

O CAMINHONEIRO NA ESTRADA

Mauro CHEROBIM*

RESUMO: O trabalho pretende discutir alguns pontos necessários para traçar um perfil sócio-cultural do caminhoneiro: a) procurando defini-lo como profissional, através dos nomes que lhe são atribuídos; b) traçando alguns aspectos das relações sociais na estrada, a partir da perspectiva do caminhoneiro, e c) discutindo aspectos de seu misticismo e das relações de sua família com a atividade profissional.

UNITERMOS: Automóveis; autônomo; caminhoneiro; família; motorista de ônibus; "mulheres de estrada"; religiosidade.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é traçar um perfil sócio-cultural do caminhoneiro**; é mais um posicionamento para o desenvolvimento de novas pesquisas, onde aventamos algumas possibilidades que possam levar a uma primeira compreensão do problema em foco. A literatura focaliza a "vida de estrada" e o motorista através de estereótipos. Mauro de Almeida, por exemplo, pretende que as frases de pára-choques sejam "o seu retrato psicológico (...) um retrato de corpo inteiro do motorista, do ambiente em que vive, das suas aspirações e filosofia de vida" (1:16). Por sua vez, Vilaça identifica o motorista como agente de mudança, um "camelot de notícias" (23:21). Estas colocações retratam um momento histórico definido, final dos anos cinqüenta, quando as idéias assentavam-se em seus pioneirismo e enfrentamento de condições adversas. Outros trabalhos preocupam-se com o caminhoneiro de forma incidental e sob o mesmo enfoque dos Autores acima citados (5, 6, 12 e 21).

As fontes para a realização do trabalho são, em primeiro lugar, uma experiência de vida. Somos filho de um caminhoneiro, fato que nos possibilitou, desde

criança, viajar pelas estradas paranaenses. Posteriormente, trabalhamos, efetivamente, como caminhoneiro e, após "deixarmos o volante"*** profissionalmente, éramos convidados por caminhoneiros amigos, em nossos períodos de férias, para realizar viagens quando pretendiam "tocar direto", isto é, realizar viagens sem paradas.

Após ter deixado de realizar estas viagens a convite, as relações de amizade continuaram, impedindo nosso desligamento do grupo de caminhoneiros e, ainda hoje, mantemos nosso *status* de caminhoneiro, ou antigo caminhoneiro.

Em constantes viagens, de automóvel ou de ônibus, aproveitamos para, além de dar continuidade a estes laços, observar e desenvolver entrevistas informais. Pretendemos conhecer, agora sistematicamente, esta atividade profissional para complementar os dados coletados em nossa investigação realizada na Amazônia. Aí os caminhões exercem um papel importante tanto no processo colonizador, como no migratório, onde os seus motoristas são, ao mesmo tempo, transportadores de migrantes e aliciadores de eventuais migrantes em seus locais de origem.

Nesta ordem de coisas, os dados empíricos resultam, não custa repetir, de

* Departamento de Sociologia e Antropologia — Faculdade de Educação, Filosofia, Ciências Sociais e da Documentação — UNESP — 17.500 — Marília — SP.

** Caminhoneiro é o nome pelo qual os motoristas de caminhão se identificam e são identificados; é um neologismo ainda não transformado em verbete pelos dicionaristas.

*** As palavras entre aspas evidenciam expressões típicas dos caminhoneiros e/ou trechos resultantes de transcrições. Aquelas em itálico, referem-se a substantivos ou adjetivos usuais entre caminhoneiros ou de uso geral.

uma experiência de vida e, conseqüentemente, da facilidade de relacionamento com os caminhoneiros, e de observações e entrevistas informais. A continuidade deste interesse tem sido importante para avaliar as mudanças ocorridas em um período de aproximadamente trinta e cinco anos.

As fontes bibliográficas primárias circunscvem-se aos noticiários da imprensa e, principalmente, da revista *O Carreteiro*, especializada no setor. Além de suas reportagens, para este trabalho em particular, foram importantes as suas seções *Posto Zero* e *Opinião de Mulher*, que publicam cartas de seus leitores refletindo as expectativas dos caminhoneiros e de suas mulheres, respectivamente, à atividade caminhoneira. As mulheres são, via de regra, esposas, mães e irmãs de caminhoneiros.

No levantamento bibliográfico atestou-se a falta de interesse dos cientistas sociais na direção desta atividade profissional. As referências geralmente são incidentais em trabalhos com outros objetivos; esta é a razão da pouca utilização de fontes secundárias.

Discutimos alguns pontos necessários para evidenciar aspectos do perfil sócio-cultural do caminhoneiro, partindo da perspectiva destes profissionais "do volante". Desta forma, concentramos nossa atenção: 1) nas nomeações que o identificam em setores especiais desta atividade; 2) nas relações sociais desenvolvidas nas estradas, cujos atores são os motoristas de caminhão e de ônibus e suas relações com os motoristas de automóveis, restaurantes, etc.; 3) na sua visão de mundo, rela-

cionada com o sobrenatural; e 4) no papel da família, e em particular da esposa.

Finalmente, se quisermos delimitar a coleta de dados no tempo e no espaço, teríamos que abranger os trinta e cinco anos já citados e os Estados do Paraná e de São Paulo, efetivamente; o Estado do Rio de Janeiro e estradas dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Amazonas, Goiás e Minas Gerais, viajando.

NOMINAÇÃO

Há uma nítida diferenciação entre os motoristas de caminhão: os *de cidade* e os *de estrada*. Os primeiros, como o nome indica, são os que trabalham no âmbito dos núcleos urbanos em atividades de entrega de mercadorias, caminhões *bitoneiros*, etc. Eventualmente "pegam estrada". Os *de estrada* são os que trabalham em transportes nas rodovias. Para estes, as cidades são, simplesmente, pontos de carga e descarga, residência ou cruzamento.

