

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
MESTRADO EM SOCIOLOGIA

PAULO HENRIQUE MATOS ANDRADE

**SERTÕES “ON THE MOVE”: VELHAS CAMINHONETES E A MOBILIDADE DE
PESSOAS E MERCADORIAS EM ALAGOAS**

MACEIÓ-AL
2024

PAULO HENRIQUE MATOS ANDRADE

**SERTÕES “ON THE MOVE”: VELHAS CAMINHONETES E A MOBILIDADE DE
PESSOAS E MERCADORIAS EM ALAGOAS**

Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Alagoas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando de Jesus Rodrigues.

MACEIÓ-AL
2024

Catlogação na Fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico

Bibliotecário: Marcelino de Carvalho Freitas Neto – CRB-4 – 1767

A553s Andrade, Paulo Henrique Matos.
 Sertões “on the move” : velhas caminhonetes e a mobilidade de pessoas e mercadorias em Alagoas / Paulo Henrique Matos Andrade. – 2024.
 167 f. : il. color.

Orientador: Fernando de Jesus Rodrigues.
Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Ciências Sociais. Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Maceió, 2024.

Bibliografia: f. 161-167.

1. D-20 (Caminhonete). 2. Sertão - Alagoas. 3. Mobilidades Marginais. 4. Transporte de mercadorias. I. Título.

CDU: 656.125(813.5)

À Camila.

AGRADECIMENTOS

De todas as dificuldades que já enfrentei até aqui, sem dúvidas nenhuma, tornar esta pesquisa possível foi a maior delas. Por todas as noites dos 365 dias em que dividi o pouco espaço de um cortiço que residia na periferia de Maceió, com baratas e escorpiões. Por todo o sangue, lágrimas e suor que derramei, nas tampas das carrocerias das caminhonetes, deslocando-me para cima e para baixo pelos sertões de Alagoas, torcendo para não cair. Por todas as minhas andanças que pareciam não ter fim, queimando-me ao sol, indo e voltando do Instituto de Ciências Sociais da UFAL, para cursar as disciplinas. Por todos os conflitos, por todos os contratempos que só os campos de pesquisa fazem emergir. Por não desistir. Quero ao menos uma vez ter a gentileza de agradecer a mim mesmo por tanto.

Aos bons encontros nessa trajetória, em poder contar com pessoas essenciais até aqui.

À Camila, minha companheira de vida, por ter ouvido pacientemente todos os meus planos e sonhos sobre ser um pesquisador, as minhas pesquisas, suas contribuições, e por ter segurado toda a “barra” durante o tempo que eu estava fora, mesmo tendo que conciliar o trabalhado com sua vida acadêmica. Obrigado por tudo! Te dedico esta pesquisa.

Ao meus pais, José e Maria, pelo apoio contínuo durante o mestrado e em toda a minha formação.

Aos meus irmãos, Gabriel e José Renato, por todo apoio e diálogos que tivemos durante esta pesquisa.

À querida turma tão companheira e unida do PPGS de 2022, especialmente Givaldo, Ivo, Monick e Juliane.

Ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Aos professores com quem muito aprendi ao longo dos dois últimos anos, especialmente Wendell Assis e Camila Prates, que contribuíram na reelaboração de meu projeto de pesquisa.

À querida Edna, pela paciência, ajuda, humanidade e compreensão.

À professora Bianca Freire-Medeiros e ao professor João Bittencourt, por contribuírem tanto com esta pesquisa desde a banca de qualificação.

À CAPES, pela bolsa concedida, instrumento imprescindível à formação de pesquisadores.

Aos companheiros do Gruppas pelos diálogos, ideias e aprendizados.

A Arnaldo Araújo, por me receber em sua residência por uma semana assim que cheguei em Maceió.

Aos meus sogros pelo afeto e bons diálogos.

Aos meus interlocutores passageiros, homens, mulheres, estudantes e conselheiros escolares. Aos motoristas, corretores e vendedores das caminhonetes D-20. Mesmo não podendo citá-los, obrigado por confiarem a mim suas falas, histórias e experiências, tristes e felizes, mas tão ricas, caras e íntimas.

Finalmente, minha gratidão ao meu orientador, Prof. Dr. Fernando Rodrigues, a quem devo a grande parte do aprendizado ao longo destes dois últimos anos. Sou grato e não esquecerei tudo que fez por mim, pelos incentivos, pelas boas conversas, por todo o conhecimento compartilhado, paciência, dedicação, campos e parceria. Se tanto pude rodar para realizar esta pesquisa, foi porque tão cedo me mostrou como realizar a caminhada e a escrita etnográficas, estando a todo momento atento e diligente às minhas dúvidas, erros e acertos. Muito, muito obrigado.

RESUMO

A mobilidade de pessoas e mercadorias entre zonas rurais e urbanas de três povoados no alto sertão de Alagoas é feita por caminhonetes usadas com mais de 30 anos de fabricação. Elas são a base de um mercado de transporte relacionado a um comércio interestadual de autopeças e motores. O transporte de pessoas e encomendas, além de partes de veículos usados, se entrelaçam a uma rede de pequenos e médios municípios de diferentes regiões do Brasil através de mercados informais e ilegais. Nesta dissertação, investigo a mobilidade de caminhonetes, peças, pessoas e mercadorias, suas regulações próprias de mercado, de alianças afetivo-políticas, além daquelas feitas por prefeituras e governo estadual. A partir de uma etnografia dos movimentos baseada em diários de campo e entrevistas, persigo dois fios analíticos: (i) as relações de compra e venda de uma caminhonete e suas peças (ii) o transporte de pessoas e estudantes na zona rural, ambos os fenômenos envolvendo tipicamente um Chevrolet D-20. Dialogo com reflexões e trabalhos inspirados no paradigma das mobilidades e teoria ator-rede, tendo em vista compreendermos tramas que sustentam e são sustentadas por essas agências “on the move” “precárias”.

Palavras-chave: D-20. Sertão de Alagoas. Mobilidades marginais. Mercado de transporte.

ABSTRACT

The mobility of people and goods between rural and urban areas of three villages in the high backlands of Alagoas is carried out by used pickup trucks that have been manufactured for over 30 years. They are the basis of a transportation market related to interstate trade in auto parts and engines. The transport of people and parcels used vehicle parts is intertwined with a network of small and medium-sized municipalities in different regions of Brazil through informal and illegal markets. In this dissertation, I investigate the mobility of trucks, parts, people and goods, their own market regulations, affective-political, alliances in addition to those made by city halls and state government. From an ethnography of movements based on field diaries and interviews, I pursue two analytical threads: (i) the relations of buying and selling a pickup truck and its parts (ii) the transport of people and students in rural areas, both phenomena typically involving a Chevrolet D-20. Dialogue with reflections and works inspired by the mobilities paradigm and actor-network, theory to understand plots that support and are supported by these “precarious” “on the move” agencies.

Keywords: D-20. Backcountry of Alagoas. Marginal mobilities. Transport market.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Chevrolet D-20 carregada com sacos de farinha – Souza Ramos/AL.....	21
Figura 2 – Chevrolet D-20 carregada com sacos de farinha – Souza Ramos/AL.....	21
Figura 3 – D-20 com adesivo na porta do carona indicando o transporte escolar. Souza Ramos/AL.....	22
Figura 4 – D-20 carregada de pessoas e mercadorias. Souza Ramos/AL.....	22
Figura 5 – D-20 carregada com grades de cerveja na parte de inferior, laranjas e melancias na parte de superior da carroceria. Horizonte Azul/AL.....	23
Figura 6 – D-20 realizando o transporte de pessoas de Jatobá/PE para Horizonte Azul/AL..	23
Figura 7 – Para registrar esta fotografia, me desloquei junto as mulheres, crianças e mercadorias variadas apoiado na tampa da carroceria da caminhonete. Povoado Boaçu, Horizonte Azul/AL.....	24
Figura 8 – Trabalhadores no povoado Mirassol em uma D-20. Horizonte Azul/AL.....	24
Figura 9 – D-20 realizando o transporte de pessoas e cargas do povoado Caroá, para a zona urbana de Souza Ramos/AL.....	25
Figura 10 – D-20 retornando descarregada para um segundo abastecimento de frutas, do povoado Boaçu para a zona urbana de Souza Ramos/AL.....	25
Figura 11 – Caminhonetes D-20 estacionadas e disponíveis para o transporte de pessoas e coisas no centro de Horizonte Azul /AL.....	26
Figura 12 – D-20 aguardando estudantes para embarque e transporte até as zonais rurais. Horizonte Azul/AL.....	26
Figura 13 – Ao longo do centro da cidade de Horizonte Azul/AL, havia ao todo mais de 80 caminhonetes estacionadas e em movimento.....	27
Figura 14 – Caminhonetes D-20 estacionadas semelhantes a táxis. Horizonte Azul/AL.....	27
Figura 15 – Uma D-20 como veículo de apoio e transporte de uma banca de lanches. Horizonte Azul/AL.....	28
Figura 16 – Caminhonetes D-20 estacionadas ao longo das bancas de feira de Horizonte Azul/AL.....	28
Figura 17 – Caminhonete D-20 com estrutura dois andares para transporte de pessoas, cargas e encomendas. Horizonte Azul/AL.....	29
Figura 18 – Vista interna de uma D-20 cabine dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.....	29
Figura 19 – Vista interna de uma D-20 cabina dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.....	30
Figura 20 – Vista interna de uma D-20 cabina dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.....	30

Figura 21 – Vista interna de uma D-20 cabina dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.....	31
Figura 22 – D-20's para o transporte de pessoas da festa religiosa de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. Povoado Mirassol, Horizonte Azul/AL	31
Figura 23 – Vista do terreiro da casa de Firmino e Severina. Na imagem é possível a caminhonete D-20, de Firmino, uma galinha, um pé de algaroba e uma tampa de carroceria da D-20 apoiada ao lado da árvore.	41
Figura 24 – Carro de boi transportando palma para alimentação do gado. Povoado Mirassol/AL	45
Figura 25 – Jeep Willys 1979, semelhante ao primeiro veículo de Firmino. Piranhas/AL	47
Figura 26 – Rodrigo lavando sua D-20 Papa-Léguas. Povoado Boaçu/AL, 1993.	62
Figura 27 – Rodrigo realizando o deslocamento de pessoas e mercadorias. Povoado Boaçu/AL, 1993.	65
Figura 28 – Sacos de farinha confeccionados em algodão cru, medindo 1m x 60cm e capacidade de 50kg de farinha.....	69
Figura 29 – Mulheres e suas filhas embarcando em frente à igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. Povoado Mirassol/AL	71
Figura 30 – D-20 realizando o transporte de eletrodomésticos, pessoas e entregas de e-commerce em Souza Ramos/AL	73
Figura 31 – D-20 realizando o transporte de pessoas e mercadorias para Souza Ramos/AL .	74
Figura 32 – Estudantes sendo transportados em caminhonetes D-20, sertão de Alagoas	93
Figura 33 – Estudantes sendo transportados em caminhonetes D-20, sertão de Alagoas	93
Figura 34 – Estudantes sendo transportados em caminhonetes D-20, médio sertão de Alagoas.	94
Figura 35 – Caminhonete D-20 de transporte escolar do alto sertão de Alagoas.....	94
Figura 36 – Caminhonete D-20 de transporte escolar do alto sertão de Alagoas.....	95
Figura 37 – Estudantes aguardando D-20 do transporte escolar no alto sertão de Alagoas....	95
Figura 38 – D-20 a serviço do Estado, alto sertão de Alagoas	99
Figura 39 – Caminhonete D-20 à venda no sertão de Alagoas	112
Figura 40 – Caminhonete D-20 à venda no sertão de Alagoas	113
Figura 41 – Primeira caminhonete D-20	123
Figura 42 – Segunda caminhonete D-20	123
Figura 43 – D-20 1991	126
Figura 44 – D-20 1991	126

Figura 45 – D-20 azul em oficina clandestina. Na imagem é possível ver também um caminhão Mercedes-Benz L1620 sem o motor e ao fundo um ônibus escolar federal, fabricado em 2021, de uso particular.....	129
Figura 46 – Na fotografia é possível ver caminhões de logística de São Paulo e ônibus de turismo clandestino.....	129
Figura 47 – Na fotografia é possível ver caminhões de logística de São Paulo, um Ford Ka e um ônibus escolar federal de propriedade particular.....	130
Figura 48 – Kit de embreagem usado retirado da D-20 de Celestino por mecânicos da oficina de Abílio.	138
Figura 49 – Vista interna da D-20 de Celestino percorrendo uma “cabriteira”, no alto sertão de Alagoas	150
Figura 50 – Motor de D-20 Q20-B Perkins e caixa de marcha	154
Figura 51 – Motor de D-20 Q20-B Perkins instalado no “cofre” da retroescavadeira	156
Figura 52 – Mecânicos em orações para que o motor funcionasse na retroescavadeira	157

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização e área de pesquisa em Alagoas.....	38
Mapa 2 – Deslocamento de pessoas e mercadorias realizado por Firmino em sua caminhonete Ford Rural, 1977.....	49
Mapa 3 – Fluxo de pessoas e mercadorias descrito por Sandoval em caminhonetes D-20, 1996	84
Mapa 4 – Mapa de deslocamento: pesquisador, interlocutor e veículo	148

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 ANDANÇAS E SENTIDOS: A SOCIOGÊNESE DA MOBILIDADE RURAL NO ALTO SERTÃO DE ALAGOAS	37
2.1 Firmino	41
2.2 Mobilidade motorizada: dos carros de boi aos primeiros cavalos de ferro	44
2.3 Caminhão “mecedinha” 608-D	52
2.3.1 Laços e sociabilidades entre passageiros e motoristas	55
2.4 A chegada da “deluxe” do Sertão	59
2.4.1 A participação do Estado na renovação das infraestruturas.....	63
2.4.2 Da ostentação para a rodagem	64
2.4.3 Mulheres que botaram a banca: a caminhonete D-20 torna-se a infraestrutura do mercado de transporte rural.....	67
2.4.4 “O caminhão do lixo passa todo dia, mas o caminhão da gente ir pra escola, não!”	72
3 PARTICIPAÇÃO ESTATAL, LUTAS E CONFLITOS: A FORMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO MERCADO DE TRANSPORTES NO ALTO SERTÃO	79
3.1 Sandoval	79
3.1.1 Entre família, amigos e dinheiro: a informalidade do mercado de transportes	82
3.1.2 Do transporte informal rural ao transporte formal urbano	88
3.2 As relações de comerciantes e freguesia: a formação de um capital político	89
3.2.1 A participação estatal no mercado de transportes de caminhonetes: prefeituras	90
3.2.2 Pandemia e retrocesso no transporte escolar	96
3.2.3 A participação estatal no mercado de transportes de caminhonetes: Alagoas	98
3.3 A regulação nos transportes complementares intermunicipais de Alagoas	102
3.3.1 Vinho novo em odres velhos: o serviço de transportes regulado – intersecções entre o Estado e motoristas.....	103
3.4 Pandemia e valorização do mercado de transportes em D-20’s	109
4 INFRAESTRUTURAS E MANUTENÇÃO: OS SERTÕES DA BAHIA E ALAGOAS	116
4.1 Caminhonetes: memórias de família e negócios	119
4.2 Celestino	124

4.3 Indo ao encontro da velha caminhonete.....	126
4.4 Sete dias e sete noites: D-20 entre os sertões da Bahia e Alagoas.....	132
4.4.1 Feira de Santana: sociabilidades e logística de um forte mercado de autopeças e serviços	133
4.5 A viagem continua.....	142
4.5.1 Válvula de escape	144
4.6 A jornada da D-20 até Celestino.....	146
4.7 De volta ao alto sertão de Alagoas: a D-20 azul como doadora de peças.....	147
4.7.1 Do virtual para o real: do <i>WhatsApp</i> para o terreiro de Celestino.....	149
4.7.2 A desmontagem	151
4.7.3 O motor Perkins Q20-B.....	153
4.7.4 Um transplante de motor que durou 48 horas: da D-20 para um trator retroescavadeira	154
5 CONCLUSÃO E AS PRÓXIMAS ANDANÇAS.....	159
REFERÊNCIAS	161

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como objetivo compreender o mercado de transportes de pessoas e mercadorias realizados por caminhonetes modelo D-20 em três povoados¹ no alto sertão de Alagoas, são eles: povoados Boaçu e Mirassol, no município de Horizonte Azul, e povoado Caroá, no município de Arvoredos. Por meio de uma abordagem etnográfica móvel e interlocuções com diferentes pessoas que compõem este mercado de transportes, busquei apresentar os primeiros deslocamentos realizados por motoristas e moradores no final da década de 1970, das zonas rurais para as zonas urbanas, a constituição e a consolidação do serviço de transportes e a trajetória de uma velha caminhonete e suas peças do estado da Bahia até Alagoas.

Para tanto, apresento a caminhada que me trouxe até aqui. Através das minhas memórias, observações e experiências, remonto ao modo como o interesse de pesquisa se desenvolveu rumo a um estudo sobre o funcionamento de um serviço de transportes na margem do estado de Alagoas.

Ei, Jequié, o que você acha de irmos para o banco da praça conversar e ver as D-20 passar? - Jhonatha N. Santos (in memoriam).

Quando cheguei em Souza Ramos, no alto sertão de Alagoas para cursar a faculdade de História, uma das coisas que logo me chamou a atenção foi a grande quantidade de caminhonetes D-20. Era maio de 2014, eu havia saído da casa dos meus pais pela primeira vez aos 19 anos para cursar o ensino superior. O intertítulo acima trata-se da fala de Jhon, um grande amigo. Ele foi uma das primeiras pessoas que conheci em Souza Ramos. Moramos na mesma república de estudantes e uma das coisas que gostávamos de fazer era ir ao banco da praça, em frente à prefeitura, para conversar e ver as caminhonetes D-20 passarem.

Me intrigava a grande movimentação de caminhonetes na cidade, sempre transportando pessoas, estudantes, objetos, mercadorias, móveis e eletrodomésticos, diariamente nas carrocerias. Eu falava para Jhon que toda aquela movimentação era diferente para mim. Para onde todas aquelas pessoas, estudantes e mercadorias iam? De onde vinham? Por que existiam centenas de caminhonetes D-20 em uma cidade tão pequena? Todas essas dúvidas surgiram

¹ É importante salientar que os nomes dos povoados e cidades do qual faço uso nesta dissertação são fictícios. Ainda, as aspas duplas representam tanto as falas de meus interlocutores, quanto as citações bibliográficas indicadas pelo nome, ano e página de autoria da obra. O itálico faz referência as categorias nativas e aos termos de língua inglesa.

através das minhas observações do movimento cotidiano das picapes. Acredito que foi naquele momento, em um banco da praça, que comecei a formar um olhar sociológico (Mills, 1982).

De pai para filho

Esses meus questionamentos sobre a mobilidade de pessoas, objetos, bens e mercadorias em um específico modelo de caminhonete é fruto da minha própria experiência. Desde muito novo, influenciado pelo meu pai, cultivei um apreço pelo mundo dos veículos. Durante um período de sua vida, ele negociou, vendeu, trocou e comprou carros velhos, motos e tudo que tivesse rodas. Era um hobby dele, mas além disso, era uma forma de conseguir mais dinheiro para as despesas da nossa família. Foi com ele que aprendi a observar e ouvir o som dos motores, verificar os níveis de óleo, arrefecimento², trocar um pneu e a dirigir um carro. Lembro-me com carinho que com não mais de 12 anos de idade, já dirigia um Fiat Uno que pertencia à frota de carros oficiais da empresa em que ele trabalhava.

Porém, a minha admiração sempre foi pelas caminhonetes, devido ao trabalho formal exercido pelo meu pai em um extinto órgão estadual da Bahia. Nesse órgão ele dirigiu várias caminhonetes. A primeira foi uma Ford F-1000 de cor azul Nice. Depois, ele rodou por muito tempo com outras caminhonetes, mas todas do modelo D-20. Como eu acompanhava muito meu pai em seu trabalho, lembro-me dele conversando com os colegas sobre aquelas caminhonetes. A picape tinha um poder de reunir aqueles homens para conversarem sobre a potência, o conforto, a robustez. Eles diziam que a “D-20 tinha sido feita errada”, essa expressão deles era utilizada para falar que as D-20’s eram tão bem projetadas que nunca quebravam. “Isso que é um carro de homem sério, homem macho!”, contavam.

Esses diálogos e pequenas reuniões masculinas em torno das caminhonetes me deixava ainda mais deslumbrado com o universo das caminhonetes. Um de meus desejos era crescer rápido para que pudesse alcançar os pedais da picape, dirigir uma D-20 e conversar com meu pai e seus colegas sobre as caminhonetes. Essa sociabilidade masculina produziu em mim imagens e afetos. Eu queria ter uma D-20, acelerar, mostrar força como os motores a diesel e poder resolver os problemas como um adulto. Foi também na D-20 que eu e minha família realizamos muitas viagens, criamos memórias e tornou o nosso dia a dia mais fácil em vários deslocamentos cotidianos que fizemos.

² O líquido de arrefecimento, popularmente e erroneamente conhecido como água do motor, tem como função regular a temperatura interna e evitar superaquecimento da máquina.

O fato é que toda essa dimensão com o meu pai, as sociabilidades masculinas em torno do veículo e as experiências em família a bordo do carro me fizeram criar uma afeição com este modelo específico de caminhonete. Também, ao longo do tempo, o convívio com esses automóveis moldou a maneira como eu e minha família enxergamos as oportunidades de ganhar dinheiro. Anos depois, não só cresci, mas pude dirigir uma D-20. Me tornei motorista informal de um vizinho idoso com dificuldades de locomoção; depois, comerciante e avaliador do mercado de compra e venda de variadas picapes.

O mercado de caminhonetes no centro-sul baiano e o serviço de transportes no sertão alagoano

Quando passei a atuar no comércio de compra, venda e troca de caminhonetes no município em que nasci, no estado da Bahia, o mercado de picapes D-20 era aquecido e rentável. Entretanto, havia um comércio bastante robusto de vários outros modelos de grandes veículos com motores a diesel, como as caminhonetes Ford F-1000, Ranger, F-250, F-350, Chevrolet S-10, Silverado, Toyota Hilux, Bandeirante e Mitsubishi L200, que sempre foram boas picapes de venda, revenda e negócios.

No geral, as pessoas que adquiriam alguma dessas caminhonetes, na grande maioria das vezes, utilizavam o veículo para transporte de cargas variadas, além de fretes e mudanças. Eu, por exemplo, trabalhei por muito tempo com fretes e mudanças em uma D-20, mas não lembro de ter presenciado na região onde me criei o transporte de pessoas cotidianamente de um lugar para outro, nem mesmo nas zonas periféricas e/ou rurais. Até o ano de 2013, imaginei que o transporte pau de arara tinha se tornado uma página virada na história recente de um Brasil que se movimentou, em grande parte, de maneiras precárias, clandestinas e marginais. Ledo engano!

O meu cotidiano, durante o tempo que trabalhei com as caminhonetes, sempre esteve voltado à perspectiva mercantil de compra, venda, lucro etc. Lembro que no final de 2013 já existia uma discussão sobre a defasagem das caminhonetes D-20 na minha região, o preço médio da caminhonete tinha diminuído e muitos homens estavam optando por picapes menores, como a Fiat Strada, por ser mais ágil e econômica, ou por picapes maiores e mais modernas que a D-20, como, por exemplo, a Ford F-350.

São por esses motivos que fiquei surpreso ao chegar no alto sertão de Alagoas. A D-20 tinha feito parte da minha vida por muitos anos, mas de maneira muito diferente daquele cenário

sertanejo. No alto sertão de Alagoas existia um outro cotidiano, a D-20 realizava também o transporte “pau de arara”³.

Notei que além do alto número dessas caminhonetes na região, havia uma particularidade em relação ao modelo de caminhonete que os homens sertanejos cultuavam: a originalidade do carro. Eles mantinham as rodas originais, a carroceria, as faixas laterais e os emblemas que indicavam o modelo e configuração do veículo. Isso me mostrou que as relações que os homens mantinham com as caminhonetes D-20 iam além das questões de subsistência e do transporte de pessoas e mercadorias.

2016: os primeiros deslocamentos

Foi em 2016 que compreendi melhor esse mercado de transporte realizado por caminhonetes D-20. Nesse ano, um amigo pastor e estudante do curso de História, como eu, convidou-me, juntamente com outro colega de sala, para formarmos uma empresa voltada à consultoria política, palestras e pesquisas eleitorais. Era ano de eleições municipais e percebemos que havia uma carência de mídia digital e pesquisas de intenções de votos nas prefeituras sertanejas. Alguns meses depois da empresa formada, firmamos contratos com as prefeituras e o serviço que desempenhei foi realizar as pesquisas de intenções de votos entre moradores das áreas urbanas e rurais de alguns municípios do alto sertão de Alagoas, sertão da Bahia e agreste pernambucano.

Apesar de já conhecer a parte urbana dos municípios de Souza Ramos, Horizonte Azul e Arvoredos, eu não sabia como chegar aos povoados e comunidades rurais. Esses municípios possuem uma área rural vasta. Horizonte Azul, por exemplo, possui 57 povoados, e, nessa esteira, segue os outros municípios. Usei da estratégia de me deslocar nas carrocerias das D-20's que diariamente realizavam os deslocamentos de pessoas e coisas das zonas rurais para as zonas urbanas e vice-versa, para realizar o meu trabalho.

Eu não era um cientista social, mas em meio às minhas perguntas sobre a intenção de voto, conversei com muitas pessoas, ouvi suas histórias e tomei conhecimento de suas experiências nos deslocamentos, enquanto dividia o pouco espaço da caçamba com aquelas pessoas, caixas e cargas. Nos percursos de estrada de terra, as D-20's subiam e desciam serras,

³ Caminhão com assentos de madeira adaptados na caçamba, ligado à migração de pessoas do Nordeste para o Sul e o Sudeste do Brasil. O nome vem da associação com o transporte de animais. Cada bloco de assentos seria um “pau-de-arara”. Vale lembrar que “pau-de-arara” também é nome de instrumento de tortura, fortemente associado à ditadura militar de 1964 (Rodrigues, Andrade e Farias, 2024).

venciam estradas em péssimas condições de rodagem, ultrapassavam buracos, lama etc. Identifiquei que parte da mobilidade de homens, mulheres e estudantes secundaristas, alimentos – como as frutas e verduras negociadas nas feiras e nos pequenos comércios –, além da entrega de encomendas variadas como eletrodomésticos e eletrônicos, só eram possíveis graças às caminhonetes. Elas possuíam dois andares de carregamento. O primeiro andar da caçamba era usado para o transporte de pessoas e o segundo era uma espécie de plataforma de ferro ou madeira adaptada e parafusada na carroceria – para a proteção do vento, sol e chuva nos passageiros, bem como para o carregamento de vários outros tipos de cargas, como sacos de farinha, caixas e cargas secas. Após o período de eleições, concluí a pesquisa com os moradores das áreas rurais e regressei ao fluxo normal da graduação em História, finalizando também meus deslocamentos em caminhonetes D-20.

2019 - 2021: Da História para a Sociologia

O meu ingresso no programa de pós-graduação em Sociologia não se deu por acaso. Inicialmente, não ingressei com o objetivo de estudar o mercado de transportes do alto sertão de Alagoas, mas através dos deslocamentos que fiz nas carrocerias das caminhonetes, formei um apreço pela pesquisa etnográfica móvel (Sheller; Urry, 2006). Quando conheci as histórias, as diferentes perspectivas, a cultura, as experiências e o cotidiano dos moradores de diferentes comunidades rurais do alto sertão, desenvolvi um pouco das habilidades de pesquisador. Lembro-me que quando eu entrevistava as pessoas sobre suas intenções de votos, seja nas caminhonetes em movimento ou nos povoados, elas me diziam o seguinte: “olha meu filho, nesse candidato que você está me perguntando eu não voto não. Mas se você se candidatar o meu voto é seu. Você é um caba gente boa que se sentou aqui pra conversar comigo”. Assim, segui conversando e conhecendo as pessoas em diferentes lugares e regiões.

Em 2019 eu já estava de volta à minha cidade. Formado e exercendo a docência como professor de História, tornei-me conhecido e respeitado entre colegas, mas sentia falta de todo aquele movimento de 2016. Tal realidade passou a mudar quando estabeleci interlocução com um grupo de homens moradores do mesmo bairro onde meu pai possui uma pequena loja de móveis usados, na periferia da cidade.

Esses homens mantinham e ainda mantém jornadas inter-regionais em ônibus clandestinos para outros estados do Brasil, para trabalharem nas lavouras de café, soja e vinícolas nos estados do Sul e Sudeste. Muitos daqueles homens sofriam em suas jornadas com condições de trabalho análogas à escravidão, outros investiam nos deslocamentos com o intuito

de viajar, conhecer outros lugares, trabalhos e pessoas. Com esse projeto de pesquisa, no qual eu acompanharia os homens em seus deslocamentos em ônibus clandestinos, ingressei no mestrado.

2022: O mercado de transportes em caminhonetes D-20 como objeto de pesquisa

Em abril de 2022, já estava de volta à Alagoas, dessa vez em Maceió, para cursar as disciplinas do mestrado. No mês seguinte, em maio, visitei o sertão para rever amigos do curso de História, um desses amigos residia em um povoado rural. Nessa visita, acabei presenciando dois motoristas de caminhonetes D-20 conversando sobre um motor MWM para ser adaptado em uma caminhonete D-20. Eles planejavam buscar o motor em Feira de Santana-BA. A conversa foi o motivador para que eu refletisse sobre o assunto e elaborasse um ensaio científico para apresentar na disciplina de *Sociologia das periferias e margens urbanas*, ministrada pelo meu orientador Fernando Rodrigues.

Não somente a proposta do ensaio foi bem recebida por ele, como iniciamos uma série de diálogos sobre como uma pesquisa mais aprofundada com este objeto traria contribuições significativas sobre mobilidades, mercados e infraestruturas, em um espaço do estado alagoano, marginalizado, periférico, não havendo nenhuma pesquisa científica sobre o objeto em questão. A partir de minha experiência com as caminhonetes D-20, aliado ao conhecimento prévio do campo no alto sertão de Alagoas, eu teria a oportunidade de contribuir ao projeto *Mobilidades Marginais*, coordenado também pelo meu orientador, sobre como determinados grupos de pessoas no alto sertão de Alagoas se deslocam e ganham suas vidas mobilizando bens, mercadorias e objetos em dinâmicas formais, informais, legais e ilegais que se conectam de maneira inter-regional e interestadual Brasil adentro. Após decidir que investiria neste objeto, iniciei uma imersão (Sheller; Urry, 2006) na região alagoana para fazer alguns registros das mobilidades de pessoas e mercadorias nas caminhonetes D-20.

Figura 1 – Chevrolet D-20 carregada com sacos de farinha – Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 2 – Chevrolet D-20 carregada com sacos de farinha – Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 3 – D-20 com adesivo na porta do carona indicando o transporte escolar. Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 4 – D-20 carregada de pessoas e mercadorias. Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 5 – D-20 carregada com grades de cerveja na parte de inferior, laranjas e melancias na parte de superior da carroceria. Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 6 – D-20 realizando o transporte de pessoas de Jatobá/PE para Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 7 – Para registrar esta fotografia, me desloquei junto as mulheres, crianças e mercadorias variadas apoiado na tampa da carroceria da caminhonete. Povoado Boaçu, Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 8 – Trabalhadores no povoado Mirassol em uma D-20. Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 9 – D-20 realizando o transporte de pessoas e cargas do povoado Caroá, para a zona urbana de Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 10 – D-20 retornando descarregada para um segundo abastecimento de frutas, do povoado Boaçu para a zona urbana de Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 11 – Caminhonetes D-20 estacionadas e disponíveis para o transporte de pessoas e coisas no centro de Horizonte Azul /AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 12 – D-20 aguardando estudantes para embarque e transporte até as zonas rurais. Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 13 – Ao longo do centro da cidade de Horizonte Azul/AL, havia ao todo mais de 80 caminhonetes estacionadas e em movimento.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 14 – Caminhonetes D-20 estacionadas semelhantes a táxis. Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 15 – Uma D-20 como veículo de apoio e transporte de uma banca de lanches. Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 16 – Caminhonetes D-20 estacionadas ao longo das bancas de feira de Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 17 – Caminhonete D-20 com estrutura dois andares para transporte de pessoas, cargas e encomendas. Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2022.

Figura 18 – Vista interna de uma D-20 cabine dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2023.

Figura 19 – Vista interna de uma D-20 cabina dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2023.

Figura 20 – Vista interna de uma D-20 cabina dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2023.

Figura 21 – Vista interna de uma D-20 cabina dupla. Povoado Caroá, Arvoredos/AL.



Fonte: Acervo do autor, junho de 2023.

Figura 22 – D-20's para o transporte de pessoas da festa religiosa de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. Povoado Mirassol, Horizonte Azul/AL.



Fonte: Acervo do autor, dezembro de 2023.

A caminhada teórico-metodológica

Uma das várias contribuições que Sheller e Urry propuseram ao longo de sua obra *The new mobilities paradigm* (2006), é o conceito de etnografia móvel. Esse conceito pode ser traduzido como “[...] a participação em padrões de movimento durante a condução de uma investigação etnográfica” (Sheller; Urry, 2006: 217). É preciso, então, não somente o

movimento do etnógrafo, mas o envolvimento e acompanhamento nos deslocamentos com as pessoas, e, através disso, empregar uma série de técnicas de observação e registro.

Dito de outra forma, a etnografia móvel:

[...] está particularmente empenhada em seguir as pessoas nas suas itinerâncias, ao mesmo tempo que se concentra nos fenômenos móveis. Ou seja, a etnografia móvel está duplamente emaranhada com e pela mobilidade, visto que não só incentiva um movimento prático e físico por parte do investigador, mas também exige que o etnógrafo se concentre na relevância da própria mobilidade. A etnografia móvel está prática e epistemologicamente ligada à mobilidade. É isso que o diferencia de outras abordagens e assume o trabalho etnográfico (Novoa, 2015: 100).

De certo, a maneira com a qual pude “estar com” e me “envolver com” as pessoas que compõem este objeto de pesquisa esteve engajada com a natureza dos próprios movimentos cotidianos do mercado de transportes. Não seria possível desenvolver os capítulos, que seguirão logo abaixo, se eu não estivesse em movimento junto às pessoas, às mercadorias e às coisas. Isso demandou um conjunto de estratégias e técnicas que fui desenvolvendo, calibrando, errando e acertando ao longo dos dois últimos anos.

Para poder me aproximar das pessoas que compõem o mercado de transportes no alto sertão de Alagoas, por exemplo, uma das estratégias que fiz uso foi me envolver e fazer parte dos movimentos das pessoas e assim conseguir falar com elas (Urry, 2007). Em campo, a minha participação nos movimentos se deu nas carroceiras das caminhonetes. Só assim pude estar, me envolver e viajar com as pessoas para compreender como as diversas mobilidades, a partir das caminhonetes, constituíam os “[...] seus padrões de vida cotidiana” (Urry, 2007: 40).

Foi a partir dessa entrada que passei a registrar uma série de audições, observações, sociabilidades e tipicidades de nomes e lugares que compõem o serviço de transportes em caminhonetes nos meus diários de campo. Tive a oportunidade de experimentar, sentir e apreender as texturas, os cheiros, os sons e os vários desconfortos que passei junto aos passageiros ao percorrer as estradas de terra. É interessante destacar que nos deslocamentos que realizei de Souza Ramos/AL para um povoado de Horizonte Azul, as caminhonetes sempre estavam lotadas de pessoas e mercadorias. Na maior parte das vezes, o único espaço que sobrava para mim era nas tampas das carroceiras.

Na Figura 7, por exemplo, segui em pé, segurando-me em uma barra de ferro por 15 quilômetros até chegar ao povoado. Durante o trajeto, as mulheres passageiras olhavam para mim porque elas sabiam que eu não era dali e não estava habituado àqueles movimentos. Elas observavam com curiosidade a forma como eu me segurava na capota e me deslocava de um lado a outro procurando uma melhor posição para continuar seguindo viagem. Eu sabia que elas

queriam ver se eu iria aguentar chegar ao meu destino. Era uma péssima estrada, eu só respirava pó, poeira e a fumaça do escapamento da caminhonete. É por esse motivo que não há fotografias internas dos meus deslocamentos nas caçambas. Em todas as vezes eu estava do lado de fora, em pé, segurando-me nas grades de madeira ou ferro. A parte interna da cabine sempre estava lotada de passageiros, e geralmente é reservada para as pessoas idosas com pouca locomoção ou pessoas doentes.

Segundo Fincham, McGuinness e Murray (2010), a importância de “estar lá” apreendendo e participando das mobilidades *in situ* é um basilador importante não somente pela presença física, quanto das oportunidades de variadas experiências que se convertem em reflexões de pesquisa. Nesse caso particular dos meus primeiros deslocamentos como pesquisador, “estar nas caminhonetes” ao longo do tempo permitiu com que eu me tornasse uma pessoa comum para os passageiros, passando uma confiança para eles, na medida em que eu também sentia confiança da parte deles.

Apesar de ter sido desconfortável, visto que tudo foi acontecendo na tampa traseira de uma caminhonete, ao mesmo tempo, foi cômico e diferente. Foram esses deslocamentos na tampa da caminhonete que me “aprovou” estar no meio daqueles passageiros, prestando máxima atenção às ações e interações deles (Simmel, 2006). Por isso, depois de alguns meses, pude me tornar um passageiro e conversar de maneira fluída com todos eles.

Minha maior dificuldade foi o fato de que muitas entrevistas marcadas com motoristas de caminhonetes simplesmente não aconteciam. Alguns deles não apareciam na hora e local marcado para conversarmos, uns diziam que não sabiam como ajudar, não sabiam o que falar, outros simplesmente nada justificavam sobre suas ausências. Então, no início, era como se eu estivesse avançando e retrocedendo, errando e acertando. Tive de cultivar uma paciência e resiliência no processo que nem eu mesmo acreditava que podia.

Antes de chegar no campo de pesquisa, eu tinha que enfrentar uma viagem de 300 quilômetros, muito desconfortável da capital Maceió à Souza Ramos/AL, para assim embarcar numa D-20 e começar a pesquisa. Então, quando eu realizava todo o deslocamento da capital até o alto sertão, numa viagem extenuante de várias horas, e não conseguia entrevistar um motorista, por exemplo, apesar de estressado, tinha que “segurar a onda” e ir aos poucos me reestabelecendo, analisando as consequências, tendo que ser criativo para contornar os problemas e tornar aquilo tudo frutífero.

Então, novamente conversava com os motoristas, ligava, mandava uma mensagem, negociava um dia, horário, e somente depois de várias tentativas, eu conseguia ter algum momento com eles. Contudo, para ter diálogos gravados com estes homens, encontrei muita

resistência por parte deles com suas posturas arredias e semblantes sérios, de pouca conversa. Todo esse percurso foi de grande valor e aprendizado na minha formação como pesquisador. Se eu me deixasse levar pelo afã do impulso e desistisse de algumas interlocuções, simplesmente não teria como construir esta pesquisa.

