

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO JORNALISMO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - 2016.1

BOLEIA



Glória Irulegui

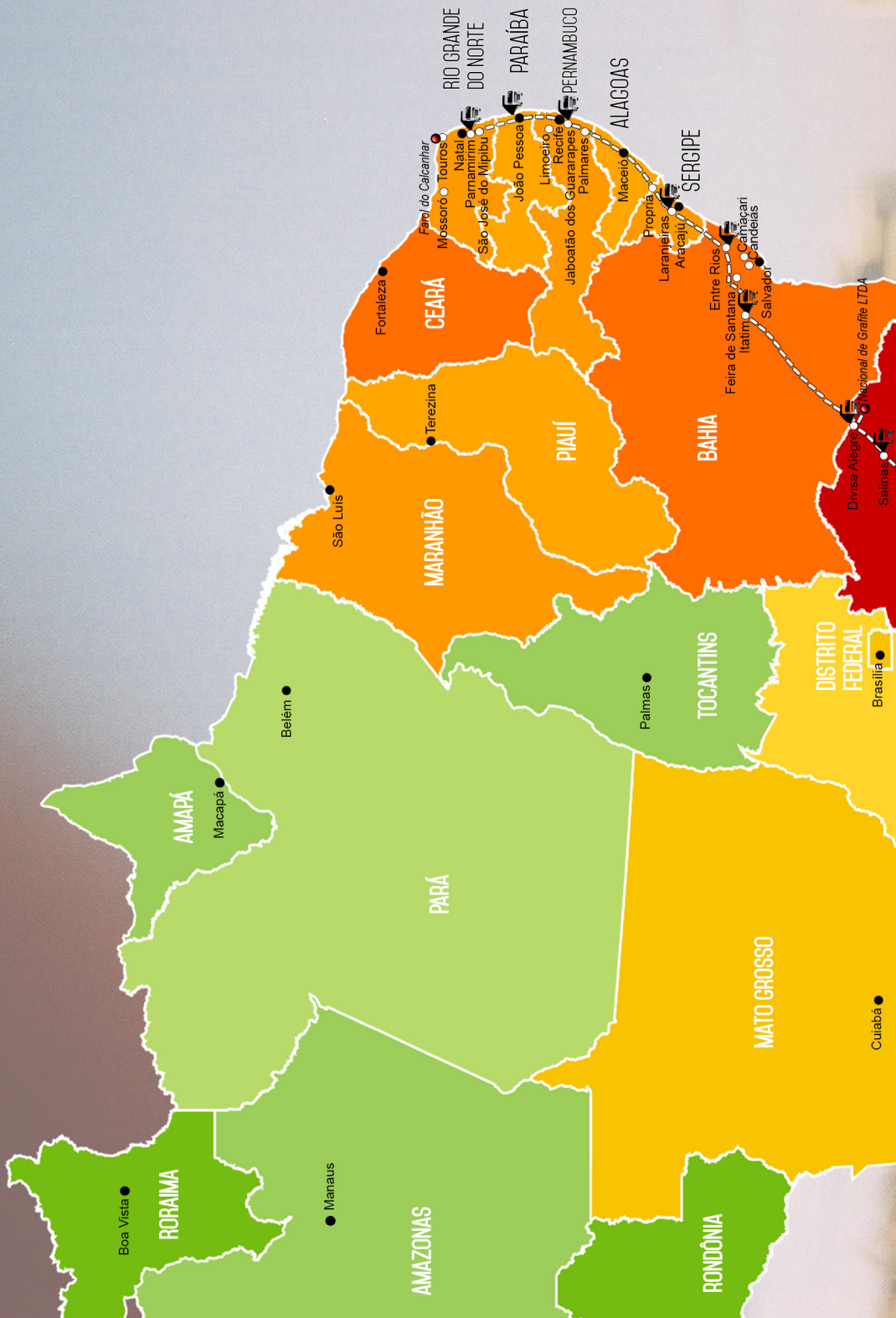
*para Ana e Joana
em memória de Andrez Lopez*

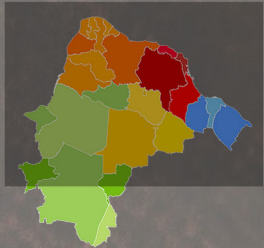
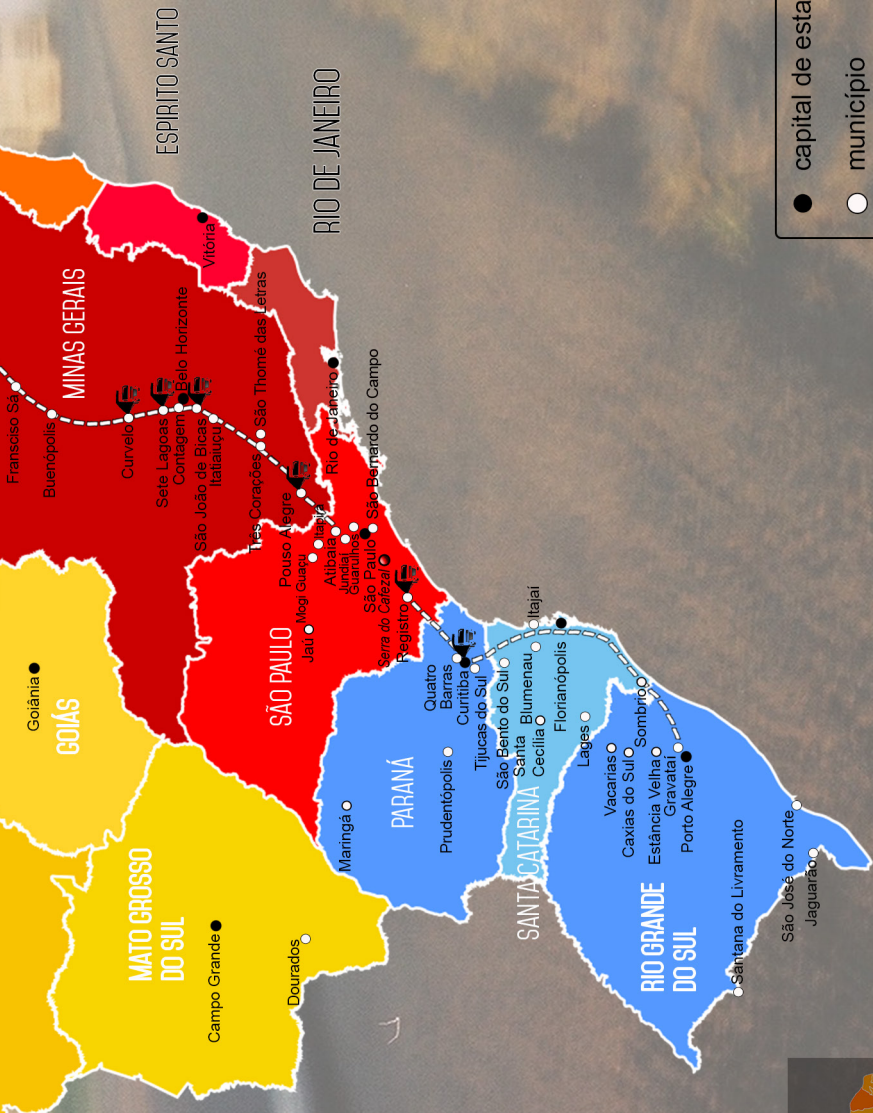
APRESENTAÇÃO

Este livrorreportagem reúne histórias de caminhoneiros que se dispuseram a dar carona à beira da estrada. Por um trajeto de 3.850 quilômetros do estado do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul, foram 14 caminhões diferentes e uma conversa em posto de gasolina. A todos os homens que dividiram suas histórias profissionais e pessoais, meu muito obrigada.

SUMÁRIO

Mapa	9
Km 0	11
Autônomo	17
Homens do Sul	25
The best music of truck	35
100 km de chao	45
Vai pra onde ?	57







KM 0

Ali na esquina do continente a onda quebra de lado. O lugar é silencioso, tranquilo e quente. Na orla, os coqueiros são enfileirados por toda extensão que os olhos conseguem enxergar sem se perderem no horizonte. Na Praia do Cajueiro, município de Touros a 88 quilômetros de Natal/RN, fica o Farol do Calcanhar. Com 62 metros de construção é o mais alto do país, além de especial por estar exatamente no lugar em que o litoral do Brasil faz uma curva à esquerda. No meio desse paraíso um trecho de asfalto rasga a visão. No seu primeiro quilômetro, três jegues andam devagar no calor do meio-dia e parece improvável que daquela paz nasça a BR-101. Duas hastes enormes em formato de arco também decoram o local, a obra é assinada pelo arquiteto Oscar Niemeyer e foi inaugurada em 1999 para o Marco Zero. A rodovia é a maior em extensão e caminho importante do transporte de carga nacional. Chamada também

de Translitorânea ou Rodovia Governador Mário Covas, ela só acaba em São José do Norte/ RS, comprimida entre a Lagoa dos Patos e o Oceano Atlântico.

São pouco mais de 1.7 milhão de quilômetros de autopistas que cruzam o Brasil em todas as direções, apenas 12% são asfaltadas e mesmo essas estão em estado de degradação, as demais são trechos de terra vermelha, pedregulhos e lama. No total 54 concessionárias exploram com pedágio 19 mil quilômetros, além da obrigação de prestarem serviços de manutenção e atendimento aos usuários. O Fórum Econômico Mundial (FEM) pesquisou em 2015 a qualidade das estradas de 140 países. O Brasil não alcançou bons resultados, ficando na 121ª posição. Na América do Sul, Chile e Uruguai ficaram na frente, 35ª e 95ª respectivamente.

Na Praia do Cajueiro, o primeiro caminhão que chegou aquele dia por ali carregava uma geladeira nova, embalada com muito plástico e amarrada por meia dúzia de cordas. O veículo preto é do tipo caçamba baixa de carregamento seco, o mais simples e mais numeroso entre os caminhões. Contudo, somando bitrens, cegonheiras, baús, tanques, frigoríficos, porta-contêineres e outros tantos modelos a frota chegou a 1.993 milhão em 2016, de acordo com o Registro Nacional de Transportadores de Carga (RNTRC).

Todos os setores econômicos dependem do trabalho da carreta: comércio, serviços, indústria e agronegócio. No transporte rodoviário, o frete contribui com 68,8% da renda líquida, o restante fica por conta do traslado de passageiros. Diferente das estradas, o deslocamento de cargas opera em regime de mercado, sem exigência de autorização, permissão ou concessão dos serviços. Na pista, tem espaço para todos acelerarem, grandes logísticas, cooperativas e autônomos, alguns com mais cavalos de potência do que outros. A categoria de Transportes, Armazenamento e Correios atingiu seu pico em 2010, quando movimentou 11,4% do Produto Interno Bruto (PIB), nos anos posteriores a participação diminuiu, em 2014 fechou com 2,03% e no ano seguinte teve uma queda em 6,5% terminando no negativo.

Ideal ou não, é por via terrestre que os bens produzidos são levados

de um lado para o outro, 61% passam por rodovias. A malha ferroviária tem apenas 30 mil quilômetros e 20% dos carregamentos vão por trilhos. Uma faixa de 13% por modais aquaviários e o restante por dutos e aviões.

Essa dependência das autopistas começou a se consolidar em 1926 com Washington Luiz, entusiasta do automobilismo e expoente na política, foi vice-presidente do Automóvel Clube de São Paulo e presidente do país. Cunhou o jargão “Governar é abrir estradas”. Conhecido como “O estradeiro”, era defensor do progresso, acreditando que ampliar o número de vias desenvolveria o Brasil. Pavimentou a Rio - São Paulo e criou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais. À medida que o país crescia a necessidade de caminhos que escoassem a produção aumentava e, em 1950 a primeira indústria automobilística se instalou. Durante a ditadura militar de Garrastazu Médici, foi criado o Plano de Integração Nacional que, dizia o governo, ter a intenção de integrar o país levando asfalto e colonização aos lugares mais distantes. A abertura da Transamazônica, em quatro anos e a toque de caixa, foi a ação mais significativa, porém, não alcançou seus objetivos. Até hoje é piada, mais da metade de sua extensão não é pavimentada e há períodos do ano que, por causa das chuvas, se torna intransitável. Do milagre econômico do regime militar ao fim do Fundo Rodoviário Nacional e à crise mundial do petróleo na década de 1970: o início do descaso.