Na concepção dos motoristas, há uma hierarquia de valores para qualificar estas duas categorias: ser *de estrada* relaciona-se com valorização da profissão e é o desejo a ser alcançado pelos motoristas *de cidade*; entram em jogo, também, outros conceitos como de liberdade, de aumento de conhecimentos e de realização econômica*. Os motoristas *de cidade* geralmente são assalariados e os de estrada autônomos**. A relação entre autônomos e assalariados tem sofrido alterações: com o aumento do número de empresas transportadoras e de empresas de carga própria, cresceu o número de caminhoneiros assalariados nas estradas***; muitos

* A carta de um motorista do interior paulista e sugestiva "Comecei no trabalho com uma pequena carroça, depois caminhonete e finalmente caminhão que tanto sonhava. No início eu fazia viagens pequenas de município a município, depois de capital a capital. Hoje vou até Belem, e com muita satisfação. Minha vida e andar por esse país, vivo a cantar, e minha família e feliz porque trago novidades e nada deixo faltar" (16 6)

** Conceitua-se como autônomo o caminhoneiro dono de um único caminhão

*** Em 1981 os caminhões de autônomos representavam 30% da frota nacional, em contraste aos quase 71% de 1974. Nesse mesmo período as empresas de carga própria aumentaram sua frota em 146,2% e as empresas transportadoras em 57,5% (22 70)

As empresas de carga própria (ECP) são subsidiárias de empresas produtoras de carga. Os caminhões têm chapas amarelas (de particulares) e são proibidos fazer transportes a frete. As empresas transportadoras (ETC) transportam cargas de terceiros, com caminhões de sua própria frota e/ou caminhões de autônomos (TRA)

As letras colocadas entre parênteses identificam o transportador e estão pintadas na parte inferior das portas dos caminhões. Junto as letras há a sigla da unidade da federação a que pertence o caminhão e uma série numérica correspondente ao seu registro no DNER

caminhoneiros trocam a “vida de estrada” por trabalhos em cidades, ou viagens curtas, que permitam “pousar em casa”. Tornam-se motoristas *de cidade* mas, dizem que “o lobo perde o pêlo mas não perde a fama”, com o intuito de reafirmar o seu *status* de caminhoneiro *de estrada*, apesar de estar sendo *de cidade*.

A variedade de cargas transportadas requer que os caminhões sofram adaptações de acordo com as necessidades de transportes do parque industrial. Anteriormente, em um mercado mais restrito, os proprietários executavam as adaptações; hoje as montadoras fornecem caminhões de forma a atender as necessidades do mercado, e empresas especializadas fabricam as carrocerias (semi-reboques) e outros acessórios. Os motores dos caminhões têm maior potência, proporcionando maior velocidade média; as direções são hidráulicas e as caixas de mudanças sincronizadas e com maior número de “marchas”. As cabines oferecem razoável conforto aos seus condutores, tanto para operar o caminhão, como para residir.

Esses itens dão origem à formação de grupos de motoristas. O caminhão quando adaptado para um determinado tipo de transporte fica limitado a um setor do mercado de carga, especializando seu motorista. Essas especializações podem ser rígidas, transportando somente um tipo de carga, como os transportadores de corrosivos, ou abertas, como os transportadores de *cargas secas*, caminhões que têm uma carroceria em condições de abranger uma faixa bastante extensa do mercado de cargas. Os motoristas ao se especializarem em determinados setores do mercado de carga, reúnem-se em grupos de preocupações semelhantes. Um segundo grupo é o formado nas estradas, contribuindo, para isto, a performance do caminhão, como velocidade, capacidade de carga e destino. Este grupo tem a duração de uma viagem e maior frequência nas estradas de difícil trânsito, como a BR-364 (Cuiabá-Porto

Velho), ou nas que oferecem perigo de assalto e, eventualmente, na procura de cargas.

A especialização em um setor do mercado de carga e, conseqüentemente a adaptação do caminhão, servem para a auto-identificação do motorista. Em alguns casos a diferenciação é sutil para os não pertencentes à atividade caminhoneira: “Fui caminhoneiro há 16 anos e agora passei a carreteiro” (16:8). Carreteiro, aqui, perdeu em parte, o sentido etimológico da palavra, como transportador de cargas a frete. Carreta, neste caso, é o caminhão articulado, formado pelo cavalo-mecânico* e a carroceria (semi-reboque) acoplada, com um a três eixos.

O caminhão pode ser *no toco* ou *trucado*. *No toco* é quando há somente o eixo de tração, ou do diferencial; *trucado* é quando se adiciona um segundo eixo, junto e atrás do de tração, o *truque*. São os caminhões não articulados. Os *trucados* são utilizados mais em estradas e os *no toco* nos serviços urbanos.

Os caminhões articulados e os não articulados identificam o carreteiro e caminhoneiro, respectivamente. Aparecem outras designações que, no entanto, independem dos tipos de caminhões, determinadas agora pelo tipo de carga, ou adaptação: *tanqueiro* é o condutor de caminhão-tanque; *cegonheiro* é o que dirige caminhão-*cegonha*, empregado no transporte de automóveis “zero quilômetro”; *basculanteiros*, ou transportadores de pedra, areia etc., são os motoristas dos caminhões *basculantes*, algumas vezes chamados de *tombeiras*; *graneleiros*, os dos caminhões que transportam cereais em grão e outras cargas a granel**. Há, ainda, designações como *caravanistas*, motoristas que dirigem caminhões “no chassi”, ou esqueletos, algumas vezes com motor remontado, ou empilhado, isto é, um chassi transportando outro.

Nem sempre “trabalhar na estrada” é o mesmo que ser de estrada. É o caso,

* Cavalo-mecânico é o caminhão, de chassi curto, utilizado para ser acoplado à carreta. Os caminhões, propriamente ditos, têm os chassis mais longos.

** Esta designação subentende o transportador de cereais.

por exemplo, dos motoristas de caminhões de bóias-frias, que não têm o *status* de motorista de estrada. Situações intermediárias são as dos motoristas de carros de socorro, os de entrega de mercadorias que percorrem pequenas distâncias etc. São situações entre o ser e não ser caminhoneiro.

O CAMINHONEIRO NA ESTRADA

Como salientamos no início deste trabalho, limitamos a nossa preocupação a algumas relações sociais desenvolvidas nas estradas. Se considerarmos a perspectiva do caminhoneiro, há as relações sociais calcadas na própria “vida de estrada” do caminhoneiro, e outras decorrentes de suas relações com a fiscalização, ou com o mercado de cargas, para citar dois casos, exógenas à “estrada”. Os aspectos legais, econômicos e sociais são partes de um todo, mas que são considerados pelo caminhoneiro de forma dissociada.

