.

---

<sup>230</sup> Idem.

Pelo relato do Sr. Odilon, percebe-se que ele ainda se considera uma pessoa ativa e tenta desfazer a idéia que se tem das pessoas idosas e aposentadas, como ociosas, improdutivas e descartadas pela sociedade. No alto dos seus 83 anos, ele tenta passar uma imagem de que, apesar de sua idade, continua útil, com saúde e disposição, por isso, suas perspectivas para o futuro são as de comprar novamente um caminhão e continuar trabalhando.

Um outro entrevistado, o Sr. Reinaldo, que trabalhou como caminhoneiro durante trinta anos, apesar de se declarar apaixonado pela profissão, hoje não a exerce mais. Durante esse período, ele por duas vezes trocou a profissão de caminhoneiro por outra. Na primeira vez, Sr. Reinaldo diz que uma das causas de sua decisão foi pela família:

*Porque minhas filhas já estavam ficando mocinhas, e eu não vi elas crescer. Eu não vi, porque era sempre na estrada, tinha que cuidá da casa, tinha que pagá é... prestação de caminhão, né, na época, eu morava de aluguel, mais logo depois eu consegui comprá uma casa prá mim, então, uma opção foi essa, vivê mais em casa.<sup>231</sup>*

Desde que se casou, Sr. Reinaldo trabalhava muito, realizava viagens seguidas, acompanhado da esposa, que revezava com ele no volante para que pudesse descansar um pouco, já que ela também é habilitada com carteira de habilitação de categoria “D”, exigida para os caminhoneiros. Esse esforço era necessário naquele momento para que conseguisse quitar suas dívidas. Sr. Reinaldo declara que “*durante esse tempo que eu trabalhei, lutei, tudo, a minha esposa deu um apoio danado*”, só parando de viajar com ele a partir do momento em que engravidou e teve as filhas. Por isso, quando conseguiu melhorar sua condição de vida, com a compra da casa própria e a quitação do caminhão, viver mais perto da família foi como uma retribuição pela dedicação da esposa, também porque ele próprio sentia falta da família durante as viagens. Com a vida corrida de caminhoneiro, percebeu também que perdeu grande parte da vida em família, não acompanhando a infância das filhas. Os significados da profissão, e ao mesmo tempo da sua interrupção, aparecem na fala do Sr. Reinaldo, um trabalhador que foi caminhoneiro, mas também dono de fábrica e de bar:

---

<sup>231</sup> Entrevista com Sr. Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi, realizada em 06/01/2005.

*Olha, até hoje eu sinto uma falta muito grande da estrada, até hoje, né. Então às vezes eu tô aqui no bar, sem cliente, eu fico lembrando tudo que eu já passei, por onde andei, os amigos, eu graças a Deus nunca tive inimigo na estrada. Então a gente fica pensando, lembrando muitas vezes até os buraco, as curva, os aperto, fica lembrando isso aí, até hoje não é fácil, porque na época quando eu deixei eu sofri demais, prá mim aquilo era uma coisa que eu sempre, toda vida eu falava: motorista de caminhão, quando ele deixa de trabalhar, ou ele vai ser frentista de posto, ou ele vive andarilho, porque ele num sabe ficar sem aquele movimento, sem o cheiro do óleo diesel, então até hoje eu sinto uma falta muito grande. Mais de vez em quando, prá matá a saudade, os amigos dá uma carona eu vô passeá.<sup>232</sup>*

Sr. Reinaldo ficou fora da profissão por três anos e nesse período montou uma fábrica de mortadela em sociedade com um conhecido, porém, esse sócio, durante sua ausência, lhe roubou, desaparecendo e levando todo o equipamento da fábrica. Ao lembrar o fato, ocorrido há mais de duas décadas, ele ainda se sente revoltado pela traição, pois, com a fábrica, havia conseguido ter uma condição de vida bastante favorável para si e sua família. Tinha uma casa grande e confortável, carros novos e era sócio de todos os clubes de Uberlândia. Com o golpe, teve que vender todos os bens para saldar dívidas, inclusive sua casa. Passado o choque, Sr. Reinaldo resolveu voltar a ser caminhoneiro, exercendo a profissão por mais doze anos.

Na data da entrevista, no início da 2005, havia sete anos que ele havia abandonado a profissão pela segunda vez e montado um bar. Os motivos que o fizeram abandonar novamente a profissão, segundo ele relata, foi o fato de que estava se tornando difícil trabalhar, com muitos riscos de assaltos, roubos de carga e acidentes na estrada, mas quando parou, não pensava que seria definitivo, porém sua vida tomou outros rumos. Foi trabalhar como gerente de posto de combustível e, em seguida, montou o bar. Assim, os anos foram passando e hoje, com 61 anos, ele considera que não está mais em idade de voltar a viajar como caminhoneiro.