A dez quilômetros do Marco Zero, o 1º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército fazia uma operação tapa buracos. O caminhão que acabara de descarregar a geladeira voltava para o centro de Touros. O trabalho desse caminhoneiro é dirigir curtos trechos, carregar leves mercadorias e dormir toda noite em casa ao lado da esposa. Nem todos têm essa rotina, muitos também não desejam ter, a possibilidade de conhecer novos lugares e pessoas é o melhor da profissão, de acordo com mais de mil caminhoneiros entrevistados em novembro de 2015 pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A profissão não é de prestígio, ainda assim é a ambição de muitos meninos que crescem na beira das estradas. A vida de caminhoneiro aguça a ânsia daqueles que gostam de liberdade e alimenta o imaginário

popular com histórias curiosas. No entanto, cada vez menos há aventuras. A pressão em cumprir prazos e metas, junto aos perigos de ser assaltado ou sofrer acidentes é realidade. Se você não tem conhecidos na profissão provavelmente construiu a imagem desses homens através dos meios de comunicação. Programas como o Siga Bem Caminhoneiro ou Brasil Caminhoneiro, estão no ar desde 1995 na TV aberta. Os dois patrocinados pela Petrobras. A dose de ficção ficou por conta de oito temporadas do Carga Pesada. Série exibida pela Rede Globo, protagonizada por Antônio Fagundes e Stênio Garcia, famosa pelas confusões que viviam. A maioria dos motoristas dizem gostar, mas insistem que pouco das histórias é verdade e que traz má reputação.

Nos jornais, as matérias são mais realistas, mas não mais amistosas. No período entre novembro/2015 e maio/2016, o sistema de clipagem do Google identificou 500 notícias online com a tag ‘caminhoneiro/s’. Dessas 33% noticiavam acidentes, batidas, colisões e tombamentos. A esmagadora maioria não passava de dez linhas, pouca informação e resumindo as causas a: perdeu o controle do veículo ou sem explicação. Infelizmente, três em cada quatro vinham acompanhadas do anúncio da morte de algum dos envolvidos. Outras 23% do total tratavam de roubo. Carreta, carga e bens pessoais levados por assaltantes que ameaçam e encarceram os motoristas, quando não agredem ou matam. As irresponsabilidades e crimes também aparecem muito nos noticiários, 20% tinham como assunto o uso de bebida alcoólica durante o trabalho, frete irregular ou ilegal, transporte de drogas e brigas. Apenas oito das 500 matérias propunham aprofundamento dos fatos e fontes variadas.

Não é à toa que as notícias relacionadas ao tema sejam na grande maioria negativas. A profissão de caminhoneiro é a que mais mata no Brasil. O profissional que nunca se acidentou parece grato pelo feito, as vezes faz sinal da cruz, agradece a Deus e comemora por não ter nenhum ferro no corpo, outros lembram de algum amigo que perdeu a vida prensado em ferragens. Entre 2005 e 2013 foram 2.579 mortes envolvendo esses profissionais, informação divulgada pela Previdência Social. Conforme dados do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)

os motivos são longas jornadas e falta de descanso adequado. Mas essas informações são pouco divulgadas, ficam no fim dos textos. A matéria da TV mostra imagens de caminhões que dançam pra lá e pra cá até tombarem, são mais importantes e impressionam mais. O caminhoneiro obrigado a rodar mil quilômetros em dez horas num veículo que não pode passar de 80 quilômetros por hora fica no final, escondido por um efeito que distorce o rosto e a voz, relatando que a prática é comum. Para ele realmente é. Aos olhos salta a manchete que diz: Caminhoneiro mata...

Não se sabe exatamente quantos estão circulando por todo país, mas a estimativa é de mais de 1,5 milhão. Um setor tão essencial economicamente produz estatísticas e números que balizam o crescimento e ajudam empresas a aperfeiçoar a logística e aumentar seus lucros. Aos caminhoneiros muito trabalho e pouco cuidado. Se é na caçamba que viaja o importante, nas boleias viajam as histórias marginais. Mas para qualquer chão tem um homem e um caminhão.





AUTÔNOMO

A boleia ou cabine abriga a cama e a direção, é casa e escritório. Naquela noite, a de Andreção era iluminada por cor alaranjada, formada pela luz amarela do poste da rua que atravessava as cortinas vermelhas. Dentro, um calor insuportável. Lá pelas duas da madrugada, os vidros são abaixados. Por poucos segundos o alívio da brisa que entra, mas logo chegaram os zumbidos e picadas dos mosquitos. Não se sabe o que é mais insuportável. O dia tinha começado com cinco carteiras de Marlboro jogadas em cima do porta-luvas. A madrugada começou com a terceira sendo aberta. De meia em meia hora tudo chacoalha, ele senta na estreita cama improvisada e acende mais um. Sai três vezes do caminhão, estica as pernas e espera o suor secar, entra de novo para mais uma tentativa de dormir. O dia está quase nascendo quando pega no sono e ronca. Os raios que ascendem o céu acabam com a chance de mais descanso, ele acorda

e fuma o primeiro do domingo.

No dia anterior, havia dirigido apenas 160 quilômetros, de Parnamirim/RN até o Distrito Industrial de João Pessoa/PB onde resolveu parar para o descanso. Há dois dias que tentava conseguir carga na região em torno de Natal/RN, depois que acabara de entregar móveis em Mossoró/RN. Frustrado, decidiu descer até a capital paraibana. Morador de São Paulo, não pode voltar sem carregamento para casa. O valor do frete cobre só a ida, a volta depende de carregamento novo no baú, um tipo de reboque fechado usado, por exemplo, no transporte de mudanças. Casado com a segunda esposa, tem três filhos adultos e duas crianças. Dirige há 22 anos e comprou sua carreta há pouco mais de um ano. Hoje, tem R\$70 mil em dívidas e sente um arrependimento por ter saído da firma que trabalhava.

O caminhão precisa de várias tentativas para ligar. Assim que arranca, André faz o sinal da cruz e acelera rápido para o meio da rodovia. Na pista, o Volkswagen prata que, pelas cicatrizes e amassados, se percebe que rodou muito, se encaixa entre dois carros. Um dos vidros traz colado o adesivo de São Cristóvão, padroeiro dos motoristas e viajantes. O espelho do carona é amarrado por plásticos e dentro da cabine muita bagunça. Abacaxi, cueca, produtos de limpeza e mais dezenas de coisas e papéis espalhados pelos cantos. Andrezão é alto, barba malfeita, veste jeans sujo de graxa e chinelos de couro branco, deixando os calcanhares roçar no chão.

Ele é autônomo, não mantém vínculo com nenhuma empresa e consegue seus fretes através dos seus contatos pessoais ou de agenciadores, pessoas que facilitam a comunicação entre os interessados. Os autônomos são os mais precarizados na categoria, e essas fragilidades se expressam em muito dos nossos estereótipos preconceituosos. Motoristas nessas condições têm em média quatro anos a mais de idade e de profissão do que empregados.

Dirigem também uma frota mais velha, enquanto o tempo médio de uso dos veículos dos contratados é de 7,5 anos, os dos independentes chega ao dobro, com 16,9 anos. Esses são dados da Pesquisa do Perfil dos Caminhoneiros divulgada pela Confederação Nacional do Transporte

(CNT) em fevereiro de 2016. O impressionante é que 83% de toda a carga que gira no país roda com eles.

As condições ruins dos caminhões refletem diretamente no dia a dia do trabalhador. Em 2011, por exemplo, 40% dos veículos de carga que se acidentaram tinham mais de nove anos de uso. Os modelos mais antigos são desvalorizados na hora de receber o valor da viagem e ficam geralmente com os piores carregamentos. Desgastados naturalmente pelo tempo, requerem mais manutenção e gastos, têm chances maiores de dar problema durante os trechos e possuem dificuldades em fechar acordos com seguradoras. Além de questões como estrutura ruim de cama, dos bancos, falta de ar condicionado e outros fatores que debilitam a saúde e o descanso. Consequentemente, acabam aceitando os piores fretes. Por medo de ficarem sem carregamento, topam propostas que as empresas não querem e prazos de entrega que não podem ser cumpridos dentro da legalidade. Frutas e verduras, por exemplo, são na grande maioria transportadas por esses profissionais. Produtos que demandam rapidez e que sujaram muito a caçamba. Já as cargas mais pesadas e valiosas, que precisam ser entregues em maiores distâncias, geralmente levadas em carretas bitrens – que carregam dois reboques – essas estão nas mãos dos empregados.

Escondido entre os papéis bagunçados de André, fica uma cartela de Nobésio Forte, um comprimido pequeno e branco com desenho de estrela gravado.

– Se os policiais vêem isso aí dá até prisão, eles acham qualquer coisa pra incomodar!

Conhecido pelo apelido de rebite, o Nobésio é uma anfetamina, sintético estimulante do sistema nervoso central. Em 2008, foi proibida a comercialização em todas as rodovias federais e em algumas estaduais. Três anos depois, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) banuiu a venda, fabricação e importação em todo o país. A substância faz com que o cérebro trabalhe mais rápido, dando a falsa sensação de

disposição e falta de sono. Isso estende as jornadas à frente do volante. O consumo é comum e mesmo as proibições não impedem o fácil acesso a elas nas estradas. Quem vende disputa os postos e restaurantes como área de mercado.

Andrezão prefere pegar frete sem tempo limitado, gosta de andar no seu ritmo. No entanto, usa rebite e admite consumir cocaína. O Ministério Público do Trabalho (MPT) realizou em 2015 uma série de exames toxicológicos, que apontaram que um em cada três desses motoristas recorriam a algum tipo de estimulante. A cocaína apareceu como a mais usada, em cerca de 73% das amostras positivas. Os testes realizados pelo MPT foram através de fios de cabelo (queratina), que identificam se houve consumo nos 90 dias anteriores, diferente da urina, que mostra apenas 20 dias. O caminhoneiro brinca que maconha é coisa de criança e que não usa há muito tempo, tem as anfetaminas para emergências e gosta de dar um “teco” às vezes por prazer. O rebite em excesso, aliado ao cansaço, diminui o reflexo, provoca alucinações, deixa o usuário mais irritado, desorientado, etc., e, por isso, aumenta a possibilidade de perder o controle do veículo. Além disso, essas drogas podem agravar sintomas de hipertensão, que é um dos problemas mais recorrentes na profissão. André contabiliza apenas um acidente, logo que começou a dirigir, tombou em baixa velocidade o caminhão e teve leves ferimentos.

Dez dias antes daquela noite quente que André passou em João Pessoa, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) informava a obrigatoriedade do exame toxicológico para contratação ou desligamento de empresas e para renovação da Carteira Nacional de Habilitação das categorias C, D e E (caminhão, ônibus e veículo com dois reboques acoplados). Os testes são também realizados com amostras de cabelo ou pelo. A medida se tornou polêmica aos que tem ligação com o setor do transporte terrestre. Através do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), os estados de São Paulo, Goiás, Minas Gerais e Rondônia, logo depois do anúncio, conseguiram uma liminar que isenta os motoristas. Já o Rio Grande do Sul teve a liminar indeferida. No Paraná, dois meses depois, mais de 17 mil já tinham feito o teste. O Detran defende que é inconstitucional e

discriminatório, pois recai em cima de uma categoria profissional, ferindo o direito a igualdade e intimidade. Apenas seis laboratórios no país estão credenciados para a realização do exame toxicológico. O valor gira em torno de R\$ 350 e o custo deve ser coberto pelo motorista.

Em um ano, André estourou três limites de cartões de crédito fazendo reparos mecânicos no seu caminhão. Para adquirir o veículo contraiu dívidas, que diz ter vontade de pagar, mas que os bancos não colaboram para que quite as pendências. Deve para amigos também. No total, 64% dos financiamentos são por bancos privados, mas há outras modalidades usuais como leasing¹, Procaminhoneiro BNDES² e consórcios. Na pesquisa sobre o perfil dos caminhoneiros realizada pela CNT, 52,5% dos autônomos responderam ter dívidas, pessoais e profissionais, que passam dos R\$ 31 mil. Entre os empregados são 28, 2% que declararam dever em média R\$ 14 mil.

Andrézão ganhava R\$ 3,5 mil quando era empregado, trabalhava de segunda a sexta e rodava apenas no estado de São Paulo. No sábado, fazia churrasco e no domingo ia à feira com a esposa. Hoje em dia, tira de R\$ 6 mil a R\$ 7 mil por mês, mas parte vai para a tentativa de ficar com o nome limpo. Agora fazia 15 dias que estava longe de casa e chega a ficar quase um mês rodando. Reclama que se antes o coração do país era São Paulo, hoje precisa ir ao nordeste atrás de carregamento.