No processo de interlocução acabei desenvolvendo estratégias para poder registrar as informações. Muitos registros se deram por meio de conversas informais oriundos do próprio processo etnográfico móvel, como, por exemplo, em beiras de estradas, caminhadas em povoados e conversas com passageiros nas carrocerias das caminhonetes. Os finais de semana na grande maioria das vezes, eram os únicos dias para realizar esta pesquisa no alto sertão, por isso priorizei diferentes métodos de registro das informações, oriundas das conversas informais.

No segundo capítulo, por exemplo, realizei uma interlocução à beira da estrada com um motorista de caminhonete. A base do capítulo é uma interlocução informal que sistematizei a partir de registros escritos no bloco de notas do celular, palavras-chave e a gravação do diário em áudio reconstruindo após a interlocução, para não deixar escapar nenhuma filigrana da trama que pude viver em campo.

Vale ressaltar que nos diálogos informais, principalmente com motoristas das caminhonetes, a minha entrada para diálogo foi sempre por meio do veículo, elogiando a caminhonete para o proprietário, comentando sobre a qualidade da picape, visto que é uma conversa típica de entusiastas de grandes caminhonetes que eu realizava quando trabalhava no mercado de compra e venda, como citado mais acima. Com o diálogo estabelecido, eu apresentava esta pesquisa e falava dos meus interesses. Essa maneira de me aproximar rendeu muitas experiências e, sobre isso, reconstruí cenas etnográficas no segundo capítulo, como estratégia metodológica.

Contudo, foram nas entrevistas gravadas com alguns interlocutores (primeiro capítulo) e no acompanhamento exemplar (Novoa, 2015) de uma motorista e sua caminhonete (terceiro capítulo), por exemplo, que pude analisar como a história social dos homens em três zonas rurais do sertão alagoano estava entrelaçada a um capital cultural e simbólico que moldou um *habitus* (Bourdieu, 2003) de atuação do próprios motoristas no mercado de transportes, deslocando-se até outros estados do Brasil para buscar uma caminhonete D-20.

A respeito do meu acompanhamento de um motorista e sua caminhonete D-20, destaco que foi um processo móvel intenso e com longas interlocuções. Não fazia parte do meu planejamento um investimento tão caro, no sentido físico, mental e financeiro, na fase final desta pesquisa. Mas, levando em consideração que me disponibilizei a ajudar meu interlocutor, caso ele quisesse, na avaliação de uma caminhonete para ele, me vi na obrigação de “garantir a

minha palavra”, se não, seria visto como um “sem futuro” ou “sem palavra” entre eles. Isso não poderia acontecer.

A caminhonete comprada por meu interlocutor foi oriunda de minha avaliação. Passamos a conversar diariamente sobre o mercado das caminhonetes e no processo de interação, formamos uma conversa amigável. Ao longo de 7 dias, registrei as redes de interdependência (Elias, 2000), a mobilidade física, imaginativa/simbólica e os ancoradouros físicos (Freire-Medeiros; Lages, 2020) que une os sertões da Bahia e Alagoas.

Por último e não menos importante, para além das memórias de meus interlocutores no primeiro capítulo, também recorri às minhas memórias no segundo e terceiro capítulo. A memória, para Bosi (1987), não somente deve ser reconstituída, como deve ser um dever do cientista social, posto que é através da memória que se cruzam passado, presente e futuro; dimensões materiais, simbólicas; identidades e projetos; o pessoal e coletivo; o indivíduo e sociedade; fidelidade e mobilidade; dado e construção (Neves, 1998), essenciais para esta pesquisa.

Ainda, há quatro mapas elaborados por mim em um software SIG – Sistema de Informação Geográfica. Nos mapas constam informações e representações em relação ao espaço do alto sertão alagoano, assim como os fluxos do serviço de transporte que foram construídos por motoristas e passageiros ao longo do tempo em diferentes caminhonetes. Trata-se de mapas construídos a partir de informações concretas do cotidiano de meus interlocutores. Por último, represento no mapa 4 os deslocamentos que realizei para avaliar a D-20, além dos deslocamentos do meu interlocutor até o desmanche da caminhonete. É importante ressaltar que não há rótulos nos mapas, ou seja, nomes das cidades do alto sertão de alagoas e informações detalhadas, porque faço uso de nomes fictícios para me referir as zonas rurais, priorizando a minha segurança e a de meus interlocutores.

Posto isso, no primeiro capítulo, proponho uma sociogênese do mercado de transportes no alto sertão de Alagoas. Analiso as lutas de homens e mulheres para conseguirem se deslocar e transportar seus bens e mercadorias para viabilizar a vida cotidiana, como: fazer feiras, pagar contas, chegar ao trabalho, levar crianças às escolas e a cuidados médicos. Ao longo do capítulo, analiso a mudança dos veículos e a chegada da caminhonete D-20, que rapidamente tornou-se a base dos deslocamentos de homens, mulheres e estudantes das zonas rurais para as zonas urbanas. Também pontuo a dimensão afetiva e simbólica que as pessoas desenvolveram por intermédio de seus movimentos nas caminhonetes.

No segundo capítulo, abordo a luta entre os primeiros motoristas para constituírem e regularem o mercado de transportes entre eles. Através de um acordo verbal, eles tentam

organizar os deslocamentos e vivenciam vários conflitos no final da década de 1990. O capítulo também trata de como o mercado de transportes em caminhonetes transpôs a dimensão informal popular e marginal dos deslocamentos para atuar no serviço formal e urbano de transportes, atuando principalmente no transporte de estoque de alimentos para comerciantes. É parte desse capítulo, também, a discussão de como esses comerciantes acessam e influenciam a política local e estadual, trazendo consigo o híbrido motorista-caminhonete para o agenciamento de seus interesses privados.

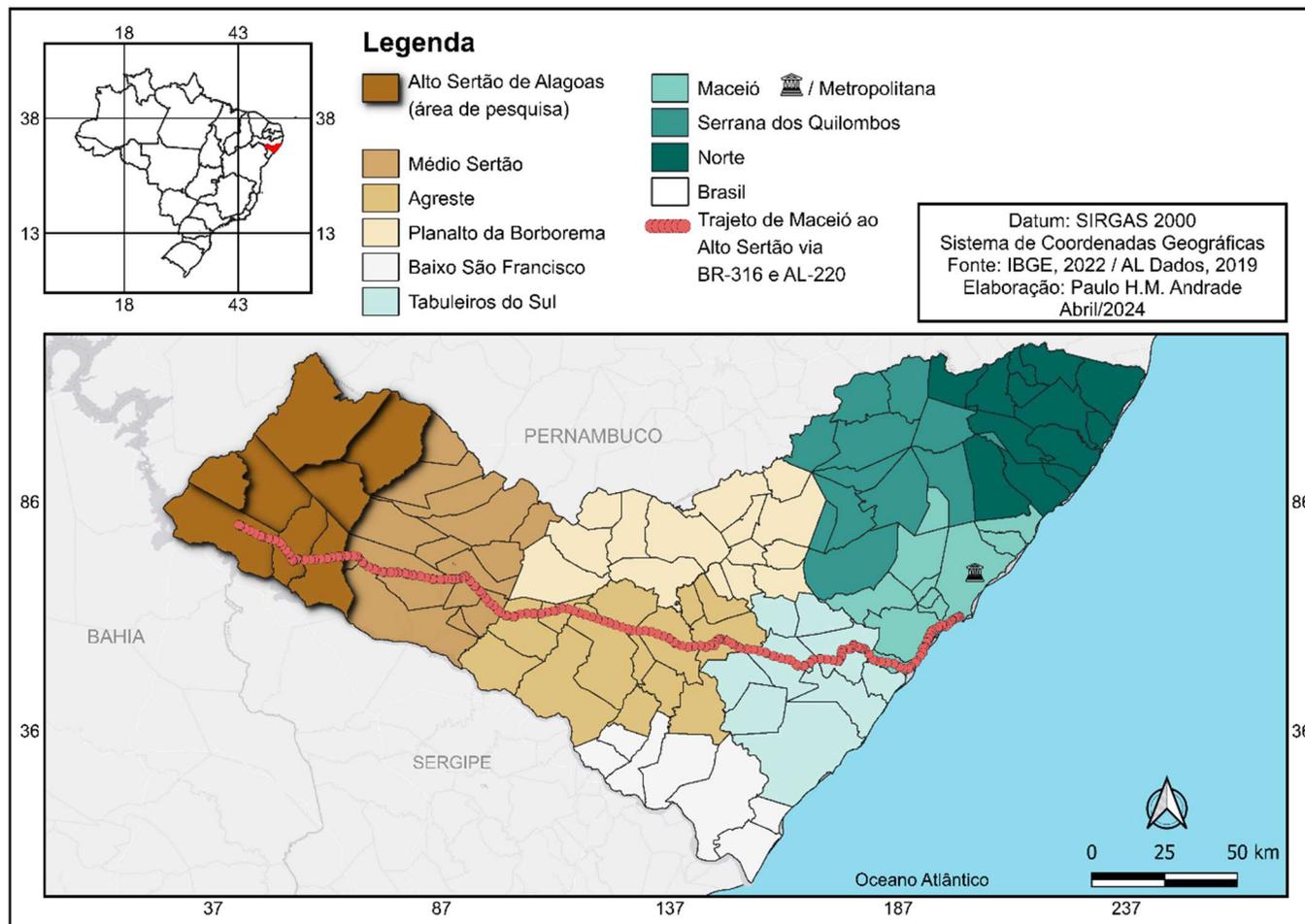
Por último, analiso a trajetória de um motorista e sua caminhonete recém adquirida. Pude intermediar o processo de compra e acompanhei o processo de negociação das peças da picape, que foram revendidas separadamente com a desmontagem do veículo. Outrossim, é parte do capítulo a dimensão subjetiva e simbólica que os deslocamentos conferem ao motorista, desde uma cidade no litoral sul da Bahia, até o centro-norte, em Feira de Santana, e, posteriormente, até Alagoas; assim como apresento a conexão entre os sertões da Bahia e Alagoas no transporte de peças, motores e partes de veículos que saem, especificamente, de Feira de Santana para o mercado das caminhonetes D-20 no alto sertão de Alagoas.

2 ANDANÇAS E SENTIDOS: A SOCIOGÊNESE DA MOBILIDADE RURAL NO ALTO SERTÃO DE ALAGOAS

Horizonte Azul - Alagoas, 29 de setembro de 2022, 16:00hrs.

Desembarquei de uma van no acostamento da rodovia BR-423, em frente a uma estrada de terra que me levaria ao povoado Boaçu, pertencente ao município de Horizonte Azul, alto sertão de Alagoas. Após o desembarque, notei a luz do dia incandescente e escaldante aos poucos diminuir, era o prenúncio do entardecer. Um calafrio subiu pela espinha e pensei em desistir de continuar a caminhada. Mas essa era a minha terceira tentativa de encontrar Firmino, um experiente motorista de caminhonetes D-20, por isso me mantive firme e segui pela velha estrada vicinal, erma.

Mapa 1 – Localização e área de pesquisa ⁴ em Alagoas.



⁴ Em evidência, a área de tonalidade marrom escuro sombreado se trata da área de pesquisa desta dissertação. A distância que separa a mesorregião do alto sertão em relação a capital, Maceió, é equivalente a 300 quilômetros.

No final da estrada, notei uma velha casa de telhado quatro águas⁵ e um senhor que estava agachado, amolando um facão⁶. Pelas características, era o homem que eu procurava, o Firmino, eu só não imaginava que ele já me esperava. Me aproximei da cerca de madeira e arame farpado, que dividia a estrada e a casa dele, no meu gesto de levantar a mão para acenar minha chegada, o velho Firmino exclamou do outro lado da cerca: “oxe! É tu é o caba que andou aqui me procurando, foi?”. Disse ele olhando para mim, amolando seu facão numa pedra, lisa e úmida, em cima de seu batente.

Sua fala e o vai e vem do facão na pedra eram enérgicos, mas eu não titubeei: “ô seu Firmino, foi sim. Eu sou colega do Afonso, seu sobrinho. Eu queria prosear com o senhor dois minutinhos, posso?” Ele me devolveu: “e você é esses caba que passa aqui querendo saber dos voto do Lula e Bolsonaro? Porque se for de algum fi da peste desse, é melhor pegar seu rumo de volta!”; respondi rapidamente: “eu não sou, só quero conversar sobre a história das D-20 aqui no sertão. Me disseram que o senhor é um motorista muito conhecido e um dos primeiros aqui da região...”. Um silêncio sepulcral continuou a nos dividir entre a cerca. Até que ele disse “hômi...”, colocou o facão na bainha e tragou um cigarro de fumo Maratá, “apois, Afonso me disse mesmo que tinha um caba querendo falar comigo. Cuida⁷ pra cá que vou pedir a Severina um cafezinho pra nós”.

Do susto de um homem barbudo, bravo e alto, na posse de um facão, passei para o conforto de uma cadeira de balanço, servido de uma xícara de café preto e uma tira de queijo coalho, ao lado do velho.

[...] Ói, você não repara, não. Tem uns fi da peste das costa⁸ ôca que passa aqui e pergunta dos voto, né. Me abusei desses fi duma égua, baba ovo de político tudinho. Outro dia quieram botar uma foto⁹ na minha cerca e eu botei tudo pra fora. Num gostaram e ficaram enchendo a paciência. Por isso que eu disse logo, se for negócio de voto aqui, pode pegar o caminho de volta (Trecho da entrevista gravada com Firmino. Povoado de Horizonte Azul, setembro de 2023).

⁵ Tipo de telhado que possui quatro caídas para a água da chuva. Esse tipo de cobertura é mais presente em residências de maiores dimensões.

⁶ Os facões são conhecidos por sua lâmina longa e afiada, geralmente feita de aço resistente e durável. Essas lâminas robustas tornam os facões ideais para tarefas como cortar galhos, limpar arbustos ou até mesmo abrir caminho em terrenos acidentados. Para além dos serviços em áreas de plantações e vegetações, o facão é muito usado e temido, principalmente no Nordeste por ser usado também como arma branca. A “panada” de facão, por exemplo, consiste em golpear uma pessoa com as “costas” da lâmina, ou seja, o lado oposto do fio de corte, e representa uma humilhação não somente física, mas moral.

⁷ Termo nativo que se refere a pedir uma pessoa que aja rapidamente.

⁸ Insulto ou ofensa para se referir a uma pessoa ruim.

⁹ Firmino referiu-se aos adesivos de propaganda política, o famoso santinho, em que há a fotografia do candidato político e o número de votação.

Neste esclarecimento, Firmino me pareceu sincero, e eu apenas concordei atento às suas palavras. A desconfiança dele tornou o início de nossa conversa entroncada¹⁰, passei de entrevistador à entrevistado, por média de uma hora, nossa conversa girou em torno de perguntas como: “mas você é filho de quem? Mas é pesquisa de quê? Você é de onde? Você pesquisa sobre os motoristas por quê? E um caba¹¹ da Bahia veio fazer o que por aqui? Você deve gostar muito de D-20 pra fazer essa pesquisa toda, né?”, porém, pouco a pouco na nossa interação ele disse: “muito interessante isso aí. Ninguém nunca quis saber dessa história toda, né... de vir falar com nós assim, né?”.

Já era por volta das dezoito e quinze quando nós começamos a conversar de fato sobre o início dos transportes na região. Nossa conversa foi embalada pelo som das cigarras e pelo pisca-pisca dos vaga-lumes. No meu campo de visão, eu também observei, hora e outra, a lua cheia, a D-20 de Firmino estacionada com a porta aberta e uma galinha planejando pular para a boleia¹², um barreiro em frente à casa que refletia a lua cheia, um pé de algaroba com uma porta de carroceria encostada no seu tronco e um poste com uma luz alaranjada.

Na parte de dentro da casa, Severina, a companheira de Firmino, assistia a novela *elas por elas*, da rede Globo. Mas a novela pareceu não estar interessante naquele dia, pois, antes de encerrar, ela juntou-se a nós para participar da conversa. Em seguida, a mando de Severina, chegou Rodrigo, o filho deles que também é motorista de D-20. Ela tinha enviado um áudio para ele por *zap*¹³, chamando para contribuir com a conversa. Quando percebi, éramos quatro pessoas. Iniciamos uma conversa muito agradável.

¹⁰ Gíria que se refere a um diálogo pouco fluído com perguntas e respostas.

¹¹ Existem muitos significados referentes a essa categoria analítica de homem. No início do século XX, o termo referia-se a homens que andavam em bandos de cangaceiros, ou pistoleiros, homens considerados machos e defensores da honra, famosos por sua valentia e práticas de crimes, baderna e safadeza (Albuquerque Junior, 2012). Entretanto, com o passar dos anos o *cabra* passou a ser também referência para homens tidos como bons, mas, ainda pertencentes de uma camada da sociedade considerada inferior, economicamente. Também, *cabra* pode ser referência para um homem não tão conhecido em um determinado local (Marques, 2002, p. 151). No meu caso, fui enquadrado como um desconhecido, sendo avaliado naquele momento por Firmino se eu era de bem, ou não. Também notei que há um sutil diferença na palavra. No sertão alagoano é *caba*, sem o *r*, uma pronúncia bilabial, diferente do restante da literatura que tenho me debruçado, pronúncia vibrante simples, com *r*: *cabra* (Silva, 2015).

¹² Conhecido também como cabine.

¹³ WhatsApp.

Figura 23 – Vista do terreiro da casa de Firmino e Severina. Na imagem é possível a caminhonete D-20, de Firmino, uma galinha, um pé de algaroba e uma tampa de carroceria da D-20 apoiada ao lado da árvore.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2022.

2.1 Firmino

A história dos primeiros deslocamentos de pessoas e mercadorias em três povoados do alto sertão de Alagoas será contada principalmente a partir do diálogo com Firmino, Severina e Rodrigo. Além disso, neste capítulo, há outros interlocutores que viveram ou herdaram as memórias desses eventos. No caminho da pesquisa, descobri que uma boa parte desses motoristas pioneiros já haviam falecido, e me considerei com sorte por ter a oportunidade de conversar com esse senhor de boa memória.

Firmino, agora receptivo, mostrou-se falante e instigado com as minhas perguntas sobre os transportes. Com 82 anos, muito lúcido e altivo, no dia de nossa conversa ostentava uma barba grande, branca e bem cuidada. Ele foi o condutor de uma primeira geração de motoristas que contribuiu para mobilidade de pessoas e mercadorias no alto sertão de Alagoas no final da década de 1970.

Para chegar até esse interlocutor, fiz uma longa abordagem etnográfica em busca dos atores que compõem este mercado de transporte em diferentes cidades da região do sertão de

Alagoas. Foram vários deslocamentos nas carrocerias das caminhonetes D-20 com diferentes pessoas e mercadorias para que eu conseguisse conversar com passageiros que utilizam esses serviços de transportes até os dias atuais. Em meio a isso, também conheci um pouco da realidade dos motoristas, participei das histórias contadas e comecei a notar, nos diálogos, audições e observações, a repetição de um nome entre esses passageiros e motoristas: Firmino.

Com isso, me dei conta de que esse senhor, o Firmino, era crucial para a compreensão da história dos transportes no alto sertão, eu precisava encontrá-lo! Em um dos meus deslocamentos, perguntei a um dos passageiros na D-20 sobre ele, mas como havia uma falta de intimidade entre nós, o homem me respondeu com o silêncio. A falta de informações me fez chegar à conclusão de que eu poderia ou não o encontrar em minhas andanças e decidi seguir com o planejamento da minha pesquisa.

Dias depois, após finalizar uma conversa com um revendedor especializado em caminhonetes D-20 em Paulo Afonso-Bahia, eu embarquei numa van *Sprinter*, ano 1999, com destino à cidade de Souza Ramos/AL. No trajeto, percebi a van alcançar uma velocidade superior a 150km/h. Fiquei cismado com a imprudência do motorista, mas ao mesmo tempo, apreciei o som familiar do motor MWM naquela velocidade. Puxei conversa com o motorista, de nome Afonso, só para comentar o vigor da van na rodovia, e ele orgulhoso respondeu: “aqui é um motor MWM, peixe!”. Falei que conhecia bem a fama dos MWM’s, e ele completou: “Ói, meu tio Firmino que fez¹⁴ esse motor. Ele monta e desmonta esses motores a diesel igual lego”. Me interessei pela informação e pelo nome que me era familiar. Fomos o trajeto inteiro conversando e ao chegar em Souza Ramos/AL descobri que aquele tio era o mesmo homem que ouvi muitos motoristas de D-20 conversarem ao telefone para pedir informações de mecânica e retífica de motor.

Antes, entretanto, vale ressaltar que a história, os sentidos e as experiências de Firmino, sua companheira, Severina, e seu filho, Rodrigo, base deste capítulo, não configura uma história oficial e nem verdade inquestionável, mas um “[...] ponto de vista sobre o real” (Albuquerque Júnior, 2007) acerca dos transportes na região do alto sertão alagoano.

Neste capítulo, exploro a noção de sociogênese explicitado por Norbert Elias nos dois volumes de sua obra *O Processo Civilizador* (1993 e 1994). Conceito basilar de sua teoria dos

¹⁴ Termo nativo que se refere ao ato de desmontar e trocar os componentes e peças internas do motor, para que volte as mesmas condições de fábrica.

processos civilizadores, a sociogênese possui conexão recíproca a noção de psicogênese¹⁵ e pode ser compreendido como a análise das transformações sociais que ocorrem no interior dos processos históricos de longa duração, oriundas das mudanças dos comportamentos dos indivíduos (Brandão, 2007).

Inspirado na teoria elisiana, explorei as fases iniciais da mobilidade de moradores em três comunidades rurais específicas. Meu interesse foi compreender os estágios e cursos deste modal com diferentes motoristas e passageiros em uma região relativamente autônoma, demasiadamente marginal e precária. Houve, portanto, uma ordem *sui generis*, no final da década de 1970. Por isso, quis entender o desenvolvimento das relações interpessoais, a ordem desse desenvolvimento, suas forças motrizes e o conjunto de sentidos, elementos e experiências das pessoas que formaram um mercado de transportes, baseado em caminhonetes em uma região de fronteira. Através dessa lente sociológica, construí esta sociogênese.

Aqui, o foco analítico girou em torno tanto dos movimentos cotidianos de pessoas e mercadorias, como os veículos, elemento infraestrutural que possibilitou todos esses deslocamentos. Nessa esteira, também não deixei de pontuar sobre os valores-símbolo: velocidade, virilidade, sucesso, liberdade e afetos (Urry, 2006) que os veículos conferiram a motoristas e passageiros nos povoados rurais pesquisados.

Sabe-se que a mobilidade abrange os movimentos em grande escala de pessoas, objetos, capitais e informações, como também os processos mais locais, marginais e precários (Tsing, 2005) do transporte diário de pessoas que carregam consigo afetos, subjetividades, imagens e mensagens, cotidianamente (Hannam; Sheller; Urry, 2006; Salazar; Elliot; Norum 2017; Freire-Medeiros; Lages, 2020). A mobilidade deve, portanto, ser entendida num sentido horizontal, aplicando-se a uma variedade não somente de pessoas, mas também de elementos (Urry, 2000).

Vale ressaltar que quando as caminhonetes se tornaram a base dos deslocamentos nesses específicos povoados rurais, uma infraestrutura humana (Simone, 2004) foi constituída. Através de variadas atividades e trabalhos incessantemente flexíveis, móveis e provisórios, os moradores marginalizados e empobrecidos pela vida rural passaram a concentrar seus

¹⁵ Para Elias (1994: 17), “[...] mesmo na sociedade civilizada, nenhum ser humano chega civilizado ao mundo”. O processo de formação e transformação da estrutura psicológica do indivíduo, o que também pode ser compreendido como um “processo civilizador individual” que ele obrigatoriamente sofre, é o efeito da função do processo civilizador social que afere em menor ou maior grau as disposições dos seres humanos, desde os primeiros momentos da vida.

movimentos nas áreas urbanas, articulados com novos objetos, máquinas, espaços, pessoas e práticas, formando assim uma plataforma de novas vidas nas cidades.

Algumas das perguntas que fiz a Firmino na noite de nossa conversa foram as seguintes: Como os deslocamentos antes das caminhonetes D-20 eram feitos na região? Quais foram os primeiros veículos? Como foram adquiridos? Como foram realizados os primeiros transportes de pessoas e coisas no final da década de 1970?

2.2 Mobilidade motorizada: dos carros de boi aos primeiros cavalos de ferro

A primeira coisa que você tem que saber é que carro aqui na roça era difícil... quem tinha uma bicicleta aqui era rico. Mas a maioria aqui da gente se movimentava e ia pros cantos de burro e cavalo pé duro [...] (Trecho da entrevista gravada, Firmino. Povoado Boaçu/AL, abril de 2023).

Segundo Firmino, em meados da década de 1960, no povoado Boaçu e em muitos outros povoados rurais do alto sertão de Alagoas, grande parte das famílias trabalhadoras de baixo poder econômico realizavam seus deslocamentos em burros e cavalos pé duro¹⁶. Era comum amarrarem cangaia¹⁷ para levar suas hortaliças, ovos de galinha e produtos para vender nas feiras, bem como para voltar com as compras de mantimentos para casa. As famílias que “tinham um negocinho a mais¹⁸” atrelavam aos burros e cavalos, carroças para serem carregadas e transportarem mais mercadorias. A bicicleta se restringia a um seleto grupo de pessoas que eram economicamente estáveis, nas palavras do meu interlocutor: os ricos. Esses denominados ricos eram os que gozavam de algum tipo de herança, algumas terras e animais, sendo a bicicleta um objeto de status.

Os carros motorizados, por exemplo, eram praticamente inexistentes pelas “bandas” das zonas rurais, e até mesmo nas zonas urbanas, presenciar a movimentação de carros era raro. Os únicos carros que as pessoas viam e faziam uso com frequência, seja nas áreas urbanas ou rurais, era o carro de boi¹⁹. Esses carros, movidos por tração animal, exerciam maior número de

¹⁶ Equino sem raça nobre.

¹⁷ Cangaia ou cangalha é um instrumento confeccionado em madeira ou couro, com ganchos que se adapta ao lombo de um animal – burro, besta, jumento, cavalo ou égua, sobre uma proteção ou forro para não ferir o animal. Na cangaia leva-se uma variedade de coisas para o transporte. Em diferentes períodos, transportaram metais preciosos, lenha, cana ou café.

¹⁸ Gíria que se refere a ter um dinheiro sobrando.

¹⁹ O carro de boi ou bois foi um tipo de meio de transporte de pessoas e cargas muito usado principalmente no Nordeste pela simplicidade de construção. Em Malhada Vermelha, (município do alto sertão alagoano e circunvizinho a Souza Ramos, Horizonte Azul e Arvoredo) existe a festa de carreiros e carros de boi, considerada

deslocamentos, transportando materiais de construção – tijolos e cal²⁰ –, mercadorias diversas como algodão para as fábricas da região, frutas, verduras, sacas de feijão, farinha, fechos de lenha e carvão vegetal para as feiras, além das pessoas.

O carro de boi era o principal meio de locomoção e transporte. Foram eles que muito contribuíram para o desenvolvimento urbano de algumas cidades, como Souza Ramos/AL, por exemplo. É importante salientar que o carro de boi, principalmente na configuração com 8 bois, era um veículo para poucos, segundo Firmino, “o hõmi que tinha carro de boi, com oito bois era gentão grande por aqui”, normalmente ligados a gerações passadas de antigas famílias dos engenhos da cana de açúcar, ou barões, que exerciam o domínio, influência e controle de pessoas, capitais e trabalho na região do alto sertão alagoano.

Figura 24 – Carro de boi transportando palma para alimentação do gado. Povoado Mirassol/AL.



Fonte: Acervo do autor, abril de 2023.

O declínio do carro de boi e o aparecimento das primeiras caminhonetes a combustão deu-se com a seca de 1970, ano que, nos estudos teóricos de Gois *et al.* (2007), Diniz (2012) e na memória de muitos sertanejos, foi uma época de dificuldade e sofrimento.

todos os anos a maior festa de carro de boi do mundo, reconhecida pelo *Guinness Book*. Em 2015, reuniu 600 carros de boi. “José Cícero lembra que até os tijolos para a construção da igreja local foram trazidos por carros de boi numa viagem de mais de dez horas.” Fonte: <https://www.historiadealagoas.com.br/a-festa-do-carro-de-boi.html>. Acesso em: 14 out. 2023.

Em setenta foi seco, seco, seco. Ninguém queria terra por aqui. Os caba vendia terra aqui e acolá a troco de nada. As tarefas que eu comprei foi seis mil e duzentos conto. Duzentos conto eu tirei no banco, aí pronto... foi assim. A seca aqui foi tão ruim que o povo tinha que comer rapadura com farinha (Trecho da entrevista gravada com Firmino. Povoado Boaçu/AL, abril de 2023).

Foi em meio à seca, à fome e à migração de famílias para o Sudeste, que Firmino enxergou uma oportunidade de investimento para aumentar seu pequeno terreno onde morava. Com os preços bem abaixo do praticado naquele período em decorrência da seca, ele fez um empréstimo no banco e comprou vários terrenos vizinhos da sua propriedade. Poucos anos depois, as terras compradas geraram rendas vindas do aluguel de pastos para gado, produção de leite e uma pequena produção de verduras que o ajudou na aquisição de veículos, tornando-se um motorista, conforme veremos adiante.

O primeiro motorista por aquelas “bandas”, que transportava pessoas e mercadorias para as zonas urbanas, foi um homem conhecido por Santo Malaquias. Depois, surgiram João Pilú e Bernadino. Isso foi por volta de 1977, quando dirigiam caminhonetes modelo Ford Rural. Uma vez no mês, eles passavam nos povoados Boaçu, Mirassol e Caroá, e em muitas outras zonas rurais da região para transportar pessoas e cargas. Compensava mais para eles rodarem nas áreas urbanas devido ao péssimo acesso das estradas de terra.

Apesar de três motoristas fazerem os serviços de transportes na região, os moradores nas zonas rurais ficavam muito insatisfeitos com a espera de trinta dias para realizar seus deslocamentos. Firmino viu uma oportunidade na insatisfação dos moradores e “engrenou” no ramo de transportes “para fazer dinheiro”. Comprou seu primeiro carro, um Jeep 1979: “eu tinha um feijão guardado daquelas terras que comprei em 70, vendi e comprei um Jeep véi. Era um cavalo de ferro²¹ da peste!”. O carro que Firmino se referiu foi o Jeep Willys, fabricado em 1960, segundo ele, um dos carros mais comercializados na época.

²¹ Cavalo de ferro era o nome dados aos raros veículos a combustão que rodavam nas áreas rurais no final da década de 1970. Sem qualquer tipo de conforto, segurança e, muito menos luxo, o nome fazia jus a simplicidade de construção dos veículos com chassis e ferragens expostas, entretanto, muito resistentes as péssimas condições de rodagem nas áreas urbanas e rurais.

Figura 25 – Jeep Willys 1979, semelhante ao primeiro veículo de Firmino. Piranhas/AL.



Fonte: Fernando Rodrigues, fevereiro de 2024.

Foi através do Jeep Willys que Firmino passou a anunciar em seu povoado que iria transportar pessoas, a maioria agricultores e mercadorias para as feiras de Souza Ramos/AL, Horizonte Azul e Arvoredo. Como estratégia para “chamar passageiros pro Jeep”, e diminuir a desconfiança dos moradores quanto a “qualidade de sua direção”, ele diminuiu em 50% o valor dos deslocamentos em comparação aos motoristas João Pilú e Bernadino.

Tabela 1 – Preços de João Pilú e Bernardino* – 1979

deslocamento / ida e volta	r\$ até 15km	r\$ até 30km	r\$ até 45km
pessoas	3	4	5
mercadorias	3	4	5
pessoas e mercadorias**	7	9	11

*tabela de preços apontada por Firmino.

** sacas de farinha, feijão, verduras, vasos de cerâmica e animais de pequeno porte.

Fonte: Produzida pelo autor, 2024.

Tabela 2 – Preços de Firmino – 1979

deslocamento / ida e volta	r\$ até 15km	r\$ até 30km	r\$ até 45km
pessoas	2	3	4
mercadorias	2	3	4
pessoas e mercadorias*	5	7	9

* sacas de farinha, feijão, verduras, vasos de cerâmica e animais de pequeno porte.

Fonte: Produzida pelo autor, 2024.

Sua estratégia gerou resultados! Firmino não demorou muito para ter uma rotina de rodagem que ocupava toda a sua semana. No “leva e traz” de pessoas, começou a transportar caixas de frutas, verduras²², potes de cerâmica e tudo que se poderia levar no pouco espaço do Jeep.

“Ói, eu levava pelo menos 5 cabas no Jeep porque eu tinha um carrocinha no fundo”. Firmino saía às segundas-feiras com destino às zonas urbanas de Arvoredo, Horizonte Azul e Souza Ramos/AL, levando moradores para resolverem pendências cotidianas nas cidades. Ao retornar de Souza Ramos/AL, ele trazia agricultores que trabalhavam nos retoques finais da hidrelétrica em Paulo Afonso-Bahia. Esses agricultores aguardavam Firmino em frente ao bar de Doninha, que era além de um bar, um acanhado puteiro²³, localizado à beira da estrada BR-423, para voltarem para casa.

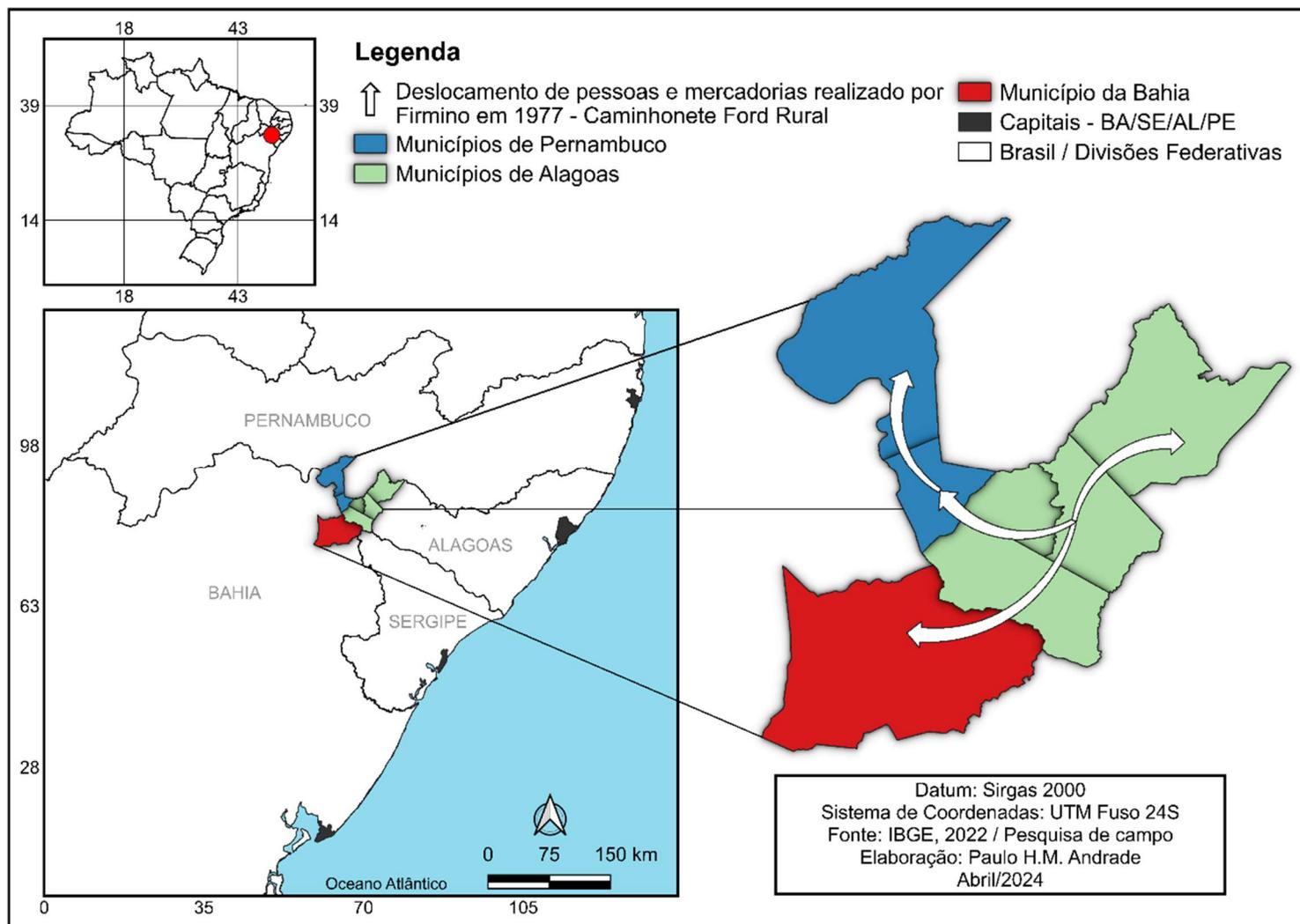
Nas terças-feiras, Firmino se dirigia aos povoados quilombolas de Horizonte Azul para carregar seu Jeep com potes de cerâmica fabricados por mulheres artesãs, para entregar em pequenos comércios da cidade Horizonte Azul, e retornava com trabalhadores rurais de Mata Grande que plantavam feijão em roças/fazendas de Arvoredo e Souza Ramos/AL. Nas quartas, as feiras em Arvoredo começavam a ser organizadas por feirantes, requisitando a Firmino e seu Jeep para o deslocamento de algumas tábuas de bancas de feira, dos povoados para a sede do município.

Nas quintas, Firmino se dirigia à Paulo Afonso, na Bahia, e passava por Jatobá e Petrolândia, em Pernambuco, para trazer trabalhadores e ferramentas, como: pás, enxadas, picaretas, bem como sementes diversas para o plantio nas roças dos povoados. Nas sextas, a linha realizada por Firmino era novamente em Horizonte Azul, para entregar frutas e verduras. Em seu retorno, trazia pessoas e mais mercadorias que eram desembarcadas em Souza Ramos/AL. Segundo as memórias dele, nas sextas, sábados e domingos, a quantidade de viagens aumentava devido ao fluxo de mercadorias que “as vezes faltava ou sobrava” nas feiras.

²² A categoria de verdura é ampla e, por vezes, engloba um mix de alimentos como a batata, cenoura, pimentão, coentro, salsa, alface, repolho, pepino, laranja, maçã etc.

²³ Pequeno bordel conhecido apenas pelos moradores da região, sem identificação aparente, pacato, que mulheres e crianças entravam para usar o banheiro e/ou beber/comer alguma coisa enquanto esperavam o transporte para voltarem às suas casas.

Mapa 2 – Deslocamento de pessoas e mercadorias realizado por Firmino em sua caminhonete Ford Rural, 1977.



Logo, é possível notar pelo mapa de deslocamentos que, por meio do Jeep, houve a formação de um circuito (Palmeira, 1971). Ou seja, um fluxo de pessoas, produção e abastecimento de frutas e verduras passaram a ser transportados das áreas rurais para as feiras e construções urbanas da região, cotidianamente.