Ao relatar seu sentimento por ter deixado de exercer uma profissão que declarou ter paixão, Sr. Reinaldo deixa perceber o sofrimento por que passou após concretizada sua decisão. Pela falta que diz sentir até hoje, de certa forma ainda sofre. As muitas lembranças que ficaram de seu tempo de caminhoneiro foi o que lhe restou para reviver os momentos de suas viagens na estrada, o encontro com os companheiros, as alegrias e até mesmo os sofrimentos. O ato de lembrar lhe concede a oportunidade de reviver esse passado, que para

---

<sup>232</sup> Idem.

ele foi uma época importante da sua vida. Mas, saudosismo à parte, ele está revelando a importância que representa para si ter sido caminhoneiro. A falta que sente é justificada por tê-la exercido por um longo período de três décadas, e esse tempo é bastante considerável para que a movimentação típica da profissão passasse a fazer parte da sua vida. Estando a apenas sete anos afastado dela, ainda não se acostumou a ficar parado, como a rotina do bar lhe exige.

Entre os meus entrevistados, somente o Sr. Odilon já está aposentado, porém muitos deles já fazem planos para quando se aposentarem. Paulista, que está com 52 anos, pretende complementar a contribuição necessária para se aposentar por tempo de serviço através do pagamento de uma aposentaria privada, agilizando assim o processo e reduzindo-o para três anos de contribuição. Se conseguir essa façanha, quer vender seu caminhão, comprar um menor e mais novo para continuar trabalhando. Deseja também comprar uma chácara às margens da Represa do Miranda, segundo ele, *“prá comer uma carninha assada de vez em quando”*. A aposentadoria, para ele, representa uma segurança, pois, caso lhe falte serviço, tem esse benefício para garantir o orçamento doméstico.

Paulista manifesta sua vontade de mudar as condições de vida que leva hoje e, para ele, somente com a aposentadoria isso seria possível. Com isso, ele indica que, como caminhoneiro, trabalhando com dificuldades, correndo atrás de fretes e enfrentando os riscos da estrada, dificilmente conseguirá realizar seus planos, pois a maior parte dos lucros das viagens vai para cobrir os gastos do próprio caminhão, que já está velho e necessita sempre de reparos.

As considerações feitas por Paulista nos levam a refletir que, no início desses anos 2000, as dificuldades enfrentadas pelos caminhoneiros têm transformado os significados que eles próprios dão à sua atividade. As dificuldades enfrentadas no dia-a-dia parecem agora maiores do que a satisfação pelo imprevisível da estrada. Nessa mudança, o próprio sentido de aposentadoria se refaz e ela passa a ser vista como segurança, em uma fase em que manter condições de vida satisfatórias, continua cada vez mais difícil. Isso talvez faça a diferença entre as visões sobre aposentadoria entre os mais novos, na faixa dos 50 anos, e os mais velhos, na faixa dos 80 anos, como o Sr. Odilon.

As expectativas de futuro são sensações que estão sempre presentes nas pessoas e são constantemente renovadas por elas. Mesmo passando por tempos difíceis, o trabalhador

consegue ter esperanças de que dias melhores virão. Os caminhoneiros estão sempre na expectativa de que sua próxima viagem será melhor que a última, que não irá correr tantos riscos na estrada, que poderá transitar por rodovias melhores, sem buracos, bem sinalizadas, que irá ganhar um frete melhor, conseguirá trocar seu caminhão velho por um mais novo e potente, irá conseguir comprar uma casa própria ou reformar a que possui, dar melhor conforto à sua família e melhores condições de vida. São essas expectativas que os movem e os fazem insistir em ser caminhoneiro, buscando a concretização dos seus sonhos e a realização profissional.

Sr. Luiz Carlos ao declarar enfático que “*eu vô crescer*”, ele indica que acredita na sua melhoria de vida através da profissão, como caminhoneiro autônomo, mesmo após mais de vinte anos de atividade, porque “*a partir do momento que eu num tivé esperança no que eu faço, porque que eu vô fazê?*”. Entre os planos do Sr. Luiz Carlos, estão melhores condições de moradia e trabalho:

*(...) vô arrumá minha casa, nós estamos, hoje, embora eu more numa casa muito simples mais hoje nós temos condição de... de reiniciar propriamente alguma coisa como: arrumá minha casa, vô trocá, vê se eu consigo trocá de caminhão e isso é o trabalho, isso é minha profissão que tá me dano, entendeu? E eu devo tudo ...*<sup>233</sup>

É como caminhoneiro autônomo que o Sr. Luiz Carlos pretende conseguir realizar seus planos, por isso a convicção expressa nas suas palavras, acreditando que, mesmo com todas as dificuldades, ainda é possível crescer. Sua afirmativa é também uma forma de dizer que nem tudo está perdido para os caminhoneiros, pois, durante a maior parte da sua entrevista, que é bastante longa, falou das barreiras enfrentadas na profissão, denunciando injustiças e exploração, a má remuneração e o descaso por parte dos envolvidos no transporte de cargas, mas, apesar de tudo, eles vão driblando as dificuldades e lutando por continuar trabalhando como autônomos.