Naquele trecho entre o Rio Grande do Norte e a Paraíba, as margens da BR-101, só se vê cana de açúcar em ambos os lados. Em São José do Mipibu/RN, André encosta em uma borracharia. No pátio, uma porção de pneus usados jogados pelos cantos. Escolhe um para ser colocado como estepe e, durante 50 minutos, não tira os olhos de cima do borracheiro até o serviço ficar pronto. Paga e arranca. Quilômetros depois, encosta numa banca na beira da estrada para comprar seriguelas, uma fruta pequena e amarelada comum na região nordeste. André é engraçado e falante. Diz que detesta andar amarrado. Quando cruza pelo posto da Polícia Rodoviária puxa o cinto até a barriga e larga logo que passa. Havia dois dias que andava sem o disco do tacógrafo, aparelho obrigatório que registra a velocidade, por puro descaso. Se a polícia confere, são R\$ 328

de multa. Vai admirando as cidadezinhas que cruza. Odeia São Paulo. Quer largar a vida na carreta e comprar um restaurante em um lugar pequeno.

É noite fechada quando Andrezão chega à área metropolitana em torno de João Pessoa. Precisa de banho barato, janta e um lugar para estacionar e dormir. Faz o retorno duas vezes na estrada, tira o pé do acelerador em frente aos postos, espiando de longe se acha vaga. A vaga perfeita é em baixo de uma árvore, onde os galhos protegem o caminhão do sol e do som. Acaba passando por três postos. No primeiro tomou um bom banho, sem pagar nada, mas não tinha lugar para dormir. No segundo, o vigia cobrava R\$ 30 pelo pernoite, muito caro. O terceiro posto também era pelado, como se refere quando não acha árvores, mas o guarda noturno cobrava R\$ 20. Para ali mesmo. Agarra a carteira e sai atrás de comida.

Para o autônomo, as condições são ainda piores. Sem convênios empresariais ou condições de pagar os melhores lugares, algumas vezes se sujeitam as beiras de pistas, a postos fechados e sem vigilância, sem banheiros ou restaurantes. A falta de paradas adequadas acaba obrigando em algum momento que o trabalhador se coloque em risco. Entre as coisas de André, haviam alguns vale-banho que ganha em troca de consumir uma janta ou almoço. No posto tal, você abastece e ganha sabonetes e escovas dentárias. Há cartões fidelidade para refeições, se almoçar nove vezes a décima é de graça. Naquele outro, ganha um pernoite no estacionamento se abastecer mais de x litros. Na pista vale a permuta. O dinheiro com esses gastos normalmente não é considerado ao pagar o frete do autônomo. A realidade é que a quantidade de paradas adequadas é irrisória e nenhuma está livre de roubos e assaltos.

Em 2012, a Presidenta Dilma Rousseff sancionou a Lei Nº 12.619 que ficou conhecida como Lei do Caminhoneiro ou Lei do Descanso. O objetivo era regulamentar a jornada de trabalho e o tempo de direção dos motoristas. Três anos depois era parcialmente vetada e sofria alterações. Sob a alegação de contrariar o interesse público e ser inconstitucional, em março de 2015, começou a vigorar a Lei Nº 13.103. As mudanças principais foram: de quatro horas para cinco horas e meia de tempo

máximo consecutivo dirigindo; possibilidade de duas horas extras por dia, para quatro horas extras; redução de 11 horas para 8 horas de descanso ininterrupto entre dois dias de trabalho.

As regras em vigência preveem também a isenção de pedágio para eixos suspensos – que não tocam o chão, usados como estepe – o que barateia, por exemplo, a viagem de caminhões grandes como os bitrens. Foi também nessa lei que os exames toxicológicos se tornaram obrigatórios. No meio das disputas políticas da categoria, no começo de 2014 surgiu o Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619/2012. A representação dos trabalhadores denuncia o agronegócio de ser o principal setor a pressionar e promover ofensivas contra os direitos trabalhistas em favorecimento dos próprios interesses. O agronegócio por sua vez é responsável por movimentar a maior parte das cargas dentro do Brasil. Na contramão desse movimento, muitos caminhoneiros aprovaram e lutaram pelo aumento de horas de trabalho. A explicação é simples. O piso salarial 2015/2016 em São Paulo, por exemplo, fechou em R\$ 1.989,37 para motoristas de carretas simples. Ter a oportunidade de trabalhar mais significa tentar dobrar esse valor no final do mês.

A verdade é que independente da legalidade, para André as regras que valem são as praticadas na estrada. Longe de cumprir as exigências previstas pelo governo, para a hora que quer. Seu caminhão não é rastreado, não precisa dar explicações para patrões e a polícia não se interessa com o tempo que ele dorme. Dos entrevistados pela CNT, apenas 23% dos autônomos dizem cumprir os tempos de descanso da lei.

O compromisso do poder público na legislação atual é aumentar em até cinco anos os Pontos de Parada e Descanso (PPD). Incentivar a adequação de postos de gasolina privados às normas de segurança, sanitárias e de conforto estabelecidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, é uma das ações para cumprir com o compromisso. Hoje em dia, apenas 20 locais, em pouco menos de 200 mil quilômetros de rodovias federais, preenchem o necessário e compõem a lista oficial de PPD. Nos trechos federais em que a rodovia é administrada por concessionárias, cabe a elas também incentivar a adequação dos pontos. Na altura do município

de Santa Cecília/SC, na BR- 116, o trecho é administrado pela Autopista Planalto Sul. Em conjunto com a Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina (Fetrancesc), estão com o projeto pronto do primeiro PPD voltado para os caminhoneiros. A estrutura prevê refeitórios, locais de descanso, sala para capacitação profissional e 130 vagas. Ainda no papel tem sido divulgado como modelo do que se pretende fazer.

Há poucos metros de onde Andrezão vai dormir, três churrascarias competem pelos clientes que param por perto. Entra na mais barata e bebe uma garrafa de cerveja antes de se servir do primeiro prato. Come tudo que passa no espeto corrido e faz daquele final de dia a sua distração. Se acomoda na mesa do restaurante como se estivesse em casa. Assiste televisão, puxa papo com outro motorista, interage com o bêbado que discursa na rua e fuma muitos cigarros. Olha com feições de estranhamento para o menino que lhe serve. Possivelmente acredita que o garçom não preenche os requisitos de masculinidade que está acostumado. Quando dois policiaes entram para jantar ele diz:

– Ô, gordinho queima-rosca é apaixonado por fardado.

Faz comentários homofóbicos e nem repara que o garçom sorridente não se importa nem um pouco com o que ele pensa. Quando está cansado demais para seguir bebendo volta para o caminhão e liga para a esposa, troca meia dúzia de palavras para dizer que está bem e desliga. Amanhã é domingo e vai passar o dia se distraindo com o que tiver em torno. Vai ficar por ali até segunda, tentando carregamento para voltar. E se não tiver carga, desce até a próxima capital.





HOMENS DO SUL

Na divisa entre a Paraíba e Pernambuco, na BR-101, fica um posto fiscal em que Zé de Oliveira para às 8h da manhã. Enquanto espera a liberação da nota, mastiga salsicha empanada e bebe café passado. Conta histórias sobre si e sobre o mundo. Conta uma vida toda em poucas horas.

Negão diz que ninguém acredita que ele é gaúcho.

– No nordeste e pra cá pra cima, todos acham que lá no sul só tem pescoço vermelho. Tem muito mesmo, meu segundo pai, inclusive, é alemão. Mas eu sou filho de índia e caboclo!

É desse jeito que Zé de Oliveira se reconhece. É nascido na zona rural de Vacaria/RS, mas dali andou para muito longe. No Brasil só falta Amapá, Roraima e Amazonas. Dirigiu na Argentina, Bolívia, Chile e

Paraguai. Na boleia há 26 anos, poderia ter morrido muitas vezes.

Carrega no porta luvas o histórico escolar adulterado. Na 3ª série do fundamental, parou de estudar e mudou com o irmão para Caxias do Sul/RS. Precisava trabalhar e não conseguia conciliar com a escola. Quando foi procurar cursos profissionalizantes completou o documento a caneta, mudando os números para provar que terminou a 8ª série. Zé de Oliveira concluiu três cursos técnicos na área de mecânica. Montou sua própria oficina e chegou a ganhar dez salários mínimos. A esposa funcionária pública também ganhava bem. O filho, hoje, é formado e pós-graduado, casou e é pai de um menino de cinco anos. Negão não consegue conter o entusiasmo falando deles. Sorri. Desses sorrisos que pulam para fora da boca quando se fala de quem ama. Mas a esposa, quando se tornou pastora, não queria mais transar de luz acesa. Ele separou e saiu de casa em 1990 para dirigir.

– Eu tinha tudo, mas tava tudo uma merda.

Tinha passado o natal em Recife com o segundo filho e o ano novo em Salvador, com um dos sete irmãos. Havia saído no dia 27 de novembro da casa que ainda mantém em Caxias do Sul e no calendário era quase metade de março de 2016. Nesse tempo todo, tinha cruzado várias vezes o país entregando cargas de uma loja de eletrodomésticos. Naquela manhã, ia em direção a Pernambuco, com o baú carregado de geladeiras. Atualmente, o caminhão é próprio, mas realiza rotas para uma empresa. Na estrada ganhou experiência trabalhando para a Randon, conglomerado empresarial do setor de autopeças. Teve um padrinho, que chama de segundo pai, que o ajudou a progredir na profissão. Perdeu as contas de quantas vezes foi assaltado. Levaram carga e pertences pessoais e já roubaram toda a carreta também. Por duas vezes esteve em cativeiro. Na primeira, ficou 19 horas em um canavial e na segunda, 5 horas em algum quarto escuro no município de Guarulhos/SP. Até então era o pior que havia acontecido. Mas em algum momento, de acordo com Negão, todo o caminhoneiro se dá mal de verdade por causa da profissão.

O momento de Zé de Oliveira durou um ano. Começou quando perdeu a mãe em janeiro. O pai era falecido e os filhos decidiram vender tudo, dividir os bens e foi cada um para um lado. Um mês depois tombou a carreta. Milhares de litros de vinho tomaram a pista e a cabine prensou um carro contra a mureta, deixando o motorista do automóvel ferido gravemente.

Todos os dias, literalmente, é possível ler notícias de acidentes iguais ao de Zé de Oliveira. Caminhoneiros são os profissionais que mais morrem por causas ligadas às atividades laborais. Nesse infeliz ranking a construção civil vem em seguida. O transporte terrestre de carga ocupa o grau 3, máximo, na classificação de risco utilizada pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). As estatísticas divergem entre fontes, mas em todos os casos os números são desumanos. No jornalismo irresponsável, termos como “homens-bomba ao volante” ou “camicases do asfalto” são usados para explicar o comportamento dos motoristas. Enquanto a Polícia Rodoviária justifica os motivos por ultrapassagens e excesso de velocidade, eles culpam as condições das estradas e o cansaço. Na prática, o quadro de violência atual representa um problema social que extrapola a boleia. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 2010 foram 79 mil incidentes envolvendo veículos de carga, o que resultou em 3.342 mortos e deixou mais de 18 mil feridos. No mesmo ano, o Ministério da Previdência Social (MTPS) anunciou que 260 profissionais morreram e 412 ficaram incapacitados permanentemente. No ano de 2013, as mortes entre os motoristas de carga representaram 10,4% do total de óbitos relacionados ao trabalho no Brasil.

Para ele, o acidente foi no instante em que dormiu por poucos segundos. A empresa em que trabalhava não se responsabilizou e o demitiu. Zé de Oliveira gastou sua parte da divisão dos bens para cobrir os gastos do carro. Mas, na metade daquele ano matou um homem. Foi apenas um tiro e tudo que contou sobre. Gastou o resto das economias e acabou sendo preso. A segunda esposa o abandonou, viviam há sete anos na boleia. Tem coisas na vida que acredita que, mesmo erradas, são necessárias. O

rosto de Negão se endurece quando fala a respeito.

— Meu finado pai tinha dois ditados: “Inimigo morto não faz sombra” e “Cobra não se corta no meio, se esmaga a cabeça”.

No final daquele ano foi solto. Com ajuda do pai alemão comprou um caminhão novo e foi morar e trabalhar em Los Angeles, no Chile, onde ficou por três anos. Depois de tudo que tinha acontecido, não imaginava que ainda passaria situações incomuns. Aprendeu a viver e dirigir diferente, no frio e na altitude.

— Cada movimento tem que ser pensado, cada curva. Você cansa fácil, desmaia, congela ou despenca de um penhasco. Vi gente morrer por lá.