As mercadorias transportadas no Jeep de Firmino eram diversas, desde o transporte de animais de pequeno porte, como bodes e cabras, até suplementos alimentares, como o feijão e a farinha, considerados como os alimentos mais importantes para a subsistência familiar para aquelas pessoas. Ademais, segundo o relato de Severina, a outra parte destas mercadorias eram produtos populares como os potes de barro, jarras, panos e sacos de algodão cru para carregamento de farinha, feijão; assim como os artigos e peças de couro: cintos, gibão e bolsas confeccionados em baixa escala por pequenas unidades produtivas familiares (Rabossi, 2017).

Os produtos populares em movimento na caçamba do Jeep eram vendidos e negociados por outros produtos, de maneira informal por acordos verbais. A cidade de Piranhas-Alagoas era a que mais recebia esses produtos, devido a um movimentado comércio de produtos populares que havia na divisa de Alagoas com Sergipe. Firmino conta que desejou aumentar o valor do transporte de pessoas e mercadorias para lucrar mais. Porém, decidiu manter o preço baixo para fidelizar seus passageiros, preferindo lucrar de maneira gradual.

Em 1980, ele pôde trocar seu Jeep 1960 pela caminhonete de Bernadino, um dos motoristas que só passava nos povoados de mês em mês. Segundo Firmino, Bernadino havia parado o transporte de pessoas e mercadorias porque a caminhonete estava apresentando muitos problemas na caixa de marcha, por isso, pôs a venda:

[...] Essa caminhonete era uma F-100 1969. Tava toda batida, com caixa de marcha quebrada, e eu peguei mesmo assim. O povo me chamava de matuto, só que eu sempre fui um matuto, ó, sabido... Aí desmontei, consertei e fui indo e indo, metendo o pau trabalhando e passei Santo Malaquias, João Pilú e os motorista véi tudinho. Quando vi, só tinha eu rodando todos os dias por aqui (Trecho da entrevista gravada, Firmino. Povoado de Boaçu/AL, setembro de 2023).

A caminhonete, movida à gasolina e botijão de gás doméstico, chegava a realizar quatro viagens por dia carregada de pessoas e coisas. Seu novo automóvel possibilitou o transporte de um maior número de pessoas e o aumento significativo na capacidade de transportar mercadorias. Por conseguinte, o maior número de mobilidades gerou mais renda tanto para ele como motorista, como para os passageiros, que puderam aumentar os transportes dos produtos

alimentícios e artigos artesanais. Ou seja, uma velha caminhonete, antes, inoperante, tornou-se a esteira de uma importante mudança socioeconômica dos moradores sertanejos.

A caminhonete Ford F-100 de Firmino trouxe “tanto dinheiro que contava os mói. Cheguei ao ponto de, às vezes, perder cem ou duzentos conto pela estrada, e ligava hõmi?! Ói, Rodrigo tinha que me ajudar contar o dinheiro dentro de casa”. No final de 1980, Firmino já tinha dinheiro suficiente para comprar uma caminhonete zero quilômetro, e assim o fez. Foi a Ribeirão Preto, São Paulo, numa viagem de “três dias e duas noites” a bordo de um ônibus clandestino buscar uma Ford Rural, “zera cabaça”²⁴ com seu irmão. Nessas viagens, eles aproveitaram pra conhecer lugares, pessoas e “curtir a vida”.

É válido destacar que na rede de interlocução que estabeleci com moradores e motoristas, Ribeirão Preto, no interior de São Paulo, é mencionado com frequência por ser uma cidade sinônimo de bons empregos e boa remuneração. Segundo Firmino, também havia bons carros para comprar. Quem tinha condições de migrar para Ribeirão nas décadas de 1970 e 1980, ganhava a vida trabalhando como montador de ferragens da construção civil, pedreiros etc. A oferta de caminhonetes novas com preços mais acessíveis e sua rede familiar que havia se estabelecido em Ribeirão no final de 1970, foi o motivo que o levou a comprar sua Ford Rural tão longe do seu local de morada.

Segundo Firmino, no alto sertão alagoano eram muitas pessoas se deslocando, carregando sacos de farinha, feijão, vasos de cerâmica, potes de barro e artigos do lar que a Ford Rural não “deu vencimento”. Segundo ele, a única coisa que a caminhonete não levava era droga, “o resto tudo ia”. A maconha, por exemplo, em alguns povoados ainda é uma palavra impronunciável. “Maconha aqui, veio com os maloqueiro” na metade dos anos dois mil, por volta de 2005, 2006, relatou Rodrigo com indignação e ojeriza ao produto ilícito.

O movimento de pessoas e mercadorias se tornou tão pujante que Firmino enxergou uma nova oportunidade para trocar de veículo em uma das suas viagens para Souza Ramos/AL, três meses após comprar a Ford Rural, especificamente em março de 1981. Firmino aguardava dois homens finalizarem o carregamento de bodes e cabras que estava em seu carro, e viu a propaganda do caminhão Mercedes-Benz no jornal da venda de Tonho Generino²⁵. Com entusiasmo, ele relatou a reportagem envolvente do jornal, exaltando as qualidades do veículo:

²⁴ Termo nativo referente ao carro zero-quilômetro, sem uso.

²⁵ Pequeno comércio de produtos alimentícios sem identificação/slogan na frente, muito conhecido pelos moradores da zona rural, por antigamente ser um ponto de parada dos passageiros, carga e descarga de mercadorias diversas.

Na época o carro mais resistente era o Mercedes, podia ser tanto o ônibus, quando o caminhão... O carro que mais aparecia era o tal do mecedinha. O cavalo de ferro bom era a Macedinha. O povo que ia pra São Paulo no pau de arara era na mecedinha. Aí eu vi, peguei jornal e fui atrás da mecedinha. A primeira mecedinha que chegou em Souza Ramos/AL, eu comprei, zerinha, zerinha. Na época só tinha duas aqui na região. A minha e a da firma de material de construção Dois Irmãos, em Souza.

[Paulo H.] Mas o senhor pra comprar essa mecedinha, o senhor já tinha um negocinho, né?

[Firmino] Nada, hõmi... A terra ainda tava fraquinha da seca. A terra me ajudou porque quem tinha uma terrinha tinha alguma coisa, né. Mas a mecedinha eu comprei fiado dos Gabrieli, uns cabas de Tacaratu, lá de Pernambuco que vendia carro em Souza Ramos/AL. Eu passei a Rural pra meu irmão, peguei uma ponta de dinheiro²⁶ e fui conversar com os Gabrielli. Ajeitei tudo e, cabou que fiz as letra²⁷, e trouxe a mecedinha. Comprei fiado e na palavra de um “hõmi” macho (Trecho da entrevista gravada de Firmino. Povoado Boaçu/AL, setembro de 2023).

2.3 Caminhão “meceidinha” 608-D

Para Firmino, esse primeiro caminhão Mercedes-Benz foi o cavalo de ferro responsável por desenvolver parte do povoado que ele reside. “Oxe hõmi, esse Boaçu véi só foi pra frente nas verdura por causa de eu... se me perdesse, acabosse”. Ele relatou que adquirir o caminhão foi o maior feito da vida dele, pois era um automóvel demasiadamente caro à época, e que mesmo assim foi ousado, negociou e topou pagar duas vezes o valor do veículo, visto que comprou o caminhão fiado, como ele disse, na palavra de um “hõmi macho”.

Três bancos, todos de madeira Jatobá, eram distribuídos ao longo do comprimento da carroceria do caminhão para pessoas se acomodarem; os sacos de farinha, feijão, vasos e potes iam no lastro da carroceria, entre os pés dos passageiros, com destino às feiras da região. Segundo Rodrigo, o caminhão transportava mais de oitenta passageiros, sem contar com as mercadorias: “dentro da boleia ia umas oito pessoas. Ia quatro no banco sentado, dois em pé perto da porta e mais dois sentado perto do murundum²⁸ da caixa de marcha. Na carroceria? Vixe maria! A carroceria véa chiava.”

²⁶ Significa dizer que o dinheiro recebido pela venda da Ford Rural não era suficiente para comprar o caminhão Mercedes à vista. Por isso, usou o dinheiro da venda como entrada para negociar o restante do valor do caminhão em parcelas mensais.

²⁷ Nota promissória.

²⁸ De acordo com o dicionário informal, Murundum é um pequeno monte de terra, geralmente arredondado e construído por insetos como cupins e formigas, representando um desnível no solo. Entretanto, em minha interlocução, Rodrigo referiu-se a capa da caixa de marcha da mecedinha 608-D, localizado entre o banco do motorista e passageiros no assoalho do caminhão.

Foi interessante notar a segurança de Firmino sobre a capacidade de pagar as altas parcelas do caminhão, em vista do volume de pessoas e mercadorias que se deslocavam. Um dos principais lugares que deixava trabalhadores e mercadorias em 1981 era em Petrolândia-Pernambuco. Isso, pois, em Petrolândia, desde 1979, foram iniciadas as obras da usina hidrelétrica de Itaparica, posteriormente chamada de usina Luiz Gonzaga, em homenagem ao “rei do baião nordestino” (Chesf, 2020). Além dos peões da usina de Itaparica, ele deixava também trabalhadores de Glória e Paulo Afonso, Bahia, em serviços cotidianos na Usina Hidrelétrica Paulo Afonso.

Na Bahia, por exemplo, segundo Muccini e Malta (2007: 80), nas obras da hidrelétrica Paulo Afonso, em 1985 “muitos trabalhadores vieram de municípios próximos ao canteiro de obras da CHESF”, como é o caso do Sr. João Felinto:

Eu trabalhei por fora uns tempos, no campo. Depois o menino disse, vamos pro túnel, lá é melhor, a gente ganha 4 mil réis a hora. Quando trabalhava por fora, o serviço que eu fazia era encher caçamba, concreto, tudo isso. Ah! Ganhava dois mil réis por hora. Naquele tempo era pouco. Dava pra passar. No túnel pagava 4 mil réis a hora, aí eu fui pra lá trabalhar com Dr. Nonato. Aí depois de Dr. Nonato trabalhei com Dr. Siqueira muito tempo o serviço lá no túnel. Eu não tinha trabalhado com martelo, foi a primeira vez. Aprendi mais os meninos o serviço. Furemos 21 túnel. Trabalhei em tudinho. Trabalhei na primeira usina e pedi conta, por causa de cabra sem vergonha, que mandou eu ir pro estado de Minas, que lá tava botando dinheiro no mato. Ele me iludiu, eu besta, fui nada... fui pra casa plantar feijão, em Alagoas Mata Grande. Aí, Bastião mandou me chamar, o chefe geral do túnel. Trabalhei mais 15 anos e aí me aposentei (Felinto, 2006: 80).

É importante destacar que para além da necessidade de os moradores rurais comercializarem seus alimentos, animais, e terem acesso a bens e serviços nas cidades, considero também que todo esse movimento a partir de três povoados específicos se deu pelo impacto das construções de grandes infraestruturas, como as hidrelétricas de Itaparica e Paulo Afonso, nesta região de fronteira. Para compreendermos os primeiros deslocamentos motorizados dessa região, precisamos nos atentar aos movimentos realizados no espaço do alto sertão alagoano, principalmente por trabalho, fruto dos grandes empreendimentos, infraestruturas físicas e a formação de novos espaços nesta região de fronteira desde a década de 1940 aos anos 2000, como uma fuga do trabalho rural em vista de obter melhores condições de vida.

Como exemplos dessas infraestruturas, temos a construção da Hidrelétrica Paulo Afonso e a emancipação política da cidade de Paulo Afonso, em 1948 e 1958 (Memória da Eletricidade,

2020; Teixeira, 2005), bem como a construção da Hidrelétrica de Itaparica, entre Pernambuco e Bahia, iniciada em 1979 (Chesf, 2020), e o desenvolvimento da cultura irrigada em Alagoas, fruto dos esforços entre o governo estadual e o governo federal, através do Programa de Aceleração ao Crescimento – PAC, iniciado em 2007.

Todas essas obras só foram possíveis por uma infraestrutura humana (Simone, 2004) formada através dos deslocamentos de pessoas, bens e mercadorias nos grandes veículos, como o de Firmino. Porém, apesar desses peões serem indispensáveis para a construção dessas infraestruturas, os avanços e tecnologias provenientes delas, principalmente a energia e os recursos hídricos, pouco chegaram nas zonas rurais. A área de abrangência da hidrelétrica de Paulo Afonso, por exemplo, mesmo alcançando sete estados nordestinos, em algumas das comunidades que percorri no alto sertão de Alagoas, a eletricidade só chegou em 2006, através do programa federal “Luz para Todos”. Com insatisfação, uma interlocutora me relatou que “[...] até hoje, mesmo tendo o canal do sertão próximo das residências, não tivemos direito a água encanada, os canos instalados nunca viram passar água, aqui só chega à conta da casa²⁹. Nós desistimos dessa dignidade hídrica e continuamos sendo abastecidos por caminhões pipas”.

Nesse sentido, o conceito de margem que utilizo (Das; Poole, 2007; Serje, 2005) é a referência de três povoados específicos que estão nas margens do estado de Alagoas e, apesar de serem “[...] espaços geográficos e sociais de exclusão, constituem-se a partir de formas particulares de inclusão e penetração, através dos quais são criadas formas particulares de ordem social [...]” (Serje, 2005: 100). Uma das formas particulares de inclusão e penetração é a luta dos moradores por mobilidade.

Segundo Firmino, alguns homens desejavam a todo custo sair do mundo rural, marginal, precário e estanque. Os que passaram a vivenciar as sociabilidades urbanas através dos deslocamentos deixaram de vez o campo. A exemplo disso, cito Gonçalo, de 75 anos de idade, um dos meus interlocutores e natural do Povoado Caroá, em Arvoredo-Alagoas, que viveu a liberdade das mobilidades durante os anos de 1980 a 2001 e afirmou com felicidade que residiu em Canindé-Sergipe, Tacaratu e Petrolândia-Pernambuco.

Durante nossa conversa, Gonçalo frisou que a vida na agricultura nunca lhe seduziu, e por isso, precisou fugir da sua sina familiar:

²⁹ Companhia de Saneamento de Alagoas.

[...] Ah, galego, mãe e pai se acabouse na roça, né. Eu não queria ficar na roça a vida toda também, me acabando num soliquente danado. Quando as caminhoneta começou a rodar por aqui eu fui trabalhar em Jatobá, ajudando nas construção de casa de farinha. Rodei em Petrolândia e depois pisei pra Tacaratu vender roupa. Lá me engracei com muié e fiz um minino. Depois fui pra Canindé-Sergipe. Lá aprendi e mexer com couro e comecei a vender. Lá era topado, fiz dinheiro demais com os turista. Ia na segunda daqui de Arvoredo numa caminhoneta véa e voltava na sexta tardezinha, só pra ver a muié, né. Só que naquele tempo eu era um caba hõmi macho topado, eu tinha meus esquemas também, né. Fiz duas meninas lá (risos) (Trecho de conversa informal com Gonçalo em Arvoredos/AL, setembro de 2022).

Ao todo, “fiz oito filhos pelo mundão de Deus”, segundo Gonçalo, ele só pode rodar e “botar tanta gente no mundo” por causa dos deslocamentos realizados pelo caminhão mecedinha de Firmino. Uma questão é interessante de análise: foram nessas idas e vindas, principalmente dos peões trabalhadores e artesãos, que motoristas e passageiros homens estreitaram e firmaram relações amistosas para além das mobilidades.

Como dito nas páginas anteriores, esses homens já se conheciam em alguma medida, alguns até possuíam laços de parentesco, entretanto, formou-se uma camaradagem maior a partir desses deslocamentos. Eles passaram a acobertar uns aos outros nas relações extraconjugais que formavam, nos filhos que nasciam em outras cidades, nos desentendimentos, brigas etc. Tudo que acontecia a partir dos deslocamentos era protegido pela “palavra de hõmi”. Em um momento que Severina saiu para pegar nosso café, Firmino aproveitou para segredar que “o que acontecia fora, ficava fora”.

2.3.1 Laços e sociabilidades entre passageiros e motoristas

Segundo Firmino, os vínculos de camaradagem, amizade e confiança se tornaram mais evidentes a partir de uma espécie de sistema de navegação que eles desenvolveram para burlar as barreiras policiais que não tinham o objetivo de realizar uma fiscalização séria, mas de obter dinheiro dos passageiros que se deslocavam. Através das informações trocadas com os passageiros, por exemplo, Firmino percebeu que diferentes forças da segurança, como os policiais militares ou policiais rodoviários federais, realizavam blitz as segundas, sextas e sábados, no trevo rodoviário que liga Souza Ramos/AL - Alagoas a Paulo Afonso - Bahia e Jatobá - Pernambuco. Firmino passou a evitar que fosse parado, porque ele sabia que seria cobrado pela superlotação de pessoas em sua caminhonete: “eles pedia o dinheiro do cafezinho e ainda dizia a nós: “eta carrinho bom que pega gente, e tomava até o dinheiro do nosso lanche”.

Então eles paravam a caminhonete em uma curva chamada “Pescoço da Ema”, antes de acessar o trevo e com o caminhão parado em funcionamento, Firmino pedia a um de seus passageiros para caminhar pelo acostamento da pista por uns 40 metros até que ele conseguisse enxergar a movimentação do outro lado da curva, pois os agentes realizavam as paradas de veículos naquele local. Caso o passageiro enxergasse uma fila de carros ou uma movimentação anormal de muitos veículos próximos uns dos outros, Firmino “cortava” caminho, acessando a estrada de terra que ficava por trás da rodovia BR-423, que fornecia acesso a uma pista vicinal cabriteira³⁰ depois do trevo, próximo a ponte Dom Pedro II, divisa dos estados da Bahia e Alagoas.

Para cada fiscalização evitada através da colaboração dos passageiros e/ou navegações alternativas (Pinho; Zambon; Rodrigues, 2023), todos paravam no bar de Doninha, na viagem de volta. Foi nesse bar de beira de estrada que muitas vezes eles pararam para tomar “uma cachacinha”. Ali eram feitos os convites para as missas de vaqueiro e vaquejada que uniam motoristas e passageiros aos finais de semana, em torno do principal elemento sociotécnico: o veículo. Era no bar que também comentavam, entre uma dose e outra, as escapadas conjugais, o sexo, as suas segundas famílias construídas a partir de suas mobilidades para as cidades, os filhos fora do casamento. Vale salientar que o bar de Doninha ainda existe e opera da mesma maneira que décadas passadas.

Portanto, as mobilidades no caminhão mecedinha foram um importante balizador para que, de fato, se formasse uma robusta rede de laços familiares, de afeição, proteção, camaradagem e confiança mútua, nutrido uns aos outros (Hanifan, 1916; Fukuyama, 1996). Logo, todos passaram a se conhecer nos povoados, conhecendo até quem eram os filhos, pais, tios, avôs e avós de cada um, relação esta que se mantém até os dias atuais.

Firmino, por exemplo, sempre foi um motorista bem-visto por seus passageiros pelo simples fato de ter sido tolerante com um ou outro que não tinha o dinheiro da passagem no momento da viagem, aceitando bens de consumo como frutas, verduras, ou alguns artigos para o lar, como panos de prato, cadeiras ou potes, ao invés do dinheiro da passagem. Não que ele precisasse, mas, aceitar de bom grado alimentos ou itens domésticos, reforçava os laços de camaradagem, amizade e confiança. Não era todas as vezes, mas ele afirma que sabia quando alguém estava de “malandragem pra cima dele”. Além disso, segundo ele, um motorista para ser bem-visto tinha que saber ouvir o seu passageiro.

³⁰ Estrada de terra.

Ao longo dos anos em que fez o transporte de pessoas e coisas, ele aprendeu que era preciso saber os limites da máquina que se estava operando, a respeito da capacidade máxima de pessoas e coisas que poderia transportar, a velocidade de rodagem, o cuidado e a atenção ao longo do trajeto, além da necessidade de estar sempre atento aos sons que os passageiros emitiam ao motorista, seja por voz ou por batidas no teto e vidro da cabine da caminhonete ou caminhão.

Realidade que se não fosse levada em consideração, poderia haver uma tragédia, como a que ele e Severina presenciaram em um sábado de 1981. O casal relembrou com pesar do acidente e Severina narrou com lágrimas nos olhos, o que ela disse não ter esquecido nunca mais, desde então.

Ói Paulo, naquele dia, eu acordei cedo com Firmino. Era um sábado. Quando eu saí pela porta da cozinha pra ver o tempo, eu vi um negócio ruim, sabe? Deu uma cisma em eu que alguma coisa não ia dar bom. Os pé de coco no terreiro assoprava um vento frio, ruim... Aí eu ajetei as coisas com Firmino e fui ajudar ele pra levar o povo pra feira de Horizonte Azul. Aí na viagem, passou um outro caminhão por nós. Ói, tava tão rápido que levantou aquele poerão na estrada de terra, parecia uma bala, cheio de gente, era menino pra todo canto, mulher grávida, moço véi³¹, cachorro... deu pra ouvir o povo pedindo pra ir devagar e aquela briga da peste em cima do caminhão. Eu ainda falei pra Firmino assim: hõmi do céu, oia a ligereza que esse motorista leva o povo, meu Deus... E aquele aperto no coração, sabe?! Aí pronto. Arrumemo tudo perto de uma hora da tarde, a feira tava diminuindo e o povo chegando perto da mecedinha da gente pra voltar. Quando pensar que não, o merminho caminhão que passou pela gente virado na peia na vinda, desceu com o povo. Eu acho que foi pra pegar mais gente pelo caminho e fazer mais dinheiro. Não demorou nada e a gente saiu um pouco mais atrás também, devagarzinho. Só sei que quando a gente apontou na descida, deu pra ver o motorista perdendo a direção naquela curva do S e virou o caminhão. Hõmi do céu... o aperto em meu coração era aquele acidente. Aquela cena me deixou em pedaços. Mais de vinte pessoas no chão, aquele sangueiro correndo... (lágrimas). A buchudinha que eu vi, tava estiradinha no chão, e o pezinho do nenezinho tinha saído da barriguinha dela...[...] (Trecho da entrevista transcrita com Severina. Povoado Boaçu/AL, setembro de 2023).

Enquanto Severina enxugava suas lágrimas com as mãos, o pé de algaroba a nossa frente balançava mais que o normal nos mandando um vento gélido que esfriava nossas espinhas, até tomarmos um susto com a fala de Firmino.

“Mas isso só aconteceu porque o motorista foi um caba burro!!!”, exclamou ele, enfaticamente, com um ar de revolta, cortando de vez a sensação ruim que pairava na varanda onde estávamos. O motorista do caminhão, antes de sair com os passageiros, mencionou com

31 “Moço véio ou moça véia” é um termo nativo antigo que os moradores usam para referir-se as pessoas que não se casaram.

outros motoristas na feira que estava sentindo os freios da Ford F-4000 meio fracos. Segundo Firmino, ele disse com certeza de que como os freios já estavam meio fracos, o motorista ao descer a pista muito íngreme carregado de pessoas e mercadorias, os freios do caminhão falharam de vez, e ele não conseguiu realizar a curva, capotando o caminhão e levando vinte e nove pessoas a óbito.

Portanto, para ser um bom motorista, não era apenas saber conduzir, mas também ser prudente, não passando de 40km/h nas estradas de terra, e nas estradas asfaltadas rodar com no máximo 70km/h, bem como realizar a manutenção dos freios, direção, pneus e motor periodicamente. Outro ponto crucial, segundo as experiências de Firmino, era ser um bom comerciante, pois precisava saber lidar com situações extremas, como a falta do dinheiro da passagem, e compreender isso não apenas como ajuda, mas, principalmente como uma construção de credibilidade.

Segundo Severina, “até as muié pra parir... até os menino doente. Tinha horário, não... Era meia-noite, três da madrugada”, o caminhão sempre estava disponível. Muitas professoras da cidade de Horizonte Azul e Arvoredos iam para o povoado Boaçu e passavam de semanas na casa de parentes e conhecidos por causa do caminhão de Firmino, pois sabiam que ele estaria a disposição para levá-las ao hospital em Paulo Afonso-Bahia. “Depois que pariam, elas voltavam para a cidade, pras casas delas. Ói, Paulo, a gente oferece o que tem, né? Era como eu podia ajudar, ajeitando Firmino pra ir ajudar. E eu achava bonito de ver aquele caminhão grandão virando no terreiro, levantando aquele poerão pra levar o povo”, disse ela.

As relações criadas então, formaram uma rede interdependente (Elias, 2000) entre motorista e passageiros, não somente de troca em bens e serviços, no sentido econômico, mas trocas discursivas ou imagéticas (Mitchell, 1969) em torno do carro. Esse capital social, segundo Bourdieu (1986), advém direta ou indiretamente do capital econômico e requer um esforço incessante de sociabilidades e série contínua de trocas que serão acionadas em curto ou médio prazo.

Para Bourdieu (1986: 250), as trocas transformam as coisas trocadas em sinais de reconhecimento, implicando a reprodução do grupo. Firmino, ao não aumentar o valor do transporte para fidelizar seus clientes, contribuiu para a formação desta rede social, expandindo no curto prazo, trocas materiais – dinheiro – por trocas imateriais e não-econômicas, ou seja, trocas simbólicas, sejam com as fofocas, informações de navegação, convites para festas,

histórias, solidariedade e experiências amorosas extraconjugais que todos vivenciaram na rede. Todos esses elementos compõem esta sociogênese.

Nos movimentos de idas e vindas, foi formado uma infraestrutura humana (Simone, 2004) de sentidos, ações e práticas concebidos entre passageiros e motorista. Tais relações, com o crescimento gradual das mobilidades de pessoas e coisas, esbarrou na falta de uma infraestrutura física, no sentido de ambiente construído (Harvey, 1986), pois, como explicam Freire-Medeiros e Lages (2020), a mobilidade possui sua dependência nos fixos. Esses fixos são os ancoradouros, ou seja, as infraestruturas materiais – estradas, pontos de embarque e desembarque, postos de combustíveis, hotéis, oficinas – por onde passam pessoas e mercadorias, mas também uma dimensão subjetiva e simbólica de afetos, sentidos e significados.

A construção de uma infraestrutura material rural só foi pensada e articulada a partir do ano de 1993, a partir de um específico veículo que se tornou a base do mercado de transportes rural até os dias atuais: a D-20. Foi somente a partir desta caminhonete que houve uma maior mobilização por parte de motoristas e passageiros para que definissem pontos de embarque e desembarque, oficinas e abertura de novas estradas.

2.4 A chegada da “deluxe” do Sertão

A primeira vez que eu vi uma D-20 por aqui, assim, de verdade mesmo foi em 89. A aula da escola já tinha acabado e eu esperava pai na beira da pista de Souza Ramos num soliquente da besta-fera. Aí eu vi aquele nevoeiro escuro lá no fundo. Era a fumaça de uma D-20 branca. Hômi era linda demais (risos). Ela vinha feito bala, hômi, vinha tão rápido que eu e os moleque parou tudinho pra ver passando. Parecia que tava navegando pela pista e foi simhora, sumiu... Naquele dia eu tive certeza que queria ser motorista e dono de uma D-20 (Trecho da entrevista transcrita com Rodrigo. Povoado Boaçu/AL, setembro de 2023).

Ao completar dezoito anos, em janeiro de 1993, Rodrigo não poderia ter recebido presente mais admirável: uma D-20, modelo *Conquest*, de cor branca com faixas azul e verde e motor turbinado que seu pai Firmino o presenteou. A D-20 branca que tinha visto na saída de sua escola não tinha saído de sua cabeça, desde então, ele queria uma D-20 e conseguiu. Ele descreveu essa passagem da sua vida como o momento mais especial que teve, até chegar o nascimento dos filhos. Segundo Rodrigo, a fama desta caminhonete advém de uma forte

propaganda em novelas, comerciais de TV³², rádio e revistas, que sempre traziam elementos e símbolos do campo, cavalos de raça, grandes plantações e pastos volumosos.

A D-20 compunha uma imagética da infraestrutura no campo, associado ao sucesso, progresso, liberdade e tecnologia para o trabalho pesado nas áreas rurais. Todos os motoristas de D-20 com quem conversei ao longo desta pesquisa possuem uma memória nostálgica sobre as propagandas de época. Manelito, motorista do povoado Mirassol, por exemplo, me disse o seguinte:

Hômi, minha vintona é tudo. Meu sonho era ter esse carro. Eu era novinho ainda e já via na TV a novela. A gente tinha que ligar a TV numa bateria³³ de caminhão pra poder ver a D-20 passando nos comercial, nas novela, né. Essa aqui tá tanto tempo comigo que já virou um bem meu. Quando eu passo nas estradas de terra assooprando³⁴ no acelerador e olho pelo retrovisor aquele poerão subindo, eu acho bonito... (Trecho da conversa informal com Manelito, 50 anos. Povoado Mirassol/AL).

Muitos motoristas acompanhavam assiduamente a novela Rei do Gado, exibida pela Rede Globo, em 1996. Para ver uma D-20 na tela de televisão, tinham que conectar a TV num conversor de energia que era ligado em uma bateria de caminhão. Apesar de não haver muita importância com o enredo da novela, Rodrigo relatou que: “sempre que aparecia um vaqueiro ou um fazendeiro chegando numa D-20, dizia para si mesmo que um dia, quando crescesse, teria aquela caminhonete como a da novela”.

Depois de acompanhar as caminhonetes pela TV, era chegada a hora de curtir e ostentar com sua picape. Durante alguns meses, foi o playboy do sertão – assim que ele se intitulou. Foi à Arapiraca - Alagoas para instalar pesados auto falantes, modelo Selenium Bass, de quinze polegadas na carroceria da D-20, para organizar festas com a caminhonete nos povoados circunvizinhos, e também “namorou” muito a bordo de sua pick-up.

Entre esses namoros, em meio às festas que organizava, conheceu uma jovem mulher chamada Letícia, com a qual se casou um ano depois. Sua caminhonete, por ser a primeira da

³² Vídeos sobre reportagens comerciais da D-20. Disponíveis em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=2mBkW4TA1xE>>. Acesso em 05 de junho de 2023.

<<https://www.youtube.com/watch?v=adrwtJ0-CGs>>. Acesso em 05 de junho de 2023.

<<https://www.youtube.com/watch?v=xV4QsU7UBfA>>. Acesso em 05 de junho de 2023.

<<https://www.youtube.com/watch?v=8YIUvZUHURI&t=1s>>. Acesso em 05 de junho de 2023.

<<https://www.youtube.com/watch?v=BgvsTi6XrzM>>. Acesso em 05 de junho de 2023.

³³ Até o ano de 2005, algumas zonas rurais utilizavam candeeiros, velas e baterias para ter algum tipo de iluminação a noite. Uma realidade que só mudou em 2006 com o programa federal “Luz para Todos”.

³⁴ Assoprar o acelerador é um termo nativo que se refere a acelerar. Funciona da seguinte maneira: o motor turbinado emite uma sonoridade envolvente ao realizar as trocas de marchas, semelhante ao som de um forte assovio. Trata-se de uma sonoridade envolvente que se torna uma espécie de diálogo entre o veículo e motorista.

região, ficou tão famosa nos povoados Boaçu, Mirassol e Caroá que foi carinhosamente apelidada de “Papa-Léguas”, por ser muito veloz, em homenagem a rápida ave do famoso desenho animado da década de 1990, criado pelo diretor Chuck Jones (Barrier, 1999).

É interessante notar a diferença de perspectivas de Firmino e de seu filho Rodrigo. Para Firmino, o Jeep, as caminhonetes, e um pouco depois, o caminhão, eram literalmente “cavalos de ferro” que serviam para o trabalho pesado do campo para a cidade, e da cidade para o campo. Como foi dito nas páginas anteriores, havia uma dimensão de trocas mercantis e simbólicas que foi se fortalecendo principalmente através das tentativas de burlarem as paradas policiais nas estradas, mas nada que pudesse ser afetivo em relação ao carro.

Já para Rodrigo, a D-20 era sinônimo de luxo, potência, ostentação, sexo e virilidade. A caminhonete veio como presente. A D-20 era um troféu a ser exibido naquele território rural. Todo o aparato audiovisual da época relatado por dezenas de motoristas, a imagética formada em torno deste modelo de caminhonete, me fez perceber que todo esse conjunto de elementos formaram uma estética da máquina na vida desses motoristas com os carros D-20.

A estética que me refiro advém do século XX, período que marcou o deslocamento de uma estética da arte, para uma estética do cotidiano, havendo a busca pelo sentimento subjetivo do gosto (Hermann, 2006). Para Hermann (2006: 39) “[...] tal tendência é a combinação do ser e aparência, vida e arte, realidade e ficção, realidade e simulação”. A compreensão destes homens ao elemento estético, ou seja, a percepção afetiva em relação a D-20, pode ser entendido não somente como “[...] uma qualidade do objeto (objecti) em consideração, mas sim, um efeito (effectus), na pessoa que olha pro objeto” (Spinoza, 1674 Apud Parmentier, 2004: 17).

Portanto, formou-se uma vida íntima do homem com a máquina, não era só a rodagem,

[...] tinha que ter o cuidado em analisar o aperto dos parafusos, era abrir o capô de manhã cedinho e verificar o nível de óleo, da água, ligar o motor, ver o bicho funcionar e esperar o motor esquentar até 90 °C pra rodar. Nos finais de semana, dar um banho, e após tudo isso, tirar uma fotografia e ver a caminhonete limpa, brilhosa e organizada (Trecho da entrevista transcrita com Rodrigo. Povoado Boaçu/AL, setembro de 2023).

Figura 26 – Rodrigo lavando sua D-20 Papa-Léguas. Povoado Boaçu/AL, 1993.



Fonte: Fotografia cedida para registro por Severina.

Na D-20, existia uma performance completamente diferente da ocorrida no caminhão “mecedinha”. Segundo Rodrigo, na caminhonete ele dirigia com apenas um braço no volante, o outro braço ficava à mostra para fora da porta no qual ele exibia um “relógio de rico, o Casio G-Shock”, e assim, com um som de qualidade, a potência e a velocidade da caminhonete turbinada, ele se sentia um “caboclo hõmi de verdade”. Enquanto o caminhão era um grande veículo sem estética, sem potência e desengonçado, a caminhonete D-20 conferia virilidade, força, masculinidade e namoros fáceis.

É importante ressaltar que apesar da caminhonete D-20 em 1993 ser um bem demasiadamente caro, notei, a partir das memórias afetivas de Rodrigo e os outros motoristas, que a picape trouxe para o alto sertão de Alagoas um regime de valor (Appadurai, 2009) que se formou especificamente no início dos anos 1990 nesta região de Alagoas. Mostrarei nas páginas

seguintes que o desejo de um jovem homem em ter uma caminhonete aos 18 anos para suprir demandas pessoais, ajudou a produzir no restante das pessoas das zonas rurais, não somente um valor econômico do veículo, enquanto mercadoria, como também mais “[...] desejos, demandas, sacrifícios recíprocos, poder” (Appadurai, 2009:15) político, além de valores sociais que explicam como a história social das pessoas e desta caminhonete estão intimamente conectadas, e por isso, se formou sentidos, afetos, disputas e poder político.

Portanto, moradores rurais e caminhonetes D-20 estão imersos em um só contexto que só podemos compreender através da lente sociológica da mobilidade, na qual tanto houve a construção de um serviço de transportes que satisfizesse uma necessidade básica dos moradores, quanto a origem da vida social de um veículo que se tornou um elemento sociotécnico cultural no alto sertão alagoano.

2.4.1 A participação do Estado na renovação das infraestruturas

A robusta imagética das propagandas publicitárias da D-20, somada a estética que agradava os homens entusiastas de caminhonetes na década de 1990 no Brasil, tinha um preço alto. Adquirir uma caminhonete daquelas era algo difícil, dado que a D-20 1993 que Rodrigo ganhou de presente era um modelo de edição limitada, com itens de conforto e potência ímpares, que custou a Firmino, 480 milhões de cruzeiros, o que daria em valores atuais, de acordo com o Índice geral de Preços do Mercado (IGPM), custaria acima de 250 mil reais, ou seja, mais de 177 salários-mínimos.

O que de fato possibilitou a aquisição da caminhonete por Firmino e alguns outros fazendeiros da região foram as linhas de crédito concedidas para produtores rurais que o Banco do Brasil, Banco do Nordeste e a Caixa Econômica Federal disponibilizou através do Programa Federal de Combate aos Efeitos da Seca (Duarte, 2000) entre os anos de 1993 e 1998. O programa tinha as seguintes ações:

[...] manteve a sistemática das Comissões Municipais, e introduziu algumas inovações: estabeleceu uma linha de crédito para produtores rurais, instituiu um programa de alfabetização e capacitação de jovens e adultos, e criou frentes ecológicas e frentes culturais. As frentes produtivas chegaram a inscrever 1,2 milhão de trabalhadores em 1.235 municípios do Nordeste e das áreas dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo atingidas pela seca (Duarte, 2000: 14).

É possível perceber por meio do trabalho de Duarte (2000) que o investimento do Estado é essencial tanto para o crescimento econômico, quanto para o desenvolvimento regional brasileiro. São ações de participação do Estado investindo na construção e renovação de infraestruturas como essas, que as desigualdades regionais são reduzidas e a possibilidade de aparecimento de novos empreendimentos (Bertussy e Ellery, 2012) se expandem. Segundo Bertussy e Ellery (2012), os setores de energia, telecomunicações e transportes têm a capacidade de gerar resultados positivos, aumento de produtividade e ganhos de escopos em várias outras atividades. Além disso, essas ações do Estado em infraestruturas contribuem para o aumento do investimento privado (Rigolon, 1998), bem como para mercados de transportes informais – construído nesta sociogênese, e mercados ilegais (Rodrigues; Andrade e Farias, 2024; Telles, 2009).

Logo, o que muitos fazendeiros e pessoas ligadas ao campo fizeram foi usar essas linhas de crédito para financiar essas caminhonetes, e quem desejava adquirir uma caminhonete D-20, mas não possuía condições financeiras suficientes para o financiamento do veículo, acessava linhas de crédito menores, como, por exemplo, a compra de gado para revender, obter margem de lucro e adquirir o veículo através de outros meios.

Nessa esteira do subsídio federal para o combate as secas, a Chevrolet lançou um desconto de 15% para produtor rural, tornando a D-20 a caminhonete com o melhor custo e benefício do mercado durante 1993 a 1996. Esse desconto não era disponível para as outras caminhonetes concorrentes, como a Ford F-1000, por exemplo. Nesse sentido, a D-20 tornou-se a caminhonete mais atrativa no universo rural.