Sr. Luiz Carlos enxerga a aposentadoria como uma ajuda monetária e, dessa forma, ela será necessária para garantir a realização de seus planos para o futuro. Sendo assim, para ele, aposentar-se também não significa parar de trabalhar:

---

<sup>233</sup> Entrevista com Sr. Luiz Carlos Tavares Perez, realizada em 09/01/2005.

*É... eu vô dizê procê, eu acho que, minha própria família é assim, a maioria autônomo, né? E eu penso o seguinte: eu acho que eu posso tá aposentado, mais cê tem que ser útil em alguma coisa, eu vô ser útil em alguma coisa (...) Mais, eu acho que, aquele que pára, ele já é um morto-vivo, né? Eu acho que cê tem que ser útil em alguma coisa. Alguma coisa... algo cê tem que ser útil, cê num pode ser um inútil.<sup>234</sup>*

Aposentando-se, Sr. Luiz Carlos, que se declara tão apegado à família, teria a oportunidade de aproveitar para ficar mais tempo próximo dos seus, apesar disso, a possibilidade de ficar parado em casa, nas suas palavras, aparece como praticamente nula. No seu modo de ver, a aposentadoria não o impedirá de continuar viajando e fazendo o que gosta, conforme declarou em relatos anteriores. Ao dizer que quer ser útil, ele nos remete a uma análise sobre as imposições de idéias formuladas para o mercado de trabalho, que faz com que muitas pessoas acreditem que a aposentadoria se confunde com o início da idade improdutiva e por isso a sociedade o descarta, dificultando seu acesso ao trabalho e fazendo acreditar que o aposentado/idoso é alguém que, como não produz, não serve mais para nada, devendo ficar ali no seu canto só a espera da morte. Por isso, assim como o Sr. Odilon declara que não quer parar de trabalhar senão fica velho, da mesma forma o Sr. Luiz Carlos critica ao dizer que *“aquele que pára, ele já é um morto-vivo”*.

Os relatos dos entrevistados nos levam a perceber que eles não enxergam a aposentadoria como o fim de uma etapa de suas vidas, ou seja, um marco divisor onde termina sua fase como trabalhador e dá início a uma outra, onde teria a possibilidade de descansar e curtir a sua terceira idade com tranquilidade. Para eles, é uma questão importante continuar sendo caminhoneiros, pois é a profissão que abraçaram e a paixão por ela os impede de abandoná-la. Trabalhando, eles se sentem ativos, batalhando para continuar no campo de disputas com as transportadoras pelo transporte de cargas, e é também uma forma de continuar lutando pela existência dos caminhoneiros autônomos, evitando que esse grupo de trabalhadores possa ser extinto.

A maioria dos entrevistados demonstrou que, apesar de todas as dificuldades que relataram, sentem-se orgulhosos por serem caminhoneiros autônomos, pois foi com muita luta que conseguiram comprar seus caminhões e é com disposição e força que enfrentam o

---

<sup>234</sup> Idem.



conflituoso dia-a-dia na profissão, também é através dela que conseguiram prover melhores condições de vida às suas famílias. Por isso se sentem vencedores.

Quando questiono ao Sr. Luiz Carlos se se considera um vitorioso, ele responde que sim, porque “ eu sento na minha mesa, eu tenho o que comer... entendeu?”. Para ele, o fato de não faltar alimento em sua mesa, é sua maior satisfação. Com isso, ele indica que não conseguiu riquezas com essa profissão, mas conseguiu sua realização, porque ser caminhoneiro, para ele, é uma prática cultural, por ser um valor de família. Por isso, no final da entrevista, faz questão de enfatizar: “*eu me realizo no que eu faço, gosto do que eu faço, amo o que eu faço*”.

Da mesma forma, Sr. Gladson considera que, graças à profissão que sempre exerceu, conseguiu diversas vitórias. A importância que dá ao trabalho, que realizou durante trinta anos, aparece no seu relato através da seguinte reflexão:

*Considero. Considero porque eu comecei sem nada, hoje materialmente não tenho quase nada, mais criei uma família, as filhas tão criada. É construí essa casa, tenho um carrim veio prá andar, mais não é só as coisas materiais. É o fato de você viver a vida e vencer na vida, ocê vencer sem precisar de robar, sem precisá de desacatá a família. Trabalhar a vida. Se você hoje ganha a vida honestamente pro seu próprio serviço e você já conseguiu criar a família e tudo, tá, como diz o outro, eu acho é uma realização, né?*<sup>235</sup>

Analisando sua trajetória como caminhoneiro, ele atribui maior valor aos sentimentos do que às coisas materiais que conseguiu. Foi com honestidade que enfrentou todas as situações turbulentas, se desgastando fisicamente, ganhando fretes injustos e sofrendo humilhações e é com orgulho que olha para o seu passado e se vê vitorioso pelo que conseguiu conquistar, principalmente o respeito e a admiração da família.