Dezenas de vezes atravessou o Túnel del Cristo Redentor, que liga a região de Mendoza na Argentina a Los Andes no Chile. O caminho está a 3 mil metros de altura e é próximo ao Aconcágua, a segunda maior montanha do planeta. Uma vez ficou preso durante 13 dias nas cordilheiras por causa de uma nevasca. Numa das noites teve hipotermia, não sentia nada da cintura para baixo e tinha certeza que morreria. Eram em três caminhões naqueles dias. Conseguiu abrir a porta e fazer barulho até que algum companheiro escutasse. Levaram ele no colo até a casa de uma senhora que vivia perto.

— Ela esquentou água, misturou com algumas ervas e colocou meus pés na bacia, senti um alívio que não consigo explicar.

Ainda é metade da manhã quando Zé de Oliveira estaciona o caminhão em frente ao depósito em Jaboatão do Guararapes/PE. Desengata a carroceria do cavaleiro – parte da frente onde fica a boleia e o motor – e deixa o baú cheio de geladeiras, outros tantos estão sozinhos por ali também. Domingo ninguém descarrega nada. Por sorte, vai poder

aproveitar o dia com o filho mais novo, de oito anos, que mora com a mãe em Recife. Negão se sente alegre em dividir histórias e sabedorias sobre a estrada. Foi com outros motoristas e caroneiros que aprendeu o melhor jeito de se esquentar no frio chileno: dormir sem roupa junto com colegas de trabalho. Como se tivesse obrigação de se explicar, repete: tem coisas na vida que, mesmo erradas, são necessárias.

- - -

Romeu prepara o café da manhã na gaveta – compartimento externo para guardar utensílios de cozinha – encostado na saída de um posto de gasolina em Jaboatão dos Guararapes. Nunca aprendeu a cozinhar e quando está na estrada se alimenta basicamente de pão, queijo e café. Tem vergonha de ir até o salão dos caminhoneiros, local reservado nos postos de gasolina para os profissionais, afinal não conhece ninguém. Não entende porque precisam de um espaço separado dos outros. Ele acredita que é preconceito com o trabalhador. Ficou a manhã e o começo da tarde sentado no para-choque traseiro, ajudando as carretas que entravam a se encaixarem no pátio cheio. É um senhor de cabelos brancos, olhos verdes e orelhas enormes. Fala pausadamente, pensando e articulando cada palavra com cuidado.

Quando sente sede entra na lanchonete dos demais clientes, acanhado pega um refrigerante. As garotas de biquíni e os garotos de óculos espelhados compram latas de cerveja, pacotes de balas e falam das praias bonitas que os esperam. O olhar envergonhado de Romeu é evidente, não se sente bem ali também. Fica num canto encostado, bebendo devagar, esperando sua vez de pagar.

Tem duas entregas na carroceria e não sabe chegar a nenhum dos lugares. A primeira entrega é em Recife. A empresa vai mandar um funcionário buscá-lo na segunda-feira. Depois, entrega o resto dos sofás em Limoeiro/PE, uma cidade que ele não faz ideia de onde é, mas que fica a 80 quilômetros em direção oeste. Quando pergunta para os motoristas que aparecem em torno, indicam que Romeu olhe na internet.

Mas também não faz ideia de como mexer no celular. Faz parte dos 34% dos caminhoneiros que não usam internet.

Durante 16 anos trabalhou sem carteira assinada e acha que nunca vai se aposentar. Até dois anos atrás, quando trocou de firma, ele nunca tinha passado de São Paulo. Nasceu e cresceu no mesmo lugar. Um terreno, a cinco quilômetros do centro de Estância Velha/RS, que abriga a casa de sete parentes. Em frente a sua porta mora a sobrinha, de quem fala com carinho e parece ter sido a única pessoa próxima que lhe restou. Nunca teve filhos e perdeu a companhia da “véia” num dia das mães havia quatro anos. Conta triste que ela nunca gostou da profissão.

O fixo na carteira de trabalho de Romeu é R\$ 2.082, e consegue subir para no máximo R\$ 2.700. Passa de 20 a 24 dias, por mês, longe de casa. Perde muito tempo esperando os clientes descarregarem ou liberarem notas fiscais. A legislação prevê que o processo dure no máximo cinco horas. No entanto, tem vezes que passa o final de semana todo esperando para fazer uma entrega. Essas horas são computadas como tempo de descanso, por isso, valem apenas 30% da hora normal. Descanso que, na maioria das vezes, se resume a cuidar do veículo e da carga. O motorista tem direito a receber uma diária, valor médio de R\$ 40 e que comumente não é pago. Quando ganha, ainda é insuficiente para cobrir almoço, janta, banho, lanchonete e estacionamento. O caminhão de Romeu é rastreado e tem sistema de bloqueio. As horas de trabalho são computadas via satélite e todas as noites, às 21h30, a carreta é bloqueada. Ele precisa estar parado em algum lugar seguro. Sem chance de driblar o sistema da empresa, aceita as regras.

Na mão, segura um smarthphone que comprou para tirar fotografias suas batendo carga – gíria referente ao ato de carregar ou descarregar. Legalmente, os condutores de longa viagem, considerado mais de 24 horas, são proibidos de realizar essa atividade. Mesmo assim, sobra para ele o serviço. Quando pode, costuma pagar chapas, são homens que guiam os caminhoneiros até os locais de entrega dentro das cidades e auxiliam no descarregamento. No mês anterior pagou R\$ 170 para um chapa guiar, tirar setes sofás e bater fotos. Nos últimos meses, alguns

colegas de empresa de Romeu haviam sido demitidos. Sente medo de ter o mesmo destino, e acredita que as fotografias são garantias.

Confuso, tenta achar as imagens na tela e passa por uma selfie de mulher. Dois irmãos, que também são motoristas, julgaram que ele era um bom homem para apresentar a mãe viúva. Só havia visto ela uma vez, pois mora em Sombrio/SC. A sobrinha de Romeu, curiosa para ver quem era, deu um jeito de pôr a foto no celular. Alegre, o caminhoneiro conta que a senhora ganha mais do que ele, é trabalhadora e tem a própria confecção de roupas.

– Eu e ela somos que nem Romeu e Julieta. – ri da própria referência
– Eu com essas orelhas e ela com um nariz gigante.

— — —

O pátio, do posto de gasolina, ficava cada vez mais cheio e a estrada mais vazia. É um caminhão pequeno e de caçamba baixa, emplacado em Blumenau/SC que segue a viagem. O catarinense Odair encara o calor da tarde e a poeira de janelas abertas. Por trás dos óculos de armação vermelha aperta os olhos forçando a visão. O homem de cabelos curtos e grisalhos voltava de uma entrega de emergência em um hospital da Unimed no Recife. Um trajeto de 3,3 mil quilômetros que fez em três dias e poucas horas. Levou um transformador de alta potência e agora voltava vazio e com calma. Na ida, viu o flash do radar refletir no seu espelho algumas vezes. Durante a noite, chegava a dirigir a mais de 100 quilômetros por hora. A empresa paga pessoas para dividir os pontos de infração que deveriam ir para a carteira do motorista.

Odair é quieto e passa boa parte do trajeto em silêncio. Nos últimos quilômetros da BR-101, em Pernambuco, ele demonstra interesse em conversar. Vai desviando dos buracos que consegue, pulando nos que cai. Os bancos, iguais aos dele, recebem muito impacto por não terem sistema de amortecimento. Andar durante oito horas diariamente nessas condições é exaustivo, até para os que estão acostumados. O trecho entre

Palmares/PE e a divisa com o estado de Alagoas, desde 2009, passa pela duplicação da pista. Nessa região, a indicação é que se trafegue com atenção redobrada. Apenas 8,7% das vias federais são duplicadas, o que representa pouco menos de 6 mil quilômetros.

Quando Odair vê os caminhões do exército, responsável pela obra na região, desata em críticas. Diz que o exército não faz nada e que deveriam estar em todas as rodovias reformando. Reclama das curvas, da sinalização e, principalmente, do asfalto. Critica o governo pelo descaso e o brasileiro pelo acomodamento. Acusa os EUA e a Europa de roubarem o Brasil. Durante meia hora, fala sem parar das coisas que o incomodam no país e segundos depois retorna ao silêncio.

Em 2015, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) realizou um estudo sobre a logística do escoamento de milho e soja. Foi constatado que as condições deficientes das estradas aumentam o custo operacional das viagens em 30,5%. Anualmente, significa R\$ 3,8 bilhões de prejuízos para o setor, que refletem diretamente no encarecimento dessas mercadorias. Essa realidade do aumento de custos, se estende a todos produtos que passam pelo modal rodoviário. As vias brasileiras estão em 121ª posição no ranking mundial de qualidade, uma das piores. Dos 12% que são pavimentadas, 60% apresentam problemas de sinalização, geometria ou asfalto. As autopistas mais bem avaliadas são as administradas por concessionárias, 80% tiveram classificação boa ou ótima. São trechos que cobram pedágios, que também resultam em aumento do valor final do produto. De acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), em 2015 foi arrecadado R\$ 16 bilhões em pedágio, a média é de R\$ 350,00 investidos por quilômetro nessas vias. Mais de 420 milhões de veículos pesados foram cobrados no mesmo ano.

Naquele domingo, as pequenas cidades fervilhavam na beira das estradas esburacadas. Alguns cantinhos do país se organizam em torno das rodovias, tirando do movimento delas o sustento dos seus. Nesses povoados, o caminhoneiro às vezes buzina. Buzina como se tivesse dando um oi a todos. Do lado de fora alguém sempre levanta a mão ou grita em saudação. Em Pernambuco, muitos estão em torno de campos

de futebol, com homens uniformizados correndo. No Alagoas, igrejas itinerantes, que cabem dentro de carretas, realizam cultos a céu aberto em cada lugar que param. Em dois ou três segundos de olhares entre chão e boleia, é possível ver muito.

Intercaladas entre os municípios, plantações de cana-de-açúcar parecem não ter fim. Quando a minha direita o horizonte cortava o sol ao meio, Odair chegava próximo a Maceió/AL. O cheiro ruim que vem das plantações enjoa o estômago. O fedor é de vinhaça, fertilizante natural gerado no processo de destilação para fazer o álcool. Quando recém aplicada o ar fica adocicado, mas dias depois de fermentar é insuportável. A região mostra sua industrialização conforme chega perto da capital, e logo que passa dela, volta a ser simples terra de monocultura. Multiplicando o lucro das refinarias, diminuindo o alimento dos trabalhadores.

A noite chega e o caminhão segue rodando sul a baixo em direção a Santa Catarina. Pouco se pode enxergar do chão, até que passa pela ponte que divide os estados. Embaixo, o Rio São Francisco reflete as luzes da lua crescente. Abrindo espaço entre o Alagoas e o município de Propriá, do lado sergipano. Odair anda mais quinze quilômetros e decide parar para cozinhar. Encosta ao lado de um posto de gasolina fechado, em que vinte carretas pernoitam. Joga tudo que precisa para cima da caçamba vazia. Monta o fogareiro. Prepara macarrão e mistura com feijoada enlatada. É quase meia-noite. Com a própria panela e a única colher que carrega, senta no assoalho e come. Janta assistindo o céu e escutando a estrada.





THE BEST MUSIC OF TRUCK

*Sem ninguém pra dizer, como foi o meu dia
Sem ninguém pra dividir, as tristezas e alegrias
É que eu estou, num nível de carência
Que se meu cachorro late, eu escuto eu te amo
música: Nível de carência*

O som é uma mistura de arrocha, brega moderno e romântico. Claudinei escuta o CD do conterrâneo Pablo, um dos cantores de maior sucesso atualmente. Eles nasceram em Candeias, a 64 quilômetros de Salvador. É na boleia de um baiano que chegamos à Bahia. Ele dirige há 15 anos, sempre caminhões-tanque de produtos químicos, o que exige disciplina e organização. Com um metro e meio de altura, barba bem

desenhada e um sorriso simpático, se considera bem sucedido e feliz na profissão.

– Baú é bagunça, não é pra mim! – refere-se à rotina dos caminhões comuns.