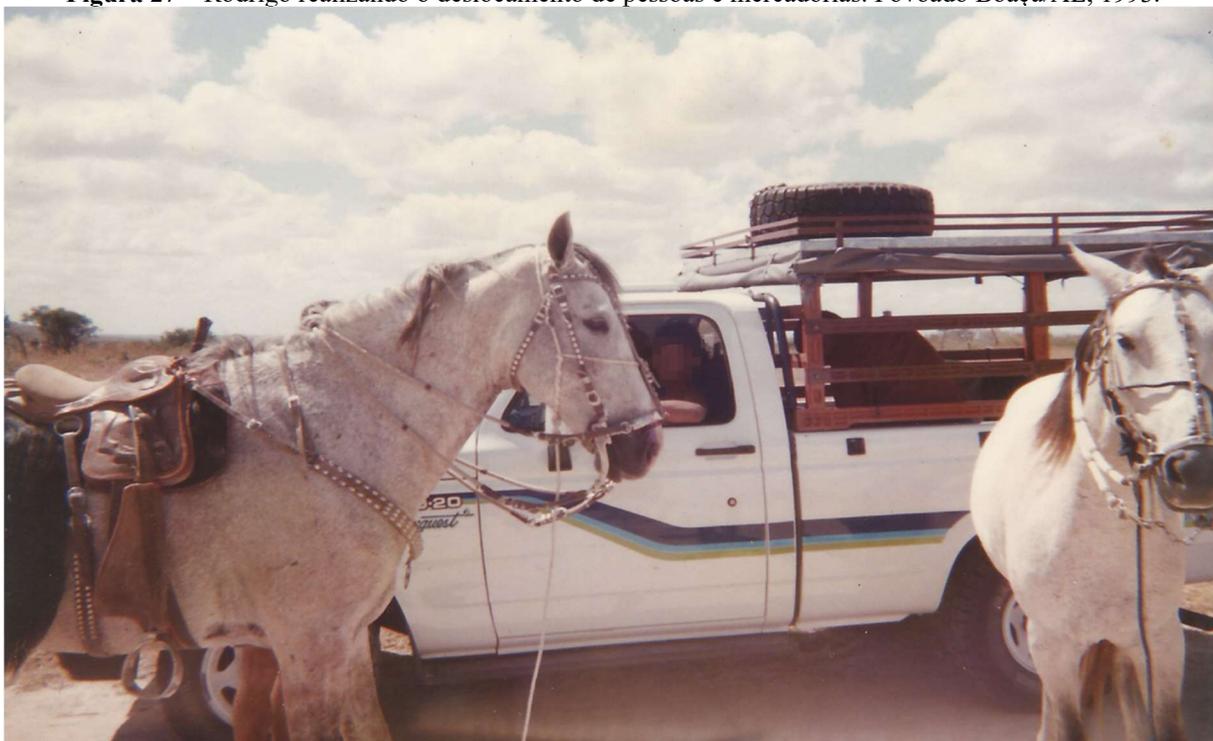
2.4.2 Da ostentação para a rodagem

O estilo de vida do playboy do sertão em festas e ostentação com a caminhonete D-20 chegou ao fim quatro meses depois, em junho de 1993, quando Firmino não conseguiu pagar a quinta parcela do financiamento da caminhonete, devido à alta inflação que atingia o país: “Ói nós vendemo uma boiada inteira, terras e uns lote”, para conseguirem manter o padrão que tinham conseguindo através do caminhão “mecedinha”.

Temendo perder a caminhonete para o banco, Rodrigo decidiu “fazer” linha igual a seu pai, deslocando pessoas e mercadorias, entretanto, em linhas urbanas. Com o conhecimento de que sua caminhonete turbinada com 150 cavalos de potência “aguentaria o rojão”, acoplou uma

plataforma de madeira e ferro na carroceria de sua caminhonete com o objetivo de levar quase a mesma quantidade de pessoas e coisas que o caminhão Mercedes-Benz.

Figura 27 – Rodrigo realizando o deslocamento de pessoas e mercadorias. Povoado Boaçu/AL, 1993.



Fonte: Fotografia cedida por Severina para registro.

No início, as linhas eram de Souza Ramos - Alagoas para Paulo Afonso - Bahia, das segundas as sextas-feiras, somente pela parte da manhã. Ao perceber que muitas pessoas embarcavam nos ônibus da Real Alagoas em frente as igrejas, ele definiu seu ponto de embarque e desembarque em frente a capela Nossa Senhora do Rosário e Matriz Nossa Senhora do Rosário, entre 05:00h e 06:00h, ou seja, com uma hora de antecedência em relação ao ônibus da Real Alagoas. Para tentar brigar com grandes operadores do transporte na época, Real Alagoas e Itapemirim, Rodrigo decidiu buscar as pessoas de idade avançada e/ou com dificuldade de locomoção em suas casas, assim como os que estivessem impossibilitados de chegar ao ponto de embarque.

Sua estratégia era fidelizar o passageiro e obter um lucro maior. Ele aprendera bem como se relacionar com os passageiros observando seu pai Firmino. Como resultado de sua “atenção” maior para com seus passageiros, sempre conseguia mobilizar cerca de vinte pessoas, além das mercadorias, para Paulo Afonso, todos os dias. O destino da maioria dos passageiros era o Ceasa, localizado no BTN (Bairro Tancredo Neves), e a Feira Livre de Paulo Afonso. Apesar

de não serem dias necessariamente de feira, as pessoas, além de comercializarem seus produtos, também iam para consultas médicas ou para visitar familiares e fazer compras em mercados que tinham uma maior variedade de produtos.

Por volta das 11:10h, todos os passageiros embarcavam novamente no Ceasa e Feira livre, retornando pela BR-423. Durante o trajeto de retorno, os pesados auto falantes Selenium Bass que Rodrigo havia instalado em Arapiraca durante sua época de ostentação, animavam os passageiros na caçamba da D-20, ao som de músicas famosas da época. As fitas K7 que mais os passageiros pediam eram as de Zezé de Camargo e Luciano, com as faixas “faz amor comigo” e “saudades bandida”, Chitãozinho e Chororó, com as faixas “confidências” e “deixa”, Adalberto e Adriano, com a faixa “separação” e, para fechar as músicas mais tocadas, os passageiros pediam Leandro e Leonardo, com a faixa “bobo”. Músicas que, segundo Rodrigo, arrebatavam os corações do povo.

Foi ouvindo essas músicas na caçamba da D-20 que Denise conheceu Patrício, em 23 de dezembro de 1993, e se casaram um ano depois. No casamento usaram como tema da festa a música que mais gostavam de ouvir na caminhonete: “deixa”, de Chitãozinho e Chororó. Rodrigo não somente foi convidado, como foi o responsável pelo som do casamento com sua D-20.

Os deslocamentos urbanos geravam bons retornos financeiros para Rodrigo, que logo começou a fazer linhas de Horizonte Azul e Arvoredos para Paulo Afonso, no final de 1993. Segundo ele, tudo era muito organizado com horários de saída, chegada, prazo de tolerância para embarque e desembarque, além da quantidade de pessoas e mercadorias que levaria em seu veículo. Tudo era apalavrado entre ele e os passageiros, sempre visando a maximização do lucro para realizar mais viagens e ter menos gastos.

Tudo ia bem até perceber uma queda nos deslocamentos quando a Itapemirim estabeleceu uma linha em Souza Ramos/AL. A linha estendia-se a Recife - Pernambuco, bem como Souza Ramos/AL a Paulo Afonso e São Paulo. Para reverter a baixa de passageiros, diminuiu o preço da passagem e passou a buscar definitivamente seus passageiros em suas residências. A manobra apresentou resultados positivos, porém, não pôde seguir com seu planejamento de transporte urbano porque na zona rural, em sua comunidade Boaçu e nos povoados vizinhos, Mirassol e Caroá, a “mecedinha” de Firmino não estava “dando conta” das demandas de deslocamentos da região. Decidiu que era melhor fazer o transporte com o pai do que abrir espaço para entrar um concorrente.

Tão logo inseriu sua D-20 nas zonas rurais, percebeu que passou a lucrar mais gastando menos combustível. Com um tanque de óleo diesel, a D-20 chegava a realizar mil quilômetros de autonomia com sua capacidade de 126 litros, uma média de nove quilômetros rodados por litro. O que ele não imaginava era a mudança definitiva em suas linhas quando passou a levar um grupo de mulheres quilombolas para as feiras. Foi através da presença feminina que ocorreu mudanças significativas para o surgimento e organização da infraestrutura física, ao alcance e possibilidades dos moradores rurais.

2.4.3 Mulheres que botaram a banca: a caminhonete D-20 torna-se a infraestrutura do mercado de transporte rural

Segundo Severina, quando os deslocamentos eram realizados no caminhão Mercedes-Benz, todos tinham que subir com cuidado e se segurarem bem para não cair: “hora ou outra um caia de lá de cima e amassava a cara...”, mas as mulheres eram as que tinham maior dificuldade em se “atrepar”³⁵ nos caminhões, por medo de levantarem seus “saiões” enquanto subiam a escada do caminhão.

[...] Era uma briga da peste, hõmi. Óia, naquele tempo nóis não usavam muito calça por aqui, né. Era mais aqueles saiões. E acontecia muito de nóis tá subindo e de repente o vento subir o saião e mostrar a caçola todinha (risos), aí era aquele negócio, né, um problema danado. Uns olhavam, fazia um comentário ou outro, o marido não gostava, brigava com nóis, brigava com o povo, mas mesmo assim, ia todo mundo, não tinha jeito (Trecho da entrevista transcrita com Severina. Povoado Boaçu, setembro de 2023).

Quando os caminhões eram os meios de circulação majoritários, entre 1981 e 1994, a presença das mulheres nos deslocamentos não era tão proeminente, apesar de sempre estarem presentes. Os caminhões, modelo F-4000 (Ford) ou o modelo 608-D (Mercedes-Benz), eram os que mais circulavam nestes povoados rurais da região. Esses modelos possuem uma altura de um metro e meio a dois metros, da carroceira de madeira em relação ao solo. Nem sempre as mulheres contavam com a ajuda de outros passageiros para subir ou descer dos caminhões. De acordo com Severina, não era incomum crianças e homens maliciosos esperarem que as saias subissem para ver as roupas íntimas das mulheres e tecerem comentários hostis, fazendo com que elas diminuíssem as idas para a cidade.

³⁵ Subir.

Mas a proeminência dessas mulheres se intensificou nas caminhonetes D-20, em 1993, um ano de forte estiagem no alto sertão. Naquele período, muitos homens aumentaram seus trabalhos na terra para tentar salvar algumas cabeças de gado, verduras, plantação de feijão, macaxeira e aumentarem a produção de farinha.

Com os homens na terra, foram as mulheres que passaram a se deslocar com mais intensidade para as cidades, comercializar seus lanches, como bolos e tapiocas, além de venderem seus artesanatos, feijão e farinha nas cidades de Horizonte Azul, Souza Ramos e Arvoredos, para ajudar a renda familiar. Elas passaram a exercer o papel na organização do cotidiano familiar, comprando material escolar para seus filhos, indo resolver suas pendências cotidianas nas cidades, adquirindo autonomia financeira e mobilidade.

Foi naquele momento conturbado de secas e inflação que Rodrigo passou a cobrir algumas linhas de seu pai, Firmino, acessando outros povoados de Horizonte Azul, dentre eles, três comunidades quilombolas. A D-20 foi de grande agrado nos povoados, segundo Rodrigo, “elas diziam que a D-20 era baixinha, boinha de viajar, e que o melhor de tudo era que não precisavam de homens pra subir e descer a escada do caminhão...”. O espanto maior do jovem motorista foi presenciar mulheres com muita força braçal: “[...] galego, elas conseguiam levantar um saco de cinquenta quilos de farinha para colocar na carroceria das caminhonetes. Juntava umas nove mulher braba e conseguiam carregar e descarregar a D-20 numa ligeireza que só”.

Figura 28 – Sacos de farinha confeccionados em algodão cru, medindo 1m x 60cm e capacidade de 50kg de farinha.



Fonte: Itens cedidos por Severina para registro.

Logo, com uma quantidade de mulheres cada vez maior se deslocando, elas começaram a se mobilizar para não andar mais nos caminhões: “quando pai passava com o caminhão, não subia nem dez mulheres. Agora, quando era a D-20, vixe maria, era tanta mulher e menino que se eu bestasse me botavam pra fora do banco do motorista e elas dirigiam, elas diziam que queriam andar no “carrão De Luxe³⁶”.

Consequentemente, o custo de rodagem do caminhão começou a aumentar, não pela falta de mulheres nos deslocamentos cotidianos para as zonas urbanas, mas porque as mulheres optavam pela caminhonete D-20. Além disso, a frequência delas com a D-20 despertou no restante das pessoas o discurso de que o “tempo do caminhão tinha passado”, elas preferiam o

³⁶ Referência a inscrição que havia na porta e carroceria da caminhonete D-20, evidenciando um novo padrão de acabamento, conforto e requinte nas caminhonetes nacionais.

conforto da caminhonete, mesmo que pagassem mais caro, mas conseguiam fazer seus deslocamentos com tranquilidade. Para Rodrigo, foi a melhor época das linhas:

Ói, não tinha frescura com elas. Se marcasse um horário, no pino do relógio elas estavam no lugar marcado. Muito organizadas, elas mesmo carregavam a D-20 e descarregava na feira, na hora de voltar, antes de eu deixar elas nos povoados, já marcavam a viagem da semana seguinte comigo e pagavam tudo certinho. (Trecho da entrevista transcrita com Rodrigo. Povoado de Horizonte Azul, setembro de 2023).

É nesse momento que o transporte de caminhão passa a ser deixado de lado, e o veículo que assume a base dos deslocamentos de pessoas e mercadorias é a caminhonete D-20. Nas picapes, não existiam os conflitos do difícil acesso ao transporte no momento de embarque e desembarque, as mulheres nessas caminhonetes “De Luxe” dominavam os deslocamentos tornando-se autônomas e passando a ter participação direta na economia. A participação das mulheres na mudança definitiva do modal de transportes no alto sertão é mais uma dimensão desta sociogênese.

Rodrigo passou a transportar as mulheres todos os dias. Recorda-se que o litro do óleo diesel no início de 1994 custava em média vinte e seis centavos, o que acarretava no preço baixo das passagens e colaborou para que elas conseguissem pagar os deslocamentos todos os dias durante e após o período de estiagem, corroborando também na decisão de montarem bancas para vender seus produtos nas feiras, aumentando suas rendas e, conseqüentemente, as movimentações em caminhonetes D-20. Com isso, Firmino e alguns outros motoristas que já faziam linhas antes das caminhonetes, vendo a rápida mudança pela preferência do transporte, decidiram colocar seus caminhões à venda, para investir nas D-20's.

Através da experiência de Rodrigo tentando ultrapassar grandes operadores do transporte da época, como a Real Alagoas e Itapemirim, organizando horários e linhas em seus deslocamentos urbanos; nas zonas rurais ao lado das mulheres, eles formaram seus fixos para que os fluxos alcançassem maiores distâncias na mobilidade de pessoas e mercadorias.

De acordo com Freire-Medeiros e Lages (2020), estes fixos são os ancoradouros, ou seja, as infraestruturas materiais – estradas, pontos de embarque e desembarque, postos de combustíveis, hotéis, oficinas – por onde passam pessoas e mercadorias, mas também uma dimensão subjetiva e simbólica de afetos, sentidos e significados. Para os autores, algo ou alguém só é móvel em relação aos outros e “[...] até os lugares aparentemente mais isolados possuem seus tipos e intensidades de fluxo” (Freire-Medeiros; Lages, 2020: 128).

Esses moradores se uniram em mutirões para abrir estradas e/ou alargar algumas já existentes, retirando pedras e tocos de árvores para que as caminhonetes circulassem com facilidade. Estabeleceram pontos de embarque e desembarque em frente às capelas e praças centrais dos povoados para os passageiros que iam resolver demandas na cidade, e para as feirantes foi combinado a busca em suas casas para que pudessem realizar o carregamento das frutas, verduras, legumes e lanches e refeições, como os salgados, doces, bolos e caldos, sempre às 04:00h para partida e volta às 17:00h. Rotatividade que permanece até os dias atuais.

Figura 29 – Mulheres e suas filhas embarcando em frente à igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. Povoadado Mirassol/AL.



Fonte: Acervo do autor, janeiro de 2024.

A caminhonete D-20 tornou-se o veículo base da mobilidade motorizada a partir do momento que todos se uniram para melhorar a condição de rodagem nas estradas de terra, além do embarque e desembarque para diferentes necessidades, eles formaram uma espécie de sistema de circulação (Vasconcellos, 2001). Segundo o autor, esse sistema de circulação é a combinação entre estrutura de circulação e os meios de circulação.

É importante ressaltar que o enfoque de Vasconcellos (2001) é o transporte e espaço urbanos. Neste caso específico, as estradas de terra, praças, igrejas, capelas e residências das feirantes são as estruturas de circulação e a caminhonete D-20 é o meio de circulação. Assim opera o que chamo de um sistema de circulação rural, construído e mobilizado a partir das possibilidades e alcance de uma rede de pessoas – puxado pelas mulheres nestes povoados.

Vale ressaltar que parte dessa relação das mulheres com os motoristas ainda se mantem atualmente. Em junho de 2022, desloquei-me na carroceira de uma D-20 junto com 12 mulheres, do povoado Caroá a cidade de Horizonte Azul. Foi uma experiência cômica, pois a caminhonete naquele dia tinha se tornado o ponto de encontro delas. As primeiras que subiram pediram para o motorista ir parando de casa em casa de outras mulheres que eram suas amigas para que pudessem ir até a cidade, assim que todas se reuniram, iniciou-se uma grande conversa acerca de diversos assuntos, mas principalmente sobre a vida alheia. Elas riram, se abraçaram e falaram de suas famílias, de outras famílias do povoado, as relações conjugais, as dificuldades do lar e criação dos filhos. Um dos diálogos que registrei foi mais ou menos o seguinte.

- Ei, Teca! Tu ficou sabendo de Dina?
 - Dina? Dina de Cabó? Teve o que mulher?
 - Mulher, tá buchuda!
 - É nada! E quem é o macho?
 - Mulher, disseram que é um pião da Queiroz Galvão
 - Ave Maria, tô besta! E vão casar?
 - Mulher, ninguém viu esse hõmi. Disseram que foi pro lado do Mato Grosso.
 - Ô meu Deus. E Cabó, a bichinha?
 - Disseram que tá toda desgostosa da vida.
- (Trecho de um diálogo entre passageiras do Povoado de Caroá/AL, junho de 2022).

E assim elas compartilharam informações e tomaram conhecimento dos acontecimentos local, dividindo o lanche, prestando ajuda umas às outras no qual comunicaram-se em todo o percurso. É interessante frisar que isso se repete da mesma maneira no deslocamento dos estudantes e dos homens.

Ressalto que foram com as mulheres feirantes a bordo das caminhonetes D-20 que jovens como Arnaldo puderam voltar a estudar nas cidades de Horizonte Azul e Souza Ramos. Conforme veremos abaixo, a falta de transporte escolar foi um fenômeno que afastou muitos estudantes na década de 1990 do acesso à educação, uma realidade que só mudou em 1993, na esteira do circuito que as mulheres feirantes haviam formado.

2.4.4 “O caminhão do lixo passa todo dia, mas o caminhão da gente ir pra escola, não!”

Foi através de Rodrigo que conheci Arnaldo, um jovem que nasceu e cresceu em um povoado afastado de Arvoredos, o qual presenciou as dificuldades de mobilidade naquele período. Atualmente Arnaldo é professor da rede estadual de Alagoas, e do município de Souza

Ramos. Homem simpático e de conversa fácil, marcamos para conversar no banco da praça, em frente a prefeitura municipal de Souza Ramos. Enquanto eu o aguardava, reparei o vai e vem de caminhonetes D-20, que se moviam pelo centro da cidade com pessoas, cargas diversas e mercadorias.

Figura 30 – D-20 realizando o transporte de eletrodomésticos, pessoas e entregas de e-commerce em Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2023.

Figura 31 – D-20 realizando o transporte de pessoas e mercadorias para Souza Ramos/AL.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2023.

Arnaldo se lembra nitidamente dos “perrengues” que passou para poder acessar a escola. O ano de 1992, por exemplo, ficou marcado em sua memória por uma série de dificuldades que enfrentou para poder estudar, logo que ingressou no ensino médio. Segundo ele, a falta do transporte escolar foi o maior obstáculo e o maior motivador para que ele e seus colegas desistissem dos estudos:

[...] a estrada era tão ruim que o caminhão não aguentava. Ônibus? Esquece.... muitos colegas desistiram da escola e foram trabalhar na roça. Alguns já morreram de tanto trabalhar, mas a maioria tá em São Paulo. Tinha dia da gente se arrumar, tomava banho de cuia pra economizar água, ia pra debaixo de um pé de algaroba esperar o caminhão e cadê o caminhão? Não passava... depois de horas esperando é que a gente ia saber que o carro tinha quebrado lá na onde o vento fazia a curva. Eu nunca me esqueço de Lúcio, um colega meu que morreu debaixo do sol de tanto trabalhar na roça. Enquanto a gente esperava o caminhão ele disse assim: mas é um cabrunco mesmo, o carro do lixo passa todo dia, mas o carro da gente ir pra escola, não... (Trecho de entrevista transcrita com Arnaldo. Souza Ramos/AL, setembro de 2023).

As únicas escolas que ofertavam o ensino médio localizavam-se nas áreas urbanas e, para chegar à escola, era preciso percorrer vinte e dois quilômetros debaixo de um sol incandescente das treze da tarde do povoado que morava, em Arvoredos, para a escola estadual em Horizonte Azul, por estradas de terra, para encurtar o percurso. Naquele período, muitos motoristas de caminhão se recusaram a transportar os estudantes para as escolas porque as estradas de terras eram demasiadamente ruins e, como na maioria das vezes, era preciso duas

ou três viagens para levar todos os estudantes, os caminhões quebravam com muita frequência, acarretando os atrasos escolares dos alunos das zonas rurais a educação.

Segundo Arnaldo, foi assim durante todo o ano de 1992, “a prefeitura prometeu uma solução durante o ano todo, mas nunca fizeram nada”. As medidas do governo estadual “dificilmente chegavam nas áreas rurais, e quando chegava alguma verba era insuficiente”. Muitos pais ficavam à mercê de duas alternativas: a primeira seria mandar seus filhos para estudarem em Horizonte Azul, na Fundação Estadual para o Bem Estar do Menor (FEBEM), que passou a se chamar Educandário Nossa senhora do Rosário (Silva, 2019); a segunda era desistir de ter “os filhos estudados” e colocar para trabalhar na roça. Nesse educandário, os estudantes ficavam reclusos para terem à educação religiosa e cursos técnicos, os que não quiseram ou não puderam se mudar para a instituição religiosa, foram obrigados também a seguir a segunda alternativa.

Dona Helena, uma das funcionárias do educandário localizado na cidade de Horizonte Azul, relata que muitos estudantes não moradores da sede municipal frequentavam o orfanato:

[...] tinha tempo que nós tinha 160 meninas, a maioria de ruas. As que não moravam aqui no município ia estudar no educandário, porque naquela época não tinha estrada, elas não podiam vim de casa, e todos esses povos vinham estudar no educandário [...] (Trecho de entrevista concedida a Maria Lúcia Pereira dos Santos Silva para seu trabalho de conclusão de curso em História, 2019).

Muitas dessas meninas agradecem às professoras da época porque a necessidade de mobilidade era sentida por todos. Ter uma oportunidade de estudar era para poucos, conforme conta a professora de artes, bordado e exame de admissão para o ginásio:

[...] é muitas dessas crianças hoje agradecem. Pelo tempo que viveram no Educandário, que foi graças ao Educandário que elas puderam estudar. Naquele tempo ninguém podia assim estudar, não tinha transporte. E aí elas ficavam internas, tinha mais gente de fora do que aqui do município (Trecho de entrevista concedida a Maria Lúcia Pereira dos Santos Silva para seu trabalho de conclusão de curso em História, 2019).

Arnaldo foi um dos estudantes que não pode estudar no educandário. Sua família necessitava dele para ajudar nas tarefas cotidianas do lar e serviços na roça. Apesar disso, nos momentos em que não estava em serviços domésticos e nem na roça, ele tentava de todo jeito acessar a escola. Me relatou com detalhes a tentativa de ir para a escola na cidade, com uma antiga bicicleta, desistindo na metade do caminho por exaustão:

[...] eu tentei ir uma vez por conta própria mesmo, sabe... Aí peguei uma monark, cê sabe, né? Aquelas tubular! Toda enferrujada que tinha na casa de mãe. Aí eu fui, fui, fui, oxe, parece que a escola nunca chegava. Quando cheguei na pista, uns nove quilômetros depois, eu já não tinha mais forças pra andar. Sentei no acostamento e esperei umas duas horas a alma voltar pro corpo. Voltei empurrando a bicicleta. Acho que me deu uma fadiga do sol e me aquetei (Trecho de entrevista transcrita, Arnaldo. Souza Ramos/AL, setembro de 2023).

Foi através das caminhonetes D-20, no final de 1993, que Arnaldo conseguiu voltar a estudar, graças ao deslocamento de mulheres para montarem suas bancas nas feiras das cidades. Segundo ele, houve um acordo verbal entre os pais dos alunos e alguns motoristas de D-20, dentre esses motoristas, temos Rodrigo, o filho de Firmino, que passou a levar os estudantes com frequência para as cidades de Horizonte Azul e Souza Ramos. A partir desses movimentos, as prefeituras enxergaram as caminhonetes D-20 como o carro ideal para as mobilidades dos moradores do campo.

Hômi, a D-20 não quebrava. Era um carrão de luxo que todo mundo queria andar, ainda é, né..., hoje em dia tá custando mais de cem mil uma dessas, mas assim... lá atrás, naquela época, iam uns trinta meninos todo dia, indo e voltando e o carro aguentava o rojão na terra, na lama, pista, cascalho... A gente ia misturado nas verduras das mulher, né (risos) de vez em quando a gente estourava uma saca de farinha no meio do caminho e era aquela briga da peste, era bom demais... (Trecho de entrevista transcrita, Arnaldo. Souza Ramos/AL, setembro de 2023).

Para Arnaldo, a única parte ruim depois que conseguiu superar a barreira do transporte escolar através da D-20 foi o preconceito que sofria de seus colegas na escola: “quando a gente chegava na D-20, os outros colegas da escola que moravam na cidade diziam assim: ó lá, chegaram os catingueiros da roça”.

Sobre a memória afetiva dos deslocamentos de Arnaldo junto com seus colegas em meio as frutas e verduras das feirantes, foi interessante notar o sentimento de afeto em relação aos deslocamentos nas D-20's. Em um dos meus campos, pude encontrar esse mesmo sentimento nos estudantes que se deslocam atualmente nesses veículos. Na caçamba da caminhonete, dividindo o espaço com caixas e encomendas, os estudantes do 9º ano cantavam músicas, brincavam de uno, dominó, e comiam biscoitos recheados sem se importar com a minha presença.

Nesse dia em específico, eles enfrentaram as estradas ruins de terra rindo e pareceram mais animados dos que os alunos que acompanhei em um dos ônibus escolares “amarelinhos”

de um dos municípios desta pesquisa. Cícero, um dos estudantes de 16 anos que conversei informalmente, me confirmou a preferência pela D-20.

[Pergunta] Ei, Cícero, você gosta mais de andar na D-20 ou no ônibus amarelinho?

[Estudante] D-20.

[Pergunta] Por quê?

[Estudante] Ah... É mais legal. A gente vem sozinho na caçamba jogando uno, dominó...

[Pergunta] E como é o motorista com vocês?

[Estudante] É legal, pô. Ele dá lanche pra gente quando ele demora muito pra deixar a gente na escola.

[Pergunta] Como funciona isso?

[Estudante] De vez em quando ele tem que ir em Souza Ramos deixar coco na feira. Aí ele compra lanche pra gente ir passando o tempo. Depois ele deixa a gente na escola.

[Pergunta] Vocês curtem bastante, né?

[Estudante] Oxi, é bom demais, hêmi.

(Registro de conversa informal com o estudante do 9º ano, Cícero. Julho de 2023).

Apesar dos sentidos e memórias, no final de minha conversa com Arnaldo no banco da praça, vimos as caminhonetes passarem e tivemos a sensação de que pouco ou quase nada havia mudado na mobilidade de pessoas e coisas pelo território rural do alto sertão alagoano. O elemento sociotécnico infraestrutural do mercado de transportes continuava operando em nossa frente a mais de trinta anos, com deslocamento de pessoas em condições cotidianas de marginalidade (Tsing, 2005). Uma parte dos estudantes, por exemplo, também continuavam a se deslocar através das caminhonetes.

Neste capítulo, busquei apresentar uma parte das dificuldades que moradores de três povoados rurais enfrentaram no início da década de 1970, para poderem se deslocar de suas áreas de moradias. Esses deslocamentos das zonas rurais para as zonas urbanas tiveram como objetivo o comércio de produtos, pequenos animais e alimentos nas feiras das cidades, o acesso a consultas médicas e à escola. Tal cenário de dificuldades só mudou quando o motorista Firmino enxergou uma oportunidade de “ganhar dinheiro” e iniciou o deslocamento diário de pessoas e mercadorias das zonas rurais para as zonas urbanas, através de seu Jeep Willys 1960, tornando mais fácil a mobilidade de homens, mulheres, estudantes e mercadorias. Com o

transporte diário os moradores rurais desenvolveram seus negócios, espacializaram seus territórios e tiveram acesso frequente a bens e serviços.

Todos com quem falei ao longo deste capítulo atribuem a melhoria de suas vidas às mobilidades cotidianas, ou seja, os pequenos movimentos realizados por Firmino e seus veículos permitiram com que muitas pessoas saíssem de uma vida rural precária e estanque para formar infraestruturas humanas em variados serviços e grandes obras de infraestruturas hídricas e energéticas urbanas.

Esta conexão entre mobilidades singulares rurais e grandes infraestruturas urbanas impactou diretamente a organização, a economia, a cultura, a sociabilidades e o espaço dessa específica população rural. É à vista dessas grandes obras, por exemplo, que o pagamento do caminhão “mecedinha” e aquisição de outros bens por Firmino só foram possíveis devido à grande mobilidade de pessoas e mercadorias que se movimentaram em torno das obras da usina de Paulo Afonso e de Itaparica, em Petrolândia - Pernambuco.

Evidentemente, as relações de camaradagem, amizade e confiança se enovelaram através das mobilidades, principalmente quando motorista e passageiros conseguiam desviar das operações policiais na estrada. Contudo, se o deslocamento para os homens foi um movimento muito rentável, visto que não somente eles se dedicaram as atividades laborais, como também para novas aventuras, sentidos e experiências, foram as mulheres que puxaram a mudança do modal rural no alto sertão de Alagoas.

A D-20 mais luxuosa da época, que inicialmente chegou como presente para Rodrigo, logo entrou na rodagem de linhas porque Firmino não conseguiu pagar o financiamento do veículo devido à alta inflação nacional que atingia o país em 1993. Foram as mulheres, insatisfeitas pela difícil mobilidade nos caminhões, que viram nas caminhonetes D-20 a oportunidade de serem independentes e gerirem seus próprios negócios nas feiras. Nessa esteira da mobilidade feminina, em meio a frutas, verduras, pequenos animais e bancas de feira, que os estudantes passaram a contar com o transporte diário para as escolas em Souza Ramos e Horizonte Azul.

3 PARTICIPAÇÃO ESTATAL, LUTAS E CONFLITOS: A FORMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO MERCADO DE TRANSPORTES NO ALTO SERTÃO

Rodovia BR-423, Alagoas.

Era o final da manhã de dezembro de 2023, eu voltava do povoado Caroá, zona rural do município Arvoredos. Havia registrado algumas conversas com passageiros e estudantes secundaristas que se deslocaram cotidianamente em caminhonetes D-20, ao longo do ano de 2023. Eu pilotava uma moto Honda Fan 125 cilindradas sob um sol incandescente, pelas sinuosas curvas da BR-423 no alto sertão de Alagoas, em direção ao posto de combustíveis para reabastecer a moto.

Assim que me aproximei do posto, notei uma caminhonete D-20 em um lava rápido. A caminhonete, estava tão conservada que os raios solares cintilavam o brilho da cor verde esmeralda do veículo. As rodas cromadas, a capota marítima, a cabine dupla com antena de rádio elétrica e impecável estado geral do veículo prendeu a minha atenção.

Fui em direção ao homem que estava próximo da picape para tentar conversar com ele, mesmo não conhecendo aquele senhor, entusiastas³⁷ de caminhonetes não precisam se conhecer para conversarem sobre um carro. Existem alguns símbolos e padrões estéticos que fazem as pessoas se aproximarem de um determinado veículo para apreciar o estado de conservação e a originalidade do carro, algumas chegam a perguntar ao proprietário se o veículo está à venda, oferecem valores em dinheiro e deixam seus números de telefone para que o dono entre em contato, se um dia decidir vender o patrimônio.

3.1 Sandoval

O nome do senhor e proprietário da D-20 verde era Sandoval, um homem simpático, que bebia uma lata de cerveja puro malte quando me aproximei, próximo ao lava rápido, na beira da estrada. Em nossa conversa, ele me contou sobre a história da caminhonete e a trajetória do carro desde 0km até chegar em suas mãos, mostrou os selos originais no para-brisa, os

³⁷ Entusiastas ou *gearhead* é uma expressão utilizada para se referir a pessoas que são proprietários admiradores com conhecimento aprofundado sobre determinados veículos, e que gostam de conversar sobre o mundo automotivo.

acessórios de fábrica e a lataria impecável do veículo. Em meio à minha análise ocular, notei que na tampa da carroceria (parte traseira) havia o adesivo de um candidato a vereador que era oposição da atual gestão municipal de Arvoredos³⁸.

Foi nesse momento que falei para ele sobre minha pesquisa e o interesse pelo mercado de transportes de pessoas e mercadorias através das D-20's. A partir daí mudamos o foco da conversa para o mercado de transportes e a política local. O homem de estatura baixa, com 57 anos e proprietário de duas vans Fiat Ducado, além da picape D-20, “subiu na vida” através do mercado de transportes no alto sertão de Alagoas, e afirmou ser a segunda geração de motoristas de caminhonetes, além de também atuar no transporte com vans.

Desde 1996 no ramo de transportes, Sandoval presenciou a formação e consolidação do mercado de transportes nas caminhonetes D-20. Por isso, neste segundo capítulo, busquei compreender a trajetória de lutas e conflitos dos motoristas para conseguirem legitimar e regular o mercado de transportes nas D-20's, bem como explorar as maneiras de como ocorreram a participação do Estado no mercado, no nível local (prefeituras) e a nível estadual. Para tanto, a base principal da interlocução deste capítulo é Sandoval, seguido dos conselheiros escolares, moradores, passageiros de D-20, e alguns comerciantes de caminhonetes que atuam no povoado Caroá.

Segundo Sandoval, a constituição do mercado de transporte em caminhonetes D-20 divide-se em dois momentos: o primeiro ocorreu entre os anos de 1995 e 1998, quando os próprios motoristas negociaram entre si os trajetos, horários e preços dos deslocamentos de pessoas e mercadorias para diferentes lugares da região. O segundo momento ocorreu a partir do ano 2000, quando o Estado passou a participar do mercado de transportes de caminhonetes, e em 2002, este mercado foi inserido no serviço complementar de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, tornando-se regulamentado.

Coube à ARSAL – Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas – o planejamento, coordenação, permissão, autorização, regulação e fiscalização do serviço de transporte complementar (Arsal, 2003). As caminhonetes D-20, então, foram enquadradas na regulação como veículos utilitários mistos.

Nesse sentido, a discussão que proponho sobre Estado, mercados e regulação, no alto sertão alagoano, advém primeiramente da compreensão de Estado – não como um conjunto

³⁸ Nome fictício.

totalizador de instituições abstratas (Serje, 2012), mas de um Estado que é composto por práticas e interesses de determinados grupos, centralizando decisões e controlando recursos.

Como já pontuado, o conceito de margem (Das e Poole, 2007; Serje, 2012) é importante para pensar o Estado e as regiões periféricas, que não devem ser entendidos somente como espaços de exclusão, mas espaços particulares de inclusão, penetração e ordem social. Também é importante para a discussão a clássica obra de Victor Nunes Leal, *Coronelismo, Enxada e Voto* ([1948] 2012). Neste livro, o jurista expõe o seu receio sobre as permanências dos sintomas de falseamento representativo do Brasil entrelaçados pelo poder da União, estados e municípios, oriundos de seu estudo sobre o fenômeno do coronelismo.

Segundo Rodrigues (2023), não somente a herança coronelista se manteve, como desdobrou-se para novas configurações do coronelismo, pois, através das lógicas de políticas urbanas, houve uma mutação do coronelismo para o que o autor chama de coronelato. Ou seja, o poder do senhor de terras que outrora equilibrava-se no controle de recursos do Estado e do município, controlando urnas amparado em sua milícia, agora pertence a homens e mulheres que são chefes territoriais e que estão nas prefeituras, câmaras de vereadores e diferentes forças da segurança que agem em benefício de seus interesses como agentes de mercado.

Sandoval, por exemplo, apoiava o atual prefeito da cidade de Arvoredos porque possuía um contrato de transporte escolar pela prefeitura. Contudo, visando ganhar um dinheiro extra – 100 reais – apenas para adesivar a tampa da carroceria de sua caminhonete com a propaganda de um candidato a vereador que, segundo ele, “nem nunca tinha ouvido falar”, teve seu contrato desfeito porque foi delatado por um guarda municipal que presta serviços particulares para o prefeito.

Ou seja, existe uma herança do coronelismo conforme escreveu Leal ([1945] 2012), que se imbrica no mandonismo e clientelismo, mas é exercido atualmente de dentro de instituições estatais por prefeitos e vereadores que se amparam em diferentes forças de segurança controlando cargos e funções (Rodrigues, 2023).

A contrapelo dessa realidade que presenciei ao longo desse período de pesquisas com motoristas como Sandoval, também pude presenciar como funciona a “cúpula” das prefeituras. Conforme descrito na introdução, coordenei pesquisas de intenção de voto em 2016 em algumas cidades de Alagoas, e em cidades que fazem fronteira ao estado, na Bahia e Pernambuco. Duas realidades se repetem nas prefeituras em que trabalhei, a primeira é a presença de caminhonetes

D-20, pequenos caminhões e demais tipos de transportes marginais que mobilizam pessoas e suas mercadorias do campo para a cidade.

A segunda é que há claramente entre estes motoristas e demais funcionários – vereadores, policiais, seguranças, advogados, prefeitos – “uma variedade de trocas e negociações ilícitas que correspondem em grande parte às representações sociais de corrupção, clientelismo, extorsão, tráfico de influência e fraudes econômicas”, que Michel Misse (2010:12) conceituou como mercadorias políticas.

Esse conceito, conforme Misse (2006), é um operador analítico de compreensão desses processos sociais que não se restringem somente à dimensão econômica de mercado ilegal, mas também, mediações e conexões que compõem os agenciamentos práticos da vida urbana com uma crescente “[...] zona de indiferenciação entre o legal e ilegal, o lícito e o ilícito” (Telles e Hirata 2007: 15), operados em diversas redes e atores dos poderes públicos conforme contextos, micro junturas políticas e alianças (Telles, 2009).