Para esses caminhoneiros, o sentido de vitória não está nos bens acumulados, muitas vezes eles se sentem vencedores por terem conseguido dar uma formação acadêmica aos filhos, adquirido a casa própria, mesmo que em conjuntos habitacionais ou em locais distantes, ter comprado o seu próprio caminhão, ou simplesmente, ter trabalhado honestamente, como o Sr. Gladson, e conseguido que não lhe faltasse o alimento em sua mesa, como o Sr. Luiz Carlos.

---

<sup>235</sup> Entrevista com Sr. Gladson Costa, realizada em 27/01/2005.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A temática desse estudo voltou-se para a compreensão dos significados das transformações sociais vividas por um grupo de trabalhadores, os caminhoneiros, buscando compreender como os processos de mudança são interpretados por eles. Das suas histórias emergem muitas memórias que nos falam dos embates diários pela sobrevivência, incluindo realizações e frustrações, expectativas e sonhos, uns realizados, outros apenas imaginados.

Ao analisar a fala dos depoentes nessa pesquisa, pude constatar a multiplicidade de limites que eles enfrentam ao dizer de seus modos de trabalho na profissão de caminhoneiro. São dificuldades para se conseguir cargas a transportar e estresse nas negociações do preço do frete, enfrentamento de estradas em péssimas condições, noites sem dormir dirigindo sem parar, na ânsia de realizar a entrega no prazo, riscos de acidentes, assaltos e roubos de carga, enfim, diversos problemas que fazem com que eles signifiquem seu modo de trabalho como um campo conflituoso onde enfrentam batalhas diárias para continuar trabalhando.

Os caminhoneiros mais antigos, que trabalharam entre as décadas de 60 a 80, traçaram um paralelo entre o ser caminhoneiro naquele período, interpretando-o como um tempo bom na profissão. Sentiam-se respeitados pela sociedade, valorizados enquanto profissionais, podiam contar com o companheirismo dos colegas nos momentos difíceis, não enfrentavam tantos riscos nas estradas e nem concorrência no transporte de cargas. Porém, à medida que os anos foram avançando em direção ao século XXI, foram percebendo uma diversidade de mudanças sociais que afetaram diretamente sua profissão. Perceberam o crescente esfacelamento das relações humanas na sociedade que provocou o individualismo dentro desse grupo de trabalhadores e o fim do companheirismo nas estradas. Além disso, o avanço da indústria automobilística, a partir da década de 70, acelerou o processo de produção de automóveis aumentando o movimento nas rodovias que, conseqüentemente, transformou-as em um espaço de disputas. O senso competitivo dos motoristas causou a elevação do número de acidentes, em muitos casos envolvendo caminhões, e o caminhoneiro, como o condutor desse veículo, é sempre indicado como o grande culpado pelas tragédias nas estradas.

O aumento da criminalidade também é um fator de grande preocupação para esses profissionais, pois, o que anteriormente era um problema restrito às cidades, passou a se estender também às estradas. Isso é percebido pelos caminhoneiros principalmente a partir da década de 90, com o número crescente de ocorrências de roubos de carga e o aumento acelerado de quadrilhas agindo por todo o país, principalmente na Região Sudeste, que é o local por onde passa a maior parte dos produtos industrializados via terrestre dentro do país e por isso são estradas visadas pelos bandidos. Porém, não só os caminhoneiros sofrem com a violência das estradas, mas qualquer motorista que se aventure a transitá-las.

Freqüentemente observamos noticiários envolvendo quadrilhas de assaltantes nas estradas. O jornal *Correio* veiculou em 20 de dezembro de 2005, matéria de mais um assalto ocorrido nas estradas da região, envolvendo um ônibus de passageiros da empresa Real Expresso, saído de Brasília (DF) com destino à Uberlândia (MG). Na altura do Km 65 da Br-050 o ônibus foi interceptado por cinco bandidos, que estavam em um veículo Vectra de cor escura, que fecharam o ônibus fazendo-o parar. Em seguida, os bandidos entraram no interior do ônibus, mobilizaram o motorista e um dos assaltantes com uma arma apontada para sua cabeça, obrigou-o a entrar na rotatória da MG-497. Os demais integrantes realizaram uma verdadeira faxina, pegando objetos pessoais de valor, celulares, bagagens e dinheiro dos vinte e um passageiros.<sup>236</sup> Ocorrências como essa nos fazem questionar sobre a limitação do nosso espaço de trânsito hoje. Vivemos em uma época em que não temos mais a liberdade de sair de nossas casas sem que tenhamos medo, pois a cada instante nossas vidas estão ameaçadas, independente se estivermos à pé, de carro, de moto, de ônibus ou de caminhão. A violência cerceou nossa liberdade de transitar tanto nas cidades, que se transformaram em um verdadeiro espaço para a prática diária da violência, quanto nas estradas que visivelmente também têm se tornado um espaço alternativo para a ação dos assaltantes.