Além de ter CNH na categoria “E”, passou por uma capacitação de Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos e regularmente recebe treinamentos e cursos para se aprimorar. Quem lida com esses materiais ganha 30% a mais. Dirige um bitrem, o que dá direito a mais 10% no salário. Sentado atrás do volante, veste calça e camisa longa, um colete sinalizador verde e sapatos fechados. Uniforme obrigatório de segurança. Os produtos são divididos em nove classes diferentes: explosivos, gases, líquidos inflamáveis, sólidos inflamáveis, oxidantes e peróxidos orgânicos, substâncias tóxicas, materiais radioativos, substâncias corrosivas e substâncias e artigos perigosos diversos. De lá para cá, as cargas desafiam condições ruins das estradas, apresentando um risco ao meio ambiente e aos profissionais. No Brasil, é a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a responsável por regulamentar a atividade. Entre as muitas normas, os veículos precisam estar com letreiros sinalizando tipo de classificação e número do grau de risco. Nos caminhões-tanque que vão à frente, Claudinei aponta e esclarece o significado de cada placa. No entanto, é comum encontrar motoristas circulando irregularmente, principalmente em vias estaduais e municipais onde a fiscalização é menos rígida.

No ano de 2015, nos trechos administrados por concessionárias, foram atendidas 626 ocorrências com esse tipo de carga. Claudinei sente orgulho em nunca ter se acidentado. Explica que na cabine leva também a Ficha de Emergência, documento que orienta o resgate caso o motorista esteja inconsciente. Ele vem do Recife descarregado. O plano era almoçar em casa naquele dia, mas ficou preso durante três horas em uma batida. Um caminhão carregado de botijões de gás e um de gasolina colidiram, em frente ao posto fiscal da divisa entre Pernambuco e Alagoas.

Quando entrou na Bahia, já havia passado do meio dia e ainda faltavam 200 quilômetros para chegar a Candeias. Detesta a comida dos outros estados, acha que tudo por ali é mais gostoso, principalmente as refeições. Encosta no primeiro restaurante e almoça um prato farto. Enquanto come não tira os olhos do celular, que é envolto por uma capa com estampa da Skol, digita, manda áudio e telefona. Sabe de cor quais paradas tem ou não wi-fi. Dentro do caminhão não é diferente, a cabeça parece acompanhar um jogo de ping pong entre a tela e a estrada. Em uma das ligações conversa com a filha de seis anos, fala que está com saudade e promete uma visita no final do dia. Há três anos se separou da mãe da menina e leva uma vida solitária desde então.

Na beira da rodovia, dois homens fazem sinal para o bitrem parar. Ele acelera. Uma estrutura improvisada de madeira abriga-os do sol e numa tábua é possível ler a palavra óleo. Alguns caminhoneiros acabam parando e tirando o liquido do veículo para vender. Desviam pouca quantidade, dificultando a chance de serem descobertos. Claudinei conta que muitos fazem como forma de vingança dos patrões que pagam mal ou ficam devendo. Ele acusa os homens de serem ladrões.

A região entre a divisa de Sergipe e Bahia, pela BR-101, é conhecida como área perigosa. Durante os quinze anos que dirige, viu muito assalto. Jogam pedras, madeira, animais e apontam armas, a noite e durante o dia, na tentativa de parar os caminhões. Às vezes esperam formar fila para fazer arrastão nos pertences pessoais dos motoristas. Outros grupos são especializados em roubar os pneus, um kit completo pode chegar a R\$ 40 mil. Se tem gente que rouba é porque tem mercado para compra. O baiano diz que muitas logísticas encomendam roubo de pneus. Mas dos problemas mais comuns ele não sente medo. Seu bitrem tanque é rastreado e segurado e, se acontecer qualquer imprevisto, a empresa manda auxílio. Também não precisa andar com dinheiro, pois o abastecimento é automatizado. Já recebeu propostas para trabalhar em outros lugares, mas não sente vontade de abandonar a vida de motorista. Só largaria os químicos se fosse para dirigir cegonheiras – caminhão que transporta carros. É o que melhor remunera. Mas entrar nesse ramo é disputado,

requer sorte e dinheiro. As vagas, na maioria das vezes, são vendidas pelos que estão saindo do emprego, por valores que chegam a R\$15 mil. Claudinei os chama de grandões, uma vez que em duas ou três viagens conseguem recuperar o dinheiro investido na compra do cargo. Na cidade de Entre Rios, ele sai da rodovia federal, pega a BA-093 e em duas horas chega em casa.

- - -

“Deus acima de tudo e Bocão no comando”

É a frase que fica passando no letreiro eletrônico grudado no vidro do caminhão. Bocão é o apelido de Gilmar, fácil de compreender o motivo, é da boca de lábios grossos e com aparelho dentário que sai uma risada engraçada, que faz a gente rir junto. Naquele dia, usava boné da marca John John, óculos espelhados, camiseta e bermuda coloridas e no pulso um grande relógio dourado. A boleia também não fica para trás no estilo. Além do letreiro, a miniatura de uma rede e um chapéu de couro de cobra verde decoram o lugar.

Com dez anos de carreira faz questão de manter o estilo e se sentir jovem. Fica incomodado com o estereótipo negativo.

– Dia desses tive um sonho em que, quando eu me abaixava, o cofrinho aparecia – conta a história em tom sério, depois gargalha muito alto.

O paranaense tem passado muito tempo longe de casa, pois anda puxando peças de carro para todo o litoral brasileiro. No começo do ano, tinha conseguido levar pela primeira vez a esposa e o filho de nove anos para viajarem juntos. Ficaram duas semanas na estrada. Se as paradas não têm condições ideais para os motoristas, têm muito menos para as famílias. Se recusava em fazer as refeições em salões separados. Compartilha do pensamento de que a divisão entre caminhoneiros e os demais é preconceituosa. Na hora do banho, o posto de gasolina tinha que

ser bem escolhido. As fotos no celular são muitas, a maioria do menino, que no rosto carrega as feições e o sorriso de Gilmar. Agora distantes o garoto envia áudios no whatsapp chorando, pedindo pelo pai.

No meio da tarde, a paisagem começa a mudar, a Bahia com feições simples do interior dá espaço a agitada Feira de Santana, segundo maior município do estado e referência urbana e econômica para outras localidades interioranas. No anel viário em torno de Feira, o trânsito é lento, a movimentação de caminhões é intensa devido as indústrias que a região abriga. Ali também passa a BR-116, considerada a principal rodovia do Brasil, seu primeiro quilômetro é em Fortaleza/CE atravessando dez estados até terminar em Jaguarão/RS. Seguindo a nova autopista, Gilmar continua em direção ao sul, tentando achar alguma música que ainda não tenha cansado. Vindo do Recife/PE, o destino final da viagem é Curitiba/PR. Há 12 anos mora na capital paranaense, que fica a 425 quilômetros da sua cidade natal, Maringá/PR.

Uma pilha de CDs e pen drives ficam espalhados em cima do banco, com títulos que vão de Pablo a DJ Wagner. Escuta tudo que classifica como original da estrada. Em embalagens plásticas e capas impressas amadoramente, uma porção de cantores que não tocam nos meios comerciais ganham espaço nas trilhas sonoras das boleias. Muitos encontram nos pontos de paradas o local para comercializar seu material. Um dos artistas que ficou conhecido foi DJ Wagner, que intercala músicas agitadas e conhecidas a áudios em que manda recados para os caminhoneiros. Como slogan adotou a frase: The best music of truck. No primeiro momento, a transição bruta das batidas pops para as mensagens são incomodas, mas Bocão explica que faz sucesso principalmente porque ajuda a se manter acordado. A sensação é como se tivesse conversando com alguém.

Para Gilmar ao menos, funcionou muitas vezes. O veículo que dirige é conhecido como Rodotrem, modelo de 30 metros de comprimento, o maior encontrado, nove eixos e carrega até 74 toneladas. Eles são centro de polêmica, pelo tamanho e peso são acusados de atrapalhar o fluxo, aumentar as chances de acidentes e deteriorar a estrutura das pistas.

Mesmo assim, com algumas especificidades, é permitido que rodem. A legislação proíbe que veículos como o dele circulem entre 18 horas e 6 horas, além de ser permitido rodar apenas em rodovias federais. Em 2016, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) proibiu o trânsito durante feriados, época em que os acidentes aumentam. Bocão burla as exigências recorrentemente, admite usar rebite porque precisa virar noites dirigindo. Apenas duas vezes dançou na mão da polícia.

A primeira estava no começo da Serra do Cafezal, no estado de São Paulo, passava das 20 horas quando mandaram ele e outro rodotrem pararem. Ao abordá-los, o policial coagiu dizendo que por uma onça o caminho estaria livre. Gilmar tinha apenas um mico na carteira. Por sorte, o outro motorista aceitou cobrir o suborno em troca de uma janta que depois seria paga com cartão de crédito. A propina acaba sendo a saída mais fácil e barata que a multa e pontos na carteira. Dos mais de mil profissionais entrevistados pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), entre os motoristas que receberam pedido de suborno, 48,7% declararam terem pago por opção, para evitarem problemas. Outros 39% declararam terem sido coagidos. Na segunda vez, não precisou desembolsar nem um real. Quando atravessava a frente de um posto de controle da PRF que estava completamente escuro, todas as luzes se acenderam. Na mesma noite duas cegonheiras também foram paradas, elas se encaixam nas mesmas regras de circulação dos veículos longos. O policial não multou e nem pediu dinheiro, mas só liberou todos quando o dia clareou.

Naquele dia, escolheu não arriscar, encostou em um posto no município de Itatim/BA antes que o sol se pusesse. Sem perspectivas de outros empregos, sente amor e ódio pela profissão. Brinca que um dia vai se embrenhar no meio de Minas Gerais e trocar o caminhão, que vale R\$ 300 mil, por uma fazenda.

– Ninguém nunca mais vai me ver.

— — —

O rádio cidadão chia alto. Não é fácil compreender o que está sendo dito. É preciso prática para catar as palavras entre os ruídos do PX – como é conhecido o sistema de comunicação.

– Podia seguir roubando, só não podia mexer com o emprego e a vida da gente.

– A culpa é do povo, se elegeram quem não aguentar.

– Todo mundo rouba e não é de agora.

Alguém entra na transmissão e interrompe.

– O “sem dedo” tem que voltar!

Ademário completa:

– Ele tem que voltar pra ensinar como faz. Aí sim ia ficar chique bacana.

O dia era 17 de março de 2016, os últimos do verão. Na região da caatinga, onde fica Itatim, às 10 horas da manhã a temperatura já chegava em 36°. Na boleia de Ademário o ar-condicionado é um alívio para o corpo. No cenário nacional entre prós e contra impeachment a situação pegava fogo. Na tarde anterior, Dilma Rousseff havia indicado Lula para o cargo de Ministro Chefe da Casa Civil. O episódio teve grande repercussão na mídia e a oposição governamental acusou os dois de realizarem uma manobra política para beneficiar o ex-presidente, que tinha um pedido de prisão preventiva expedido pelo Ministério Público de São Paulo (MP-SP). O desenrolar dos fatos foi pauta nas estações de rádio das cidades baianas, nas televisões dos restaurantes de beira de estrada e nas conversas entre motoristas.

Ademário é caminhoneiro desde 1991. Paulista com orgulho, carrega um sotaque forte da cidade interiorana de Jaú. Vinha puxando sal de Mossoró/RN para entregar em uma fábrica de ração animal em Itapira/SP. Ficou toda a tarde sintonizando estações em busca de notícias sobre a política nacional. Não concorda com o afastamento de Dilma, mas também não economizou nos xingamentos. Acha que se Lula voltasse as coisas melhorariam. Com expressão séria, faz a previsão de que alguém nessa disputa pelo poder vai acabar assassinado. Conta que certa vez

foi entregar herbicidas numa fazenda lá pros lados de Goiás. O peão que recebeu disse que as terras eram de Lulinha, um dos filhos do ex-presidente, de acordo com o motorista se estendiam dos dois lados da pista, do quilômetro 16 até o 82. Para ele são lotes comprados com o dinheiro do povo.

– Tá vendo essa gente aí? – refere-se a um pequeno povoado as margens da rodovia – Esses preguiçosos hoje em dia andam tudo de nariz em pé. Uns par de anos atrás não tinham água, e agora têm cisterna aí tudo pra dentro. Não tinham luz e nem sinal de celular. Agora as prostitutas marcam os programas por “zap zap”, acredita?

Nos comentários que faz sobre o nordeste é preconceituoso e xenofóbico. Quando fala sobre música diz que os nordestinos pegam boas canções e transformam em forró e brega. Também detesta DJ Wagner e acha coisa de “viado”. Música boa é Bezerra da Silva e Seu Jorge, menos do que isso é lixo. As observações negativas e o tom prepotente enquanto fala atinge a todos que não tenham nascido no centro do mundo: São Paulo.