É por meio das mediações e conexões entre diferentes atores estatais, privados e motoristas de caminhonetes, que o mercado de transportes no alto sertão de Alagoas é constituído, inicialmente de maneira informal nos anos 1990, e a partir dos anos 2000, regulado oficialmente através de um órgão estadual. As perguntas que fiz para Sandoval foram as seguintes: como se deu a luta por linhas rurais entre os próprios motoristas na constituição do mercado de transportes? Qual foi a participação das prefeituras e do Estado no mercado de transportes? Quais mudanças ocorreram após a regulação dos transportes intermunicipais complementares em Alagoas?

3.1.1 Entre família, amigos e dinheiro: a informalidade do mercado de transportes

Segundo Sandoval, foi em meados de 1995 que as caminhonetes D-20 começaram a aparecer com mais força na região do sertão. Muitos passageiros feirantes que se deslocavam nas caminhonetes perceberam que quanto mais D-20's rodavam, mais pessoas e mercadorias surgiam, e os próprios passageiros perceberam que havia espaço para mais motoristas e mais veículos, já que a demanda por mobilidade era grande.

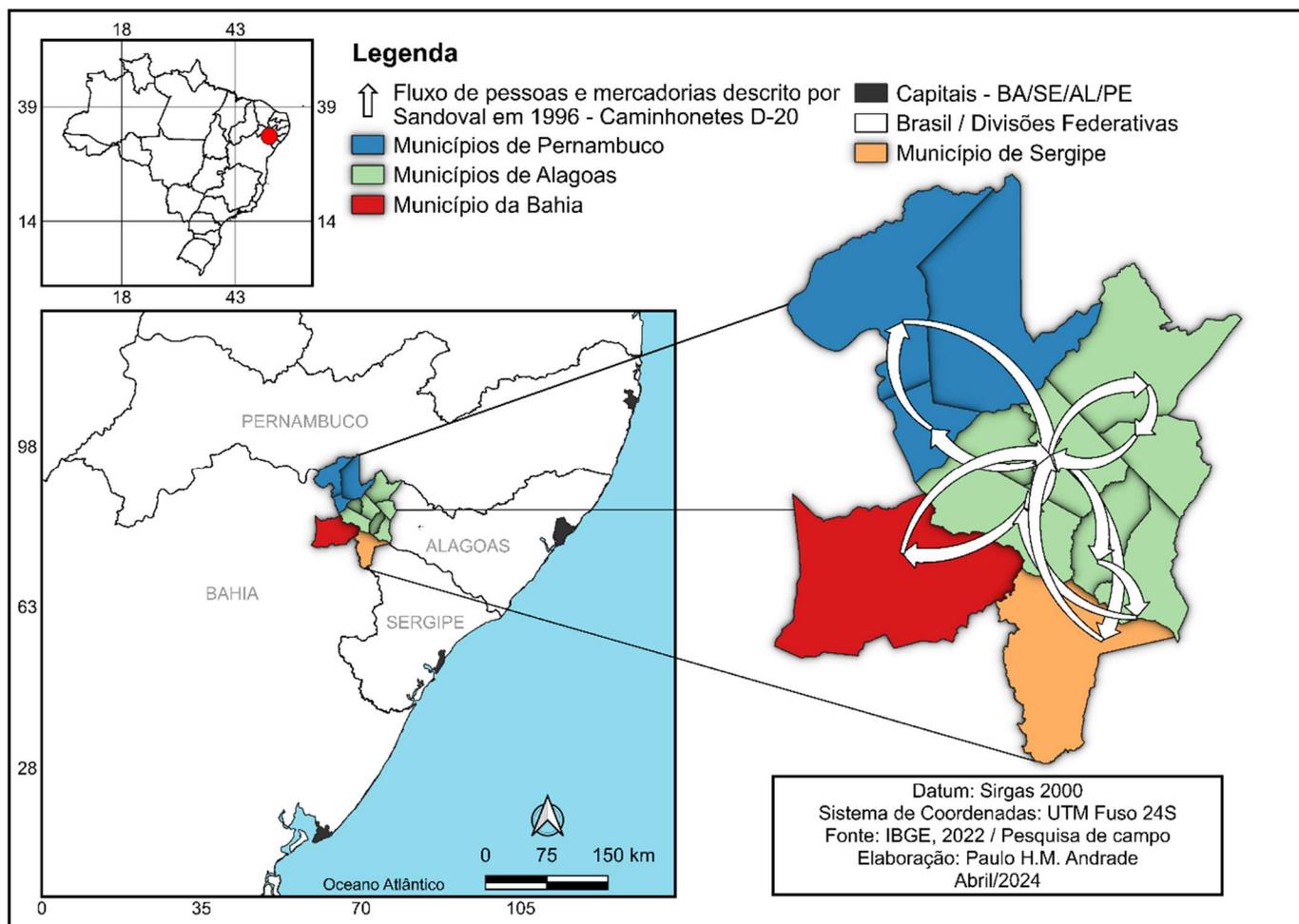
Porém, muitos dos homens que se deslocavam nas carrocerias de caminhonetes não tinham condições para adquirirem uma D-20, alguns deles tiveram que trabalhar fora, em outros estados e serviços, almejando a profissão de motorista, como aconteceu com Sandoval. Nascido

em uma família de feirantes, ele se mudou aos 25 anos para a capital paulista, na qual trabalhou ao longo dos anos de 1991 a 1995 como zelador em uma loja de materiais de construção pelo dia, e como frentista de um posto de combustíveis à noite, na companhia do seu primo, que também era frentista. Segundo Sandoval, o plano era comprar uma D-20 seminova, mas o máximo que conseguiu comprar foi uma caminhonete D-20 que se chocou contra um muro, em frente ao posto de gasolina que trabalhava todas as madrugadas no bairro do Tatuapé, capital paulista, no final de 1995.

Em 1996, Sandoval retorna a Alagoas trazendo a caminhonete batida em um caminhão cegonha. Em Arvoredos, sua cidade de nascimento, ele consegue consertar a caminhonete na oficina do seu vizinho, para que pudesse transportar pessoas e mercadorias igualmente aos seus amigos de infância que se tornaram motoristas de caminhonetes. Sandoval iniciou transportando pessoas e mercadorias por conta própria, das zonas rurais para as zonas urbanas e vice-versa, atendendo a demanda da região que possuía mais de 30 comunidades rurais.

Entretanto, transportar pessoas e mercadorias por conta própria em 1996 não era uma tarefa tão fácil de ser realizada como antes, nas décadas de 1970 e 1980. Em 1996, mais de 20 veículos D-20 já operavam em Arvoredos, e em todo alto sertão de Alagoas já rodavam mais de 50 caminhonetes cotidianamente, em um raio acima de quase 400 quilômetros entre os estados da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe. Segundo Sandoval, cada caminhonete transportava diariamente uma média de 10 a 20 pessoas em uma região de fronteira.

Mapa 3 – Fluxo de pessoas e mercadorias descrito por Sandoval em caminhonetes D-20, 1996.



O grande fluxo cotidiano de veículos, pessoas e mercadorias funcionou em um primeiro momento de maneira desordenada. Com isso, Sandoval notou que havia conflitos pela disputa de passageiros e mercadorias, também, não existia uma organização entre eles, como, por exemplo, uma tabela de preços da passagem de pessoas e mercadorias. Os motoristas disputavam o deslocamento de pessoas e coisas a todo momento e a todo custo, era comum que diminuíssem o preço da tarifa em poucos centavos para tomar o lugar de outros motoristas e ter mais rentabilidade.

Como forma de conter os conflitos e a desordem pela grande quantidade de caminhonetes, líderes das comunidades rurais puxaram a organização dos deslocamentos. Ficou definido na grande maioria dos povoados de Arvoredos, Horizonte Azul e muitos outros municípios da região, que quem realizaria os deslocamentos de uma determinada comunidade seriam os próprios motoristas residentes do local. Nos povoados que existia mais de um motorista, foi feita uma divisão de trabalho por período do dia, ou seja, um motorista faria deslocamentos pela manhã, e o outro pela tarde. Vale ressaltar que este foi um acerto verbal.

Um dos fatores que corroborou para tal organização foi o fato de que em muitos povoados, os moradores possuíam laços familiares e fraternais de longa data. É interessante notar que em trabalhos sem regulação oficial nas feiras, mercados ambulantes e/ou como nesse caso particular, de transportes, as redes familiares e fraternais por vezes estão presentes na constituição e atuação de mercados informais (Williams, 1984).

O que chamo de grupos fraternais é a relação de amizade que advém da infância de muitos desses homens motoristas. Muitos deles cresceram juntos em seus povoados, construindo uma relação de proximidade e intimidade. Até nos deslocamentos para o trabalho em outros estados, era comum que esses homens morassem próximos uns dos outros. Portanto, ao longo do tempo, a relação de infância vai revestindo-se no trabalho, em proteção, sonhos, gostos, metas, que vão sendo compartilhados entre si.

Porém, apesar desta conexão, as relações de família e fraternidade entre alguns motoristas foram cedidas à ação econômica do próprio mercado de transportes que estavam consolidando. De acordo com Sandoval, em seu povoado, Caroá, a divisão dos trajetos que cada motorista fazia foi realizado, mas não havia uma obrigatoriedade para que os motoristas seguissem à risca o que foi acertado entre eles mesmos, já que tinha sido um compromisso verbal, ou seja, “a palavra dos hõmi”.

Sandoval citou um motorista problemático chamado Sandro, que era um dos motoristas que realizava os transportes de pessoas e mercadorias do povoado Caroá no período da tarde. Uma das reclamações de Sandro, à época, era que o combinado de somente poder transportar pessoas e coisas de seu povoado enrijecia seu faturamento, sendo melhor quando todos tinham que disputar o mercado de transportes “no grito”, pois faturava mais.

Meses depois, Sandro rompeu com o acordo verbal estabelecido com a liderança do povoado, e voltou a transportar pessoas e mercadorias de maneira desordenada. Essa situação não foi um caso isolado do povoado Caroá, em muitas comunidades isso também se repetiu. Como um efeito dominó, o serviço de transportes em caminhonetes voltou a ser desorganizado, e nessa esteira, as relações de família e fraternidade enfraqueceram-se.

Para Sandoval a atitude de Sandro só mostrou que ele era um “homi fraco”. Não era homem o suficiente para garantir a própria palavra: “hômi que não garante a palavra não é hômi, é um corno”. O discurso de Sandoval, encadeado em um “código do sertão” (Franco, [1964] 1997), ou seja, uma lei moral, baseada na valentia e na honra pessoal, mostrou-me uma faceta de como eles tocavam o mercado de transportes. É o tipo de discurso que facilmente poderia irromper em agressões, vingança e intrigas.

No geral, o serviço de transportes continuou funcionando, contudo, a desordem nas linhas fez surgir problemas e reclamações dos passageiros. Cleide, uma passageira de caminhonetes D-20 desde 1995, e moradora do povoado Caroá, me relatou que quando havia o acerto entre os motoristas para levarem pessoas e mercadorias dos seus respectivos povoados, era uma “beleza”, pois conseguia ser organizada nas tarefas do lar e ainda resolvia suas pendências cotidianas na cidade sem grandes problemas.

Ói, logo no iniciozinho foi bom demais. A gente ia e arrumava tudo que tinha pra fazer nas cidade, né. Depois de um tempo começou a fuleragem e perdemo a fé nos hômi. Se o horário de saída era 6 horas, a gente só sai 7. Se o horário de voltar era 11 horas, tinha dias que a gente chegava era quase 1 da tarde. Aí começou a ficar ruim, né. Depois apareceu gente que nós nem sabia quem era. Depois que viemo saber que os motoristas tava botando os filhos sem a carta³⁹, né pra poder rodar na D-20. As vezes os motoristas apareciam bebo e nós ficava se pelando de medo. Foi um desses

³⁹ Termo nativo para a CNH – Carteira Nacional de Habilitação.

cornos⁴⁰ que encheu a cara de Pitú⁴¹ e quase matou meu filho (Trecho da conversa informal com D. Cleide. Pov. Carotá/AL, dezembro de 2023).

Depois de um tempo, Cleide e outras pessoas que faziam o uso do transporte começaram a “perder a fé” nos motoristas porque a mobilidade se tornou uma bagunça. Eles esperavam “mais de hora” para saírem e chegarem aos seus destinos. Ela conta que os motoristas começaram a terceirizar a condução das caminhonetes para os filhos adolescentes que não possuíam carteira de habilitação, justamente para não perderem o dinheiro das linhas, enquanto se dedicavam a outros trajetos, além de muitas vezes aparecerem embriagados para realizarem os percursos.

Sandro, o motorista mencionado por Sandoval, também foi citado por Cleide como um “corno”. Segundo ela, era um motorista irresponsável que realizava o transporte de estudantes da zona rural para a zona urbana, e em uma determinada viagem, Sandro, embriagado, por pouco não levou a óbito Leandrinho, filho de Cleide, numa tarde de sexta-feira, 13.

Foi assim. A D-20 vinha cheia de criança, né. Só que o fi da peste corno do motorista tava bebo, botou mais menino que o normal. Tanto é que Leandrinho veio em pé na tampa da carroceira, segurando na grade de ferro. O motorista bebo foi desviar de um buraco na pista, só que... meu Deus, eu me arrepeo toda com isso, óia como eu fico me tremendo. Só que ele foi desviar e puxou de vez a D-20. Leandrinho, coitado, minino novo, não conseguiu se segurar e caiu na pista quente. Ói, o fi da peste corno do Sandro só parou porque as criança, né, os colega dele começou a gritar pra parar o carro. Para o carro, Sandro, para o carro Sandro... Aí pegaram meu fi e trouxeram pra cá quase morto. Ele abriu uma parte da cabeça e ficou com uma bolha de sangue pra fora. Só não morreu porque a bolha pocou. Mas ficou um bocado de tempo ruim. Graças a Deus ele é todo são hoje (Trecho da conversa informal com Cleide. Pov. Carotá/AL, dezembro de 2023).

Segundo Sandoval, o acidente que quase vitimou o estudante Leandro, se alastrou como rastro de pólvora pela região. Muitos moradores se compadeceram com Cleide e se revoltaram com Sandro. Por causa disso, Sandro “saiu corrido da região”, e Sandoval assumiu a vaga na linha da comunidade. Ainda, para evitar que outros incidentes acontecessem, os motoristas com má conduta nos povoados circunvizinhos foram “isolados” pelos moradores, que ficaram

⁴⁰ É sabido que a palavra “corno” ou “corna” expressa dois sentidos. O primeiro é que o corno/a é a pessoa que foi traída pelo seu companheiro/a. A depender do que a pessoa traída faça, pode ser chamada de corno manso ou corno valente. Nesse primeiro caso, as pessoas que convivem no círculo social do traído/a evitam tocar no assunto abertamente, exceto nas fofocas. Todavia, se a pessoa – e principalmente o homem – em específico foi traído e é considerado ruim por seus atos perante sua comunidade ou grupo, a traição não só foi necessária como é dita abertamente como forma de insulto.

⁴¹ Cachaça muito conhecida no Nordeste.

assustados com o resultado da embriaguez de Sandro. Os motoristas da região que dirigiam bêbados, em alta velocidade, ou que excediam a quantidade de pessoas e mercadorias nos transportes, presenciaram seus deslocamentos caírem exponencialmente, em virtude da conscientização dos moradores que serviu como uma espécie de filtro, separando os que trabalhavam com seriedade, dos “sem futuro”. Em consequência, esse episódio gerou uma organização provisória do serviço de transportes.

3.1.2 Do transporte informal rural ao transporte formal urbano

Devido à nova organização de operação tocada pelos próprios moradores da região, os motoristas com suas caminhonetes – que antes se restringiam ao transporte de mercadorias populares – transpuseram a demanda informal e popular das feiras, para a demanda do transporte de mercadorias do comércio formal urbano.

Diversos pequenos e médios proprietários comerciais enxergaram os motoristas como facilitadores do transporte de produtos. Por exemplo, um caminhão carregado com produtos alimentícios derivados do milho – como o cuscuz – que saía de Arapiraca - Alagoas, com destino a uma cidade no alto sertão, descarregava a carga em seus pequenos armazéns, para em seguida, a carga ser distribuída através de caminhões menores em diferentes pontos de venda, como pequenos mercados e mercearias.

A questão da espera pela distribuição dos produtos gerava incômodo por parte dos comerciários, mesmo nas cidades que possuíam armazéns. Problema maior ocorria nas cidades que não possuíam tais armazéns, pois a logística de entrega dos produtos levava maior tempo, além dos custos também serem maiores, em razão do valor do frete do caminhão de entrega que tinha que ser pago. Os comerciários perceberam que os motoristas de D-20, após deixarem as pessoas e mercadorias populares nas cidades, no início das manhãs, ficavam disponíveis para outros serviços enquanto aguardavam o horário de volta para os povoados, e começaram a pagá-los para realizar os serviços de transporte de produtos variados dos armazéns localizados nas cidades maiores para os seus comércios nas cidades menores.

A agilidade para abastecer os estoques e o custo logístico de um motorista na D-20 – em tempo e dinheiro – era menor em relação aos entregadores das empresas nos caminhões, e isso cativou os pequenos empresários. Logo, motoristas e suas caminhonetes tornaram-se não somente a base da mobilidade de pessoas e mercadorias populares, mas também a base de

transportes que abastecia pequenos e médios mercados, mercearias, bares e diversos comércios formais nas áreas urbanas.

3.2 As relações de comerciantes e freguesia: a formação de um capital político

Segundo Sandoval, no plano local, a participação das prefeituras no mercado de transportes em caminhonetes D-20 ocorreu pelo intermédio dos mesmos pequenos comerciantes urbanos bem relacionados com os funcionários das prefeituras. Explico melhor: em cidades pequenas, principalmente as do Nordeste, é comum todos se conhecerem em algum nível. Às vezes, os moradores se conhecem pessoalmente, às vezes, somente de “vista”, ou porque conhecem o pai, a mãe ou cônjuges de alguém que seja mais conhecido na cidade ou povoado.

Dentre tantas formas de conhecimento, os comerciantes de alimentos, vestuário e medicamentos são os que dominaram essa singularidade no alto sertão alagoano, justamente por estarem em contato todos os dias com diferentes pessoas ao longo do tempo, tal relação foi se transformando em um capital político (Bourdieu, 1998). Na dinâmica de compra, venda e troca na feira de uma cidade como Arvoredos, por exemplo, ainda é possível encontrar facilmente as pessoas conversando sobre seus problemas e necessidades, sobre a atuação do vereador e/ou prefeito – se está bom ou ruim, ou sobre o que deveria ser feito na perspectiva de cada um.

Vereador e/ou prefeito sempre souberam que, nas pequenas cidades, ter um bom vínculo com os comerciantes é fundamental para ter um parâmetro do que o povo diz e avalia de seus mandatos. Da mesma maneira, comerciantes sabem que uma boa relação com os gestores locais é fundamental para o crescimento de seus empreendimentos, principalmente na obtenção de contratos de subsídios lícitos ou ilícitos. Não é à toa que corriqueiramente comerciantes e pequenos empresários são convidados por caciques políticos da região para serem vice-prefeitos nas pequenas cidades sertanejas, tal realidade não é exclusiva das margens de Alagoas.

Logo, sempre houve um diálogo direto entre comerciantes, vereadores e o gestor municipal de Arvoredos. Em 1998, havia uma grande demanda em serviços de mobilidade de pessoas, produtos, cargas e bens essenciais para o bom funcionamento das prefeituras. Como os motoristas de caminhonetes já prestavam serviços para esses comerciantes na zona urbana, foram eles que indicaram o serviço de transportes em D-20 para a prefeitura de Arvoredos.

Inicialmente, os motoristas passaram a prestar serviços via contratos para as prefeituras, um dos serviços que era preciso desenvolver com diligência se tratava do transporte escolar.

3.2.1 A participação estatal no mercado de transportes de caminhonetes: prefeituras

O transporte escolar realizado pelos motoristas através das caminhonetes D-20 já era uma realidade na região. A título de exemplo, conforme mostrei na última subseção do capítulo 1, a mobilidade diária das mulheres feirantes possibilitou que os alunos residentes nas áreas rurais pudessem ter um transporte diário para as escolas nas cidades.

No que se refere, especificamente, ao transporte escolar do município de Arvoredos, a prefeitura tinha conhecimento dos deslocamentos tocado pela própria organização dos motoristas e familiares de alunos “tanto é que o prefeito pagava a nós motorista pra levar o povo da roça pros comício, mas nunca se interessou a pagar nós pra levar a criançada pra escola”, relatou Sandoval.

As mudanças surgiram a partir de 1998, quando pequenas cooperativas de trabalhadores rurais passaram a pressionar a prefeituras para realizar o transporte escolar na zona rural do município. Na época, um dos argumentos das cooperativas era o artigo 108 da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que aprovou o quarto e atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB. O artigo 108 da referida lei diz o seguinte:

Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN (Contran, 1997: 24).

Para Sandoval, a pressão das cooperativas para que as prefeituras realizassem o transporte escolar, fundamentado no artigo 108 do atual Código de Trânsito Brasileiro, consistia em um robusto argumento que pressionava as prefeituras – mas não o suficiente – para que o transporte escolar fosse instituído. Mas, o que de fato pesou para que o transporte escolar fosse discutido e realizado pelas prefeituras foi a pressão dos políticos estaduais – que cresceram na política local do alto sertão de Alagoas – preocupados não com a educação ou acessibilidade dos estudantes as escolas, mas com as eleições que se aproximavam. Resolver essa antiga reivindicação dos moradores, próximo as eleições de 1998, era a base que precisavam para

garantir seus votos por mais um mandato. Ademais, as eleições municipais dos anos 2000 se aproximava e era preciso “mostrar serviço ao povo”.

Os comerciantes, com comunicação direta com os prefeitos, foram a favor dos motoristas e suas caminhonetes D-20 para ser o transporte escolar oficial, pois se contratassem os motoristas, a satisfação seria comunitária, o que iria garantir muitos votos nas eleições. Além disso, se os agentes públicos decidissem comprar veículos novos e contratar motoristas, teriam duas despesas que comprometeriam o orçamento para as campanhas políticas municipais e compra de votos.

Os motoristas de D-20 seriam uma solução viável pelo baixo custo que promoveriam às prefeituras, já que seria uma única despesa: o valor de contrato do motorista e uma pequena parcela adicional pelo custo de manutenção da caminhonete, sem direito à remuneração de férias, FGTS ou indenização. Foi dessa maneira que as prefeituras sertanejas em Alagoas passaram a participar do mercado de transportes em caminhonetes D-20.

Um último ponto a ser levado em consideração era o conhecimento de navegação dos motoristas. Não existiam pessoas melhores do que eles para operar nas dezenas de estradas de terra, contornando diversos obstáculos e sendo diligentes no transporte de estudantes das zonas rurais para as zonas urbanas.

Foi interessante notar que essa mesma narrativa sobre a diligência e conhecimento de navegação dos motoristas nas estradas de terra, foi me falado por Cícero, o mesmo estudante do 9º ano que me relatou a preferência pelo transporte nas D-20's. Segundo o adolescente, um dos obstáculos frequentes que eles enfrentam são as barreiras policiais: “teve uma vez que a polícia parou a gente, revistou nós, e levou o dinheiro do motora e o nosso de tomar o refri”. Para evitar as barreiras, Cícero me disse que quando tem blitz na entrada da cidade onde estuda, o motorista acessa um outro caminho de terra mais distante que os leva diretamente ao centro da cidade.

Não deixa de ser pertinente analisar, através do relato de Sandoval, como velhas práticas oligárquicas se perpetuam na política do alto sertão alagoano. Através do aporte de Michels ([1914] 1982), Cassinelli (1953) e Leach (2005), para Couto (2012: 57):

[...] a oligarquia é um regime organizacional no qual os indivíduos que detêm postos de comando conseguem agir continuamente de forma não subordinada aos princípios de legitimidade vigentes, pois não são controláveis pelos demais membros da coletividade organizada, podendo assim dirigi-la de modo a favorecer seus próprios objetivos em detrimento do que desejam os demais e/ou

do que são os princípios legítimos de funcionamento da organização (Couto, 2012: 57).

Ainda, é possível analisar em Tenório (1997), Neto (2012) e Barros (2019), a intersecção de elites políticas e clãs familiares que controlam de dentro da máquina estatal a política local e regional em Alagoas. E apesar das cooperativas de trabalhadores rurais e sindicatos em Alagoas (Santos, 2014; Fetag-AL, 2024) terem grande importância na defesa dos direitos e da busca por melhorias para a classe trabalhadora rural, conforme me relatou Sandoval, falando baixo e olhando para os lados na beira da estrada, dificilmente as lideranças rurais teriam algum sucesso, visto que, muitos gestores municipais não tinham o menor interesse na acessibilidade dos estudantes, muito menos na infraestrutura, educação e saúde. Era uma população inviabilizada propositalmente.

De acordo com o capítulo XIII do atual Código Brasileiro de Trânsito, uma vez instituído o transporte escolar, seja pelo município ou Estado, os veículos deveriam se enquadrar em várias determinações, tais como pintura de faixa horizontal amarela, cintos de segurança para todos os estudantes, tacógrafo, inspeção semestral etc. O motorista também deveria cumprir alguns requisitos importantes, tais como idade superior a 21 anos, ser habilitado na categoria D, ter passado por curso de especialização e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima nos último doze meses. Porém, a realidade é bem diferente em Arvoredos e em vários outros municípios há 26 anos.

Figura 32 – Estudantes sendo transportados em caminhonetes D-20, sertão de Alagoas.



Fonte: Reportagem da TV Gazeta, 2018.

Figura 33 – Estudantes sendo transportados em caminhonetes D-20, sertão de Alagoas.



Fonte: Reportagem da TV Gazeta, 2018.

Figura 34 – Estudantes sendo transportados em caminhonetes D-20, médio sertão de Alagoas.



Fonte: Reportagem da TV Gazeta, 2018.

Figura 35 – Caminhonete D-20 de transporte escolar do alto sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, julho de 2023.

Figura 36 – Caminhonete D-20 de transporte escolar do alto sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, julho de 2023.

Figura 37 – Estudantes aguardando D-20 do transporte escolar no alto sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, julho de 2023.

3.2.2 Pandemia e retrocesso no transporte escolar

Durante a pandemia, houve mais uma mudança na área do transporte escolar: o cancelamento do benefício do difícil acesso, concedido aos docentes e servidores municipais da educação que exercem suas atividades nas zonas rurais distantes. Como a maioria das zonas rurais e distritos não possuem linhas regulares de ônibus, os servidores recebiam antes da pandemia um auxílio de 600 reais para que pudessem custear o deslocamento até seus locais de trabalho. Mas, segundo Marcão, um professor e conselheiro escolar que conheci em um dos meus deslocamentos em D-20, durante a pandemia muitos prefeitos “se deram conta de que o auxílio era muito dinheiro pra cada pessoa da educação, e botaram as D-20 e van velha pra pegar a gente”.

[...] cara, o benefício que nós tínhamos aqui era de 600,00 antes da pandemia, né. Era bom porque tínhamos nossa autonomia. Botava o gasolina na motinha, e o resto do dinheiro ajudava a pagar um talão de água, de luz, enfim... E outra, que as vezes pra sair de uma escola pra outra nem sempre tem carro disponível, aí a gente dava o nosso jeito. Aí o que aconteceu, né... Aconteceu que quando veio a pandemia, eles viram a quantidade de dinheiro desse benefício. Pensa aí... 600 conto pra cada pessoa da educação nessa região toda daqui. Quanto isso não dá? Aí eles seguraram o dinheiro, que não são bestas, né... botou a porra desses carro velhos pra rodar com a gente e tá dando o maior problema. Aí eles disseram que gerou empregos pros motoristas... Emprego de quê? Emprego de bobônica nenhuma, o prefeito contratou cinco motoristas de D-20, cinco motorista de van e diz que gerou empregos... Outro dia Clebinho disse que recebe da prefeitura 1.500,00 pra carregar os alunos. 1.500 não compra nem um pneu bom da D-20. Quem se lascou foi a gente que agora chega atrasado, porque nem sempre o carro chega no horário, muitas vezes os carros também se atrasam fazendo as linhas e ainda vem coordenadora baba ovo de prefeito cobrar a gente porque isso e aquilo. Então assim né, eles não tinham noção do tamanho desse dinheiro do benefício e agora deram o jeitinho deles... Outro dia eles disseram que cortaram a mamata do povo que mora nos povoados e dizia que morava na cidade pra ganhar o benefício. Realmente, tinha uns dois ou três assim, mas a maioria aqui que mora na cidade tá se lascando. A gente não trabalha direito, o aluno fica esperando o professor, a gente é cobrado pelo atraso, mas quem atrasa é o motorista, e a culpa é nossa é? (Trecho da conversa informal com Marcão, professor e conselheiro escolar. Pov. Carová/AL, maio de 2023).

Segundo Marcão, todo início de ano, o Governo Federal envia formulários para os agentes da educação estaduais e municipais, para que estes informem a União o funcionamento do transporte escolar, o estado geral dos ônibus, a quantidade de alunos que se deslocam, número de motoristas, e quais são os obstáculos que alunos em localidades ermas enfrentam para acessar a escola. Os formulários são essenciais para que as secretarias de educação possam

montar o plano de auxílio escolar e pleitear recursos financeiros, além de veículos, como os ônibus escolares federais, precatórios da educação para docentes, subsídios para a merenda escolar etc.

De acordo com Marcão, há vinte anos o mesmo formulário é enviado a União informando que, pela falta de verbas e de veículos, muitos estudantes se deslocam por bicicletas e por carroças, o que não é verdade, dado que, os transportes escolares que mais operam são as caminhonetes e motos particulares. Isso acontece, de acordo com o conselheiro escolar, porque “a rede de pessoas que ganham com o sofrimento do povo é grande”. Ou seja, os recursos da União chegam aos estados e municípios, mas acabam sendo usurpados antes de serem aplicados na educação.

Eu mesmo em vários deslocamentos que realizei, seja nas caçambas das caminhonetes D-20, ou nas motos que utilizei, testemunhei ônibus escolares federais estacionados em frente ou nas garagens de motoristas das prefeituras. Ônibus em perfeito estado e funcionamento que são mantidos parados por ordem de gestores municipais por vários motivos. Um deles, trata-se do fato da não existência de apoio político entre o partido político do gestor municipal e o Governo Federal. Um prefeito de partido político A, mesmo tendo recebido recursos ou veículos da União, pertencente ao partido político B, dificilmente colocará os recursos recebidos em benefício da população.

A nível local, prefeitos, vereadores e forças da segurança, fortalecem seus vínculos comerciais, como por exemplo, os contratos de motoristas das D-20's para realizarem o transporte escolar, mesmo que isso custe destituir os estudantes da educação, segurança e bem-estar social. É de dimensões como esta, que se produz enriquecimento ilícito na política “as custas do sangue do povo”.

Seguindo a mesma visão e indignação de Marcão, Sandoval assegurou que todas essas ações ao longo do tempo serviram para privilegiar diferentes pessoas da máquina pública local. Nunca houve avanços ou melhorias, na verdade, muitos conchavos foram afunilados com a chegada de uma nova entidade política e o estreitamento das relações entre motoristas e os gestores públicos municipais, fortalecendo a constituição do mercado de transportes em caminhonetes D-20 no alto sertão.

3.2.3 A participação estatal no mercado de transportes de caminhonetes: Alagoas

De acordo com Sandoval, a participação do estado de Alagoas na constituição do mercado de transportes em caminhonetes D-20 ocorreu na eleição municipal do ano 2000, através do transporte das urnas eletrônicas que seriam instaladas no alto sertão. Havia uma preocupação à época a respeito da logística de transporte das urnas para localidades ermas. Sandoval acompanhou de dentro das prefeituras essa discussão.

A dificuldade de rodagem nas estradas de terra nas zonas rurais dos municípios sertanejos era uma problemática que rapidamente deveria ser solucionada pelas secretarias de transporte e infraestrutura municipais, dado que havia a cobrança por parte de alguns políticos estaduais e federais – que cresceram na carreira política alagoana sertaneja – de um plano logístico aos prefeitos para a primeira eleição totalmente eletrônica no país.

De acordo com o Tribunal Superior Eleitoral – TSE, a logística de distribuição das urnas varia com as necessidades e peculiaridades de cada Tribunal. A depender do nível de dificuldade do acesso às localidades, as urnas podem ser enviadas por helicópteros, aviões ou barcos (Tribunal Superior Eleitoral, 2024). É importante salientar que os Tribunais Regionais Eleitorais possuem “[...] autonomia para escolher o tipo de logística a ser adotada a partir das particularidades de clima, infraestrutura e transportes” (Júnior, 2017: 40).

Em Alagoas, segundo Sandoval, as urnas foram transportadas em caminhões baú que saíram de Maceió até as regiões do alto e médio sertão; do baú dos caminhões, as urnas foram transferidas para as caçambas das caminhonetes D-20. O que os prefeitos informaram ao políticos que os pressionavam, sobre o plano de logística das urnas, era que haveria diferentes motoristas contratados a serviço da administração pública local, conhecedores das estradas e caminhos de terra das cidades para os povoados e distritos rurais da região que garantiriam os votos da população sertaneja.

As urnas foram entregues aos presidentes de mesa ou mesários nos locais de votação, ou até mesmo nas casas dessas pessoas para serem guardadas e montadas no dia da votação. Após esse primeiro contato entre pessoas do Estado e motoristas, outros serviços foram realizados pelos motoristas para diversas secretarias e órgãos estaduais, por meio de contratos. De acordo com Robério, um taxista ex-motorista de D-20, era muito comum o deslocamento de médicos, enfermeiras, técnicos, pesquisadores, funcionários e agentes públicos nas

caminhonetes. Esses profissionais sempre partiam de Maceió com destino aos municípios do alto sertão para diferentes estudos, coletas de informações etc.

Para que essas pessoas pudessem acessar as localidades rurais, embarcavam nas caminhonetes D-20, que também transportavam os equipamentos, máquinas de saúde, remédios, vacinas, documentos e materiais diversos de infraestrutura que os gestores municipais solicitavam ao Estado. É importante destacar que, atualmente, muitos serviços descritos acima ainda são realizados por motoristas em suas D-20's, às vezes por contratos trimestrais, semestrais e anuais. Quando os contratos são firmados, as caminhonetes recebem o logotipo oficial do Estado para ser adesivado nas portas dianteiras.

Figura 38 – D-20 a serviço do Estado, alto sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

Através das diversas interlocuções com motoristas, compreendi que o ápice do mercado de transportes ocorreu nos anos 2000, ano em que existiu o clímax das operações dos motoristas nas caminhonetes diretamente enovelado a participação estatal – local e estadual – nestes transportes organizados informalmente entre os motoristas. É preciso destacar que esse fluxo estatal criou uma falsa ideia de que qualquer pessoa que possuísse uma D-20 seria um homem rico no alto sertão. De fato, o dinheiro proveniente de contratos com as prefeituras e o Estado era e ainda é um elemento empírico que conforta a cabeça e o bolso dos proprietários de D-20. Alguns desses motoristas cresceram financeiramente no ramo, outros, não. Contudo, para todos eles, no início, prestar serviços ao aparato estatal significava um rompimento da barreira informal e marginal.

Não é difícil, por exemplo, imaginar como os motoristas compreendiam essa nova realidade de rendimentos financeiros. São pessoas que historicamente padeceram com a fome, a seca, a migração e a falta de acesso a bens e serviços básicos. Para Sandoval: “a conversa do fim do mundo” na virada dos anos 1999 para os anos 2000, cedeu lugar para a conversa de que com o Estado presente no alto sertão, eles iriam finalmente “vigorar”. No entanto, conforme esclarece Mitchell (2006), compreender Estado e sociedade civil como objetos de análises distintos não parece ser a melhor maneira para examinar quem influencia ou é autônomo em relação ao outro, mas analisar os processos políticos nos quais Estado e sociedade interseccionam-se e produzem poderosas relações.

A concepção de que eles iriam vigorar porque prestavam serviços diários ao Estado acarretou alguns problemas. O maior deles ocorreu logo após os primeiros contratos com as prefeituras e órgãos estaduais: o arranjo organizacional informal dos transportes na zona rural que eles haviam firmado após tensos conflitos, rapidamente foi desfeito. Em 2001, os motoristas mudaram suas concepções sobre os lucros no transporte. A prioridade da mobilidade de pessoas e mercadorias que antes era do campo foi transferida para as cidades, deslocando trabalhadores, estudantes, bens, cargas e produtos, a serviço do Estado, dentro e por as áreas urbanas. Isso acarretou com que as linhas e itinerários de ônibus e vans dos municípios do alto sertão começassem a se chocar. Nos povoados, devido à lacuna de motoristas e caminhonetes no transporte rural, homens habilitados ou não, que não faziam parte do mercado de transportes, começaram a buscar meios de ganhar dinheiro transportando pessoas e mercadorias não somente em caminhonetes, mas em variados modelos de veículos.

Moradores das redondezas que residiam entre a cidade e as zonas rurais colocaram seus carros de passeio e pequenas picapes, como a Pampa, Chevy 500 e Saveiro, para transportarem pessoas e conseguirem algum extra. De acordo com Sandoval, o preço médio da caminhonete D-20 subiu e isso desencadeou no aumento do número de roubos e furtos das caminhonetes: “todo mundo queria transportar gente”. Ele me confessou que a tentativa de puxar a organização do mercado entre eles novamente – como há alguns anos antes – foi em vão, e até ele próprio se deixou levar pelo momento, almejando aumentar seus rendimentos financeiros o quanto pôde. “Foi cada um por si na disputa e na bagunça”.

Para Simmel ([1903] 2005: 578), as transformações que a cidade moderna implica na personalidade e mente dos indivíduos acontecem porque “[...] a cidade é o lugar da economia monetária”. De acordo com Simmel (1987) apud Hirata (2010: 40-41), “é sobre o signo do dinheiro que as transformações econômicas, sociais e políticas mudam as experiências humanas, intensificadas pelo fluxo do mercado”. “A circulação é o componente basilar que permite as trocas de mercadorias e deslocamentos de pessoas no espaço urbano”.

No caso particular dos motoristas e as transformações que sofreram nas cidades, Simmel ([1903] 2005) nos explica com precisão os motivos de tais mudanças, como o dinheiro, a variedade de pessoas e o fluxo de mercadorias que não estava no campo, mas sim nas pequenas cidades do alto sertão alagoano que recebiam investimentos do Estado, e que vários motoristas enxergavam naquele momento suas chances de crescimento econômico.

De acordo com Sandoval, os conflitos não ficaram isolados apenas na dimensão dos motoristas e suas caminhonetes D-20. Nas cidades, já havia embates mais antigos entre os motoristas das vans disputando pessoas e mercadorias e os grandes operadores do transporte rodoviário dos ônibus clandestinos e de empresas regulares como a Itapemirim e a extinta empresa São Geraldo. A questão é que quando o Estado passou a participar do mercado de transportes nas picapes, os motoristas começaram a operar mais nas cidades e isso inflamou de maneira acentuada os desentendimentos já existentes no mercado de transportes da zona urbana.