Um outro problema percebido pelos caminhoneiros, que se acentuou nas últimas duas décadas, foi o aumento da concorrência pelo transporte de cargas. O aparecimento das transportadoras trouxe mudanças nas relações de trabalho dos autônomos. Desde o aparecimento desse grupo de trabalhadores, até meados da década de 80, o autônomo realizava suas negociações de fretes diretamente com o interessado em transportar

---

<sup>236</sup> “Mais um ônibus é alvo de gangues nas estradas”. *Correio*, Uberlândia, p. B4, 20/12/2005.

determinada mercadoria, seja de particulares ou de empresas. Com o surgimento das transportadoras, não foi mais possível para os caminhoneiros autônomos negociar fretes diretamente com o interessado, pois essas surgiram como intermediárias entre eles e as empresas, destituindo-o da função de negociador e, além disso, relegando-o ao papel de simples prestador de serviços à essas empresas de transporte. A partir desse momento, o autônomo que tanto lutou para comprar seu caminhão, e se libertar dos laços trabalhistas, passou a depender das transportadoras para trabalhar.

Dessa forma, ser caminhoneiro autônomo passou a ser sinônimo de luta e persistência, pois os profissionais vivem pressões constantes de setores envolvidos no transporte de cargas no sentido de forçá-los ao desaparecimento, ou seja, eles hoje vivem uma disputa desigual com as transportadoras que possuem todos os recursos para sobreviver a essa luta, enquanto os caminhoneiros, a cada dia, enfraquecem mais e mais devido ao teor da competição. Diante dos gigantes do transporte que oferecem caminhões potentes, em bom estado de conservação, cargas seguradas contra roubo, rastreamento de veículos via satélite, enfim toda a segurança necessária para que a carga saia de sua origem e chegue intacta ao destino, os autônomos, nesse jogo de prestação de serviços, representam um pequeno transportador, cuja única garantia a oferecer é a sua coragem para enfrentar os riscos na estrada durante o transporte da mercadoria, na expectativa de conseguir retornar vivo e prosseguir na sua luta por trabalho.

As narrativas do grupo de caminhoneiros denunciaram que seu modo de trabalho se transformou em um jogo competitivo onde a exploração a que se submete por parte das transportadoras e dos agenciadores é que ditam as regras e, nessa relação desigual, o autônomo é sempre o perdedor. Para os depoentes, a culpa pela disputa por fretes entre os próprios caminhoneiros autônomos é também das transportadoras, porque elas manipulam os preços dos fretes, oferecendo-os aos autônomos que se vêem obrigados a aceitar o transporte a valores injustos. Aquele que aceitar transportar por um valor de frete menor é o escolhido por elas, porque é dessa forma que mantêm seus lucros. Sendo assim, aquele que não se submete a essa exploração por parte da transportadora é excluído e corre o risco de não conseguir trabalho. Por isso, nesse jogo manipulado pelas transportadoras, a grande maioria dos autônomos participa dessa concorrência, entre eles próprios, por uma oferta de

fretes a preços baixos, e que é uma das causas da desunião e do individualismo que hoje marca esse grupo de profissionais.

Observando o modo de vida de caminhoneiros fora do trabalho, foi possível perceber uma multiplicidade de diferenças entre eles que revelam a heterogeneidade desse grupo de trabalhadores, porém, ao mesmo tempo, torna-se interessante destacar algumas características, que podemos dizer comuns, entre os que exercem essa profissão. Viver por longos períodos longe de casa, e enfrentar os limites que a profissão lhes impõe, tornou-se parte de suas vidas, mas eles não deixaram de ansiar pelo momento de retorno ao lar, que representa segurança em vista do risco das estradas. Voltar para casa após cada viagem é também ir ao encontro do afeto da família e compartilhar com ela uma troca de sentimentos que inexistente nas estradas. A maioria dos depoentes demonstrou que, apesar de viver a maior parte de seu tempo em função do trabalho, a aproximação com a família é para eles um valor que não foi perdido.

No diálogo realizado com as esposas de caminhoneiros, percebe-se que o fato de partilharem suas vidas com esses profissionais, lhes exigiu uma carga excessiva de responsabilidades com a casa, os filhos e a economia do lar, fazendo com que elas desempenhem múltiplos papéis ao mesmo tempo. As diversas situações, que tiveram que enfrentar sozinhas ao longo da vida, fizeram com que elas se percebessem como mulheres fortes, com coragem suficiente para tomar decisões importantes para a vida familiar. D. Maria da Glória, ao interpretar o significado de ser esposa de caminhoneiro, faz a seguinte análise:

*Oh! Esposa de motorista é assim: sai, larga as promissória prá pagá, passa o dinheiro pelo banco. Então cê tem que criar os filhos, pagá as dívidas que fica, controlar a casa e ainda ficá preocupada com eles. Então é muita coisa em cima da gente. Agora eles achava que era só pono dinheiro dentro de casa era o importante e num é isso.<sup>237</sup>*

Sua narrativa aponta para as diversas atribuições que as esposas dos caminhoneiros têm sob sua responsabilidade. Ao interpretar sua própria experiência, ela aponta para o significado de ser esposa de caminhoneiro, ou seja, sua reflexão se estende a qualquer

---

<sup>237</sup> Entrevista com D. Maria da Glória Ávila Miranda, 72 anos, realizada em 20/06/2002.

mulher que divide sua vida com esses trabalhadores, e indica a exigência de ser uma mulher forte, que desempenha, ao mesmo tempo, uma multiplicidade de papéis.