O caminhoneiro considera-se um “trabalhador da estrada” ou mais propriamente, um *estradeiro*. Esta adjetivação expressa uma idéia de discriminação, que trabalha viajando, às demais pessoas que trabalham em uma estrada, ou em um de seus trechos. Portanto, caminhão e estrada associam-se. Tudo o mais é decorrência e não causa para que a sua vida *estradeira* seja possível. É a sua crença de que “conserva”, serviços, fiscalização etc., vieram depois e em decorrência do seu pioneirismo. Este é o posicionamento que define a perspectiva dos caminhoneiros nas estradas.

As melhorias das estradas e os novos modelos de caminhões, cada modelo mais eficiente que o anterior pelas continuadas inovações tecnológicas, motiva um sucessivo processo de mudança. Estas mudanças evidenciam *gerações* de caminhoneiros, determinadas pelo “tempo de estrada”, e por conseguinte sua experiência no sentido de “conhecimento vivido” de situações anteriores difíceis, cuja sobrevivência atesta sua aptidão.

O hoje é melhor que o ontem, para o caminhoneiro. Esta aparente posição pro-

gressista, ou mudancista, esconde um espírito conservador. Progressista, na medida que a idéia de *melhor* vincula-se aos caminhões mais eficientes, com maiores velocidade e capacidade de carga; conservador no sentido que as experiências solidificam-se — ou se solidificaram — em situações vencidas pelos mais aptos, um sentimento mesclado por uma nostalgia de quando as estradas não eram tão boas e os caminhões mais lentos, propiciando um maior nível de relacionamento entre os caminhoneiros. Hoje, o isolamento das cabines é mais acentuado; as cabines mais confortáveis, caminhões melhores e estradas pavimentadas possibilitam a realização de viagens mais longas com um menor número de paradas, contrasta com as estradas de terra e com os caminhões que raramente excediam aos quarenta quilômetros por hora. Os motores esquentavam muito, obrigando a paradas freqüentes nas bicas para a sua refrigeração com a troca de água. Desapareceu, também, o relacionamento que mantinham com os moradores de beira de estrada, principalmente com o pessoal de conservação das estradas.

Havia as *casas de turma*, os *turmeiros* e os *cantoneiros*, figuras importantes de então. As *casas de turma* eram um aglomerado de três ou mais casas dos Departamentos de Estradas de Rodagem estaduais e federal, onde residiam um fiscal de turma, um motorista e alguns trabalhadores, responsáveis pela “conserva” de um trecho de estrada. Havia, ainda, as casas isoladas de trabalhadores responsáveis por um trecho menor, os *cantoneiros*. Este nome deriva de seu trabalho, isto é, de capinar os cantos (margens) das estradas.

As *casas de turma*, cujo nome oficial era *residência*, e as casas isoladas, estas conhecidas pelo nome do morador ou pelo quilômetro de sua localização, eram pontos de referência. O isolamento e a falta de transportes coletivos levavam seus moradores a depender dos caminhões para se deslocarem. Os caminhoneiros cultivavam este relacionamento por se constituir, praticamente, os únicos pontos

de apoio que dispunham nas estradas. Os caminhoneiros que faziam sempre a mesma rota — o normal de então — conheciam e eram conhecidos por todos os *turmeiros* e *cantoneiros*. Era comum encontrar caminhão parado nestas casas, conversando ou tomando café. Havia, até, a estimativa de passagem de caminhoneiros amigos, que eram esperados com um café quente.

A vida dos caminhoneiros antigos serve de modelo, um ideal a ser vivido pelos caminhoneiros novos. É o respeito que têm pelos antigos. A contrapartida deste respeito são críticas, transformadas pelos novos como transmissão de experiência e, o que poderia gerar conflitos, gera coesão grupal.

Os automóveis nas estradas, são, potencialmente, complicadores. Sobrepostas às normas de trânsito, há as do grupo, desconhecidas pelos automobilistas. Por exemplo, um caminhoneiro não tolera sinal de luz, ou de buzina, para “pedir lado”. Se não dou lado, dizem, é porque não dá... A pressa é vício da cidade... Os automóveis costumam atrapalhar o *embalo* dos caminhões: a necessidade de aproveitamento da velocidade evita mudanças de marchas desnecessárias e perda de tempo. “Quando o auto se mete na frente, pra não passar por cima, a gente segura, E aí vai uma marcha em cima da outra...”

O motorista de automóvel nunca é paciente quanto espera o caminhoneiro; estão dirigindo veículos de performances diferentes. Para que o automóvel não “cometa burrice” o caminhoneiro utiliza o caminhão para fechar o caminho e aí ocorrem as *fechadas* que os automobilistas tanto temem. Os caminhoneiros são classificados em *gentis* e *grossos*; os primeiros são os que orientam, dão sinais para ultrapassagem, vão para o acostamento para liberar a estrada, etc. Os segundos são os que não fazem nada disto e ainda dão *fechadas*. Ser uma coisa, ou outra, depende do momento e da situação: logo à frente o *gentil* transforma-se em *grosso*, e vice-versa.

Nos trechos difíceis das estradas, on-

de é grande o número de caminhões e a velocidade é baixa, tendem a trafegar *colados*, isto é, um junto à traseira do outro. Esta maneira de trafegar dificulta a ultrapassagem por “falta de vaga”. Se um deles freiar repentinamente, fatalmente haverá um *engarrafamento*, pois as distâncias, entre um e outro, não costumam ir além de uns dois ou três metros. Em situações como esta, é comum o motorista do caminhão da frente fazer um sinal com o braço aos carros pequenos, informando que a estrada está livre e pode ultrapassar.

Os motoristas de ônibus de estrada foram, e poderão voltar a ser, caminhoneiros. Seus comportamentos são, então, de caminhoneiros. Os horários rígidos e os pontos de parada fixos os separam. Suas relações são as de tráfego.