Um dos possíveis caminhos debatidos entre os motoristas, em geral, era a regulação dos transportes. É importante destacar que no estado da Bahia, desde 1998, já estava em curso a regulamentação dos transportes intermunicipais. Inclusive, Robério, o taxista e ex-motorista de D-20, relatou que, por ser natural de Paulo Afonso - Bahia, ele pôde acompanhar a regulação dos transportes em seu estado através da fundação AGERBA - Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia. Para Robério, a

autarquia baiana resolveu uma grande parte dos conflitos sobre o transporte intermunicipal, e isso influenciou muitos motoristas no sertão de Alagoas a buscarem a regulamentação do setor de transportes complementares intermunicipais visando melhorias.

3.3 A regulação nos transportes complementares intermunicipais de Alagoas

A ARSAL – Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas – foi fundada em 20 de setembro de 2001, por meio da Lei nº 6267/01. Atualmente, a agência atua na fiscalização das áreas de energia elétrica, gás canalizado, saneamento e transporte intermunicipal. No que se refere ao transporte municipal, segundo consta no próprio site da agência, o decreto 956/2002 delegou à Aarsal “[...] competência de regulação, organização e homologação das licitações para outorga de concessões e permissões do serviço de transportes” (Alagoas, 2002: 1).

Segundo a agência, a regulação dos transportes era uma reivindicação do setor alternativo, e ainda no ano de 2002, foram iniciados os estudos e cadastros dos proprietários e arrendatários de veículos para o transporte intermunicipal, surgindo a SECOMP – Serviço Complementar de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros.

Quanto à classificação dos veículos que operariam no transporte complementar, as caminhonetes D-20 foram categorizadas como “Veículo Utilitário Misto: veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro, com capacidade máxima de 04 (quatro) passageiros, mais o condutor” (Alagoas, 2002: 2). Em parágrafo único, o regulamento aponta que os veículos utilitários misto poderiam operar a critério da Aarsal, somente em linhas do subsistema regional, ou seja, curtos deslocamentos das zonas rurais ou urbanas de um município para outro. Vale destacar que ficou proibido o transporte de pessoas nas carroceiras das caminhonetes para o tráfego nas rodovias.

É importante salientar que, no serviço de transporte complementar, a exploração do serviço a título precário seria concedida por um período de três anos, podendo haver prorrogação por igual período. Outra informação pertinente é que as caminhonetes não poderiam ter mais do que “sete anos de fabricação, comprovado através do registro CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo” (Aarsal, 2003: 7). Entretanto, esse critério não foi exercido e nem seguido, logo nos anos iniciais de regulação.

A concepção de que a regulação dos transportes iria trazer segurança, melhor mobilidade e mais organização para a população sertaneja não fez tanto sentido na prática para os meus interlocutores moradores das zonas rurais. Obviamente, os conflitos entre motoristas de vans, ônibus e caminhonetes foram amenizados por meio da regulação, mas para as dezenas de pessoas do campo com que pude conversar e compreender um pouco da realidade do serviço de transporte nas caminhonetes regulamentadas, pouco ou quase nada mudou, de fato.

3.3.1 Vinho novo em odres velhos: o serviço de transportes regulado – intersecções entre o Estado e motoristas

Nas páginas anteriores, mencionei que não somente as prefeituras participaram do mercado de transportes nas caminhonetes, como o próprio estado de Alagoas, requisitando o pequeno mercado marginal de picapes para serviços essenciais. Mencionei também que toda a participação estatal – local e estadual – estreitaram as relações entre estes motoristas sertanejos e os gestores públicos, sejam nas prefeituras ou nos órgãos estaduais. É sobre tais relações que falarei um pouco mais neste subtópico.

Grande parte dos comerciantes influentes que pagavam a motoristas e suas caminhonetes para transportar alimentos e produtos dos armazéns para os seus pequenos comércios se candidataram nas eleições municipais de 2000, e muitos tiveram êxito em seus pleitos. É daí que os conchavos se tornaram ainda mais frequentes entre esses agentes. A priori, o serviço que um motorista contratado desempenharia com suas caminhonetes era basicamente: (i) o transporte de estudantes das zonas rurais para as zonas urbanas durante a parte da manhã, e (ii) o transporte de passageiros, na parte da tarde. Esses deslocamentos eram e ainda são por conta da prefeitura.

Contudo, para que esse simples movimento acontecesse, um leque de acordos e esquemas foram negociados. A primeira manobra ilícita foi o cadastramento das caminhonetes no serviço complementar, dado que, de acordo com as informações disponíveis no site da Aarsal, a regulamentação do transporte traria mais segurança e conforto, tornando o transporte complementar eficaz. Nos decretos da regulação de transportes complementares, são vários os critérios que motoristas, arrendatários, proprietários e veículos precisavam cumprir para se adequar a regulação, porém, segundo Sandoval, se tratava de “vinho novo em odres velhos”.

A própria estrutura do sistema que tinha como princípio básico regular e fiscalizar, era composta por pessoas que burlavam o sistema. Ironicamente, as caminhonetes D-20, no decreto 1171 de 2003, só poderiam ter até sete anos de fabricação, entretanto, a maioria das caminhonetes já possuíam mais de dez anos de fabricação e mesmo assim foram cadastradas no sistema complementar. Se o decreto tornava claro a impossibilidade de cadastro destas picapes pelo tempo de fabricação, o que as tornou possíveis de regulação? A resposta é: a relação entre prefeitos e determinados funcionários a serviço do Estado, responsáveis pelo cadastro dos veículos.

De acordo com meu interlocutor, os funcionários responsáveis pela avaliação e cadastro dos veículos na região do sertão já eram velhos conhecidos dos prefeitos, e muitos foram colocados para trabalhar no setor de regulação dos transportes complementares pela própria indicação dos gestores municipais. Havia toda uma relação amistosa, de acertos e trocas de favores entre gestores locais e funcionários a serviço do Estado.

Não somente no sertão, mas em várias regiões de Alagoas, as relações entre prefeitos e funcionários do Estado existem a muito tempo. Rodrigues (2023) tem chamado atenção para tais relações a partir do conceito de “coronelato”, que são novas configurações do coronelismo no Brasil, definido por Leal ([1945] 2012) como:

[...] concebemos o “coronelismo” como resultado da superposição de formas desenvolvidas do regime representativo a uma estrutura econômica e social inadequada. O “coronelismo” é sobretudo um compromisso, uma troca de proveitos entre o poder público, progressivamente fortalecido, e a decadente influência social dos chefes locais, notadamente dos senhores de terras. Não é possível, pois, compreender o fenômeno sem referência à nossa estrutura agrária, que fornece a base de sustentação das manifestações de poder privado ainda tão visíveis no interior do Brasil (Leal, 2012: 23).

Ainda, Victor Nunes Leal, autor de *Coronelismo, enxada e voto* (2012), nos apresenta, como um dos sintomas no “coronelismo”, o falseamento representativo no Brasil que acarretava o mandonismo, o filhotismo, o falseamento do voto e a desorganização dos serviços públicos locais. “Coronelato”, então, é um conceito que remonta as relações de poder do “coronelismo”, no entanto, nos explica que com o declínio do senhorialato rural por volta dos anos 1970, o aumento da urbanização de pequenos e médios municípios, além das lógicas de políticas urbanas, houve a formação de chefes territoriais urbanos (coronelatos) e de grupos criminais.

Em grande medida, esses chefes territoriais urbanos estão nas prefeituras, câmara de vereadores, governos estaduais e federais, além das forças de segurança que atuam para

administrar arquiteturas de poder, aptos a usar a violência armada para assegurar seus recursos eleitorais ou econômicos e, assim, controlar mercados, cargos e funções de dentro do aparato estatal.

Neste mercado de transportes, para que qualquer motorista pudesse regulamentar sua caminhonete, o funcionário da agência reguladora que é revestido de poderes de polícia pelo Estado, recebia uma espécie de “taxa”, que podemos entender como suborno, para realizar uma “vista grossa” a respeito do ano de fabricação e condição geral do veículo, a pedido do prefeito. O esquema não ficou somente em torno da caminhonete, muitas vans também foram reguladas pela mesma sistemática. Segundo Sandoval, esse era um jeito muito fácil de regular os carros: “era uma época que pouca coisa era no computador. Muitos deles não sabiam nem que tinha documento sobre isso, era como se não tivesse regra nenhuma”.

As caminhonetes precisavam estar reguladas porque a fiscalização seria menor, além de ser mais rentável para as prefeituras terem um motorista e uma caminhonete sempre a disposição. Pensemos bem, qual é a necessidade destes gestores e vereadores municipais investirem em infraestrutura rural quando é a própria falta de infraestrutura que os fazem enriquecer? E, se há motoristas e caminhonetes que põem em movimento pessoas e mercadorias cotidianamente a um custo baixo para os cofres públicos municipais, por que mudar?

Um dos principais setores de uma prefeitura para o enriquecimento dos gestores públicos e demais atores políticos é o setor de transportes. De acordo com alguns motoristas, esse setor é a área onde menos se pode comprovar que há enriquecimento ilícito, pois, se o contrato foi acertado em três mil reais mensais, o motorista recebia dois mil reais, além de receberem a ordem de gastar com combustível no posto que pertencia ao deputado estadual, federal, ou do vereador “coligado” do prefeito. Um detalhe interessante é que não apenas as caminhonetes eram abastecidas em um posto específico, mas todos os veículos da frota do município.

Se alguma caminhonete precisasse de manutenção ou peças, o serviço de mecânica e compra de peças deveria ser feito nos estabelecimentos específicos dos familiares dos gestores municipais. Na medida em que os motoristas se acostumavam com o *modus operandi* dessas instituições estatais locais, eles se davam conta de que os municípios pertenciam, em sua maioria, aos atores políticos. “Eles são os proprietários de clínicas, postos de combustíveis, lojas de peças, revendas de veículos, e por aí vai...[...]” O fato é que “se você não seguir o que manda o hõmi, cê tá lascado. Ele vai e manda quebrarem você na porrada”.

Nesse ponto da interlocução, entendi bem o que Sandoval quis dizer sobre as ameaças e violências. É especificamente sobre isso que compartilharei algumas experiências enquanto coordenador de pesquisas de intenção de voto no ano de 2016, em Alagoas.

Divisa entre Alagoas e Pernambuco, 2016.

Em uma pacata e pequena cidade do sertão de Alagoas, realizava, com dois colegas, a primeira leva de pesquisas de intenção de voto na zona urbana, tínhamos sido contratados por um candidato político da oposição que almejava ser o próximo prefeito. Iniciamos um diálogo com alguns moradores colhendo suas intenções de voto, quando um Volkswagen Fox, de cor prata, parou no início da rua onde estávamos. O motorista do veículo baixou o vidro, nos chamou e disse: “você estão no lugar errado e estão incomodando a gente”. Enquanto ele dizia nos olhando nos olhos, puxou um revólver cromado, modelo 765, de sua cintura, e o apoiou em sua perna esquerda. O recado foi dado, e aquela foi a minha primeira ameaça.

Naquele dia, dormimos em uma velha discoteca da cidade, o proprietário nos cedeu o espaço para dormirmos porque não havia hotel e nem pousada disponível na época, além de ser perigoso voltarmos para Paulo Afonso, tarde da noite, depois da ameaça que recebemos em plena luz do dia. Antes de dormirmos, Barriga – apelido do proprietário da discoteca – nos disse para tomarmos cuidado, porque o prefeito era perigoso e tinha várias denúncias de crimes nas costas, como pedofilia, homicídio, peculato, lavagem de dinheiro, fraudes em licitação e formação de organização criminosa.

Segundo Barriga, aquele prefeito nunca “caiu” – apesar das dezenas de denúncias do MP⁴² e GECOC⁴³ de Alagoas – porque era apoiado por grandes nomes alagoanos que estavam nas esferas federais e estaduais da política brasileira, além do apoio de policiais militares e guardas civis municipais que eram seus seguranças, além de jagunços. Amparado nestas duas bases, o prefeito controlava cargos, funções, recursos estaduais e federais que eram enviados para o município, assim como a compra de votos.

⁴² Ministério Público.

⁴³ Grupo Estadual de Combate às Organizações Criminosas.

A compra de votos foi um dos momentos mais marcantes para mim. Recordo-me que, no dia 02 de outubro de 2016, a cidade amanheceu de duas cores: uma parte das pessoas usavam roupas da cor da campanha do prefeito, acusado de vários crimes; e a outra parte usava a cor do candidato da oposição, o que nos contratou para realizar as pesquisas. No meio da multidão, surgiu um D-20 de cor preta puxando um semirreboque com várias motos 0km. As motos serviriam para a compra de votos, as motocicletas foram repassadas às famílias locais influentes que controlavam uma parte do comércio daquela cidade. Para ter a moto, bastasse que a família se compromettesse a votar no prefeito. Vale destacar que na época, o argumento de que o voto era secreto não tinha utilidade alguma. Nada era e é secreto em uma pequena cidade dominada por uma família política.

Para controlar os votos das pessoas nas urnas os gestores contavam com muitas pessoas. Um grupo era responsável por realizar boca de urna nas entradas dos colégios eleitorais, um outro grupo era responsável por intimidar eleitores da oposição, e até os mesários recebiam propinas para também serem olheiros e prestarem atenção nos eleitores que venderam seus votos, a todo momento e em diferentes ângulos e posições para saber se realmente o candidato votou conforme o prometido. Bastasse um semblante ou olhar do eleitor que remetesse dúvidas ao olheiro e já seria o bastante para prestar esclarecimentos quanto à veracidade do voto em um momento posterior.

Todos que venderam seus votos tinham conhecimento que se não cumprissem o combinado, o preço que se pagaria fisicamente e moralmente seria alto. A título de exemplo, circulou pelos moradores da cidade através das redes de conversas e fofocas, eventos relativos à eleição de 2012, quando uma família de comerciantes vendeu seus votos em troca de motos. Foi descoberto pelos olheiros que a família de comerciantes em questão não cumpriu com o acordo na urna eletrônica, e uma semana depois do pleito, a família recebeu a visita dos jagunços do prefeito, no qual foram agredidos fisicamente com tapas na “cara”, além de vários bens confiscados a mando do prefeito.

Os que não venderam seus votos também sofreram consequências e perseguições. No mesmo dia 02 de outubro, em uma motociata, um motoqueiro foi atropelado por um guarda municipal e jagunço. Lembro-me que o motivo de tal violência se deu pelo fato de o motoqueiro ser da oposição, e por isso, até o atendimento médico na UPA⁴⁴ também fora negado. Ele me relatou, ensanguentado, com o queixo cortado, aos prantos, que o médico da UPA disse o

⁴⁴ Unidade de Pronto Atendimento.

seguinte para ele: “quem não é do lado do hõmi não tem direito nem de uma linha de costura pra fechar o queixo”.

Logo, retomando à última fala de Sandoval, é desta maneira que alguns municípios no sertão de Alagoas tocam as campanhas e as maneiras de se fazer política. Isto posto, o conceito de “coronelato” (Rodrigues, 2023) é importante nesta pesquisa porque representa o arranjo analítico que desenvolvo neste capítulo. De acordo com Sandoval, houve épocas em que cada prefeitura tinha uma frota de 30 caminhonetes D-20. Para cada motorista e seu veículo contratados, existia um apoio político que todos da família deveriam exercer na gestão do prefeito. Era também preciso que em todo comício ou evento político os motoristas transportassem as pessoas dos povoados e distritos: “Hõmi, tinha inauguração até de calçamento, quebra-molas, tudo a gente tinha que ir, se quisesse ganhar o dinheiro do pão”.

O fato é que se olharmos todos esses fenômenos lado a lado, interseccionados entre o legal, ilegal, lícito e ilícito, vemos que diferentes atores – policiais militares, guardas civis municipais, prefeitos, vereadores, deputados, motoristas e comerciantes – estão a todo momento negociando mercadorias políticas (Misse, 2006). De acordo com Michel Misse (2006), mercadoria política combina custos e recursos políticos – expropriados ou não do Estado – para produzir um valor de troca política ou econômica. No mesmo sentido, Hirata (2010: 96) explica que o conceito de mercadoria política nos permite compreender melhor esses mercados, não da compreensão de controle do crime, mas sim de um jogo de forças entre atores envolvidos que oscilam entre mais ou menos subordinação e uso da força. É dessa maneira que o mercado de transportes é operado.

Ademais, a partir do próprio exemplo de Robério, muitos motoristas aprenderam a lidar com os “esquemas” das prefeituras. Uma parte deles abriram pequenas empresas de “fachada” para participarem dos leilões de veículos da prefeitura, que são os chamados entre eles de “leilões fechados”. Nesses eventos, só pessoas específicas participam para faturarem os veículos e, posteriormente, venderem os carros com margem de lucro. Muitos ônibus, vans e carros pequenos são destituídos do município para serem revendidos a particulares. Algumas empresas também foram abertas exclusivamente para alugar as caminhonetes diretamente para as prefeituras, outros deixaram o ramo de transportes nas D-20’s para se dedicarem ao

desmanche de carros nos povoados mais distantes, e alguns outros migraram para Arapiraca e/ou Maceió, cidades onde abriram suas revendas de carros usados.

Seja como for, algumas prefeituras na região do sertão não passam de meras plataformas políticas, constituídas não para o desenvolvimento e bem-estar social do povo, mas para serem trampolins em candidaturas, cargos, controle de funções, pagamento de dívidas, enriquecimento e perpetuação de algumas poucas famílias políticas. Em cada setor há um esquema, um desvio. Alguém sempre tem que desviar para pagar a outro alguém. Exceto os que acessam a máquina estatal via concurso público, os demais têm que prestarem suas contas com deputados, senadores, diferentes forças de segurança, advogados, juizes etc. E é por isso que há o desvio nos combustíveis, nos transportes, na manutenção dos veículos, nos leilões privados. Todos desviam porque precisam pagar os lugares que ocupam, não só financeiramente, como politicamente.

3.4 Pandemia e valorização do mercado de transportes em D-20's

Durante a pandemia da Covid-19, as pessoas ao redor do mundo presenciaram a crise humanitária global. Muito se ouviu sobre a recomendação dos órgãos de saúde e da ciência sobre “lockdown”. Os que puderam, ficaram em suas residências acompanhando pelas tv's e celulares o que acontecia das portas de suas casas para fora, mas muitas pessoas não pararam. Profissionais da saúde, limpeza urbana, do lar, balconistas, entregadores *delivery* e motoristas continuaram trabalhando durante a pandemia, garantindo serviços essenciais à população (Santos *et al.*, 2020).

Enquanto os gestores públicos do alto escalão das prefeituras e câmaras de vereadores trabalhavam de suas casas, muitos trabalhadores continuaram na ativa. Os motoristas, especificamente, operaram na logística de sempre, transportando pessoas, bens, capitais, mercadorias e alimentos em suas caminhonetes porque não puderam parar, caso contrário, perderiam os seus contratos. Como esclareci anteriormente, os contratados não recebem as garantias previstas na CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas, como as férias, décimo terceiro, hora extra etc.

O que realmente acontece é que esses motoristas são demitidos nos finais de ano e recontratados no início do ano seguinte, como forma de gestores políticos locais não pagarem seus direitos. Por causa dessas condições, muitos desses trabalhadores foram contaminados pela

Covid-19, falecendo nas semanas seguintes. As caminhonetes pararam de rodar, ou em alguns casos, os filhos dos motoristas dirigiam no lugar de seus pais, usando a carteira de habilitação do pai falecido.

Esse foi o caso de Mizael, um jovem de dezessete anos que assumiu a função de motorista no lugar de seu pai, Mauro, falecido pela Covid-19 em 2020. Conheci Mizael através de Sandoval, o jovem me contou rapidamente sua história debaixo de um umbuzeiro carregado de umbu, em sua casa na zona rural de Arvoredos, depois que insisti um pouco para termos uma conversa informal.

Mauro, o pai de Mizael, morreu aos 55 anos, sua mãe, agricultora, ainda não atingiu a idade de se aposentar. O maior rendimento da casa era o de Mauro, como motorista. Na falta do pai, Mizael desistiu dos estudos e tornou-se motorista. Mesmo sem carteira de habilitação por ser menor de idade, Mizael dirige a D-20 com a carteira de habilitação do pai falecido. Ele me relatou que leva todos os dias cerca de quarenta pessoas de seu povoado para a sede de seu município, e que já foi pego algumas vezes por agentes da fiscalização e por policiais, mas ele tem o apoio do prefeito da cidade para rodar transportando pessoas e mercadorias todos os dias, em vista da situação financeira da família e a fidelidade política que sempre tiveram quando seu pai era vivo. “Às vezes eu dou 50 conto pra passar pela estrada e tá de boa, às vezes também os guardas me pedem pra levar uns trem pra os parentes deles na redondeza e fica tudo como tá”.

Para Mizael, ser motorista foi a saída que encontrou para continuar “botando comida na mesa”, pois a Covid-19 e a morte do pai deixaram sua família desamparada. Me relatou também que muitos familiares de motoristas que morreram na pandemia, além do sofrimento da perda de um ente querido, tiveram que enfrentar uma enorme burocracia para que pudessem vender as caminhonetes, muitas vezes, por ser o único patrimônio que muitos motoristas deixaram. Para vender as caminhonetes, as famílias tinham que fazer o inventário dos bens do falecido, um processo considerado por Mizael demorado e caro, principalmente na situação de desamparo que se encontravam.

Segundo Sandoval, o mercado de transportes nas D-20's, que até então se matinha estável sem grandes alterações no número de motoristas e veículos entre 2010 e 2019, sofreu um desfalque a partir de 2020 durante a pandemia, acarretando principalmente no aumento dos preços das caminhonetes na região.

Eu fui aos comerciantes ouvi-los sobre essa valorização. Conversei com Marcelo, o dono de uma revendedora de veículos em Paulo Afonso - Bahia, e com Fabrício, um corretor informal de caminhonetes D-20, no povoado Caroá, em Arvoredos. Para eles, a alta valorização das D-20's se deu pelas mortes dos proprietários na pandemia, gerando uma corrida de vários homens a procura de novas caminhonetes e contratos com as prefeituras. Além disso, o mercado de caminhonetes acompanhou a alta de preços dos veículos novos e usados, tocado pela escassez de microchips semicondutores – também resultante da pandemia –, causando grandes mudanças no mercado automotivo global (Pimentel *et al.*, 2023).

Pude conferir em algumas revendedoras de caminhões e caminhonetes D-20, o aumento do valor médio de uma caminhonete de 1ª linha, que antes da pandemia girava em torno de 70 mil reais, e após a pandemia, as mesmas caminhonetes chegam a custar mais de 150 mil reais. Um aumento superior a 114%.

Figura 39 – Caminhonete D-20 à venda no sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

Figura 40 – Caminhonete D-20 à venda no sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

Ao longo deste capítulo, apresentei a constituição e consolidação deste mercado de transportes realizado por motoristas em suas caminhonetes D-20. Destaquei no início a sociabilidade familiar e fraternal como elemento basilar da constituição deste mercado, todavia, na medida em que se avolumavam muitos motoristas e caminhonetes, os laços fraternais e familiares cederam lugar às individualidades de cada motorista pelas disputas de deslocamentos e faturamentos.

Através de um acerto informal, realizado por acordo verbal entre os motoristas e líderes dos povoados rurais, houve uma primeira tentativa de organização, contudo, não se sustentou por muito tempo. Apenas depois de um grave acidente com um estudante em uma caminhonete,

que os moradores passaram a dispensar os serviços dos motoristas imprudentes, gerando maior organicidade do mercado. A seguir, com a participação do aparato estatal que conduziu os motoristas ao fluxo de transportes nas zonas urbanas, os serviços de transportes voltaram a desordem, de maneira até mais acentuada, dado que os conflitos envolveram não somente os motoristas de caminhonetes, como também os motoristas de vans e ônibus, o que aumentou a pressão para que o serviço de transporte alternativo no estado de Alagoas fosse regulamentado.

O fato é que o Estado foi um importante elemento da constituição e consolidação deste mercado de transportes, mas é importante salientar que, após a regulamentação dos transportes, parte da população – principalmente a do campo – imaginou que a mobilidade de pessoas e mercadorias iria melhorar, entretanto, uma série de atores que usavam e ainda usam da máquina pública para controlar votos, cargos, funções e recursos em nome do próprio benefício político, atuaram de maneira direta para regularizar motoristas e caminhonetes de maneira ilícita, contribuindo para que motoristas e caminhonetes continuassem operando de maneira insegura e desordenada.

É pertinente ressaltar também que o acesso escolar foi, no passado – ainda a partir dos primeiros movimentos de Rodrigo e as mulheres feirantes –, e continuou sendo até os dias atuais, um dos maiores gargalos para que os estudantes moradores das áreas rurais tenham acesso à educação digna e de qualidade. Logo, o que percebi em meus campos é que não se trata da falta de recursos públicos para investimentos em infraestruturas, educação, saúde, mas sim de um projeto político que relega direitos básicos da população em último plano.

De maneira geral, destaco que este mercado de transportes em caminhonetes funciona de maneira entrelaçada às engrenagens de funcionamento do Estado de Alagoas. É este mercado marginal no interior do Estado que move urnas eletrônicas, move trabalhadores, mercadorias, estudantes, serviços do Estado, o qual alimenta uma série de outros mercados ilegais a partir das prefeituras. Logo, neste capítulo, pudemos ter clareza de que quando o Ministério Público e a mídia de Alagoas denunciam e questionam os motivos de gestores municipais contratarem o transporte de pessoas em velhas caminhonetes irregulares e inseguras, não é por outra razão senão ao próprio aparato estatal que faz uso e incentiva o mercado de transportes em caminhonetes. Por que haveria mudanças, se o mercado de transportes nas D-20's é parte de um projeto político de baixo custo para a população rural e de enriquecimento para uma rede de pessoas enoveladas a política? Por mais que haja discussões e reflexões para que este modal seja atualizado – como aconteceu anos antes –, não acredito que este mercado mudará em curto

prazo. Na verdade, com os deslocamentos cada vez mais frequentes de caminhonetes vindas do Sul e Sudeste do Brasil para Alagoas, penso que as dinâmicas de poder entre os mercados ilícitos continuarão a aprofundar-se.

4 INFRAESTRUTURAS E MANUTENÇÃO: OS SERTÕES DA BAHIA E ALAGOAS

Souza Ramos, maio de 2022.

Após descer do microônibus que me trouxe à Souza Ramos, desde Maceió, caminhei em direção a uma oficina não muito distante de onde o precário transporte complementar havia me deixado. Era a manhã do dia 12 de junho de 2022. Às 10 horas da manhã, o sol esbraseante do Sertão me fez caminhar “avexado”⁴⁵. Nesse dia eu não planejava ir à oficina para conversar com algum interlocutor sobre esta pesquisa.

Na verdade, alguns dias antes, um amigo tinha me pedido para que eu realizasse um orçamento de amortecedores para o carro dele. Atendi ao seu pedido. Quando cheguei à oficina, notei alguns carros na área de alinhamento, também percebi muitas peças de D-20 encostadas em uma parede, próximas ao lugar em que eu estava, na área de reparo dos veículos. Bandejas de suspensão, pivôs, discos de freio, lanternas, uma porta da caminhonete semidesmontada etc. Logo pensei que deveria ser o restauro ou reforma que alguns funileiros estavam realizando em alguma picape. Não dei importância e me dirigi à recepção do estabelecimento para realizar o orçamento.

Ao sair da oficina, avistei do lado de fora uma D-20 parada com o motor ligado. A caminhonete me chamou a atenção. Entretanto, dessa vez, não se tratou da estética da caminhonete. O motorista da picape conversou com outro homem que estava em frente a uma borracharia, ao lado da oficina. Falavam alto e isso me fez prestar atenção na conversa. Eles combinaram a busca de um motor em outro estado. O diálogo entre eles foi mais ou menos o seguinte:

[Motorista] - Ô peixe, vamo descer pra Feira pegar o motor no baiano dia 30, viu?!

[Borracheiro] - Ele conseguiu arrumar a caixa de marcha do Perkinho⁴⁶?

[Motorista] - Ainda não.

[Borracheiro] - Então dia 30 a gente desce mesmo?

[Motorista] - Combinado dia 30, valeu (Registro de diálogo entre dois homens. Souza Ramos-Alagoas, maio de 2022).

⁴⁵ Apressado.

⁴⁶ Motor de D-20 / Perkins Q20-B.

Foi a partir desta conversa, entre dois homens, que enxerguei a dimensão de manutenção do mercado de transportes em caminhonetes D-20. Já havia notado a quantidade de oficinas espalhadas pela região, mas não havia presenciado ainda a movimentação dos homens que atuam para manter as caminhonetes operando, ou seja, serviços de mecânica, funilaria, pintura, customização etc.

Algumas questões investigadas a partir do pequeno diálogo dos homens serão abordadas neste capítulo: a primeira está relacionada ao fato de Feira de Santana-Bahia, conhecida por ser a Princesa do Sertão, ser o centro de um grande e influente mercado inter-regional, interestadual e mesmo nacional, de veículos e autopeças formal e informal, legal e ilegal. Feira de Santana é conhecida entre diferentes compradores e revendedores de peças como o principal mercado de veículos e peças do Nordeste. O segundo ponto a ser analisado é a “procedência” ou os percursos de motores vendidos em Feira de Santana. Qual a procedência do motor que os dois homens iriam buscar? O terceiro ponto é: para onde esses motores vão? Qual seria o uso que o veículo com o novo motor faria?

Caminhei de volta à praça dos transportes complementares no centro de Souza Ramos, mas estes problemas me pareceram basilares para compreender como um mercado de transportes em velhas caminhonetes continua operando há mais de 30 anos. Somado a isso, tinha uma outra questão que já tinha me tomado um certo tempo de reflexão: a mobilidade de motoristas para comprar caminhonetes D-20 em outros estados do Brasil para operar no sertão de Alagoas.

Mas o que faz um motorista se mobilizar para tão longe é somente a busca de uma caminhonete? Por quais lugares, caminhos e pessoas um motorista encontra ao longo de uma viagem de 7 dias? Já era de meu conhecimento que muitos motoristas se deslocavam e continuam a se deslocar para outros estados com o intuito de comprar suas caminhonetes. Mas isso sempre foi pouco nítido para mim. Apenas em 2023, através de Sandoval, compreendi com mais propriedade os motivos que levam muitos homens a esses movimentos de grandes distâncias para buscar uma caminhonete D-20, a ponto de irem ao Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais e Bahia.

Esse fenômeno explica, por exemplo, como uma rede de serviços de manutenção das picapes é nutrida através destas idas e vindas de homens e caminhonetes. Logo, as respostas para meus questionamentos neste capítulo emergiram de meu acompanhamento junto à trajetória do meu interlocutor e sua caminhonete, compreendendo como se dá a circulação e a

vida social de um homem motorista e de um veículo em diversas situações ao longo de 7 dias. Trata-se de uma etnografia multissituada (Marcus, 1995).

Diante o exposto, neste terceiro e último capítulo, reconstruí a trajetória territorial de uma caminhonete D-20 e suas peças. A caminhonete em questão foi adquirida 0km pelo estado da Bahia, ficando em posse do Estado por 25 anos. Em 2016, a picape foi leiloada pelo Estado na cidade de Feira de Santana, e faturada por uma mulher, proprietária de uma pequena construtora civil em uma cidade do sul da Bahia. Alguns anos depois, essa mesma caminhonete foi vendida a um motorista do sertão de Alagoas que tinha planos de realizar o transporte de estudantes da zona rural, sendo posteriormente desmontada.

Meu objetivo através deste acompanhamento foi analisar como diferentes atores que compõem a dimensão do comércio de peças e serviços no sertão da Bahia é uma dimensão importante do mercado de transportes nas caminhonetes no sertão de Alagoas. Analiso também, como são realizados os agenciamentos de comunicação, negociação e transporte de peças e motores entre vendedores e compradores para compreender um pouco mais do mercado de transportes no sertão de Alagoas.

Nesta sessão, meu principal interlocutor é Celestino. Ele tinha planos de adquirir uma D-20 em outro estado. Nós já tínhamos nos falado algumas vezes por intermédio de um outro interlocutor, o Sandoval. Estabelecemos uma proximidade e pude segui-lo. Nessa nossa jornada, me envolvi mais do que havia imaginado. O plano era acompanhar um homem e uma caminhonete. Mas quando me dei conta, estava no litoral sul da Bahia avaliando a D-20 para o motorista sertanejo adquirir. Nesse processo de interação, pude acompanhar não somente o envolvimento dele e da caminhonete com o comércio de peças e serviços em Feira de Santana, como pude também acompanhar a desmontagem da D-20, a venda de suas peças para diferentes pessoas no sertão de Alagoas, os sentidos e as sociabilidades que contribuem para que estes homens se coloquem em movimento.

Logo, além de pesquisador que reconstruiu a trajetória exemplar de uma caminhonete D-20 e suas peças, também atuei como o avaliador de compra do veículo para Celestino, um motorista e corretor informal sertanejo. É a partir desta situação empírica concreta que apresento um pouco mais da minha relação com as caminhonetes que perpassam de modo significativo o meu seio familiar.

A relação teórica que estabeleço aqui advém dos trabalhos de Tsing (2005) e Knowles (2014). Estes trabalhos inspiraram meus estudos das jornadas de elementos não humanos. Por

meio de uma abordagem etnográfica, as autoras seguem os objetos analisando as trajetórias em escala transnacional. Ambas argumentam que as conexões globais por onde atravessam variados elementos não seguem um padrão fluido e estável, como defendem as análises hegemônicas dos fluxos e movimentos globais. Pelo contrário, os atravessamentos dos elementos para diferentes pontos produzem fricção, são instáveis, turbulentos e originam diferentes redes sociais, criativas e desiguais.

De pretensão mais modesta, a trajetória da caminhonete que apresento neste capítulo é de escala interestadual. É no interior do circuito que corta a cidade de Feira de Santana que diferentes atores e suas trajetórias – algumas marcadas pelas mudanças globais do mercado automotivo – atuam em serviços informais para sobreviver.

Nesta empreitada de compreender o impacto decorrente das múltiplas mobilidades e os ancoradouros que sustentam a jornada de uma caminhonete e suas partes, retomei os estudos sobre “a virada das mobilidades” ou “giro móvel” (Freire-Medeiros; Lages, 2020; Sheller; Urry, 2006; 2016). Estes trabalhos me auxiliaram na proposta de um novo quadro analítico/metodológico, em que ponho em evidência a articulação de práticas econômicas no comércio de peças, serviços e desmanche de um veículo, com as práticas sociais de homens em diferentes ocupações e lugares, que movem também símbolos, subjetividades e comunicações, contribuindo para o funcionamento de mercados e infraestruturas interestaduais.

Ademais, nessa esteira de análises entre objetos e a vida social, Latour (1994; 2005) também é indispensável. Os seus estudos sobre a abordagem do social, ou TAR (Teoria Ator-Rede), lançam possibilidades metodológicas e analíticas de fenômenos como este que apresento. A caminhonete e suas partes são elementos que estão totalmente integrados ao dia a dia de uma grande rede de homens, gerando uma cadeia sociotécnica que molda e transforma os campos de ação das diferentes pessoas. Através de Latour, torna-se evidente que, para determinadas figurações sociais, caminhonetes, autopeças e pessoas estão em condição de simetria.

4.1 Caminhonetes: memórias de família e negócios

Conforme expliquei na introdução desta dissertação, a pessoa responsável por me inserir no mundo dos carros foi o meu pai. Por muitos anos ele exerceu o cargo de fiscal e motorista em um extinto órgão de fiscalização do estado da Bahia. Ele sempre dirigiu

caminhonetes e é por esse motivo que desde muito novo os modelos de veículos que sempre chamaram a minha atenção foram as caminhonetes, até por vê-lo dirigir por muitos anos uma picape Ford F-1000 azul. Lembro-me de esperá-lo todas as noites para ver a “milona” azul marinho na porta de nossa casa. Eu deveria ter cerca de seis ou sete anos de idade, mas, por toda essa influência paterna, sempre gostei da série “F” das caminhonetes norte-americanas.

Eu e meu pai tínhamos uma brincadeira, combinamos que toda vez que ele chegasse na porta de casa, antes que eu abrisse a porta, ele deveria me dizer em qual “F” ele tinha chegado. Isso porque às vezes, além da F-1000, ele chegava em um caminhão F-4000 ou F-12000. Um certo dia, ele chegou na porta de nossa casa e eu perguntei: “pai, em qual ‘F’ você veio?”; ele me respondeu: “em uma F-11”. Eu achei aquilo surpreendente, pois não tinha o mínimo conhecimento de que existia uma “F-11”. Quando abri a porta, não havia caminhonete alguma, ele rindo, em pé, olhando para mim, disse: “F-11” são as minhas pernas”. Apesar de frustrado, rimos juntos.

Pouco tempo depois, a caminhonete F-1000 que eu admirava foi transferida para alguma outra residência de trabalhadores e nunca mais a vi. Carros do Estado são assim, ficam por um período em um determinado lugar e se houver a necessidade de transferência do veículo para suprir alguma necessidade, são remanejados para outras localidades até serem leiloados. A caminhonete seguinte que meu pai assumiu para dirigir em seu trabalho de fiscalização foi uma D-20 azul.

A D-20 em questão era uma Custom azul 1995, cabine dupla turbinada. Tenho especial apreço por este carro e as lembranças que eu e minha família acumulamos a bordo da picape marcaram as minhas memórias de infância. Segundo minha mãe, entre os anos 2000 e 2008, pouco saímos em família e mal viajávamos juntos. Nossa renda familiar era baixa e só tínhamos oportunidade de viajar quando o chefe do meu pai solicitava alguns serviços extras, particulares em suas fazendas, com o carro oficial do Estado.

A bordo desta D-20, conhecemos várias cidades, zonas rurais, pessoas, histórias e colecionamos experiências em família. Uma das viagens que mais me marcou foi a ida à praia, em 2007. O chefe de meu pai, um engenheiro, mantinha uma relação extraconjugal com uma mulher no litoral sul da Bahia. Quando esta mulher decidiu mudar de residência, foi o meu pai, a mando do seu chefe, que fez toda a mudança para ela.

Após todos os serviços de mudança, apreciamos o dia na praia. Foi um dia que realmente aproveitamos, tomamos banho de mar, nos divertimos e depois almoçamos, encostados na D-

20, uma grande e farta marmitta de farofa. Apesar das memórias felizes, em muitos momentos presenciei o semblante de cansaço do meu pai ao ter que se submeter às decisões arbitrárias dos homens “importantes” do Estado. Às vezes, ele “batia de frente”, outras vezes, não. Ele era um fiscal, mas em muitos momentos o vi sendo motorista particular, o homem responsável por fazer mudanças de amantes de homens do Estado, o homem também que muitas vezes retirou o óleo diesel do veículo oficial que trabalhava para abastecer tratores nas fazendas particulares dos homens “importantes”.