A expectativa de desenvolver uma pesquisa para melhor compreender o modo de trabalho e vida de caminhoneiros não se realizou somente no sentido de apontar as mazelas de suas condições de trabalho, os baixos rendimentos e as dificuldades de manter um padrão de vida suficiente para custear o orçamento doméstico, para que não falte alimento na mesa, estudo aos filhos, vestuário e um mínimo de lazer à sua família, muito menos vitimizá-los pela situação que se encontram ao constatar o significado de ser autônomo atualmente. A intenção é de trazer as memórias desses trabalhadores vendo-os enquanto sujeitos históricos que agem na sociedade, que, através de suas narrativas, revelam as barreiras enfrentadas no dia-a-dia, os conflitos e os medos, analisando como esse grupo de caminhoneiros vai driblando essas barreiras e oferecendo resistência para se manter na profissão.

Com esse tema, estamos falando de homens e mulheres que enfrentam no seu dia-a-dia os problemas reais desse tempo em que vivemos, possibilitando-nos construir um olhar de historiadores para as relações sociais vividas hoje, nas suas diferenças e embates.

## FONTES

### 1 – NARRATIVAS ORAIS:

**Nivaldo Moreira da Silva**, 64 anos, casado, natural de Ituiutaba, MG, motorista há mais ou menos 30 anos. Trabalhou anteriormente na lavoura no Município de Ituiutaba, também foi motorista de ônibus urbano e já em Uberlândia, trabalhou como autônomo vendendo lanche. Hoje trabalha como caminhoneiro autônomo. Entrevista realizada em 30/08/2004.

**José Aparecido Martins (Paulista)**, 52 anos, viúvo, natural de Guaiçara, SP, residente em Uberlândia desde 1980, caminhoneiro desde 1974, mas como autônomo trabalha há 3 anos. Anteriormente trabalhou como criador de porcos, vendedor de pirulito, engraxate, ajudante de mecânico, metalúrgico, motorista de ônibus urbano em Uberlândia nas empresas: Transcol e Nacional Expresso, e como caminhoneiro na Souza Cruz e no ARCOM. Entrevista realizada em 08/09/2004.

**Luiz Carlos Tavares Perez**, 52 anos, casado, natural de São Paulo, reside em Uberlândia desde 1961. É filho de caminhoneiro, por isso, segundo ele, esteve envolvido com a profissão desde a infância, mas como autônomo trabalha há aproximadamente dezoito anos. Com nove anos de idade, trabalhou como servente de pedreiro, com quatorze anos, trabalhou como ajudante de oficina na empresa Transcol (transporte urbano de passageiros), paralelo à essa função era também cobrador de ônibus. Trabalhou também no Supermercados Alô Brasil, em oficina mecânica, na Granja Rezende, ARCOM, Armazém Martins e em seguida, foi proprietário de uma oficina mecânica em sociedade com o irmão. Entrevista realizada em 26/12/2004 (1ª parte) e em 09/01/2005 (2ª parte).

**Reinaldo Afonso Ângelo Farnesi**, 61 anos, casado, natural da cidade do Prata, MG, residente em Uberlândia desde 1978. Trabalhou como caminhoneiro autônomo há aproximadamente 30 anos e exerceu anteriormente as funções de tratorista e lavrador na fazenda e em seguida, já na cidade foi motorista na Usina de Cachoeira Dourada, CCO

(Construtora Centro Oeste) e transportador de verduras de São Paulo a Belém. Já em Uberlândia trabalhou como caminhoneiro no Armazém Peixoto e foi proprietário de uma fábrica de mortadela. Hoje, não trabalha mais como caminhoneiro, é dono de um bar. Entrevista realizada em 06/01/2005.

**Gladson Costa**, 48 anos, casado, natural de Itumbiara, GO, residente em Uberlândia desde 1971 e exerce a profissão de caminhoneiro há 30 anos. Filho de caminhoneiro, Sr. Gladson, desde criança havia feito a opção por seguir a carreira do pai. Assim que completou maioridade, tirou a carteira de habilitação e sempre trabalhou como motorista. Primeiramente como motorista em uma siderúrgica, depois trabalhou doze anos como motorista de ônibus de passageiros em linhas estaduais e federais e como caminhoneiro na MARBO e na Transcearense. Hoje trabalha como autônomo. Entrevista realizada em 27/01/2005.