Ademário dirige um caminhão branco da marca Scania, por dentro tudo é muito bem cuidado, forrado com capas de proteção vermelhas. Tem um acordo em que entra como motorista e o sócio com a burocracia. O cavalinho é do parceiro, que não sabe dirigir nem carro. Por mês, cada um chega a tirar cerca de R\$ 7 mil, dividem igualmente os lucros. Nesta viagem estava carregado com uma tonelada a mais do que é permitido. No total 26 mil quilos de sal ocupavam o baú. No município de Vitória da Conquista/BA, em frente ao posto da PRF, um policial estava em pé observando o trânsito. Cena rara, acontece geralmente quando estão com intenção de multar ou subornar. Ao avistar o Scania, atravessa a pista se colando pronto para mandar parar. Faz sinal com a mão para que reduza a velocidade. Ademário solta uma exclamação de: merda! Tinha certeza que iria ser multado por sobrepeso. O policial tira os óculos escuros do rosto e espia para dentro da boleia. Ao me ver, desiste da ação

e rapidamente troca o movimento lento das mãos por um sinal rápido mandando o caminhoneiro seguir.

– Menina, você me salvou dessa.

Ficou realmente agradecido. Explica que a presença de família e mulheres inibe os guardas.

Eram quase 17 horas e a tarde começava a dar indícios do seu fim. A Bahia de paisagens secas aos poucos dava lugar a mais verde no horizonte. Ademário que diz não gostar de rebite e nem de dirigir a noite, começa a pensar onde irá dormir. Ele tem péssima memória, não decora as quilometragens e nem o nome dos lugares. Recorda vagamente de um ótimo posto de gasolina em Divisa Alegre/MG, onde pretende preparar um feijão carioquinha que comprou de um produtor do interior paulista. Ao se aproximar do município, que marca o término da Bahia e dá início ao novo estado, olha atento procurando o local, dirige devagar até quase sair da cidade. Percebe que se enganou, o posto não era ali. Inconformado estaciona as margens da BR-116, compra carne e cerveja em um mercadinho do outro lado da pista. Da gaveta tira uma churrasqueira e um saco de carvão. Além do feijão, acha que merece um churrasco e oito latões de Brahma para poder dormir melhor, visto que, vai escutar o vai e vem da estrada a noite toda.

– O que eu sou ruim de motorista eu sou bom de cozinha.





100 KM DE CHÃO

O horizonte balança de um lado para o outro de supetão. À frente, o chão de terra vermelha parece não ter fim e de ambos os lados se vê as carreiras de eucalipto fincadas no solo. A 30 quilômetros por hora, o caminhão vai desviando habilidosamente das valas abertas por outros pneus. Por mais bruto que seja percorrer os pedregulhos do leito da estrada, a sensação é de liberdade para quem tem as cidades como costume. O perigo possível do trecho parece ser a chuva, que até em pouca quantidade pode significar toneladas de metal atolado em barro. Quanto mais avança, o caminho afunila, em certo momento a mata planejada some, até surgirem túneis formados por árvores nativas. Em uma curva, os galhos roçam no vidro da boleia e no mesmo instante uma revoada de borboletas amarelas surgem agitando as asas em frente ao veículo.

ALMG-614, uma rodovia de ligação, corta dois distritos do município de Pedra Azul/MG: Giçaras e Araçaji de Minas. Os humildes povoados se instalam em meia dúzia de ruas a beira da pista de chão batido. As casas, que ficam de portas abertas, se inundam com as nuvens de poeira cada vez que um caminhão atravessa em direção a Nacional de Grafite – empresa brasileira líder mundial no mercado de grafite natural. Eles escoam 70 mil toneladas do minério por ano. O acesso à rodovia de ligação se encontra a quatro quilômetros de Divisa Alegre/MG.

O relógio digital no painel marca meio-dia em ponto quando Osnir encosta o caminhão-baú em frente a mineradora. Ao menos uma vez por mês passa por ali. É gaúcho de Vacaria/ RS. Basicamente, leva grafite do norte para o sul e volta puxando maçãs do sul para o norte. Só as 13h, quando os funcionários voltam do intervalo, que será possível carregar. Aproveita o tempo para cozinhar seu almoço. Da gaveta, tira uma cebola, arroz e charque. Em pouco minutos, prepara um dos melhores carreteiros que comi na vida. De sobremesa, maçãs pequenas e bem vermelhas, semelhantes às do pacote da Mônica. Vacaria é o município que mais produz maçãs no Brasil. A empresa de Osnir é dona de uma frota de pouco mais de 80 caminhões.

É proibido entrar no terreno da mineradora sem equipamentos de segurança. Ele veste um jeans por cima da bermuda, põe um capacete e arranca. Eu vou escondida, sentada na cama que fica atrás dos bancos, coberta pela cortina preta que cobre o compartimento. Além de ser proibida a entrada sem equipamento, tem medo que o outro caminhoneiro, da mesma empresa que ele, veja que está dando carona. Acelera dois ou três quilômetros até um barracão, dá ré e estaciona na plataforma de carregamento. Somente às 16h a nota fiscal é liberada, declarando 60 toneladas de grafite dentro do baú. Vai descarregar em Itajaí/ SC.

Retornou pelo mesmo trajeto, que entre ida e vinda, somaram 100 quilômetros de chão. Sem querer esmagou uma galinha que ciscava no meio da terra vermelha. Tomou um susto e lamentou imediatamente pelo ovo a menos na mesa da família que tem aquela propriedade como meio de sobrevivência. Naquele mesmo lugar, conta que certa vez teve que ser

rebocado por um trator para poder desatolar, e que o dono da casa ajudou no resgate.

Osnir parece respeitar e amar sua família. Tem uma filha de 28 anos, formada em Administração, e um garoto de 23 anos que trabalha em um posto de gasolina. Conta que a garota ia todos os dias de Vacarias/RS à Lages/SC, trajeto de 108 quilômetros, para assistir as aulas da faculdade. No celular, mostra a foto da família e das três cadelas poodle. Diz que nada é mais sagrado do que o casamento, carrega na carteira uma foto amarelada do dia da união. No porta-luvas três imagens diferentes da Virgem Maria estão coladas. Acredita em Deus e reza todos os dias. Se sente abençoado: nunca em 35 anos de estrada se acidentou.

Quando retorna ao asfalto segue em direção ao sul descendo pela BR-251, anoitece e a única coisa que se enxerga são as listras do chão passando rápido. Depois de uma curva, um restaurante gigante iluminado surge longe na visão. No município de Salinas/MG fica o Tamboril Restaurante e Hotel. Na frente, o pátio está lotado, são caminhões de todos os tipos, exprimidos na disputa por espaço. O hotel abriga famílias e turistas, a diária por pessoa custa R\$ 80 e nenhum motorista tem esse valor previsto nas despesas. O restaurante, em compensação, é cheio deles. A promoção: Caminhoneiro paga R\$ 11,90 no prato, dá certo. Osnir, toma banho no posto de gasolina e sobe para jantar.

O salão tem mesa e cadeira para 300 pessoas e um buffet com cinco metros de comida mineira. São 14 garçons e provavelmente o mesmo número ou mais de cozinheiros. Nas paredes, estantes exibem garrafas de cachaça produzida na região. Da porta de entrada é possível enxergar três televisões grandes. Cerca de 80 homens estão virados em direção às telas. O JN daquele sábado começa com a chamada das matérias por William Bonner e Renata Vasconcellos. “Sexta-feira 18 de março! Sindicatos, movimentos sociais e o Partido dos Trabalhadores organizam em todos os estados e no Distrito Federal atos contra o impeachment da Presidente Dilma Rousseff e a favor do ex-presidente Lula! Em São Paulo o ex-presidente participou! Escutas telefônicas revelam novos indícios de ligação de que ele foi nomeado ministro para escapar de uma

possível prisão preventiva...”. Durante 50 minutos o áudio do jornal e os barulhos de pratos e talheres são os únicos sons. Quando acaba, é impossível descrever tantas reações diferentes.

Em um canto escondido, a quarta televisão está ligada, a programação é uma novela com temática cristã produzida pela Rede Record. Quatro homens estão ali, dois de costas para a televisão, um assistindo distraidamente e Osnir escorado em uma parede, observando de canto de olho.

- - -

A pista em frente ao Tamboril é perfeita para pegar carona. Mirei, sem querer, no mais desconfiado. Seu Antônio é um senhor de cabelos cacheados e brancos, que pensou durante meio minuto se daria carona.

A boleia tinha uma camada grossa de poeira por cima do painel plástico ressecado pelo sol, a cama estava bagunçada e muitos papéis rabiscados contra o vidro. O caminhoneiro conta que é comum encontrar meninas novas nas rodovias, buscando carona com intenção de sacanear o motorista. Certa vez, uma menina queria atravessar um posto da Polícia Rodoviária. Ela carregava dois tijolos de pasta base de cocaína, mas, avisou que ele ficasse tranquilo. Um carro estava seguindo e assim que a menina descesse estaria tudo bem. A segunda vez foi menos amistosa, quando foi abrir a porta para a garota entrar, dois homens apareceram e deram coronhadas na cabeça dele. Roubaram dois celulares e R\$500.

Antônio é um baiano radicado em Jundiá/SP. Mora com a esposa, quatro filhos biológicos e um de criação. Mas sempre tem agregados dividindo o teto. Construiu uma casa enorme para poder abrigar todo mundo, cada um com seu próprio espaço. São três cozinhas, cinco banheiros e oito quartos. Se sente responsável por todos. Mas reclama da cunhada que não ajuda em nada há dois anos.

– Onde come um comem dez, não é? Pode não comer filé, mas come asa de galinha.

É comum que tenha que cumprir 1.935 quilômetros em 40h. Um tempo apertado que não garante o descanso adequado. Vinha descarregado de Camaçari/BA em direção à Jundiá/SP. Há 25 anos faz o mesmo trecho, carregando embalagens de peças automobilísticas. A cidade baiana é o maior polo industrial do estado, tendo como uma das suas multinacionais a Ford. Ele é caminhoneiro há 45 anos no total. Poderia se aposentar, mas isso reduziria seus ganhos pela metade, não daria para manter o padrão de vida que gosta. Jogar dominó na praia bebendo cerveja requer um dinheiro considerável.

Para na beira da pista para fazer xixi. Se desculpa e explica que toma remédios para hipertensão, o que resulta em ter que beber muita água e acaba sentindo vontade de urinar constantemente. A saúde dos caminhoneiros aparece, muitas vezes, nas pautas das notícias. As empresas brasileiras de logística possuem forte tradição em realizar campanhas e blitz de conscientização. Ensinam aos motoristas formas de cuidar da saúde, mas não oferecem condições estruturais e financeiras para que consigam executar as lições. São dezenas de pesquisas, estudos e trabalhos acadêmicos falando sobre a saúde desses profissionais. Todos apontam para a mesma direção e incansavelmente repetem o que já foi comprovado: o estilo de vida imposto pela rotina de trabalho interfere negativamente na saúde. A má alimentação, tabagismo, uso de drogas e falta de descanso adequado resultam em complicações graves. Em 2016, a PRF de Mato Grosso divulgou que cerca de 85% dos caminhoneiros apresentam excesso de peso ou obesidade. O Ministério da Saúde no mesmo ano informou que a média nacional é 56,5% entre a população masculina. A hipertensão, que atinge Antônio, é outra doença que mata regularmente os motoristas, algumas vezes em ataques fulminantes na frente do volante. Problemas ortopédicos também são comuns. É possível encontrar postos de gasolina que oferecem academias ao ar livre, como opção de exercício físico, na intenção de que depois de um dia cansativo de trabalho, no curto período em que tem tempo para banho, janta e distração ele possa dar atenção ao corpo.

No trecho em Francisco Sá/MG, as condições da pista são péssimas,

as costelas de vaca¹⁶ e murundus¹⁷ atrapalham a viagem. Em volta o que mais tem são plantações de eucalipto, que se estendem por muito chão. Explica que naqueles locais ruins precisa reduzir a velocidade, o que acaba facilitando a ação de ladrões. Antônio comenta que seguido encontram corpos de motoristas no meio da floresta e que há pouco tempo acharam um. Ele se refere ao caso: “Caminhoneiro de Três Lagoas é morto durante assalto e 3 são detidos horas após o crime”, as matérias sobre o assassinato vinham acompanhadas da foto do corpo jogado entre os eucaliptos.

Roda mais e mijá novamente na beira da estrada. Durante a tarde o sono começa a chegar e quer conversar para espantar o cansaço.

– Conta alguma coisa, pode ser qualquer coisa, não importa se for mentira.

Mas logo que acabo uma história, conta três dele.