De histórias e experiências com minha família a bordo desta caminhonete, D-20 azul, julgo ter uma centena delas, mas o que quero destacar com o meu pequeno relato pessoal é que não era apenas uma caminhonete, propriedade do Estado, ou apenas uma ferramenta de trabalho de um funcionário público. A possibilidade de meu pai poder utilizar a caminhonete para usos não-estatais possibilitava à nossa família um sentimento de alegria, vinda da relação entre compartilhamento da experiência de descobrir novos lugares, viver o movimento e agrupar a família.

Foi sob essa rede de ligações que se construiu um repertório de memória de alegria e satisfação, mas também de dissabores marcada pelo uso da caminhonete. Era na caminhonete que meu pai nos levava e trazia todos os dias, eu, de uma escolinha de bairro distante de nossa casa, e minha mãe, das aulas de magistério que ocorriam em um bairro da periferia da cidade. Foi na picape, segundo minha mãe, que meus dois irmãos mais novos recém-nascidos chegaram do hospital, assim como proporcionou as nossas saídas aos finais de semana do distante bairro que morávamos para o centro da cidade. Isso, para nós, conferia valor, afeto, experiências.

Com o passar do tempo, toda essa relação com a picape D-20 moldou as práticas e a forma de como eu e minha família enxergávamos as oportunidades de ganhar dinheiro no mercado de veículos e melhorar nossa renda familiar. Analisando toda essa relação a partir de uma perspectiva latouriana, torna-se evidente que a relação que tivemos com um específico veículo nunca esteve em segundo plano (Latour, 1994).

Tal relação ditou diretamente os campos de ação que eu e minha família passamos a atuar, possibilitando-nos novas realidades financeiras. Posso dizer que nos inserimos numa rede sociotécnica (Latour, 1994; 2005) em 2009, quando meu pai adquiriu sua própria caminhonete D-20, cor preta, modelo Deluxe, 1995. Para os autores, uma rede sociotécnica é a relação simétrica de interação entre seres humanos e objetos ou tecnologias, que estão em constante

troca de propriedades em torno de um quadro de interesse comum. Nessa perspectiva, não somente humanos constroem objetos, como os objetos também constroem os humanos.

Por meio desta primeira D-20, meu pai passou a não aceitar mais as ordens e caprichos de seus superiores, porque nós deixamos de depender de um carro do Estado. Ele inseriu a D-20 que adquiriu no órgão de fiscalização que ele trabalhava, via contrato. Eu, até 2013, era o motorista responsável por realizar fretes e mudanças para os moradores do meu bairro, à noite, quando meu pai chegava com a caminhonete do trabalho.

Com o contrato e os fretes, alguns anos depois, todo o ganho que tivemos com a picape nos possibilitou a aquisição de uma outra D-20, agora de cor branca, ano 1986, com motor *Perkins*. Através da aquisição da segunda picape, passamos a atuar no comércio de troca e venda de caminhonetes, conhecemos corretores, mecânicos, lojistas e estabelecemos contato com uma rede de pessoas que só se dedicavam ao comércio de grandes caminhonetes⁴⁷.

Foi a partir disso que, especificamente, eu e meus irmãos, nos tornamos comerciantes especializados nesses veículos. Fomos consultores de avaliação de compra de D-20's para diferentes homens, conhecemos os mercados de caminhões e caminhonetes no centro-norte baiano, em Feira de Santana. Também conhecemos o mercado de grandes caminhões a diesel no sul e extremo sul da Bahia. Em cada mercado desses, conhecemos pessoas, diferentes máquinas e tecnologias usadas somente para serviços nas caminhonetes, formamos contatos e nos inserimos em redes mercantis de caminhonetes e suas peças.

⁴⁷ Existem quatro tipos principais de picapes: (i) compactas; (ii) médias (iii) intermediárias (iv) grandes.

Figura 41 – Primeira caminhonete D-20.



Fonte: Acervo do autor, maio de 2009.

Figura 42 – Segunda caminhonete D-20.



Fonte: Acervo do autor, janeiro de 2013.

4.2 Celestino

Celestino é um motorista de meia idade que havia retornado recentemente do Rio de Janeiro para o sertão de Alagoas, onde nasceu. Para além da função de motorista, é corretor informal de veículos, sua real fonte de renda. Quando o conheci, na banca de feira da sua esposa, no alto sertão⁴⁸, no início de 2023, ele já procurava há alguns meses uma caminhonete D-20 para transportar estudantes e mercadorias por meio de contrato com as prefeituras da região. No dia de nossa conversa, acomodamo-nos no corredor da feira em bancos de madeira. Enquanto Celestino debulhava o feijão de corda, relatou que os motivos que levam grande parte dos motoristas a se mobilizar para outros estados são vários, a começar pelo preço dos automóveis.

No alto sertão de Alagoas, o mercado de caminhonetes é inflacionado, “qualquer caminhonete já parte de 80 mil pra cima”. Os altos preços dos carros dificultam a possibilidade de compra ou revenda com margem de lucro para quem vive do mercado de carros e peças. Há um outro fator importante que leva muitos motoristas a irem para outros estados: o nível de conservação da picape. Como ficou claro ao longo desta pesquisa, a maioria das estradas que as caminhonetes operam são de terra, elevando consideravelmente a deterioração estética e mecânica do veículo.

As picapes nos estados do Sul e Sudeste do Brasil, regiões que possuem uma melhor qualidade das vias urbanas e malha rodoviária, são, conseqüentemente, carros que mantêm os padrões estéticos e mecânicos originais e quase inalterados. Ademais, o preço das caminhonetes D-20, nos estados do Sul e Sudeste, tendem a ser entre 10 e 15% menor do que no alto sertão de Alagoas.

Segundo Celestino, as peças, partes plásticas, acabamentos, acessórios e motor também são mais fáceis de encontrar e negociar em outros estados. Na Bahia, por exemplo, em Feira de Santana, “encontra-se de tudo”, e falou com tranquilidade que foi consumidor do mercado “informal” de peças de vans Mercedes-Benz, modelo Sprinter e Fiat Ducato por um “bom tempo”, enquanto foi motorista de uma grande empresa de logística com sede no Rio de Janeiro. Ressaltou que seu chefe o mandava parar em Feira de Santana, na volta das entregas nos estados do Nordeste, para comprar peças para as vans da empresa. Ainda sobre a compra das

⁴⁸ Ao longo deste capítulo, não menciono algumas localidades em respeito ao que me foi solicitado por meus interlocutores e pela minha própria segurança.

caminhonetes, uma outra vantagem dessa busca em outros estados é a oportunidade de testar os carros por um grande período nas rodovias, pois é na estrada que existe a oportunidade de levar a caminhonete ao seu limite por horas a fio, para avaliar a “saúde” do motor, sistema de arrefecimento, caixa de marcha, sistema de direção e freios.

A par de todos esses detalhes, Celestino completou dizendo que tinha duas caminhonetes em que estava interessado. A primeira no sul da Bahia, e a segunda no norte de Minas Gerais, na cidade de Montes Claros. Como Celestino já conhecia um pouco desta pesquisa, através das conversas e a intermediação que Sandoval⁴⁹ realizou para que eu o conhecesse, perguntei se eu poderia acompanhá-lo em algumas de suas viagens para compreender um pouco mais da dinâmica da compra de uma caminhonete de outro estado e seu percurso até Alagoas. Ele concordou de imediato, sem ressalvas, e combinamos uma data após o período de carnaval.

Por um motivo de enfermidade, Celestino não conseguiu se organizar a tempo para viajarmos até o sul da Bahia ou ao Norte de Minas, pensei que fosse uma desculpa para não querer a companhia de um pesquisador em sua viagem. Avisei-o que estaria voltando para minha cidade de nascimento, no sudoeste baiano, próximo à cidade onde havia uma caminhonete que o interessava. Me coloquei à disposição para avaliar o veículo, caso precisasse. Esse foi o nosso último contato.

Alguns meses depois, já no segundo semestre de 2023, inesperadamente, chega uma mensagem de Celestino em meu WhatsApp. Ele desejava saber se eu estava em minha cidade, e se eu poderia avaliar para ele uma caminhonete D-20 que encontrou pelo Facebook. Ele já estava conversando com a proprietária há alguns dias e estava interessado no veículo. De imediato respondi que sim, afinal, se Celestino realmente fizesse a compra da D-20, seria uma oportunidade de acompanhá-lo até o alto sertão de Alagoas.

Marcamos a avaliação da caminhonete para a semana seguinte, ficando a cargo dele entrar em contato com a proprietária para agendar o dia, local e horário que eu pudesse conhecer o veículo. Toda a conversa entre eles durou quase 45 dias. Quando definiram o dia que eu faria a avaliação, ele me enviou as fotos do veículo.

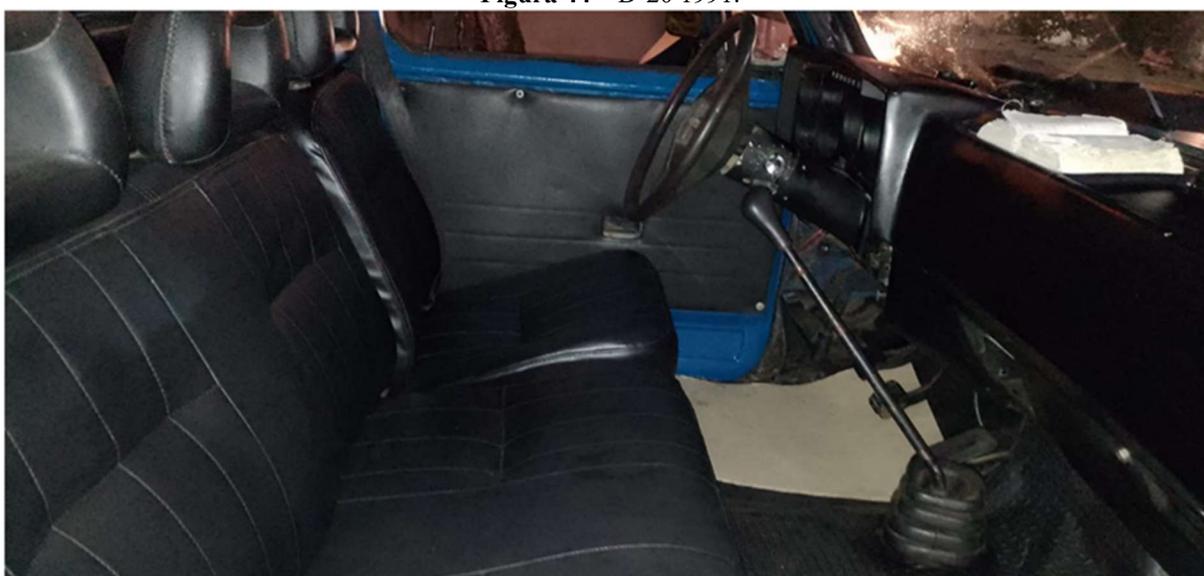
⁴⁹ Principal interlocutor do segundo capítulo.

Figura 43 – D-20 1991.



Fonte: fotografia enviada por Celestino via WhatsApp, agosto de 2023.

Figura 44 – D-20 1991.



Fonte: fotografia enviada por Celestino via WhatsApp, agosto de 2023.

4.3 Indo ao encontro da velha caminhonete

Conforme combinei com Celestino, desloquei-me até a cidade onde se encontrava a caminhonete, na companhia de meus irmãos. Ao todo, percorremos 360 km em nosso carro particular para avaliarmos a caminhonete. Durante o trajeto até chegarmos na específica cidade, alguns trechos nos chamaram a atenção, como, por exemplo, o notável comércio de peças de

ônibus, caminhonetes e caminhões no trecho da BR-101, que se estende até Eunápolis, extremo sul da Bahia.

Ao pararmos para almoçar, aproveitei para conversar rapidamente com alguns vendedores locais de frutas e lanches, próximo à beira da estrada. Segundo eles, a movimentação de pessoas comercializando peças e veículos estende-se até Nanuque, em Minas Gerais, e Vitória, no Espírito Santo.

Foi nessa parada que percebi a grande quantidade de ônibus federais, os famosos “amarelinhos” usados para realizar o transporte de estudantes da zona rural para as zonas urbanas, com anúncios de venda na beira da estrada. O interessante foi descobrir pelo diálogo com os vendedores de ônibus que os “amarelinhos” anunciados são relativamente novos, fabricados entre os anos de 2019 e 2022. Em tese, não deveriam estar à venda, dado que os ônibus escolares federais precisam rodar no mínimo 5 anos para uma possível renovação de frota. Além disso, todos os ônibus escolares foram comprados através de leilão, com placas de Feira de Santana.

Outro fator pertinente é a grande quantidade de carros e motos que são organizados em frente aos postos policiais da Polícia Rodoviária Federal e da Polícia Rodoviária Estadual testemunhado na viagem. Além da grande quantidade de carcaças de veículos com ferragens expostas, havia muitos automóveis e motocicletas faltando faróis, para-choques, portas, vidros e rodas. Pude, inclusive, observar de longe um policial rodoviário estadual retirando o farol de um SUV, modelo Captiva.

O envolvimento de diferentes policiais com o mercado de carros e peças não é algo novo (Feltran; Fromm, 2020; Rodrigues; Feltran; Zambon, 2023; Feltran *et al.*, 2023). Mas a partir de uma série de pesquisas de campo que tenho feito junto com o grupo de pesquisa no qual sou vinculado, Gruppas⁵⁰, estamos percebendo que os ferros velhos e desmanches de estados no Nordeste têm se formado muito próximos destes postos localizados à beira da estrada. Os policiais se valem dos veículos apreendidos e, até mesmo, dos próprios veículos avariados que compõem a frota destas corporações para comercializarem as peças no comércio informal.

Assim que chegamos em nosso destino, entrei em contato com a proprietária da caminhonete. Eu esperava receber o endereço do galpão onde vimos a D-20 pelas fotos, ou de

⁵⁰ Grupo de Pesquisa Periferias, Afetos e Economias das Simbolizações.

alguma residência para avaliarmos o veículo, porém, o encontro com a proprietária ocorreu na praça central da cidade, a mesma estava sozinha e disse que nos levaria até a oficina. De imediato pensei que poderia se tratar de um golpe ou algum tipo de armadilha, e mesmo desconfiado, minha reação foi um tanto quanto contrária à minha desconfiança, concordando que ela nos levasse até a picape. Para completar, ela pediu para ir em nosso carro e isso fez aumentar mais a minha suspeita.

Quando nos demos conta, estávamos todos no apertado Ford Ka. Seguimos para a oficina, no final da cidade. Acessamos uma erma estrada de terra, algumas ruas à direita, outras à esquerda, e chegamos em uma distante oficina clandestina, isolada da zona urbana. De imediato minha atenção foi tomada pela quantidade de carros, ônibus clandestinos de turismo, ônibus escolares rurais e caminhões de logística em um mesmo ambiente. A oficina possuía tamanho suficiente para a manutenção de uns dez caminhões grandes simultaneamente com divisórias de cerca de lenha e arame farpado. A oficina dividia espaço em meio a uma apertada vegetação. Ao meu redor, ouvia pessoas com diferentes sotaques conversando sobre serviços, peças e motores.

O movimento e a quantidade de peças espalhadas aleatoriamente pela oficina eram tão grandes que a cor do chão de barro contrastava com a cor de restos de fluídos e óleos lubrificantes descartados ali mesmo, a esmo. O odor do ambiente era semelhante a uma mistura de gasolina, óleo diesel e lubrificantes de motor. Em meio aos grandes e pesados veículos, lá estava a D-20 azul. O veículo estava muito diferente das fotos que Celestino recebeu, além de quase inoperante.

Figura 45 – D-20 azul em oficina clandestina. Na imagem é possível ver também um caminhão Mercedes-Benz L1620 sem o motor e ao fundo um ônibus escolar federal, fabricado em 2021, de uso particular.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2023.

Figura 46 – Na fotografia é possível ver caminhões de logística de São Paulo e ônibus de turismo clandestino.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2023.

Após analisar toda a movimentação da oficina, percebi que se tratava de um lugar de negociações informais e ilegais. Compreendi que a proprietária sabia que não conseguiríamos chegar com simples orientações, e por isso pediu a carona. Além do mais, em hipótese alguma eu poderia entrar naquele ambiente sem um interlocutor que conhecesse as pessoas de lá, e que intermediasse a conversa para que eu avaliasse a caminhonete.

Outro ponto pertinente a ser ressaltado nesse campo é que pude presenciar o mesmo consumo por parte de motoristas de transportadoras paulistas que não somente estavam comercializando peças dos próprios caminhões que rodavam, como também estavam esperando chegar peças de outros locais para instalarem nos caminhões. Exatamente como Celestino mencionou sobre o seu período de trabalho em uma empresa de logística.

O preço dos serviços mecânicos é uma outra questão importante, pois um simples serviço de limpeza de bomba injetora em qualquer oficina diesel especializada pode custar entre 2 e 5 mil reais. Porém, na oficina das fotografias acima, os serviços de limpeza da linha de combustível custavam uma média de 500,00 a 1000,00.

Figura 47 – Na fotografia é possível ver caminhões de logística de São Paulo, um Ford Ka e um ônibus escolar federal de propriedade particular.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2023.

Quanto à caminhonete D-20, era de meu conhecimento que Celestino se interessou pelo automóvel pelo baixo preço do anúncio. A vendedora pedia apenas 30 mil reais. É muito difícil ver uma caminhonete D-20 sendo ofertada por esse preço, estando com documentação em dias e sem reserva de transferência⁵¹. Contudo, percebi em minha avaliação que apesar do preço e da documentação estar atualizada, o veículo não valia o valor que a proprietária pedia. A começar pela “maquiagem” que tinha feito nas imagens anunciadas. Celestino me enviou fotos

⁵¹ Sem reserva de domínio é o veículo que não possui nenhum vínculo de consórcio, financiamento ou pendência financeira ou jurídica que impeça de ser vendido e transferido para outra pessoa.

relativamente boas do anúncio (ver Figuras 7 e 8) - apesar da primeira imagem externa da caminhonete apontar para um rebaixamento anormal do lado dianteiro direito da suspensão.

Nas imagens, o veículo encontrava-se em um galpão organizado e limpo, com todos os itens internos no lugar. Entretanto, o ambiente inamistoso da oficina me passou uma sensação de insegurança, tanto em relação ao que estava sendo feito e negociado entre as pessoas naquele espaço, quanto ao serviço que estava sendo feito na D-20, especificamente, um reparo na caixa de marcha. O teto da caminhonete encontrava-se em um péssimo estado, a carroceria, apesar de dar a impressão de velha e sem resistência, tinha tábuas e madeiras fortes o suficiente para o transporte de estudantes, bens e mercadorias no alto sertão de Alagoas.

O sistema elétrico operava em perfeito funcionamento, assim como o sistema de freios e direção. Na parte interna do veículo, a tapeçaria, acabamentos e painel encontravam-se em estado regular. Foi impressionante notar na parte de motorização que, mesmo marcando mais de 800 mil km no hodômetro, o velho motor *Perkins* funcionava perfeitamente bem. Porém, abortei a avaliação quando cheguei na análise da suspensão. O rebaixamento que havia notado na primeira foto tratava-se de um serviço de solda muito mal-feito, na ponta do chassi dianteiro direito, lado do carona.

Esse tipo de serviço, entre os mecânicos da Bahia, é popularmente chamado de “serviço de porco”, justamente por não haver nenhum tipo de cuidado, estudo e reflexão sobre o quão perigoso pode ser a condução e segurança do motorista e ocupantes que estejam a bordo de um veículo malmente reparado como esse, principalmente ao se tratar do chassi, a estrutura do veículo. Na verdade, o que aconteceu foi que Cassandra, a proprietária da pequena loja de materiais de construção, não respeitou o limite de peso que a caminhonete poderia transportar. Um pouco depois da minha avaliação, ela disse que sempre mandou os trabalhadores colocarem até 40 armações de ferragens, com 3 metros cada. Esse peso fez trincar o chassi na dianteira, e, para reparar o problema, ela pediu ao mecânico para fazer uma espécie de “luva de aço” para pôr em cima da trinca no chassi.

Porém, pelo tamanho da fissura no chassi, a caminhonete só deixaria de ser um veículo “condenado” se fosse realizado um fino trabalho de desmontagem da cabine e motor para realizar a troca completa da base da caminhonete. Levando em consideração o alto custo de um chassi em bom estado, tornava-se inviável realizar esse serviço.

Para mim, não havia mais o que fazer na oficina, liguei para Celestino e passei a situação do veículo. Pelo timbre da voz dele, no outro lado da linha, percebi o tamanho de sua frustração.

Ele disse “porra, pensei que carro de mulher era mais conservado”, e finalizamos nossa primeira conversa do dia. Eu já havia cruzado a entrada da cidade em direção a pista, quando Celestino me ligou pedindo para retornar à oficina. Ele tinha decidido que iria ficar com o carro, mesmo com a avaria que apresentei.

Argumentei para ele que seria um grande risco transportar estudantes e mercadorias em uma caminhonete “condenada”. O risco de acontecer um grave e fatal acidente – como já havia acontecido antes – era grande. Mas ele já tinha outros planos. Celestino conversou com alguns dos seus contatos no alto sertão de Alagoas e em Feira de Santana. Estava disposto a “chorar⁵²” no preço da caminhonete. Com isso, voltei à oficina e por telefone ele conversou com a proprietária do veículo. Por uns 30 minutos negociaram até fecharem o negócio na D-20 por 20 mil reais. Dois dias depois, Celestino desembarcou na cidade, vindo em um ônibus clandestino que saiu de Aracaju - Sergipe.

4.4 Sete dias e sete noites: D-20 entre os sertões da Bahia e Alagoas

Se não fosse o fim da pequena empresa de Cassandra, a proprietária, muito provavelmente a D-20 continuaria servindo a ela por mais anos. Dois dias se passaram desde que eles fecharam negócio, tempo suficiente para Celestino pagar a ela o valor da caminhonete e acertar toda a parte de documentação para transferência. Em meus planos, eu acompanharia Celestino até Alagoas, mas percebi seu desconforto com a ideia de acompanhá-lo. Ele esclareceu suas intenções, não era apenas um retorno, na verdade, Celestino já havia estabelecido contato com uma série de pessoas que o aguardava em diferentes paradas de sua viagem, era uma aventura a volta para Alagoas. Compreendi o espaço que queria. Ele me disse que ao longo da viagem me manteria atualizado por mensagens.

Daquela cidade onde estávamos ao alto sertão de Alagoas são 850 km. Celestino seguiu em sua D-20 pela BR-101. Ele optou pela rodovia 101 por ser um pouco menos movimentada em relação à perigosa e bem movimentada BR-116. Em seu planejamento, faria uma parada em Feira de Santana, com o intuito de realizar a troca do jogo de pneus para que não fosse incomodado pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, caso fosse parado. Porém, antes de chegar em Feira, a D-20 apresentou problemas na roda dianteira em uma cidade chamada Itatim. Isso

⁵² Chorar é um termo nativo que se refere a estratégia de agir para que haja a diminuição do preço de algo.

ocorreu por causa de um desalinhamento da longarina, em decorrência da trinca do chassi, o que lhe custou alguns dias de atraso. Particularmente, suspirei aliviado quando ouvi seus áudios relatando o ocorrido.

Ele aguardou pelo serviço de reparação por uma semana. No último dia de espera para seguir sua viagem, nos encontramos rapidamente em Feira de Santana, eu tinha ido à cidade para um compromisso de família e Celestino me convidou para acompanhá-lo na busca de algumas peças da caminhonete.

4.4.1 Feira de Santana: sociabilidades e logística de um forte mercado de autopeças e serviços

Encontrei com Celestino no shopping popular do centro de Feira, popularmente conhecido como “Feiraguay”. Na D-20, percorremos o centro e acessamos a Avenida Presidente Dutra. Notável a quantidade de oficinas, concessionárias, lojas grandes e pequenas de todo e qualquer elemento que tivesse rodas. De um lado a outro da grande avenida que corta a cidade, as lojas disputam os melhores preços de autopeças e serviços de veículos, através de banners, pequenos panfletos e mídia digital. Por dentro das lojas e oficinas, percebi uma quantidade considerável de pessoas recebendo e enviando mercadorias e encomendas através de motoboys. Carros entravam e saíam de centros automotivos, principalmente guinchos trazendo automóveis que deram problema na estrada, semelhante ao que aconteceu com a D-20 de Celestino.

Vale ressaltar que existe uma sociabilidade entre as pessoas que compõem o universo de veículos e serviços automotivos em Feira de Santana. Por mais que exista uma disputa de mercado entre vendedores, mecânicos e lojistas sobre quem vende mais produtos e peças, ou quem realiza a maior quantidade de serviços, eles não são inimigos, uma hora ou outra pedem ajuda e/ou ajudam os próprios colegas vizinhos.

Entramos em uma loja de peças de veículos a diesel para comprar uma coifa⁵³ de borracha para a D-20. Depois que o vendedor chegou à conclusão que não tinha disponível a peça para nos vender, nos disse para aguardar, puxou o celular do bolso e mandou uma série de áudios para diferentes vendedores em outras lojas, após alguns minutos, nos chamou para fora da loja, apontou para um homem que estava de costas, a uns 10 metros e nos disse: “ó, tá vendo

⁵³ Acessório de borracha.

aquele cara descarado⁵⁴ com a camisa do jáia⁵⁵? Pode ir nele lá que ele tem pra vender”. A cena foi cômica, o vendedor com quem conversávamos vestia a camisa do Vitória e disse em alto e bom som para o outro vendedor, com a camisa do Bahia, ouvir. Disso, resultou que o vendedor com a camisa do Bahia respondeu a provocação. Foi interessante notar que, apesar das notáveis diferenças e rivalidade no futebol, houve uma indicação e não deixamos de comprar a coifa da caminhonete.

Ainda sobre o poder de comunicação das pessoas neste mercado, a ferramenta mais poderosa que eles têm ao alcance é o celular. A todo momento na grande parte das oficinas e lojas que nós fomos, as pessoas falavam ao celular, principalmente por áudios. Até os computadores em cima dos balcões que servem para fazer os orçamentos de clientes estavam com a aba do *WhatsApp* da loja abertos e *on-line*.

Há diferentes combinações de comunicação da logística de entrega e comércio de peças entre vendedores, lojistas e mecânicos em Feira. Nos chamados *Auto Center's*, em meios aos certificados de “melhor loja” ou de “loja especializada” em marcas específicas de caminhões, lojistas e vendedores usavam diferentes modelos de Iphone em sua comunicação. Já nas lojas menores e menos requintadas, os vendedores usavam celulares menos sofisticados com sistema operacional Android para se comunicarem.

Nas lojas de autopeças modestas, geridas por núcleos familiares mais antigos, nos locais mais afastados do centro, dificilmente encontrávamos rede wi-fi para nos conectarmos. E para que mecânicos e vendedores pudessem se comunicar por aplicativos de mensagens, às vezes eles saíam de seus estabelecimentos e caminhavam 10 ou 20 metros para conectar a uma rede de *wi-fi* do vizinho, colega ou familiar, e assim responder um determinado cliente ou solicitar serviços.

Com isso, há um impacto direto na qualidade, procura, oferta e logística de peças e serviços oferecidos por esses diferentes lojistas e vendedores a partir dessas combinações de comunicação. Nos *Auto Center's*, a grande movimentação de pessoas que presenciei, em grande medida, é porque já haviam marcado através dos canais de atendimento *on-line* serviços e coleta de peças ou acessórios. Ou seja, são espaços híbridos (Freire-Medeiros e Lages, 2020 *apud* Souza; Silva, 2006; Souza; Silva; Frith, 2010) formados através da infraestrutura de

⁵⁴ Aquele que não sente constrangimento por seus atos.

⁵⁵ Pelo que pude compreender, “Jaía” é um tipo de provocação que os torcedores do time do Vitória usam para menosprezar os torcedores do time do Bahia.

dispositivos rápidos e modernos, redes de internet de alta velocidade e uma logística eficiente, com dezenas de *motoboys* à disposição, o que possibilita potente mobilidade de peças, acessórios, serviços, informações e movimentos, “[...] alcançando localidades diversas e distantes” (Pimentel *et al.*, 2023: 11; Sciré Apud Vicentin, 2008).

O que não acontece, por exemplo, nas lojas de peças, serviços e oficinas menores, que notadamente não possuem tal infraestrutura, como no primeiro caso, e por isso não tem o poder de acionar um movimento pujante de espaços e pessoas, objetos, informações e movimentos. Esses locais ficam relegados à última escolha. Quando os centros automotivos não possuem possibilidade de realizar um determinado serviço, pelo fator “casa cheia”, ou quando não conseguem ofertar uma determinada peça, como aconteceu conosco, com uma simples coifa, as pessoas são direcionadas aos estabelecimentos menores e mais informais.

Foi especificamente nas pequenas e modestas lojas e oficinas mecânicas que são geridas por núcleos familiares que encontramos as peças e mão de obra para a D-20 de Celestino. Cabe ressaltar um fator importante: vendedores, lojistas e mecânicos mais jovens que disputam o mercado através de uma infraestrutura comunicacional, trocando informações, negociando serviços e agenciando a logística de compra e entrega de peças e partes de veículos, através de canais e plataformas digitais, possuem uma dependência de peças específicas e conhecimento técnico, disponíveis somente nos homens mais velhos, apartados dos sistemas tecnológicos comunicacionais.

Eu e Celestino rodamos algumas dezenas de lojas de peças em busca de um kit de embreagem genuíno para instalar na D-20, e não achamos. Um lojista, então, nos levou para uma pequena loja de autopeças um pouco afastada do centro da cidade. Ao chegarmos nesta loja, percebi uma típica sociabilidade familiar. Abílio, o proprietário, aparentemente com 60 anos de idade, usava uma camiseta com os dizeres “melhor pai e vovô do mundo”, uma bermuda xadrez e sandálias de couro estilo *comfort shoes*, que evidenciaram a mim o seu conforto em trabalhar na sua loja de autopeças e ao mesmo tempo, residência, no fundo de seu estabelecimento. Quando chegamos, sua neta, de não mais que 4 anos, pintava um desenho com giz de cera na entrada do estabelecimento.

Segundo Abílio, ele não gostava desse negócio de “zap”, para ele, as pessoas que precisam de peças e manutenção têm que ir até lá para conseguirem o que querem. Essa fala demonstrou uma posição de homem mais velho que tem uma história e/ou influência sobre o mercado. Ele iniciou no ramo de peças quando o mercado ainda tabulava o balanço do “negócio

pelo livro de caixa”. Ao longo do tempo, não se inseriu na era digital, e não formalizou seu negócio.

À primeira vista, em sua pequena loja, havia uma notável quantidade de estantes antigas e empoeiradas que pareciam mais uma combinação de biblioteca velha com depósito de caixas de papelão mofadas. Mas bastou olhar com cuidado que percebi: os velhos livros eram manuais de manutenção e catálogo de peças. Ao lado dos livros, uma relevante quantidade de caixas de acessórios e peças genuínas de diversas montadoras. Não eram peças fabricadas recentemente, o mofo e o tom amarelado das caixas de tamanhos variados denunciaram o tempo que estavam expostas ali, nas estantes de aço.

Na verdade, a influência do simpático senhor era a riqueza de peças que tinha disponível em seu comércio: peças de Volkswagen Fusca, Chevrolet Chevette, Fiat Marea, acessórios de caminhões antigos Mercedes-Benz, de tudo havia um pouco. Foi daí que descobri que Abílio era um comerciante especializado em comprar estoques de peças e acessórios genuínos das concessionárias que faliram, bem como a sobra dos estoques de peças e acessórios de carros que saíram de linha, diretamente das concessionárias.

Como a de Abílio, existiam outras tantas lojas pequenas de bairro, somente com esse tipo de venda na rua em que estávamos. Tem uma clara diferença na categoria de peças, partes e acessórios que estou chamando atenção, da loja de Abílio. Por exemplo, encontramos itens automotivos genuínos. Um item, peça ou acessório genuíno é fabricado pela mesma marca/montadora que produziu o veículo, isso quer dizer que tal componente possui a mesma característica técnica do que foi instalado no veículo na linha de produção, além de possuir a garantia de que irá se integrar perfeitamente bem com o restante das peças (Imdepa, 2023).

A peça original é produzida por empresa terceirizada, autorizada pelo fabricante primário e, apesar de ser uma peça mais barata, vendida fora da concessionária, segue a especificação técnica da montadora. Não é raro uma peça original ter aplicação não sugerida ou com nível de desempenho e durabilidade diferente da peça genuína. Isso ocorre porque as montadoras utilizam matéria prima nobre para fabricar uma peça, já a empresa terceirizada pode usar matéria prima inferior com intuito de baratear a peça para o consumidor final (Imdepa, 2023; Contagem, 2023).

As peças genéricas, paralelas, alternativas, ou, mais recentemente, as chinesas (Feltran, *et al.*, 2023) são as peças fabricadas por empresas independentes que não possuem vínculo direto com as montadoras e fabricantes de veículos. As peças podem ou não seguir as

especificações técnicas das peças genuínas. Contudo, é muito comum que tenham uma qualidade e durabilidade inferior devido aos baixos preços praticados no mercado, por isso, não oferecem uma garantia ideal e em alguns casos podem implicar em riscos na condução e segurança dos ocupantes de um veículo. Porém, mesmo com a insegurança na qualidade, o mercado oferece peças de diferentes origens, fabricação, para todos os públicos e situações (Imdepa, 2023; Contagem, 2023).

Posto isso, obviamente que entusiastas e proprietários de caminhonetes D-20 como Celestino procuram vendedores como Abílio, provedores de peças genuínas. Celestino perguntou a Abílio se ele tinha um kit de embreagem disponível, Abílio foi em direção às estantes, sumiu de nossas vistas por alguns minutos e retornou com algumas caixas grandes contendo o kit de embreagem “GM”, genuíno para D-20. A venda foi realizada, o kit custou 2.500 reais. Segundo o senhor, ele recebe gente de todo “canto”, e possui um bom grupo de clientes que possuem caminhonetes D-20. Há menos de 4 dias daquele dia, ele tinha vendido uma turbina de motor *Maxion* S4T da D-20 para um alagoano.

Depois da compra realizada, Abílio pediu para Celestino estacionar a D-20 por trás da loja, logo ao lado de sua residência. Existia uma área onde eram realizados serviços mecânicos. Assim que adentrei a oficina para acompanhar o serviço, havia quatro caminhonetes D-20, duas caminhonetes F-250, dois pequenos caminhões 3/4⁵⁶ e um Iveco Daily 35-60 realizando manutenções. Ali, em meio a todos aqueles veículos pesados que não eram de Feira de Santana, havia uma D-20 com placa de Forquilha, Santa Catarina. A picape estava ali há dois dias realizando uma manutenção de motor e foi adquirida por Geraldo, um motorista alagoano nascido em Mata Grande e morador de Poço das Trincheiras, no sertão de Alagoas. Ele tinha ido em Santa Catarina comprar a D-20 e parou em Feira de Santana para realizar manutenções, adquirir peças e depois seguir viagem para Alagoas.

Nesse momento, na realização da troca do kit de embreagem da D-20 de Celestino, ficou evidente para mim duas questões importantes: primeiro, os motivos que inserem Feira de Santana no radar de diferentes homens motoristas alagoanos é a variedade de peças genuínas

⁵⁶ Caminhão 3/4 é um veículo compacto e versátil com grande espaço no compartimento de carga útil. É conhecido também como VUC ou Veículo Urbano de Carga que pode rodar nas regiões centrais. Historicamente, esses pequenos caminhões surgiram no mercado norte-americano para suprir um nicho entre os veículos comerciais da época, dado que, os primeiros caminhões norte-americanos tinham capacidade para meia tonelada de carga, ou, para uma tonelada. Por isso, foram lançados os 3/4 de tonelada, ou seja, 750 kg de capacidade de carga útil. Disponível em: <<https://www.noticiasautomotivas.com.br/caminhao-3-4/>>. Acesso em: 29 de março de 2023.

que conferem tranquilidade para os motoristas e durabilidade na rodagem severa das caminhonetes em estradas de terra, pois, como apresentado acima, existem dezenas de pequenas lojas com estoque de peças, partes e acessórios genuínos de variados veículos que comercializam com pessoas de São Paulo, Sergipe e Alagoas.

A segunda questão é: o que aciona o circuito de motoristas e suas caminhonetes em Feira de Santana é a natureza informal das negociações. Na venda do kit de embreagem da D-20, por exemplo, Abílio não emitiu uma nota fiscal de venda e garantia da peça para Celestino, assim como também não houve nenhum pedido ou preocupação por parte de Celestino em não ter a nota fiscal da peça em questão. O mesmo aconteceu com os outros serviços mecânicos nos veículos que já estavam na oficina. Tudo foi verbalizado a boca pequena e fim de papo.

Comércios como esses atendem a um nicho específico de mercado, até por estarmos tratando de itens que são para veículos fora de linha há muitos anos. Não posso afirmar que as pequenas lojas visitadas atuam de maneira ilegal, mas, se por acaso, houvesse a emissão de nota fiscal, e/ou garantia de procedência daquele estoque, muito possivelmente o preço médio praticado por estes itens genuínos seriam muito maiores, o que levaria os motoristas sertanejos a procurarem o mercado de peças paralelas pela falta de capital financeiro.

Figura 48 – Kit de embreagem usado retirado da D-20 de Celestino por mecânicos da oficina de Abílio.



Fonte: Acervo do autor, setembro de 2023.

Logo, por mais que Abílio tenha dito que comprou muitos estoques de peças em concessionárias, qual é a garantia da procedência do seu estoque? Proprietários de veículos antigos, entusiastas e colecionadores sabem que tais itens são raros e demasiadamente caros. O fato é que a natureza informal da negociação entre compradores e vendedores é uma condição estabelecida em uma parte da cidade, primeiro por Feira de Santana ser um mercado de peças e veículos com bastante influência no Nordeste; segundo, por ser um *hub* de desmanches e leilões de diferentes veículos, e terceiro, por ter um alto índice de roubos e furtos de carros na cidade.

Fundamento essas observações a partir das dezenas de interlocuções que estabeleci ao longo desta pesquisa com motoristas carreteiros, moradores de Feira de Santana, reportagens policiais⁵⁷, e, até mesmo, com os diálogos e comportamentos que pude observar na oficina de Abílio, visto que, além desses homens terem diferentes combinações de comunicação para conseguirem vender peças e serviços, os vendedores de outras lojas chegavam na oficina com frequência para conversar com os mecânicos, pedir informações e tomar conhecimento do transporte de peças e acessórios.