Há a expectativa, entre os viajantes eventuais de estrada, que os restaurantes para caminhões são melhores e com preços menores. A sua origem está na necessidade de estes restaurantes atenderem uma clientela muito sensível ao tratamento recebido. Contrastam com os especializados no atendimento de passageiros de ônibus e automóveis, onde se pretende oferecer maior sofisticação. Seus preços são mais altos. Diferenciam-se, também, na maneira dos funcionários se relacionarem com a clientela. Nos primeiros, “Bate-se muito papo” de balcão e a comida servida nas mesas é variada e distribuída em várias travessinhas. Os outros são do tipo cardápio e as pessoas que atendem o fazem de modo formal e distante. Nas lanchonetes, algumas exigem o pagamento adiantado nos caixas e o pedido é feito mediante o tiquete das caixas registradoras; em outros, recebe-se uma ficha na entrada que deverá ser entregue na saída, com os valores a serem pagos. Se a ficha for extraviada, o cliente terá que pagar uma taxa adrede estipulada pelo restaurante.

Os restaurantes de ônibus pertencem à própria empresa, ou mantêm contrato com elas. Os motoristas não têm outra alternativa senão parar nestes pontos obrigatórios. Até há alguns anos passados, as empresas não investiam em restaurantes;

este investimento começou tomar vulto por volta de 1977, quando o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) determinou paradas obrigatórias a cada duzentos quilômetros. As paradas, anteriormente, resultavam mais do cortejo que os motoristas recebiam de restaurantes e, em troca, suas despesas de refeições, cigarros, etc., eram gratuitas. Entre os motoristas que faziam linha na rodovia Castelo Branco, com os quais tínhamos contato na época dessas determinações, foram recebidas com desagrado. Não havia, ainda, a restrição de velocidade no limite dos oitenta quilômetros horários, e os motoristas “tocavam mais” para dar mais tempo para realizar suas refeições. Os passageiros eram melhor atendidos na medida que exerciam pressão sobre os motoristas e estes, temerosos de eventuais queixas às empresas, “conseguiram” outros pontos de parada se o atendimento deixasse a desejar.

Há restaurantes que se especializam como parada de ônibus e outros como restaurantes para caminhões. Outros procuram atender as duas clientelas, via de regra separando os restaurantes, um para ônibus e automóveis e outro para caminhões. No posto do quilômetro 232 da Castelo Branco, por exemplo, havia discriminação: o “panelão”, como era chamado o restaurante para caminhoneiros, não atendia os motoristas de automóveis. Certa feita, chegando a este restaurante não quiseram nos atender. Forçamos ser atendidos, mas a cada pedido diziam “que não tinha” e que na “lanchonete tem”. Dias após fomos apresentados para o dono do posto em uma reunião social e fizemos a reclamação; ele afirmou que nunca havia dado tal ordem de discriminar motoristas, como informara o balconista. Em nossa volta para São Paulo retornamos ao mesmo “panelão” e fomos atendidos, como estavam sendo atendidos outros motoristas de automóveis. A discriminação havia desaparecido.

A justificativa para esta separação é dar maior conforto aos automobilistas e passageiros de ônibus. A verdade, entretanto, é problema de preços: não se pode

cobrar dos caminhoneiros o mesmo preço alto que se cobra dos outros “para não perder a freguesia”, com reflexos nos serviços de abastecimento e lubrificação. Quando ocorre algum problema com um restaurante, ou posto de gasolina de estrada, chega-se “tirar freguês” do próprio restaurante. Paramos para jantar em um restaurante há uns cem quilômetros de Vilhena, em Rondônia, onde um motorista praticamente forçou a nossa ida para um outro há quarenta quilômetros de distância porque havia ocorrido um problema de latrocínio no pátio do posto. Era um local em desgraça...

Estes relatos comprovam que os restaurantes colaboram para a separação entre caminhoneiros e automobilistas, de certa forma agravando os estereótipos de uns para outros, criados na estrada. Os caminhoneiros, em cartas à revista *O Carreteiro*, fazem queixas da diferença de tratamento entre uns e outros e quando há dois restaurantes as diferenças são fisicamente evidentes. Os motoristas de ônibus também são separados dos caminhoneiros. Quando há somente um restaurante para todos, sempre há um local exclusivo para os condutores de ônibus, separando-os dos demais.

As expectativas dos motoristas de ônibus com relação aos motoristas de automóveis são as mesmas dos caminhoneiros; com relação aos seus passageiros, a formalidade e a gentileza dos motoristas é uma forma de separação, reforçada por avisos, no interior dos ônibus, de que “É PROIBIDO FALAR COM O MOTORISTA” e, atualmente, ainda há a parede que separa a cabine do motorista dos passageiros. Em seu linguajar, passageiro é carga; passageiro não desce, é descarregado; ônibus lotado é ônibus carregado. Há, ainda, uma diferenciação, que leva à discriminação, de passageiros que viajam entre cidades grandes, ou entre capitais, e de passageiros que se dirigem às pequenas cidades, muitos deles de origem rural. Esta discriminação é medida pelas “dores de cabeça” que provocam aos motoristas. Segundo eles, os primeiros passageiros “sabem viajar de ônibus”. Esta afirma-

ção foi muito usada em um ônibus da Penha (nome da empresa), que viajávamos de Salvador para o Rio de Janeiro: os motoristas (havia dois motoristas, enquanto um descansava o outro “tocava”) por várias vezes ralharam com umas famílias nordestinas que vinham para o Sul, indicando o nosso grupo como exemplo de pessoas que “sabiam andar de ônibus”. Para os passageiros, entretanto, o motorista exerce uma certa autoridade, que o habilita para resolver problemas que possam ocorrer. Em situações que envolvem o motorista, os passageiros partem em sua defesa. São oportunidades em que “o gelo é quebrado”, aproximando uns dos outros. Por exemplo, um motorista entrevistado contou que um seu companheiro de outra empresa notou a aproximação de um automóvel em alta velocidade e presenciou uma ultrapassagem perigosa. Fechou o caminho e o automóvel saiu fora da estrada, entrando no canteiro central da rodovia (Castelo Branco). Era o automóvel do dono da empresa que logo à frente fez o ônibus parar, ameaçando o motorista de dispensa, perguntando se “queria matar o patrão”. Os passageiros desceram em defesa do motorista, ameaçando o empresário de interferência em sua campanha eleitoral à Câmara Federal se fizesse alguma coisa contra o motorista. De outra feita, viajando na mesma rodovia, estávamos junto ao motorista em sua cabine. O ônibus ultrapassava dois caminhões em velocidade pouco inferior à sua; a ultrapassagem demorada irritou o motorista de um automóvel que vinha atrás, levando-o pedir passagem com sinais de luz e de buzina. Ao ultrapassar, tirou o braço esquerdo para fora e, juntando o dedo polegar com o indicador em forma de círculo, fez um sinal que ofendeu o motorista. Alguns quilômetros à frente, o automóvel estava parado junto à uma patrulha rodoviária autuado por excesso de velocidade. O motorista reconheceu o automóvel, estacionou o ônibus, pegou um martelo de madeira usado para “bater pneu” (sentir a sua pressão) e correu para bater no automobilista. Os policiais, surpresos, separaram a briga, ouvi-

ram o relato do motorista, testemunhado pelos passageiros, e preencheram uma segunda multa: fazer gestos obscenos em via pública.