Tem muito medo de fantasma. Na época em que as pessoas não mexiam no celular, os motoristas confraternizavam mais. Contavam causos de terror enquanto cozinhavam coletivamente.

– A gente que era moleque tinha medo. Eu nunca vi e prefiro nunca ver, pra não confirmar.

No final da tarde já tinha alcançado a MG-135, na altura de Buenópolis, ao cruzar por um boteco de beira de estrada buzina em saudação ao dono que estava na frente. Se conhecem desde que Antônio começou aquela rota. Agora estão montando um esquema de venda de melancias. O caminhoneiro ficará responsável por trazer a fruta de São Paulo, para que o dono do bar venda. Vão dividir os lucros igualmente. Gostaria de parar para conversar, mas não é sempre que sobra tempo.

Aos poucos as nuvens se aproximam. Depois de uma semana de estrada e dias de clima seco, o ar úmido alivia a respiração. O céu cinza parecia prestes a engolir o caminhão e numa fração de segundos a água

desaba em cima da lataria.

- - -

No telefone, Aroldo conversa com o irmão que está em casa fazendo churrasco e bebendo cerveja. Faz piada e diz não se importar, na gaveta tem um macarrão do dia anterior. Acha uma sacanagem passar o domingo dirigindo. Liga para um amigo que é caminhoneiro e mente que está na casa do irmão comendo torresmo. Dá risada silenciosamente e segue contando histórias mentirosas para se divertir. Entre um telefonema e outro troca a estação de rádio e palita os dentes.

Dirige um caminhão vermelho muito bonito e bem cuidado, um bitrem graneleiro – reboque de laterais altas cobertas por lona, adaptado para transporte de grãos –, que no momento estava lotado de pedras de gesso. Vinha do Piauí em direção a Mogi Guaçu/SP. Está acostumado com longas distâncias, uma das rotas mais comuns para ele é Belém/PA à São Bento do Sul/SC. Tem amigos por todos os cantos e gosta de fazer festa em tudo que é lugar. Muitos apelidaram ele de Baixinho da Kaiser, o que explica também, o adesivo com a palavra “bigode” colado no vidro frontal.

A verdade é que queria chegar logo na casa do irmão para aproveitar o resto do domingo, no entanto, quase sem combustível no tanque ia ser obrigado a parar e esperar a firma transferir dinheiro para que abastecesse. Na região de Contagem/MG na região metropolitana de Belo Horizonte, o bitrem perde o embalo em uma subida e acaba morrendo no meio do trânsito agitado. O caminhão de 25 metros fica atravessado no meio da pista. Muitos carros buzina e cortam a frente. Outro caminhoneiro é que ajuda Aroldo a manobrar e seguir viagem. São 20 e poucos anos de estrada e 10 anos em que não tem mais residência fixa, morana boleia e não pretende sair dali. Nunca foi casado.

Pior do que qualquer estrada esburacada, as vias dentro das regiões metropolitanas são as piores. Pessoas correm tentando vencer três pistas em meio a carros em alta velocidade. Crianças brincam se equilibrando

em pé no guard rail. Também não quer filhos. Em baixo dos viadutos, chapas se abrigam do sol sentados em cadeiras plásticas esperando que algum caminhão garanta o pagamento do dia. Motos carregando três pessoas costumam o trânsito, passando grudadas pela lataria dos veículos. O paulista natural de Mogi Guaçu sente medo de um dia não conseguir desviar.

– Depois sai meu nome no jornal dizendo que eu tava rebitado.

Na cidade de São Joaquim de Bicas/MG para numa lanchonete. Não gosta de comer em postos e só entra para beber e beliscar. Com jeito galanteador pede à garçonete uma Skol 600 ml, dois copos e limão. Se serve de frango frito e farofa. Liga a primeira vez para o financeiro da empresa avisando que não tem mais combustível e vai ficar esperando a transferência. Dá risada do filme que passa na Temperatura Máxima. Conversa com outros caminhoneiros. Pede mais uma cerveja, bebe, pede mais uma e bebe. Liga de novo para a empresa e nada ainda. A tarde vai passando e não há previsão para que saia dali, não vai chegar para aproveitar o fim do dia.

Se distrai flertando com uma moça sentada em outra mesa, ela está acompanhada do namorado, que pede uma garrafa de vidro pequena de Coca-Cola para dividir. Debocha do garoto. É melhor andar só, do que mal acompanhada. A coisa que mais detesta na vida é miséria.

– Se eu não tiver dinheiro para pagar tudo que a moça quiser, nem chamo para sair!

— — —

Luiz teve um pouco mais de sorte do que Aroldo. Conseguiu aproveitar o dia ao lado da família. Esteve na missa pela manhã, almoçou frango com quiabo preparados pela esposa e brincou com os três filhos. No final da tarde quando o sol aliviou, saiu de Belo Horizonte em viagem.

Autônomo, dirige um caminhão Scania de cinco eixos com caçamba baixa, levando um carregamento de pedra sabão para São Paulo. Lá, ia tentar a sorte procurando carga para retornar. Em Itatiaiuçu/MG, para no primeiro pedágio da BR-381, desembolsa R\$ 23 referentes à quantidade de eixos do veículo. O trecho é explorado pela Concessionária Autopista Fernão Dias, são oito praças de pedágio em 562 quilômetros. Ele vai atravessar todas. No posto de gasolina, passa no caixa e paga o combustível antes de encher o tanque, muitas vezes ficou horas parado porque a máquina de cartão estava sem sinal. O óleo diesel a R\$ 3,13, rende no seu caminhão dois quilômetros por litro. No frete entre a capital mineira e a paulista recebeu R\$1,550, vai usar cerca de R\$912 apenas em combustível. Luiz culpa Dilma pela elevada quantia, que não abaixa o preço porque precisa cobrir a roubalheira. Nos gastos previstos do mês, ainda separa R\$1,180 para a seguradora. Depois de dois roubos, acha indispensável o cuidado.

A primeira vez que foi assaltado estava quase chegando no destino final. Parado em uma sinaleira na cidade de São Bernardo dos Campos/SP foi atacado por dois homens de gravata e sapatos bico fino, que tentaram levar o veículo. Felizmente conseguiu escapar. Da segunda não teve sorte, foi almoçar e quando voltou o caminhão não estava no lugar. Na cidade de Dourados/MS, a seguradora sugeriu pagar uma passagem de avião para o retorno, mas ele recusou, preferiu um táxi. Morre de medo de voar. Conta que o motorista do carro dirigia muito devagar e quando teve oportunidade trocou de lugar. O taxista dormiu de chapéu na cara e nem viu a chegada em Minas Gerais.

O melhor amigo do mineiro Luizinho é outro caminhoneiro. Há um ano, havia sido mantido em cativeiro por 6h, foi forçado a beber cachaça e cheirar cocaína. Depois largado na beira da estrada completamente desorientado. O caminhão nunca mais foi achado. As últimas estatísticas consolidadas sobre o roubo de carga são do ano de 2014, colhidas e divulgadas pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística). As mercadorias mais visadas são produtos alimentícios, cigarros, eletrônicos, autopeças e produtos farmacêuticos

e químicos. Foram 17.500 ocorrências notificadas, o que correspondeu a R\$ 1 bilhão em prejuízos. É na região sudeste do país que o problema se agrava, com 85% do total de roubos. Agradeceu muito a Deus pelo amigo ter saído ileso, acha que tem coisas na vida que só a força do divino explica.

É noite cerrada e dentro da boleia a trilha sonora é rap, Luizinho gosta das coisas que a música fala, gosta também de DJ Wagner e diz que é útil quando está cansado. Nunca experimentou nenhuma droga, nem rebite e sente curiosidade em usar maconha. Pergunta se eu já usei e respondo que sim, faz muitas perguntas e volta no assunto inúmeras vezes. Na altura da entrada de Três Corações/MG, um menino muito novo está em pé na beira da estrada. O motorista grita pela janela:

– Bichoona!

Bastou para que em seguida vomitasse as frases homofóbicas mais clichês. Conta que aquela região anda famosa pelos homens que fazem programa e que muito caminhoneiro “sem vergonha na cara” anda parando ali. De acordo com Luiz, os motoristas não são “viados”, apenas os garotos de programa. Conta da vizinha que cortou o cabelo e que agora parece um homem. Fala sobre a fama de que todos os gaúchos são “viados”. Diz que uma mulher só vira lésbica porque não encontrou o homem certo. Apesar de que duas mulheres juntas, se parecem mulheres, é bonito. Embasa todos os argumentos em passagens da bíblia que não existem. Fala tudo em tom de graça, não tem agressividade na voz, mas não entende como as pessoas podem ser assim.

– Você teria coragem de beijar outra mulher? – dá risada.

– Sim! – rebato – E se um dos teus filhos forem gays?

– Tudo bem, mas, na minha frente e na frente dos meus amigos vão ter que fazer de conta que não são. – completa – Pra piorar agora tem uma moda de homem barbudo e com jeito de homem que também é viado, tá passando até na novela.

Quando acaba o assunto sobre homossexualidade fala de uma cidade mais para dentro de Três Corações que se chama São Thomé das Letras. Relata que é comum pessoas que se vestem parecidas comigo pedirem carona para lá, tem curiosidade de conhecer, um cantor que gosta muito vive lá. Acha um pen drive e coloca o som para tocar...

*Ai meu Deus o diabo é careta
Te denuncio pra galera seu capeta
Toma este chá de cogumelos com trombeta
Se não arranco esse seu rabo seu careta
Se não arranco esse seu rabo...
Seu careta...*

música: O Diabo É Careta

Juntos seguimos cantarolando as canções de Ventania.





VAI PRA ONDE?

Boleia também é sinônimo de carona.

No município de Registro/SP, o terminal rodoviário fica às margens da BR- 116. Conhecida como Rodovia Régis Bittencourt naquele trecho, é a principal ligação da região sul com São Paulo. Os carros e caminhões passam rápido, parecem aproveitar a pista reta e consideravelmente em boas condições. Depois de vencerem as curvas fechadas e as obras de duplicação da pista na Serra do Cafezal, num dia de chuva intensa, é um alívio dirigir por ali.

Ao me ver pedindo carona, o paranaense Davi pisou bruscamente no freio, conseguindo parar apenas alguns metros à frente de onde eu estava. Me equilibrando com a mochila nas costas corro o mais rápido que consigo tentando não tropeçar na saia que uso.

- Vai pra onde? – pergunto.
- Curitiba.

Foi o caminhão mais apertado que andei, minhas pernas vão espremidas entre o porta-luvas e o mochilão que carrego, até que começam a formigar. Não reclamo, me ajesto como consigo. Cada canto da boleia tem algo pendurado, de ursos de pelúcia a cuecas. Quatro aromatizadores em formato de pinheiro estão pendurados e nenhum cheira bem. A lataria tem muitos adesivos, um homem segurando uma espingarda, um cowboy segurando o chapéu, o símbolo do Corinthians, frases religiosas e uma estrela de Davi. Preciso tomar cuidado porque a porta do carona pode abrir, no último e décimo assalto que o motorista sofreu, quebraram o trinco.

Natural da cidade de Prudentópolis/PR, o sonho dele sempre foi ser caminhoneiro e persistiu no objetivo. Seu primeiro emprego, aos 16 anos, foi cuidando de banheiros em um clube noturno. No começo detestava, mas depois percebeu que ganhava muita gorjeta. Trabalhou durante 12 anos no lugar, passou por todas as funções e juntou dinheiro suficiente para comprar seu primeiro caminhão. Está na pista há 18 anos. Hoje é um autônomo que administra dois veículos e um funcionário. Por mês tira R\$ 10 mil de lucro. Não aceita frete que passe de São Paulo, raramente vai ao Rio de Janeiro ou sul de Minas Gerais.

Dirige sem camisa, de vidro aberto, com um dos pés em cima do banco. Exibe uma corrente de prata que bate no umbigo. Vai ultrapassando habilmente todos os outros veículos. O pequeno e velho caminhão corre mais que qualquer um. Ele repara que meu rosto demonstra medo, mas garante que nunca se acidentou. É apaixonado pela direção, se sente livre e feliz enquanto pilota. Dá uns tapinhas no painel como se dissesse: bom garoto. Não sabe explicar o porquê, mas tinha certeza desde moleque que queria aquilo para a vida. Dormir na cama estreita chega a ser mais confortável do que na cama box que tem em casa.