**Emanuel Bento Militão**, 33 anos, casado, natural de Conselheiro Lafaete, MG, onde reside até hoje. É caminhoneiro há oito anos, mas como autônomo trabalha há três anos. Trabalhou anteriormente em uma empresa de terraplanagem na construção de estradas nas cidades de Salinas e Poços de Caldas. Entrevista realizada em 27/05/2005.

**Edson Henrique Silvério**, 36 anos, casado, natural e residente de Mirassol, SP, trabalha como autônomo há sete anos. Quando criança foi engraxate, vendedor de salgados e jardineiro, depois trabalhou como soldador, vendedor de lanche e proprietário de lanchonete. Trabalhou também na empresa Siraza (Mercedes Benz de Ribeirão Preto) e como motorista em algumas empresas pequenas. Foi por duas vezes trabalhar no Japão (em 1997 e 2002), como operário em indústrias. Entrevista realizada em 27/05/2005.

**Odilon Fernandes da Silva**, casado, 83 anos, natural de Uberlândia, foi motorista por 58 anos e hoje está aposentado. Trabalhou anteriormente como mecânico na Ford, como motorista na Pneus OK em Uberlândia, e, em Goiânia, como chofer de praça (taxista) e motorista na Prefeitura. Como autônomo, trabalhou tanto nas estradas, no transporte de



cargas como dentro da cidade, realizando fretes e mudanças. Entrevista realizada em 16/09/2004.

**Neusa Fernandes Almeida**, 71 anos, casada com Sr. Odilon Fernandes da Silva, nascida em Martinésia, Distrito de Uberlândia/MG, do lar, entrevista realizada em 16/09/2004.

**Maria da Glória Ávila Miranda**, 72 anos, professora aposentada, esposa de um caminhoneiro também aposentado. Entrevista realizada em 20/06/2002.

**Patrícia Kelly Rodrigues**, 35 anos, doméstica, nascida em Monte Carmelo/MG, casada há 13 anos com um caminhoneiro. A pedido da depoente, foi utilizado um nome fictício tanto para ela como para o marido e filhos. Entrevista realizada em 29/10/2005.

Detetive da Polícia Civil da Delegacia de Furtos e Roubos de Uberlândia. O policial concordou em conceder a entrevista com a condição de não se identificar de nenhuma forma, pois considera que realiza um trabalho perigoso e a maioria das informações que possui são sigilosas. Qualquer dado que, por ventura, o identificasse poderia lhe trazer conseqüências tanto profissionais, quanto pessoais. Entrevista realizada em 04/02/2005.

## 2 – PERIÓDICOS:

→ **Jornal Correio de Uberlândia**, Uberlândia-MG. Vários artigos e números dentro de período de 1970 a 2003.

OBS: Em 1991, o jornal passou para a denominação de “**Correio do Triângulo**” e em 1995, passou a se chamar apenas “**Correio**”.

→ **Revista “Caminhoneiro”**, pesquisa realizada nos seguintes exemplares:

- N.º 104 – maio de 1995 – ano XI
- N.º 126 – maio de 1997 – ano XIII
- N.º 131 – outubro de 1997 – ano XIII
- N.º 133 – dez.97/jan.98 – ano XIV
- N.º 161 – julho de 2000 – ano XVI
- N.º 164 – outubro de 2000 – ano XVI
- N.º 176 – novembro de 2001 – ano XVII
- N.º 188 – dezembro de 2002 – ano XVIII
- N.º 204 – junho de 2004 – ano XX

→ **Revista “Veja”**, pesquisa realizada no período de 1970 a 2003.

## 3 – Sites:

→ [www.revistacaminhoneiro.com.br](http://www.revistacaminhoneiro.com.br) (Revista Caminhoneiro)

→ [www.revistaocarreteiro.com.br](http://www.revistaocarreteiro.com.br) (Revista “O Carreteiro”), pesquisa realizada no período de 2000 a 2005.

## BIBLIOGRAFIA

ALCÂNTARA JR., José Odval. **Algumas formas de sociabilidade dos passageiros de ônibus**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2001 (Tese de Doutorado).

ARANTES NETO, Antônio Augusto. “Desigualdade e diferença”. In: **Paisagens Paulistanas: Transformações no Espaço Público**. Campinas, SP: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial, 2000, p. 132-163.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CALVO, Célia Rocha. **Muitas memórias e histórias de uma cidade: experiências e lembranças de viveres urbanos, Uberlândia 1938-1990**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica – SP, 2001. (Tese de Doutorado).

CARDOSO, Heloisa Helena P. “Narrativas de um candango em Brasília”. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo. V.24, n.º 47, p. 163-180, 2004.

CEVASCO, Maria Elisa. **Para ler Raymond Williams**. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

\_\_\_\_\_. **Dez lições sobre estudos culturais**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

FENELON, Déa Ribeiro et. al. (orgs.). **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho D'Água, 2004.