Não só os passageiros defendem os motoristas, como estes são obrigados a resolver problemas dos passageiros. Entrevistando um motorista que fazia linha entre um Estado nordestino e São Paulo, contou que os passageiros quando viajam para o Sul fazem um farnel com farofa de galinha, acondicionado em uma trouxa, isto é, uma toalha com as pontas amarradas entre si. Uma passageira, à noite, comeu parte de sua merenda e recolocou o restante no porta-embrulho acima da poltrona e foi dormir. Dormia com a boca aberta e, com os solavancos do ônibus a trouxa mal amarrada abriu e despejou a farinha para dentro de sua boca, olhos e narinas. A mulher acordou assustada e afogada, acordando os outros passageiros. Parou o ônibus e teve que salvar a mulher: “ela estava roxa, virando os olhos cheios de farinha...” Um outro motorista que também fazia linha entre São Paulo e o Nordeste, contou que dirigia um ônibus sem banheiro e, em certa altura da viagem, uma passageira pediu que parasse para atender às necessidades fisiológicas. Ponderou que esperasse até o próximo ponto de parada, mas ela disse que não podia porque estava “desandada” (diarréia). Parou e, no escuro, ao descer pisou em uma touceira que não agüentou o seu peso, fazendo-a rolar barranco abaixo. Na queda defecou em suas próprias roupas e à medida que rolava as fezes espalharam-se por todo o seu corpo. Vendo o estado da mulher, chamou o marido, que estava dormindo, para ir buscar a esposa. Para trazê-la de volta para a estrada, também se sujou. Para evitar o mau cheiro (o casal limpou-se com panos por falta de água) no ônibus, o motorista “requisitou” perfume e talco dos outros passageiros para perfumar o casal. Outras vezes os motoristas têm de apartar brigas entre passageiros. Em um ônibus em que viajávamos para uma cidade do interior do Estado de São Paulo, viajava um casal de meia-idade, provavelmente de origem

rural, de aparência modesta. O marido resolveu tirar os sapatos que apertavam seus pés e colocou um dos pés no vão entre as duas poltronas à sua frente. Em uma delas estava sentado um rapaz que começou a reclamar do mau cheiro que exalava das meias. Quando as reclamações começaram a ser dirigidas diretamente ao passageiro, que tirou os sapatos, ele virou para a sua esposa e disse “óia, muié, o dotozinho não está gostando de meu chulé...” Este comentário foi considerado uma provocação, iniciando-se uma briga; a intervenção do motorista evitou o confronto direto. Solicitou que um recolocasse os sapatos e providenciou uma troca de lugar para o outro.

O MISTICISMO DOS CAMINHONEIROS

Na noite de quinta para sexta-feira da Semana Santa de 1976, cochilamos no volante e encahamos o carro em um trecho arenoso (*areão*) da BR364. Por falta de ferramentas, tivemos que desencalhar o carro, removendo a areia com as mãos. Pela manhã, chegamos a um posto de gasolina para nos lavar. Um grupo de caminhoneiros indagou a razão de estarmos tão sujos de areia. Após contar o ocorrido eles se entreolharam e um deles falou: “Viu? É isto que dá. Por isso não viajo em dia santificado”. Os outros concordaram. No posto anterior, onde paramos para jantar, ao demonstrarmos o desejo de continuar a viagem, fomos desencorajados: devíamos continuar a viagem no sábado. A nossa imprudência — dirigir com sono — reforçou a crença de que não se deve trabalhar nos dias santificados.

Quando ainda éramos motoristas, em um dia quente, seco e sem qualquer vento, paramos em um restaurante para jantar. Enquanto jantávamos entrou uma pessoa bastante assustada dizendo que havia visto um *boitatá*. As outras pessoas ficaram assustadas pela proximidade deste “fenômeno sobrenatural”.

Conversando em uma roda de motoristas na Via Dutra, o assunto encaminhou-se para comentários sobre moral e sexo. Um deles comentou que ha-

via adquirido na cidade de Aparecida do Norte um grande rosário de madeira e mandou benzê-lo. Ao chegar em casa, pendurou-o na parede da cabeceira da cama do casal. Disse que “quando faço amor com minha mulher eu tiro dali. Acho uma falta de respeito fazer amor na frente de uma coisa sagrada...”

Nas estradas os locais mal-assombrados são conhecidos. Procura-se não passar por ali durante a noite; quando não se pode evitar, demonstra-se grande respeito.

O caminhoneiro está envolvido no processo de sincretismo religioso (23:47-48). Os protestantes “escapam”, à primeira vista, das credências da religiosidade popular: criticam-nas, mas as respeitam. Costumam viajar acompanhados de um exemplar da Bíblia, ou alguma outra literatura de sua denominação religiosa.

Há um alto grau de imprevisibilidade na “vida de estrada”: o acidente, a interrupção da estrada por motivos climáticos, os atoleiros que prendem os caminhões, novas determinações legais etc., que complicam a vida caminhoneira. Por outro lado há a previsibilidade, com data certa, para saldar os compromissos. Os riscos envolvidos são muito grandes em relação à pequena margem de lucro e ao alto capital investido. Os riscos, naturais ou legais, transcendem à capacidade dos caminhoneiros em resolver.

Neste difícil jogo do que pode e do que não pode prever, promove-se uma situação de angústia e opressão, assim como a sensação de desamparo em face da impossibilidade de os poucos órgãos da categoria, de caráter local, prevenirem seus associados de contingências que os embaraçam. É a contradição de um órgão local congregar uma categoria cuja atividade tem caráter nacional, em termos de deslocamentos por todo o território.