Há dois anos se separou da esposa, da relação ficou o filho de 15 anos, um menino nerd que passa a maior parte do tempo em frente ao

computador jogando. Durante longos minutos exalta as qualidades do filho. Mas com a ex é diferente, nunca fez nada melhor na vida do que romper o casamento. A companheira tinha mania de limpeza, ele não podia deitar na cama sem tomar banho. A gota d'água no relacionamento foi quando ela bateu com uma vassoura nele. Explica que a causa das vassouradas foi a bagunça no caminhão.

– O caminhão é meu, porra! Eu tenho o direito de fazer o quiser.

Durante os anos de casamento ela nunca trabalhou fora de casa. Entrava em um emprego e dois meses depois saía, foi assim várias vezes. Com o término do relacionamento, acabou deixando mais de R\$ 300 mil em bens para ela. Teve que começar praticamente do zero. Hoje em dia, aluga uma casa perto do prédio em que os pais moram. Mantém um relacionamento com uma menina de 22 anos, mas está tramando um jeito de escapar dela. A menina quer casar e ter filhos e ele só pensa em ter paz.

Em certo momento durante o trajeto, uma carreta bitrem fecha a passagem de Davi. A raiva toma conta dele e xinga o outro motorista de tudo que consegue lembrar. Resmungando, faz cara feia e provoca, colando o bico na traseira dele. Agradece por não ter uma arma, se não já teria usado em alguém. Uma vez arranhou confusão com um argentino pelo PX, quando os dois desceram em um posto, brigaram até que ele perdesse dois dentes. Depois que a raiva passa, parece envergonhado da reação.

Um dos lugares mais bonitos durante toda a viagem é a Serra do Azeite, que fica próxima à divisa entre o estado de São Paulo e Paraná. A chuva e o céu nublado ficam para trás, no final do dia a luz dourada do sol ilumina os morros cobertos por Ipês Amarelos. De um lado para o outro, com curvas fechadas e subidas íngremes a engenharia desafia a natureza. Os caminhões se inclinam dando a nítida impressão que vão cair. Em carreira, carros de passeio, ônibus e caminhões pequenos e grandes, vão avançando devagar, parecem formigas carregando nas costas os mantimentos.

Tão encantado quanto eu, Davi diz não cansar de dirigir ali. Quando pode, se programa para cruzar no fim de tarde, no momento em que o céu deixa de ser azul e se transforma em arco iris. Me sinto tão cansada depois de tantos dias sacolejando dentro das cabines que acabo cochilando sentada. Quando volto a abrir os olhos as primeiras estrelas estão no céu. Andamos cerca de 180 quilômetros e faltam mais 40 para chegar à capital paranaense. Discutimos o melhor lugar para que eu parasse antes que ele entrasse na cidade. A opção foi um posto de gasolina em Quatro Barras.

- Posso te contar uma coisa, Glória?
- Pode.
- Hoje é meu último dia dirigindo pra longe.

Davi aceitou um emprego de motorista em uma empresa que só anda dentro da capital. Há meses vem sendo chamado por eles. Vai usar o próprio caminhão, mas a firma se responsabiliza pela manutenção. De salário serão R\$ 5 mil e seguirá com o outro funcionário dirigindo para fora. Serão oito horas por dia, menos de 150 quilômetros por semana e os sábados e domingos dedicados ao filho.

— — —

Durante uma hora fico em frente ao posto sem conseguir carona. Sentada no meio fio, espero um caminhão disposto a me levar, no mínimo, até depois de Curitiba. Faço sinal para um caminhão novo. O vidro desce e lá de cima um homem jovem dá boa noite. Respondo:

- Boa noite! Tá indo pra onde?
- Gravataí.
- Me leva?

O caminhão é o segundo melhor da marca Iveco. A boleia é bem equipada, tem televisão, rádio, sistema de som potente, cama de casal,

bancos ótimos e Anderson consegue ficar de pé lá dentro. A única coisa pessoal é um crucifixo grande feito de madeira. O caminhoneiro tem 26 anos de idade e dirige apenas há dois.

Na traseira leva 14 toneladas de peças automobilísticas. Carregou na cidade de Pouso Alegre/MG e vai entregar no complexo industrial da General Motors em Gravataí/RS. A carga tem hora para chegar e se não chegar, ganha multa. São 20h e precisa andar 735 quilômetros até às 6h da manhã. Vai tocar direto sem descansar. Dar carona parece uma alternativa para espantar o cansaço. O problema é que estou mais cansada que ele.

Nasceu no município de Tijucas do Sul/PR. Passa os finais de semana na casa dos pais ou na casa que comprou no litoral paranaense. Durante a semana faz duas vezes o mesmo trecho. Veste camisa polo, sapato social, calça jeans de marca e usa o cabelo impecavelmente penteado. Anderson se considera um Agroboby.

- E você? Qual seu estilo?
- Não sei responder. O que você acha?
- Acho que vende pulseiras e colares.

Formou-se em Administração na PUC/PR e antes de virar caminhoneiro trabalhava como representante comercial em uma empresa de alimentos. No começo gostava bastante do emprego, depois começou a ser torturante. A pressão em cumprir metas de venda era exaustiva. Cobranças de todos os lados, do patrão e do cliente. Desenvolveu pânico do celular, sentia medo e tinha crises de ansiedade toda vez que o aparelho tocava. Adoeceu e decidiu largar tudo. Os dois tios que também são caminhoneiros conseguiram a vaga na transportadora. Reconhece que também não é fácil dirigir, mas adora. Prefere lidar com os próprios limites sozinho na boleia.

Conforme descemos ainda mais em direção ao sul, a paisagem muda radicalmente. Nem terras secas, nem cana de açúcar e nem eucaliptos. O litoral catarinense margeado pela BR-101, é outdoor de grandes marcas.

Por toda extensão é possível enxergar letreiros iluminados anunciando apartamentos na praia, lojas de departamento, shopping e baladas sertanejas.

Na cabide, um CD com músicas diversas toca alto, de Nirvana a Armandinho. É quase meia-noite quando cruza pela cidade de Florianópolis. Eu sinto todo o corpo tremer de sono, meu queixo encosta no peito e volta, encosta novamente e volta. Tento me manter acordada, mas não consigo, todo o corpo doi. Anderson carrega um isopor cheio de coisas para se manter ligado, chupa balas de café, mastiga chiclete, come biscoitos, bebe água, ascende e apaga a luz, mexe no som, mexe no celular e nada faz o cansaço ir embora. Para durante quatro minutos numa lanchonete e traga um copo de café, mas logo que volta para o volante sente sono novamente. Num susto, Anderson joga o caminhão para o lado, no meio da pista algo grande está jogado no chão. Uns metros à frente um caminhão está no acostamento com os faróis no pisca alerta. A lona que cobria a caçamba havia soltado e agora estava para trás no meio da pista. O susto trouxe adrenalina para o corpo e por mais alguns minutos conseguimos conversar. A exaustão embaraça as luzes, fazendo com que dancem na frente dos olhos. A sensação é como se estivesse alucinando. Desisto e só acordo próximo a Gravataí.

São 5h40 quando Anderson para em frente a um ponto de ônibus na Freeway, como é conhecido o trecho da RS-290 que liga a BR-101 à capital gaúcha. Estamos a 30 quilômetros de Porto Alegre. Decido que ali é o fim da viagem. Guardo minha garrafa d'água, visto um moletom e me ajesto para sair. Agradeço e me despeço. Anderson se sente no direito de propor:

- Se você ficar mais um pouco aqui, eu te levo até Porto Alegre. Não respondi. Pulei do caminhão, dei as costas e segui adiante.

— — —

Não importa em que boleia eu entrasse, todas teriam algo para contar. Todos os motoristas ajudaram um pouco no processo de compreensão de como funciona a profissão. Todos, de uma forma ou outra, deixaram evidente as marcas da exploração pelo transporte de carga. O erro é acreditar que são somente isso: mão-de-obra.

Quase tudo que está na nossa frente em algum momento passou pelas caçambas dos caminhões. O sal que desce, a ração que sobe e que depois retorna como carne preparada para o consumo. São incontáveis os processos que dependem da atenção do motorista.

Infelizmente, não tive chance de encontrar nenhuma caminhoneira. Não encontrei porque são poucas, comparado ao número deles. Mas elas existem. Algumas andam transportando chocolate do Rio Grande do Sul. Outras ficaram famosas na internet. Existem documentários sobre elas. Há empresas que dão prioridade na contratação. São poucas mas resistem, resistem mais que qualquer homem, porque enfrentam os mesmos perigos e medos. Resistem mais. Enfrentam o machismo, a possibilidade do estupro e todos os temores que nós mulheres enfrentamos todos os dias, independente da profissão.

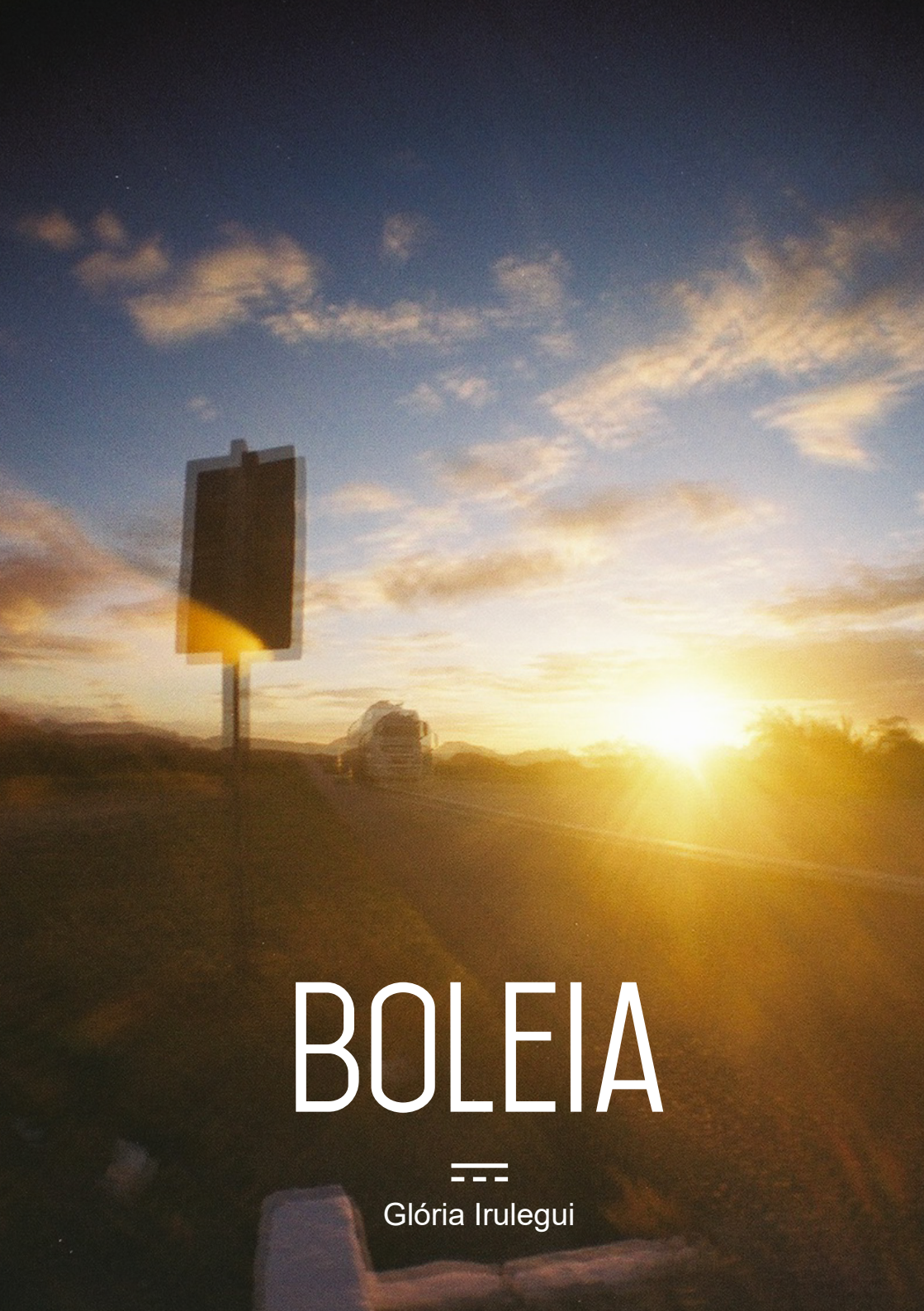
O erro, novamente, está em crer que eles são mais perigosos do que qualquer outro homem.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO
Trabalho de Conclusão de Curso em Jornalismo
Glória Beatriz Koch Irulegui
Orientação: Jorge K. Ijuim

Florianópolis, junho de 2016





BOLEIA



Glória Irulegui