\_\_\_\_\_. “O historiador e a cultura popular: história de classe ou história do povo?” In: **História e Perspectivas**, Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, n.º 6, jan./jun. 1992, p. 5-23.

\_\_\_\_\_. “Cultura e História Social: historiografia e pesquisa”. In: **Projeto História**, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, n.º 10, 1993.

HALL, Stuart. **Da Diáspora: Identidades e Mediações Culturais**. Org. Liv. Sovik; Tradução: Adelaine La Guardia Resende [et. al] - Belo Horizonte: Editora UFMG; Brasília: Representação da UNESCO no Brasil, 2003.

HOBBSAWN, Eric. “Dentro e fora da história”. In.: **Sobre História**. São Paulo: Companhia das letras, 1998, p.13-21.

\_\_\_\_\_. “A história de baixo para cima”. In.: **Sobre História**. São Paulo: Companhia das letras, p. 215-231.

\_\_\_\_\_. “A formação da cultura da classe operária britânica”. In: **Mundos do Trabalho**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, p.251-272.

\_\_\_\_\_. “A outra história – Algumas reflexões”. In: Krantz, Frederick (Org.). **A outra história: Ideologia e protesto popular nos séculos XVII a XIX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988, p. 18-33.

KHOURY, Yara Aun. “Narrativas orais na investigação da história social”. In.: **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, 2001, p. 79-103.

LOUSADA, Márcia Gouveia. **A representação social da função de motorista construída por um grupo de motoristas de ônibus urbano da cidade de São Paulo**. São Paulo: PUC, 2000 (Dissertação de Mestrado).

MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando estradas, construindo caminhos: experiências de motoristas do transporte rodoviário**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2005 (Dissertação de Mestrado).

MELLO, João M. Cardoso e NOVAIS, Fernando A. “Capitalismo tardio e sociabilidade moderna”. In: **História da vida privada no Brasil**, vol. 4, São Paulo: Cia das Letras, 1998, p.550-658.

MENDONÇA, Sônia R. de; FONTES, V.M. **História do Brasil recente – 1964 -1992**. São Paulo: Ed. Ática, 1996.

MORAIS, Sérgio Paulo. **Trabalho e cidade, trajetórias e vivências de carroceiros na cidade de Uberlândia, 1970-2000**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2002 (Dissertação de Mestrado).

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974**. Universidade Federal Fluminense – Niterói, 2000. (Tese de Doutorado).

PORTELLI, Alessandro. “História oral como gênero”. In.: **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, (22), jun. 2001, p. 9-36.

\_\_\_\_\_. “A filosofia e os fatos – narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais”. In: **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, vol. 1, n.º 2, 1996, p. 59-72.

\_\_\_\_\_. “O massacre de Civitella Val de Chiana (Toscana, 29 de junho de 1944, mito e política, luto e senso comum”. In: AMADO, Janaína e FERREIRA, Marieta. **Usos e Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2ª ed., 1988, p. 103-130.

\_\_\_\_\_. “O que faz a história oral diferente”. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, n.º 14, fevereiro, 1977, p. 25-39.

\_\_\_\_\_. “Dividindo o Mundo: o som e o espaço na transição cultural”. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, n.º 26, jun. 2003, p. 47-64.

REIS, Máucia Vieira dos. **“Entre viver e morar: experiências dos moradores de conjuntos habitacionais (Uberlândia – anos de 1980/1990)”**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2003, (Dissertação de Mestrado).

ROSA, Ivani. **“Movimentos sociais no setor de transportes: Retratos de uma sociedade Antagônica – Uberlândia (1948-1964)”**. Universidade Federal de Uberlândia, 2003 (Monografia).

SAMUEL, Rafael. “Teatros de memória”. In: **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, 1981, p. 41-81.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SANTOS, Marina de Souza. **Memória, trajetórias e viveres: a experiência de ser nordestino (a) em Dourados-MS (1940-2002)**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2003 (Dissertação de Mestrado).

SARLO, Beatriz. “Um olhar político”. In.: **Paisagens Imaginárias**: Intelectuais, arte e meios de comunicação. São Paulo: EDUSP, 1997, p. 55-63.

THOMPSON, E.P.. “ Intervalo: a lógica histórica.”. In.: **A miséria da teoria; ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p. 47-62.

\_\_\_\_\_. **A formação da classe operária inglesa**. 3 volumes. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

\_\_\_\_\_. **Costumes em comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

\_\_\_\_\_. “A história vista de baixo”. In: **As Peculiaridades dos Ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

\_\_\_\_\_. “Folclore, Antropologia e História Social”. In: **As Peculiaridades dos Ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VIEIRA, M. Do Pilar de A. e outros. “ A imprensa como fonte para a pesquisa histórica”. In.: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo: EDUC, n.º 3, 1984, p. 47-54.

VILAÇA, Marcos Vinícios. **Em torno da sociologia do caminhão**. RJ, Tempo Brasileiro, Niterói: UFF/Eduff/Proed, 1987.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e Literatura**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.