É contraditória, ainda, a imagem que se tem do caminhoneiro e a sua posição frente ao religioso, uma sobreposição do homem dionisíaco ao homem apolíneo, na dicotomia spengleriana (2:41). Esta aparente contradição desfaz-se a partir da compreensão do significado das atitudes:

o homem “que teme a Deus” dá uma *fechada*. Na sua concepção (do motorista), não o faz como algoz, mas para evitar o pior; a imperícia do outro!...Em seu comportamento há um corte isolando as relações com o além do seu mundo natural. Este último ocupa a maior parte de sua preocupação: a carga, a descarga, o trecho de estrada, a atenção à rotação do motor “pedindo marcha”, o buraco da estrada, o toque de buzina ou o sinal de luz, o guarda que poderá estar no barranco do final da reta, o encontro com um grupo com as potocas e as piadas, a quebra etc. Neste entremeio estão a cruz, a capela, os locais que exigem uma reverência religiosa. É um suceder de ocorrências que o afeta de maneira não continuada; descontinuadas, mas parte de um todo. O seu misticismo, então aflora em um destes compartimentos, seguido de outros que desviam a sua atenção.

“O negócio é se agarrar com Deus”. A experiência diária torna o caminhoneiro consciente de “sua dependência em face de poderes, pessoais ou não, que lhe são superiores” (20:108), buscando, então, na religião o “instrumento eficaz para vencer dificuldades e sofrimentos” (18:135). As condições de incerteza e da impotência “colocam o homem diante de ‘pontos críticos’ no círculo socialmente estruturado do comportamento diário. Como ‘ultrapassam’ a experiência comum, propõem perguntas que só podem ser respondidas com certo tipo de “além” (7:13-14), como também é estreita a relação entre os domínios religioso e moral, decorrentes de ações humanas, boas ou más, felizes ou infelizes, do livre arbítrio do indivíduo, julgadas por uma divindade (19:191-192 e 20:108).

O CAMINHONEIRO E SUA FAMÍLIA

A maior participação da mulher no mercado de trabalho tem trazido modificações nas relações no interior dos grupos familiares. Mesmo assim, os papéis antitéticos homem-mulher (25) ainda parecem fazer parte do modelo organizacional da família brasileira. Independentemente de

a mulher exercer ou não uma atividade profissional fora de casa, o tempo de permanência do homem em casa tem a importância muito grande no desenvolvimento destes papéis.

A ausência do homem de forma constante obriga a mulher a assumir papéis reconhecidamente masculinos, isto é, os claros deixados pelo homem, com um crescendo de sua autoridade. É assim que se apresenta a família do caminhoneiro. Lembra, em certo sentido, a família do migrante português que se transfere para outros países europeus, como descreve Borges Pereira. Analisando o papel da mulher que não acompanha o seu marido, o Autor mostra que ela “assume a direção da família e como tal assume os papéis femininos e masculinos dentro do grupo” (3:138).

A mulher do caminhoneiro vê-se inteiramente privada de “seu homem”, mas não de suas atividades profissionais. Ou seja, a privação “do homem” impele-a às atividades profissionais dele.

Os caminhoneiros dizem que “são visitas em casa”; seu local de trabalho são “as rodovias brasileiras”. Assim, além de ter que assumir parte dos papéis masculinos, a mulher torna-se uma espécie de gerente dos compromissos do marido. “Levo o dinheiro para casa e a mulher gasta”: isto quer dizer que é a mulher que se encarrega, de fato, do gerenciamento dos gastos da família e dos pagamentos das despesas de manutenção, prestações etc., do caminhão. As “visitas” realmente adquirem um caráter de visita, pois nas voltas à casa o caminhoneiro não chega assumir integralmente seus compromissos, ou reassumir os papéis delegados à mulher.

Muitos caminhoneiros costumam transferir suas residências — quando possível — para um local equidistante dos trajetos que costumam realizar. Quando não, continuam a residir “contra mão”, prolongando os períodos de ausência. Se compararmos a ausência dos caminhoneiros de quando as estradas ainda não eram pavimentadas com a atual, não encontramos diferenças significativas: o que se gastava, anteriormente, trafegando em es-

tradas ruins, gasta-se, hoje, em viagens mais longas. Quando voltam para casa, o caminhão continua ocupando todo o seu tempo, pois já está precisando de revisões e/ou manutenção, para dar continuidade às suas viagens. A sua dedicação integral ao caminhão torna significativa a afirmação de que “não entendo nada de casa. Só faço o que a mulher manda...”

Esta aparente sujeição à mulher de forma alguma contraria o *complexo de virilidade*, descrito por Willems (25:332), como não os ofende a afirmação das mulheres que são “bananas” para com os filhos. Além da delegação, comentada acima, é a sua maneira para demonstrar o seu amor à família, especialmente aos seus filhos. A dicotomia spengleriana volta ser útil a título de formação de imagem, para definir a atitude apolínea do homem dionisiaco (2) quando se refere à família.

As cabines dos caminhões modernos oferecem boas condições de habitabilidade; são espaçosas e dispõem de beliches que podem ser resguardados por uma cortina, para preservar sua intimidade. Temos notado que os caminhões que realizam viagens distantes estão equipados de uma cozinha e os caminhoneiros a preparar sua própria comida. A sua despensa é composta de lataria e macarrão, além de outros alimentos não deterioráveis e de fácil (rápida) cocção. Os caminhoneiros do Sul acrescentam a chaleira, a cuia e a bomba de chimarrão, hoje facilitado com o fogão a gás, que completa a cozinha, condicionada em uma gaveta sob a carroceria. Há, ainda, o barrilote com água potável. Tudo isto tem contribuído para o aumento da presença de mulheres nas estradas, viajando com seus maridos.

“Meu marido é motorista e eu viajava com ele, mas tinha um grande problema. É que na estrada todos pensam que mulher que viaja é sem-vergonha, ficam insinuando que é mulher da vida. Eu adorei viajar, conheci vários lugares — como Salvador, por exemplo — mas fico meia constrangida, pois eles olham pra gente como se fôssemos certas pessoas. Será que não daria para deixar de lado este precon-

ceito? Adoro a carreira de carreteiro e até casei com um! Quero que publiquem essa carta e espero que esses ignorantes percam seus preconceitos bobos” (17:5). “... quando a gente chega ao estacionamento os irmãos ficam todos com o olho comprido na gente. Por quê? Será que eles pensam que a gente é uma destas que ficam à espera de carona? Será que esposa de caminhoneiro não tem o direito de viajar com o marido?” (9:56). “... quando as mulheres tomam banho, o gerente e os frentistas vão espioná-las por uma janelinha a uns 2m de altura, estrategicamente colocada onde a gente nem suspeita que possa ter alguém. (...) tenha a certeza que nem o gerente nem os frentistas sabem onde e com quem andam suas esposas, mães e filhas” (9:57), reclamam esposas de caminhoneiros.

Em uma profissão em que a maioria absoluta é de homens, as mulheres ainda são alvo de comentários maledicentes e causam certos embaraços, ou o seu embaraço constrange os homens. Alguns caminhoneiros se queixam de empresas que não permitem o ingresso de “pessoas estranhas” em seu recinto, obrigando as esposas e filhos ficarem do lado de fora, muitas vezes em locais sem abrigo; outras empresas são elogiadas por oferecer cozinha, banheiro etc. (4:39). Neste sentido, um motorista escreveu para *O Carreteiro* dizendo que “gostaria de fazer uma sugestão: embora eu estivesse desacompanhado, achei ruim misturarem (referindo-se ao Estacionamento de Caminhões do Tietê, na Capital paulista) motoristas que estavam com a família com outros, como eu, que estavam sozinhos. Proponho o seguinte: criarem uma separação (não ostensiva, é claro), e dentro do possível separarem por turmas, em um lado os que estão sós e em outro os acompanhados. Com isto, as esposas não ficam tão sem jeito...” (15:7).

Enquanto as que viajam se defrontam com os preconceitos, sentindo-se confundidas com as “gatas” de estrada, as que ficam em casa têm outros tipos de preocupações: a falta de segurança das estradas e as eventuais aventuras amorosas

de seus maridos. Para o primeiro tipo de preocupações, *O Carreteiro* publicou cartas que relatam acidentes com falecimento de caminhoneiros, ou de assaltos que os vitimam. Não só as mulheres, mas os caminhoneiros também escrevem para alertar seus companheiros dos perigos que eles sofreram ou foram testemunhas. Há mulheres, por exemplo, que escrevem apelando a “todas as esposas que nas suas orações rezam (sic) não só pelos maridos, mas também por todos os carreteiros do mundo (...)” “... sou esposa de um caminhoneiro (e) todas as vezes que ele viaja eu fico com um aperto no coração, pensando como será o retorno dele (...). Há pouco perdemos dois motoristas (...) em um desastre horrível...” (9:56).

Para o segundo tipo de preocupações, há mulheres que escrevem: “tenho carta profissional e meu maior sonho é poder viajar com meu marido para ajudá-lo a dirigir, mas temos 2 filhas e não posso deixá-las”. Continua sua carta aconselhando uma outra leitora: “conhecer melhor o homem para depois se envolver, pois os caminhoneiros solteiros são bem poucos. Os casados, longe de casa, só podem topar uma aventura, mas nada de futuro, e nem todos querem aventuras” (10:26). Diz Willems que a “esposa ignora ou pretende ignorar as liberdades do marido. Há uma forte tendência para não levar ‘essas coisas’ a sério, a menos que elas interfiram na contribuição que o homem dá ao sustento e à direção do lar” (25:333), se bem que à maioria delas “não agrada a perspectiva de ser forçada a compartilhar com uma amante” (25:333). Estas duas colocações aparecem em duas cartas: “... quando ele chega, desce da cabine e me dá aquele abraço quente com cheiro de diesel, aí, meu Deus, esqueço tudo. Queria mandar um recado às mulheres de motoristas para deixarem essas bobagens de vasculhar o caminhão quando o marido chega. A vida deles é bem pesada. É só rodar, rodar e passar raiva. Quando aparece uma dessas gatas de estrada tenho a certeza que eles pensam primeiro ‘ai, querida, me perdoe, mas eu não vou perder’. Mas gatas são só gatas, nós é que so-

mos o seu ‘porto seguro’, não concordam? Vamos facilitar-lhes a vida, preparar uma comidinha gostosa e uma cama aconchegante, sem reclamar” (8:48). Esta carta mereceu uma resposta: “... não concordo (...) quando diz que mulher não tem que vasculhar o caminhão do marido, e que mulher tem que fazer comidinha gostosa, e não-sei-mais-o-quê. E tem outra coisa também: não gosto de ser trocada por qualquer gata de estrada. Eu, por exemplo, gosto de mexer em tudo e saber de tudo, e gosto muito de reclamar” (11:59).

As mulheres de caminhoneiros não têm muita dificuldade para controlar a vida de seus maridos e eles sabem que elas “não largam as rédeas”. Este controle é feito de maneira sutil, para evitar que o seu conceito de virilidade não seja maculado junto aos companheiros, como se fosse um “mandado” (dirigido pela mulher), sujeito, então, às chacotas que tal expressão acarreta. Difer das colocações anteriores, pois lá é delegação.

Entre as várias maneiras usadas para controlar os seus maridos, a mais comum é a do tempo de viagem, comparando com o tempo gasto pelos outros caminhões que fazem o mesmo tipo de transporte. O controle das mulheres vira motivo de brincadeiras. Entre os descendentes de italianos do Paraná, por exemplo, havia uma em que se gritava a alguém que estivesse com uma mulher: “cuidado com a bacia”. Contava-se que a mulher mandava que o seu marido, logo que chegasse em casa, tirasse a calça para se colocar de cócoras sobre uma bacia com água quente. Pelo jeito do saco (testículos), diziam, a mulher ficava sabendo se o marido praticara ou não relações sexuais fora de casa. Quando se perguntava como era o jeito, diziam que não sabiam, pois as mulheres não diziam, como se fosse um segredo feminino. Esta brincadeira não só salientava o controle da mulher como também criticava, também, o papel da mulher nas famílias de origem italiana.

Os autores que estudaram as relações de família no Brasil (13:114ss, 14:148-157, 24:166-167, 25:328-333, entre ou-

tros), referem-se à sujeição da mulher ao marido e ao seu desempenho de um papel secundário e complementar. No entanto, acrescentam que, sem tomar qualquer atitude mais ativa em público, a mulher pode desenvolver um governo efetivo em sua unidade familiar. As peculiaridades já discutidas quanto à estrutura familiar do caminhoneiro, revelam que a mulher ao assumir o papel de “homem da casa”, durante a ausência do marido, estaria “liberada” pela comunidade, e especialmente pelo grupo vicinal, a tomar atitudes que normalmente não são esperadas de outras mulheres. Difere das viúvas e separadas, que “não têm o seu homem”; apesar de ausente, ela o tem, e, por circunstâncias profissionais dele, ela está sendo o “homem da casa”. Nas voltas do marido ela “assume o seu lugar”, como atitude pública — o marido continua a dizer que quem manda em casa é a mulher. Quando ele convida um grupo de amigos a sua casa, ela não participa do grupo de conversa, limitando-se a servi-los, com participações eventuais em alguns assuntos “de sua alçada”.

O caminhoneiro autônomo é um pequeno empresário, cuja empresa é dirigida por ele e por sua mulher; para ela é, muitas vezes, difícil esta co-participação, em face de sua origem de estratos da sociedade onde o papel da mulher é oprimido e depende do homem. Esta dificuldade transforma-se em problemas nos momentos que terá que assumir atitudes para as quais não foi socializada, principalmente no enfrentamento de barreiras que a sociedade lhe oferece. Por estas mesmas atitudes poderemos conhecer até que ponto

a sua ressocialização, como esposa de caminhoneiro, foi eficiente ou não. Elas são, ainda, candidatas a uma viuvez precoce, pelos riscos que a estrada oferece a seus maridos. Nos casos testemunhados, as viúvas continuaram a “tocar o negócio”, com o qual já tinha alguma familiaridade, contratando um motorista. Um comportamento recente é elas se tornarem caminhoneiras, principalmente para aquelas que já ajudavam seus maridos a dirigir o caminhão pelas estradas: “aqui estou com o meu velho companheiro, um Mercedes Benz. Não sou bem uma caminhoneira, mas fui esposa de um bom careteiro que morreu muito jovem em uma destas estradas malvadas (...) Ele guiava à noite e eu apenas durante o dia, e um dia aconteceu o pior. Ficamos só eu, uma filha de 3 anos e o Mercedes assassino que nos fornece o pão de cada dia” (11:59).

PARTE FINAL

Vimos, através da exposição dos fatos, que o motorista de caminhão ou de ônibus longe está de ser aquele indivíduo visto de modo estereotipado pelos que não conhecem de perto suas atividades. Assim sendo, o problema merece, de parte dos estudiosos, maior atenção e profundidade de pesquisa, para o que este trabalho pretende ser apenas uma trilha.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Prof. Dr. Edson Soares Diniz pela leitura e sugestões; a responsabilidade pelas omissões e possíveis erros, cabe exclusivamente a nós.

CHEROBIM, M. — The trucker on the road. **Perspectivas**, São Paulo, 7:113-125, 1984.

ABSTRACT: This work discusses some essential issues to delineate a trucker profile, from the point of view of a socio-cultural analysis. It focalizes the social relationships on the road, the mysticism and the role of the family in the trucker life.

KEY-WORDS: Automobile; condutor of the road bus; family; individual trucker owner; trucker; trucker religious feeling.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALMEIDA, M. de — *Filosofia dos pára-choques*. 2.ed. Rio de Janeiro, Ed. Americana, 1974.
2. BENEDICT, R. — *Padrões de cultura*. Lisboa, Livros do Brasil, s.d.
3. BORGES PEREIRA, J.B. — Emigração e vida rural em Portugal. *Rev. de Antropol.*, São Paulo, 25:105-46, 1982.
4. GANHOU Cr\$ 100.000,00. *O Carreteiro*, São Paulo, 14(118):39, fev. 1984.
5. LAMBERT, J. — *Os dois Brasís*. 7. ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1972.
6. MONBEIG, P. — *O Brasil*. 3.ed. São Paulo, Difel, 1969. (Saber atual).
7. O'DEA, T.F. — *Sociologia da religião*. São Paulo, Pioneira, 1969.
8. OPINIÃO de mulher — *O Carreteiro*, São Paulo, 13(105): 48, jan. 1983.
9. OPINIÃO DE MULHER — *O Carreteiro*, São Paulo, 13(106): 56-7, fev. 1983.
10. OPINIÃO DE MULHER — *O Carreteiro*, São Paulo, 14(115): 25, nov. 1983.
11. OPINIÃO DE MULHER — *O Carreteiro*, São Paulo, 14(117): 59, jan. 1984.
12. PIERSON, D. — Isolamento e contato em Cruz das Almas. *Sociologia*. São Paulo, 12 (3): 185-203, ago. 1950.
13. PIERSON, D. — Status e prestígio em Cruz das Almas. *Sociologia*. São Paulo, 12(2):113-29, maio, 1950.
14. PIERSON, D. — Status e papel da mulher em Cruz das Almas. *Sociologia*, São Paulo, 13 (2): 148-62, maio, 1951.
15. POSTO zero — *O Carreteiro*, São Paulo, 13 (105): 5-7, jan. 1983.
16. POSTO zero — *O Carreteiro*, São Paulo, 14 (117): 4-9, jan. 1984.
17. POSTO zero — *O Carreteiro*, São Paulo, 14 (118): 8-9, fev. 1984.
18. QUEIROZ, M.I.P. de — *Cultura, sociedade rural, sociedade urbana no Brasil: ensaios*. Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos, 1978.
19. RADCLIFFE-BROWN, A.R. — Religião e sociedade. In: ————. *Estrutura e função na sociedade primitiva*. Petrópolis, Vozes, 1973. p. 191-219.
20. SCHADEN, E — *Aspectos fundamentais da cultura guarani*. São Paulo, Difel, 1962.
21. SMITH, T.L. — *Organização rural: problemas e solução*. São Paulo, Pioneira, EDUSP, 1971.
22. TRANSPORTE rodoviário tabelado para limitar concorrência. *Visão*, São Paulo 19 out. 1981. p. 70.
23. VILAÇA, M.V. — *Em torno da sociologia do caminhão*. 2.ed. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1969.
24. WAGLEY, C. — *Uma comunidade amazônica*. 2.ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1977.
25. WILÉMS, E. — A estrutura da família brasileira. *Sociologia*, São Paulo, 16 (4): 327-40, out. 1954.