Um outro fator que aponta para a natureza informal desses pequenos empreendimentos em Feira é o regime de trabalho dos funcionários das oficinas. Eles são mecânicos, entregam e recebem peças, às vezes vendem peças ou realizam orçamentos, ou seja, de tudo fazem um pouco. Eles não possuem qualquer vínculo trabalhista com o local de trabalho. Marcelo foi um dos mecânicos que conheci. Ele começou a trabalhar naquela oficina em 2021. Antes, atuava no setor de pintura da fábrica da Ford, em Camaçari, região metropolitana de Salvador. Incluído no plano de demissão incentivada (PDI), Marcelo perdeu seu emprego por causa de uma decisão global da marca centenária norte-americana, ao deixar de fabricar carros de passeio para

⁵⁷Denúncias sobre crime de roubo e furto de veículos em Feira de Santana. Disponíveis em: <<https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/37184-milicia-chefiada-por-deputado-em-feira-tambem-atuava-no-desmanche-de-carros-diz-pf>>. <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/03/08/ponto-de-desmanche-de-veiculos-e-localizado-em-feira-de-santana-carros-com-restricao-de-furto-e-roubo-sao-encontrados-no-local.ghtml>>. <<https://bahianoar.com/carro-de-r-1-milhao-e-recuperado-apos-roubo-em-feira-de-santana/>>. <<https://noticias.r7.com/bahia/fotos/maior-receptador-de-carros-roubados-de-feira-de-santana-e-presos-19082016#/foto/1>>. <<https://www.se.gov.br/noticias/seguranca-publica/ssp-apresenta-quadrilha-especializada-em-roubo-de-veiculos>>. <<https://www.portalsalvadorfm.com.br/noticias/87283,pm-desarticula-ponto-de-desmanche-de-veiculos-roubados-em-feira-santana#!>>. Acessos em: 05 de jan. de 2024.

redirecionar esforços ao principal *know-how* da empresa, a produção de médias e grandes caminhonetes.

De uma grande empresa global, Marcelo passou a atuar como “mecânico parceiro”, ou seja, sem nenhum vínculo trabalhista com Abílio, mas usa do espaço do vendedor para realizar os reparos mecânicos e garantir o seu rendimento diário. Já para Abílio, é a parceria ideal porque não se preocupa com os direitos trabalhistas de Marcelo e fatura tanto financeiramente, vendendo suas peças, quanto socialmente, dado que ele agrega um capital social de mobilidades plurais (Featherstone, Thrift e Urry, 2005) em seu estabelecimento.

Foi com Marcelo que também compreendi como um motor e suas partes ou qualquer outra peça se move em escala interestadual. Esses componentes e partes de caminhonetes podem se mover do sertão da Bahia ao sertão de Alagoas por um ônibus clandestino, uma van, ou simplesmente as pessoas interessadas em buscar algo em específico podem se deslocar até Feira de Santana, como descrito no pequeno diálogo dos dois homens no início deste capítulo.

Segundo o mecânico Marcelo, o principal contato que eles têm para mobilizar algum componente é o ônibus clandestino. Muitas peças de motores vêm de várias partes da região e até de outros estados do Nordeste, porque é comum caminhões, carros de passeio e caminhonetes causarem problemas na estrada. Quando mecânicos em Feira de Santana recebem ligações sobre um veículo com problema, eles orientam que algum mecânico de beira de estrada retire o componente com avaria para enviar através de um ônibus clandestino que esteja em rota para Feira de Santana. Essa pujança do comércio em Feira ocorre devido a qualidade e agilidade dos serviços prestados na retífica de motores, cabeçotes, bombas injetoras e a variedade de outras peças.

Mais uma vez, o poder de comunicação destes homens em Feira é consolidado. Diferentes mecânicos em diferentes lugares, motoristas, vendedores e lojistas, todos, possuem uma comunicação direta com o mercado de serviços e peças em Feira. Uma das peças que Marcelo recentemente havia enviado tratava-se de um cabeçote de um cavalo mecânico Scania, modelo 113 que foi enviado para a cidade de Jatobá, interior e sertão de Pernambuco, fronteira com alto sertão de Alagoas.

Se ele optasse mobilizar de Feira de Santana até o sertão de Pernambuco um fragmento de motor daqueles por uma tradicional transportadora que possui filial em Feira, o custo de transporte seria calculado pelo peso, dimensão da peça e a quilometragem que seria percorrida. Ele também teria que comprovar por meio de nota ou algum documento a procedência daquele

componente mecânico. Estando tudo certo, o valor que seria pago pelo transporte de uma peça com quase 50 quilos daria em torno de mais ou menos 1.560 reais, com prazo de entrega de até 3 ou 4 dias úteis, segundo me relatou.

Mas, no ônibus clandestino, Irizar, fabricado em 2002, que saiu do Brás-São Paulo com destino a Recife-Pernambuco, que faz paradas em Feira de Santana, o custo do transporte do cabeçote da Scania saiu por 400 reais, com entrega realizada no dia seguinte. Obviamente que o transporte da peça no “clandestino” não oferece as mesmas garantias de segurança. Mas o carreteiro que esperava pela peça, com sua ferramenta de trabalho encostada em um posto de combustíveis de beira de estrada no interior de Pernambuco, jamais optaria por pagar 1.560 reais e esperar até 4 dias. São nesses espaços marginais e desiguais (Tsing, 2005) de múltiplos circuitos físicos, simbólicos e imaginativos que diferentes veículos, sejam eles coletivos ou particulares, percorrem, neste caso singular, serviços e vias secundárias (Knowles, 2014).

Minha conversa com Marcelo foi interrompida por um homem que chegou com uma criança, provavelmente filho dele, na oficina. Eu o reconheci, era o vendedor torcedor do Vitória que tinha provocado o colega torcedor do Bahia. Ele sentou-se no velho sofá que estava debaixo de uma cobertura de telhas de zinco e começou a conversar com o Abílio sobre uma “briga com a mulher” (esposa dele). Na conversa, ele marejou os olhos e Marcelo, que estava realizando o serviço na D-20 de Celestino, foi consolar o colega torcedor. Um outro mecânico levantou e buscou uma cerveja *Heineken, long neck*, disponível na própria oficina.

A postura, o conforto, o choro do torcedor e as conversas demonstraram que aqueles homens são conhecidos há muito tempo. As oficinas, além de ser um ancoradouro, ou o fixo em relação aos fluxos (Hannam *et al.*, 2006; Freire-Medeiros; Lages, 2020) para motoristas e suas caminhonetes que cortam os estados de Norte a Sul, são também pontos de encontros que não necessitam de marcação prévia. É um local que media a passagem desses homens “[...] entre emprego e residência, entre amigos e a família” (Magalhães, 2001: 110). Essas pessoas passam pela oficina, cumprimentam-se, uns vão embora, outros se sentam e tomam uma cerveja. Notei que para eles, são “[...] em espaços deste tipo que usufruem do verdadeiro lazer, reforçando-se ‘identificações’, quadros de ‘pertença social’” (Magalhães, 2001: 111) e “[...] também uma atividade de produção: produção de sociabilidades e sentidos” (Machado Pais, 1996: 607).

São lugares como a oficina que cumprem o papel de uma “[...] infraestrutura socioespacial de interação” (Freire-Medeiros; Lages 2020: 128). Por ali movimentam-se

dezenas de objetos e pessoas, além dos afetos, símbolos e falas, conferindo um “sistema de mobilidades” imaginativas e comunicacionais (Urry, 2007) com performances alinhadas e subjetividades específicas (Freire-Medeiros; Lages 2020).

Por outro lado, são através destas sociabilidades interseccionadas em mercados informais e ilegais que são produzidos o “[...] agenciamento de diferentes noções de família e facção” (Rodrigues, Silva e Santos, 2020: 2). Para Rodrigues, Silva e Santos (2020), família não significa a referência que expressa a unidade doméstica e nem política, mas referência à facção como uma rede de proteção entre pessoas que cotidianamente atuam em atividades econômicas associadas a mercados ilegais, empregando-se a força e proteção mútua para resolver conflitos.

Na oficina, percebi que existia uma rede de interdependência entre estes homens que se origina a partir dos diferentes serviços e posições sociais em que atuam. A relação interdependente que observei, por exemplo, movimentava-se entre as várias ordens, como o afeto, a economia e a política. Essa configuração social, segundo Elias (1980), não quer dizer que seja harmônica, pelo contrário, como vimos, são as necessidades da venda, do desabafo ou de um auxílio para realizar um serviço que tensionam a rede e a multiplicam.

4.5 A viagem continua

Após sete dias, e uma rede de pessoas mobilizadas para reparar a D-20 de Celestino, a caminhonete finalmente havia sido reparada. Antes de pegar a estrada, Celestino ainda fez reparos de pintura na porta do carona, trocou as rodas e pneus, bem como o jogo de lanternas dianteiras de seta, na cor âmbar, além de fazer a instalação de película insulfilm. Porém, uma questão ainda era pouco nítida para mim: por qual motivo ele seguiu com a compra da caminhonete, se havia um grande problema no chassi do veículo, que estruturalmente, o tornava condenado?

Ele seguiu para a Alagoas e eu voltei para minha cidade. Foi somente após chegar em sua casa, no alto sertão, que o motorista falou sobre os seus planos para mim. Tinha optado pela compra da caminhonete, mesmo estruturalmente danificada, porque muitos motoristas em sua região estavam precisando de diferentes peças para suas caminhonetes, ou seja, a D-20 azul seria uma “doadora” de carroceria, peças e motor para outras dezenas de picapes que cotidianamente deslocavam pessoas e mercadorias. Caso seu plano desse certo, teria uma boa

margem de lucro com as vendas das peças separadamente. Segundo Feltran (2019: 6), “[...] um veículo desmanchado no Brasil, e tendo suas peças revendidas, resultam aproximadamente em três vezes o preço real da revenda, em média”.

Com isso, me deparei com uma outra descoberta proveniente deste acompanhamento: caminhonetes de segunda linha são investimentos financeiros rápidos e fáceis. Foi com Celestino que descobri que não somente ele, mas vários outros motoristas já fizeram isso ao longo do tempo. Esses veículos, após dado baixa no Detran, são rapidamente desmontados, tendo suas peças utilizadas em dezenas de outras caminhonetes da região. É uma relação direta entre as pessoas que compõem a infraestrutura de manutenção e a mobilidade de carros vindos de outros estados.

Tal relação possui um diálogo tão eficiente que foram necessários apenas trinta minutos entre minha ligação, na qual expliquei a avaria da caminhonete no chassi, o diálogo de Celestino com seus colegas para averiguar a viabilidade da desmontagem do veículo, e a última ligação para mim, pedindo que eu retornasse na oficina para fechar o negócio. Esse foi o tempo suficiente para ele compreender que não poderia usar a caminhonete para transportar estudantes pela prefeitura, mas que poderia lucrar no mercado de peças e partes da caminhonete em Alagoas, negociando peças, acessórios, motor e partes do veículo.

Cabe ressaltar três pontos importantes da atuação de Celestino. Primeiro: ele pouco comentou com seus contatos que negociou uma caminhonete no sul da Bahia. Ele evitou que outros negociantes, corretores ou motoristas soubessem de lugares em que possam comprar velhas caminhonetes para revender. No processo de compra de uma caminhonete para esse ramo de mercado “[...] manter-se operando em sigilo é a alma do negócio” (Feltran e Fromm, 2020: 3).

Segundo: se para a origem da caminhonete o sigilo foi importante, sobre a revisão mecânica realizada em Feira, a comunicação foi fundamental. A performance do motorista mudou completamente quando interagiu com seus pares ao se referir sobre serviços que havia realizado e fez questão de salientar a revisão feita em Feira de Santana. Ou seja, mencionar a cidade de Feira é um fator de peso, pois, bons serviços, peças, preços e a natureza informal de negociação é o que atrai os motoristas sertanejos até o Centro-Norte baiano.

Terceiro: para além de ser um bom negócio, comprar uma caminhonete em outro estado, no deslocamento de ida e vinda, havia a oportunidade de “aproveitar a vida”, como me disse Celestino.

4.5.1 Válvula de escape

Uma das questões que notei desde que iniciei esta pesquisa é a dupla performance dos homens motoristas do alto sertão de Alagoas. Mencionei na introdução a minha dificuldade de interlocução no início de meus deslocamentos. Quase todos com quem falei se comportaram de uma maneira sisuda e de pouca conversa. Muitos agiram de uma maneira desconfiada também. No início, alguns fizeram algumas perguntas sobre mim e esta pesquisa, outros não.

Um pouco depois, quando estabeleci um contato mais sólido com alguns deles, eles passaram no primeiro momento a imagem de homens chefes de família, demasiadamente religiosos do catolicismo ou evangelicalismo, frequentadores da igreja, zeladores da família e dos bons costumes, conservadores, bons esposos e bons pais. Nas nossas conversas, eles sempre trouxeram em suas ações, fatos e histórias vividas, a questão da honra, moral, família e religião. Essa postura sempre me gerou desconfiança.

Após os diálogos, sempre sistematizei os dados em meu diário de campo, pensando se as práticas familiares, religiosas, educativas e domésticas de meus interlocutores tinham coerência com suas opiniões verbalizadas a mim. Foi interessante notar que em alguns dos diálogos que realizei, inclusive com Celestino na banca de feira de sua esposa, toda vez que os homens falaram sobre suas práticas perante a família, religião e trabalho, suas companheiras presentes esboçaram uma reação. Algumas olharam para o lado, outras coçaram o cabelo ou olharam as unhas. Era como se elas quisessem dizer “é tudo lorota”.

O fato é que por vezes os interlocutores podem disfarçar dados, mentir por omissão, não porque querem enganar o pesquisador, mas porque procuram passar a melhor imagem deles mesmos (Beaud e Weber, 2014). Compreendi a postura desses homens um pouco melhor com o acompanhamento que realizei com Celestino. Antes dele seguir viagem do sul da Bahia a Feira de Santana para realizar manutenção em sua caminhonete, ele me disse o seguinte:

[Celestino] Ei, galego, eu sei que nós combinamo de voltar na jegona (D-20) lá pro sertão. Mas hõmi, eu tô com uns contato aí pra resolver, tá ligado, né?!

[Paulo H.] Eu acho que tô ligado...

[Celestino] Pois é, tu sabe que o caboclo hõmi uma hora ou outra tem que comer um negocin diferente, né.

[Paulo H.] (Risos) Mas rapaz, eu boto fé.

[Celestino] Aí é o seguinte, eu vou puxar trecho e nós vai se falando. Não muda nada. (Trecho de conversa informal, Celestino, sul da Bahia, dezembro de 2023).

Essa nossa conversa continuou por alguns minutos e Celestino esclareceu que, entre eles motoristas, nesses deslocamentos, é preciso “dar umas curtidas, porque a vida é só uma, e no dia seguinte, ninguém sabe se tá vivo, ou se vai estar levando pá de areia na cara a sete palmos do chão”. Ficou claro para mim que não é somente a busca de uma caminhonete para operar, vender ou desmanchar no alto sertão de Alagoas. É também a transgressão de toda aquela performance familiar, religiosa e laboral de homens sérios, honrados e de moral, para somente homens que por setes dias querem se livrar de todos os vínculos e símbolos para terem relações sexuais com outras mulheres, conhecerem pessoas e lugares diferentes, realizarem fetiches e desejos longe da própria família. Alguns até mantêm uma segunda família em outros estados.

Celestino, em todo o trajeto de volta, “fez o que quis”. Todos os lugares e locais que sua pequena filha lhe mostrou no *Instagram* – como futuras viagens em família – ele conheceu, mas com outras pessoas. Ele saiu de uma cidade no sul da Bahia com sua D-20 em direção a Ilhéus. Tomou banho de mar, conheceu o famoso “Bar Vesúvio⁵⁸”, comprou chocolates na tradicional fábrica de chocolates caseiros⁵⁹ de Ilhéus para sua filha e esposa, viu amigos em diferentes cidades baianas da época em que trabalhava na grande empresa de logística no Rio de Janeiro, visitou bordéis de beira de estrada e, por último, parou em Feira de Santana. O interessante foi que ele me disse: “galego, passei uma semana na casa de uma morenona, ex-minha”.

É uma espécie de turismo como “experiência de pico” havendo a fuga da vida cotidiana (Turner e Ash, 1975). Esses homens de posturas sérias, pouca conversa e muito brio, transgridem para situações que jamais fariam perto de suas famílias. São nesses momentos que eles assumem uma outra performance, no qual surge o homem frequentador de casas noturnas, de muitos contatos e muitos amigos. A postura, a fala, a vestimenta, tudo muda. Me disse Celestino que é nessas idas e vindas que sai a “butina” e entra o sapatênis.

Quando ele voltou para o seu núcleo familiar no alto sertão de Alagoas, obviamente que nada foi dito e nem expressado sobre os acontecimentos da viagem, mas foi interessante notar que ele pouco ficou com sua família. A maior parte do tempo, como mostro abaixo, estive acompanhando-o e notei que ele sempre esteve ao lado dos amigos, bebendo, contando as histórias e experiências. Ao longo desta pesquisa, tenho registrado tais práticas na maioria das

⁵⁸ Um dos mais antigos estabelecimentos comerciais de Ilhéus, o bar ficou bastante conhecido através da obra do escritor Jorge Amado, "Gabriela, Cravo e Canela". No romance de Jorge Amado, o autor descrevia o bar Vesúvio como o “mais antigo da cidade”. Fonte: <https://www.grupovesuvio.com.br/vesuvio-centro>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2024.

⁵⁹ A primeira fábrica de chocolate artesanal da Bahia. Fonte: <https://chocolatecaseiroilheus.com.br/sobre-a-empresa/>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2024.

sociabilidades masculinas. Os desabafos, os choros, as risadas, os segredos e pedidos de ajuda são sempre verbalizados e sentidos entre eles.

Se relembrarmos um pouco o relato de Firmino no primeiro capítulo, ele, desde a década de 1970-1980, já fazia deslocamentos e aventuras para buscar veículos em São Paulo. Aos poucos, fui compreendendo nesta trama que há um *habitus* (Bourdieu, 1983). As relações interpessoais desenvolvidas ao longo da história social destes homens no alto sertão de Alagoas estão diretamente entrelaçadas com os carros, sejam os de boi, os cavalos de ferro ou as caminhonetes D-20.

É nessa relação enovelada entre carros e aventuras que eles possuem um repertório específico, um modo de pensar, agir e se relacionar, uma opção estética bem definida das máquinas, e, como analisado acima, comportamentos que foram herdados de geração em geração entre estes motoristas. É na articulação de todo um capital econômico, cultural e simbólico que é conferido a esses homens a legitimidade dentro do grupo, tanto para os que herdam essa natureza, como para os passam a se inserir na estrutura social do mercado de transportes.

4.6 A jornada da D-20 até Celestino

A trajetória dessa específica D-20 iniciou-se em São José dos Campos, São Paulo, na linha de produção da Chevrolet do Brasil. O veículo em questão foi faturado pelo Estado da Bahia, no ano de 1991, através da concessionária “Retirauto”, em Salvador, e pertenceu ao Estado por 25 anos, operando no município de Itaberaba, Centro-Norte baiano.

De Itaberaba, a caminhonete foi recolhida para leilão e levada para a cidade de Feira de Santana, em 2016. Com lance inicial de 2 mil reais, Cassandra relatou que disputou o leilão presencial com outros dois homens que muito insistiram para arrematar a picape. Mas ela conseguiu arrematar a D-20 por 15 mil reais. Segundo ela, apesar de constar no leilão que o motor se encontrava em condições inservíveis, ela somente trocou a bateria e alguns fusíveis da parte elétrica da caminhonete, e deixou o pátio do leilão com a D-20 funcionando e rodando.

Por sete anos a D-20 serviu Cassandra e o sustento de sua família transportando diariamente materiais de construção em sua cidade. Quando vendeu o carro a Celestino, ela primeiro nos disse que se não fosse o fim da sua loja de construção, ficaria por mais tempo com

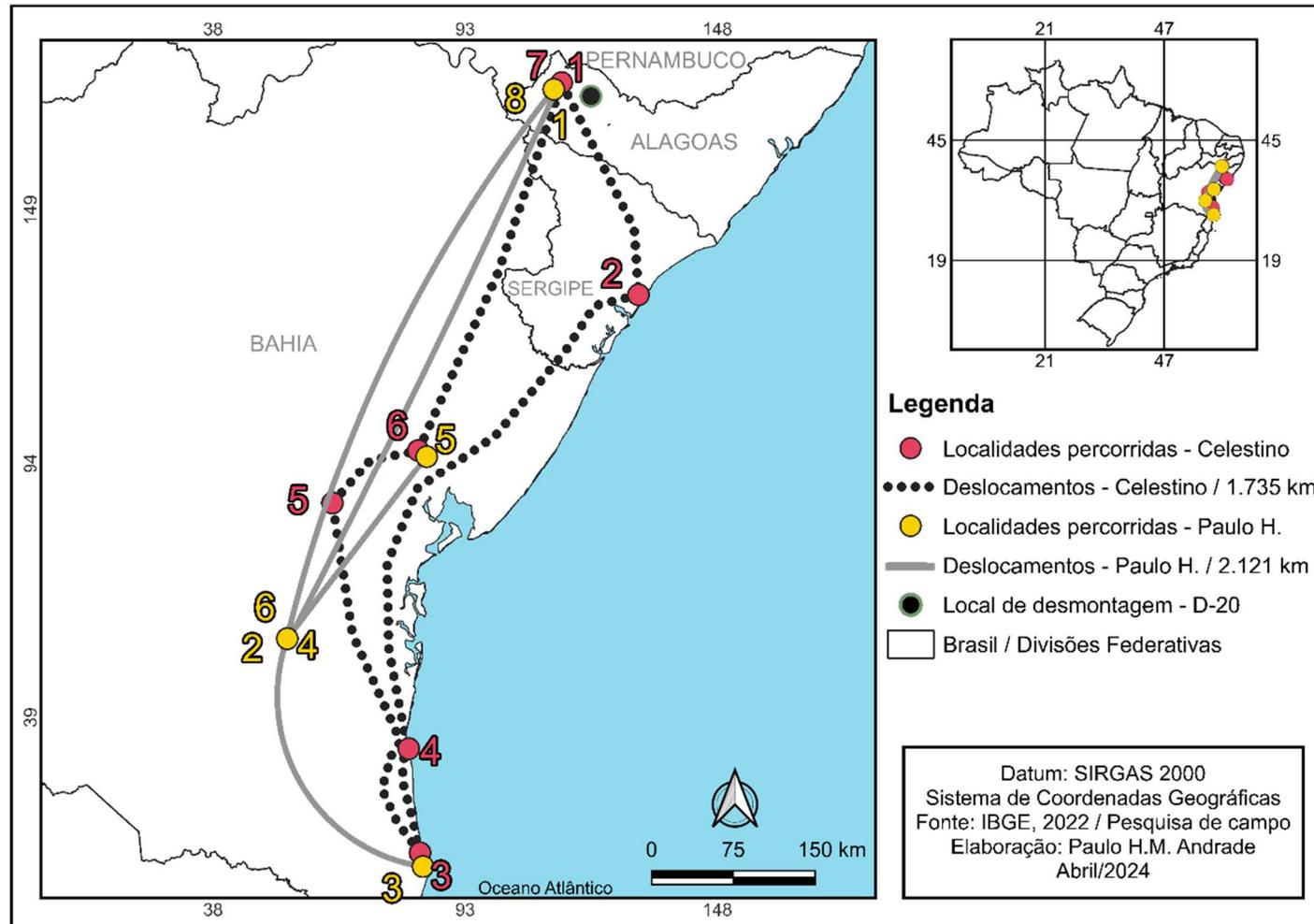
a caminhonete, porém, depois que fechou o negócio, após assinar os documentos no cartório, ela me disse: “que esse carro vá pra bem longe”.

Cassandra me confessou, pouco a pouco em nossa interação, com os olhos marejados, que não tinha sido o fim do seu “home center” que a fez anunciar o veículo, mas sim o fim de seu casamento. Há poucos meses daquele dia em que estávamos no cartório, ela “pegou no flagra” seu marido dentro da caminhonete com sua funcionária do “home center”. Não era apenas a venda de um veículo de trabalho, mas a venda de um símbolo que fez parte da “maior traição da vida” dela. De fato, a caminhonete iria para bem longe e logo desapareceria por completo.

4.7 De volta ao alto sertão de Alagoas: a D-20 azul como doadora de peças

“Galego, ói, cheguei no sertão, macho véi, e se quiser, pode vir. Daqui uns dias já vamo matar o bicho”. Esse foi um áudio de Celestino enviado para mim em meu *WhatsApp* em dezembro de 2023. Segundo ele, dentro de mais ou menos 7 dias, a desmontagem do veículo aconteceria. Poucos dias depois da mensagem de Celestino, segui para o alto sertão de Alagoas, acomodado na vigésima sexta cadeira do ônibus da Gontijo, com o intuito de acompanhar a desmontagem da caminhonete. Essa foi a minha última viagem de pesquisa de campo.

Mapa 4 – Mapa de deslocamento: pesquisador, interlocutor e veículo.



O mapa acima consegue ilustrar bem todo o processo de deslocamento que eu, Celestino e a caminhonete fizemos até Alagoas. Somente os meus deslocamentos de idas e vindas nesse processo de acompanhamento foram 2.121 quilômetros rodados. Celestino moveu-se um total de 1.735 quilômetros rodados. A D-20 azul rodou um total de 866 quilômetros.

4.7.1 Do virtual para o real: do *WhatsApp* para o terreiro de Celestino

Já no alto sertão de Alagoas, na cidade de Arvoredos, Celestino e eu conversamos sobre o mercado de peças, em sua D-20. O trajeto que faríamos até a propriedade dele seria através de estrada asfaltada, por um trecho de mais ou menos de 10 quilômetros. Contudo, vimos vários carros vindo em direção oposta lançando “sinal de farol” perto de acessarmos a rodovia. Aquilo era um sinal, havia blitz policial logo a frente na pista. Mesmo Celestino estando com a caminhonete com IPVA⁶⁰ e licenciamento⁶¹ pagos, evitamos continuar na estrada para não sermos cobrados por guardas e policiais. É muito comum motoristas de vans e caminhonetes serem parados para que agentes das forças de segurança possam procurar algum “defeito no veículo” e assim conseguirem dinheiro para deixar um motorista continuar sua viagem. Acessamos uma estrada de terra que demoraríamos o triplo do tempo para chegarmos na propriedade onde seria desmontada a D-20. Mesmo assim, após chegarmos, compensou rodar por aquela via secundária (Knowles, 2014) porque, segundo Celestino, “ele não passou raiva” e nem foi “roubado”.

⁶⁰ A sigla IPVA significa Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores.

⁶¹ O licenciamento é um processo anual de regularização obrigatória do veículo.

Figura 49 – Vista interna da D-20 de Celestino percorrendo uma “cabriteira”, no alto sertão de Alagoas.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

Em nossa conversa, ele me falou um pouco mais sobre sua aventura, e assim que chegamos em sua chácara, puxou o celular e me mostrou algumas mensagens e preços das negociações que fez pelo WhatsApp. Ele negociou as partes da caminhonete com umas vinte ou trinta pessoas. Pouco tempo depois, os contatos virtuais começaram a se fazer presentes no terreiro⁶² dele. Alguns motoristas chegavam em suas D-20's, outros em pequenas caminhonetes como a Ford Pampa e a Saveiro. Logo em seguida, chegou Sandoval em uma moto e mais outros tantos homens. Motoristas, mecânicos, funileiros, pintores, todos se conheciam de longa data, eram todos amigos. Cada caminhonete ou carro trouxe um peixe, um corte específico de carne, latas de cervejas, algumas garrafas de cachaça Pitú, acenderam uma velha churrasqueira feita com jante de um fusca e começaram a conversar.

Como já havia conhecido alguns deles, em muitos momentos eu interagi e em outros eu só observava aquilo tudo. Não me senti isolado, muito menos que eles tenham se intimidado com minha presença, pelo contrário, a todo momento me chamavam para tomar uma dose e comer um “pexin assado”. Foi inevitável a dose de cachaça com uma posta de peixe. Até que me caiu bem.

⁶² Terreiro é um termo nativo que significa uma área de terra batida, geralmente são as entradas das propriedades rurais. São áreas de lazer também que podem ter árvores, redes de descanso etc. No caso da propriedade de Celestino, o terreiro é a área onde ele e os amigos se reúnem para fazer as manutenções simples das caminhonetes.

Senti que foi somente após tomar um gole de cachaça junto a eles que houve uma aproximação maior. Um deles bateu em meu ombro e disse “oxe, e nós né hõmi não, porra? Tem que tomar uma dose com nós”. A seguir, eles começaram a olhar a caminhonete, o motor, a suspensão, o estado de conservação dos itens internos e quiseram saber de Celestino toda a saga da busca da caminhonete. Nesse momento ele desconversou, fez um arroteio na fala e logo inseriu Feira de Santana no foco da conversa, dando maior ênfase nos serviços de revisão que havia feito na caminhonete, salientando o kit de embreagem genuíno que tinha instalado no carro, as setas, insulfilm, reparo na pintura, polimento etc.

Houve então uma tentativa de renegociação dos valores que já tinham sido acertados entre eles. Nesse momento, percebi um desconforto por parte de Celestino que de maneira não muito amistosa e pouco polida, falou que “quem não quiser o que já tinha negociado, pode pegar o rumo de volta”. Eles não conseguiram renegociar o que já havia sido apalavrado porque, como eu disse no capítulo anterior, há uma moral sertaneja (Mello, [1947] 2013) que ainda reforça a realidade de um “código do sertão” (Franco, [1964] 1997). Para essa comunidade, não se pode voltar atrás de uma palavra dada.

4.7.2 A desmontagem

Todo o processo de desmontagem do veículo não durou mais que uma tarde. Eles começaram desconectando a bateria, para evitar qualquer tipo de energia do veículo. A carroceria foi o primeiro item a ser removido, até pela facilidade da remoção. Esse item estava preso por 6 abraçadeiras de aço que “abraçavam” o lastro da carroceria até o chassi da caminhonete por meio de doze porcas que travavam a carroceria. A carroceria já tinha sido vendida via *WhatsApp* por 3 mil reais.

A seguir, foi desmontado o tanque de óleo diesel e mangueiras do sistema. O tanque foi logo repassado para um dos homens, pois, por ser de plástico, tem valor no mercado. Os tanques de ferro, ao longo do tempo, enferrujam por estarem em contato com o óleo diesel, e isso acarreta o acúmulo de sujeira na linha de combustível, fazendo com que a bomba injetora trave. O tanque foi vendido por 1.000 reais.

Depois eles partiram para o interior do veículo, retiraram bancos, carpete, tapetes, painel, chicotes, fiação, forros de porta, vidros, para-brisa e maçanetas. Celestino formou um kit e repassou para outro homem que já tinha pagado a ele, 2 mil reais, via pix. Após a remoção

de todo o interior, foram retiradas as portas, para-choques, capô, vidro traseiro, faróis e lanternas para facilitar na remoção da cabine. Foi preciso 8 homens para levantar e separar a cabine de ocupantes da caminhonete do chassi. Enquanto isso, uma motorista aguardava a cabine e partes em sua D-20 para que pudesse ir embora, ela havia negociado essa parte da caminhonete por 4 mil reais.

Em seguida foi a vez de tirar o “coração” da caminhonete, o motor. Especificamente o motor e a caixa de marcha foram retirados com muito cuidado. Folgaram os suportes e coxins do motor, retiraram os parafusos de fixação, e em seguida, com o auxílio de uma girafa⁶³ mecânica hidráulica, o motor foi acorrentado para ser puxado em um movimento lento e cuidadoso, de baixo para cima, até que ficasse por cima da linha do capô. Depois, o motor foi conectado com a caixa de marcha novamente e cuidadosamente reservado para ser entregue a outro homem. Por último, foram as rodas e pneus novos, feixe de molas, amortecedores, molas dianteiras, coxins, diferencial, bandejas, tambores, discos de freio, e sistema de direção hidráulica, entregues a outro homem, que comprou o kit por 12 mil reais.

Por ser uma caminhonete projetada nos anos 1980, não possuía semicondutores, módulos de injeção ou uma eletroeletrônica complexa. Tudo foi desmontado somente com o auxílio de ferramentas simples e as mãos. Nem o próprio chassi, com uma grande trinca, deixou de ser negociado. Foi uma surpresa até para o próprio Celestino negociar uma peça condenada por 500 reais. A única coisa que restou da velha caminhonete foi um pedaço de chapa com o número de chassi que serviria para Celestino dar “baixa⁶⁴” do veículo junto ao Detran. Enfim, tudo tinha sido vendido antes da noite chegar. Celestino virou o último gole de cachaça e nos disse uma frase cômica do Instagram “acabou, amigos”. Fomos todos embora.

⁶³ Girafa é um termo nativo entre mecânicos que se referem à semelhança do guincho hidráulico mecânico ao animal.

⁶⁴ Trata-se do processo pelo qual o proprietário do veículo registra formalmente a condição de inatividade do automóvel. É como um atestado de óbito. A baixa do veículo é um processo obrigatório. Além disso, por meio dele, o proprietário evita que certas dívidas continuem sendo cobradas, como IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores) e seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre). A Resolução Contran nº 11/1998 trata acerca da obrigatoriedade de dar baixa sempre que o bem sair de circulação pelas seguintes razões: veículo irrecuperável; veículo definitivamente desmontado; sinistrado com laudo de perda total; vendido ou leiloadado como sucata. Disponível em: <<https://detran.al/baixa-registro-de-veiculo/>> /<<https://www.despachantedok.com.br>>. Acesso em: 20 de março de 2024.

4.7.3 O motor Perkins Q20-B

No dia seguinte, lá estava eu com Celestino novamente, o acompanhamento não havia acabado, ainda precisava descobrir qual era o destino do motor, em qual veículo o motor daria “vida” e qual seria a utilidade dele. Era por volta das 07:00 da manhã quando começamos a nos organizar para fazer o transporte do motor e transmissão para uma outra propriedade próxima de onde estávamos, a negociação foi fechada por 22 mil reais.

Se somarmos o valor de tudo que foi negociado por Celestino, o total é de 44.500,00. Descontado o valor que ele pagou pela caminhonete e dos gastos de manutenção durante sua viagem – 25 mil reais – ele obteve o lucro de 76%, ou seja, 19.500,00 em valor líquido. Um ótimo negócio.

Antes de levarmos o motor para o novo proprietário, fizemos a conferência da cor e qualidade do óleo, estado das coifas e rolamentos e procuramos por algum tipo de vazamento. Foi interessante a oportunidade de ajudar Celestino e seus colegas a checarem itens do motor, eu identifiquei um retentor vazando óleo que eles não tinham percebido. Isso foi bom e evitou problemas na entrega, já que a máquina que receberia o novo motor não é de fácil manutenção, e precisaria do motor e caixa de marcha sem nenhum tipo de vazamento e totalmente funcional.

Eu imaginava que o motor seria “transplantado” para outra caminhonete D-20, porém, para a minha surpresa, seria colocado em um trator retroescavadeira. Já era de meu conhecimento há alguns anos que caminhonetes como a D-20 são muito “visadas” para roubo e furto por causa dos motores, pois, tanto o motor Perkins 3.9, quanto o Maxion 4.0, possuem alto poder de adaptação para turbinas e componentes internos que elevam consideravelmente sua potência. Por serem motores muito bem projetados, construídos e robustos, eles acabam sendo usados tanto em máquinas pesadas, quanto em lanchas, barcos, e pequenos catamarãs.

Não é à toa, por exemplo, que a história das fabricantes destes motores é marcada justamente por projetar e fabricar engrenagens que suportem diferentes usos e plataformas de máquinas e veículos. A grande diferença para cada modelo de veículo ou máquina que carrega um motor como estes, muitas vezes, fica por conta do escalonamento mais longo ou mais curto da caixa de marcha, conferindo mais ou menos torque.

Figura 50 – Motor de D-20 Q20-B Perkins e caixa de marcha.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

4.7.4 Um transplante de motor que durou 48 horas: da D-20 para um trator retroescavadeira

Jessé, o proprietário da retroescavadeira e comprador do motor *Perkins*, nos recebeu com cachaça e carne de bode assada, estava feliz. Celestino e os outros homens que vieram conosco tiraram o motor da carroceria da D-20 que viemos para começar os preparativos da instalação do motor. Eles trabalharam o dia inteiro para “assentar o motor” no “cofre” da retro.

Um ponto que chamou a minha atenção foi a qualidade do projeto de instalação do motor, a criatividade e toda a experiência que estes homens tinham em realizar tal serviço com simples ferramentas, e de chinelos. Por um dia inteiro eles trabalharam em deixar o motor completamente “assentado”, tendo como base somente uma ferramenta chamada de nível de bolhas, muito usado em simples serviços de conferência de nivelamento de móveis, parede, objetos etc.

Assim como as habilidades, é interessante as relações que estes homens mantêm com todo esse maquinário. Eles se valem das falas, verbos, pronomes, termos que geralmente se atribuem aos humanos, e que como temos visto ao longo desta dissertação, são atribuídos às máquinas. Eu reconheço que quando expus minhas memórias aqui, também usei desta mesma linguagem antropomorfizada. Por experiência própria, após todos esses anos que tenho trabalhado e pesquisado o mundo dos veículos, convivendo com diferentes pessoas, afirmo que essa relação homem-máquina é algo inerente às pessoas que são entusiastas de carros, motos, ônibus, caminhões, ou qualquer coisa que tenha rodas.

Decerto, o ato de atribuir características humanas por meio de nossa linguagem aos veículos, segundo Dennis e Urry (2009: 2), parece estar conectado ao capitalismo do século XX. Através de empresas icônicas, como, por exemplo, neste caso singular, a GM e a fabricante britânica de motores, *Perkins*, fizeram o veículo ser visto, depois da moradia, como o principal item de consumo individual que confere status ao usuário por meio de valores-signo: liberdade, masculinidade, desejo sexual, sucesso profissional, família.

O motorista sertanejo, ao incorporar estes valores-signo em um campo social que já existia uma história de homens e mulheres no passado, encadeado com as caminhonetes, faz com que eles tenham sentimentos, falas e ações antropomorfizadas em relação a estes específicos veículos e suas partes. Por isso, é comum carros terem nomes, serem vistos por idade e características humanas (Urry, 1999). O fato é que a maneira como motoristas lidam com seus carros e partes é a reprodução de um *habitus*, oriundo de um campo de jogos de poder bastante heterogêneos e inexoravelmente entrelaçados. Firmino e sua atuação com passageiros no primeiro capítulo, por exemplo, é a prova disso.

Mostrarei essa relação de maneira empírica: o serviço de nivelar o motor da D-20 no trator seguiu por horas a fio até tarde da noite. Já era por volta das 22 horas quando todos pararam para descansar e tomar uma “pituzinha” com limão. No dia seguinte, os serviços

começaram logo cedo, às sete da manhã. Celestino e seus colegas já haviam cortado as chapas de aço e realizado os moldes como calços de sustentação do motor e transmissão.

Era mais ou menos 15:30 da tarde quando os homens terminaram de instalar o motor. Formou-se uma aura de curiosidade, espanto e cansaço quando eles viram o próprio serviço que realizaram. Acredito que nem eles mesmos “botaram fé” que iria dar certo tamanho “transplante”. Um deles falou ao meu lado: “depois disso tudo a gente tem que dar a partida dessa bubonica de trator pra ver se vai reviver mesmo”.

Por um momento notei que eles não estavam muito confiantes com o que fizeram, Celestino olhava meio de lado para o motor, conferindo se todas as mangueiras estavam conectadas, hora ou outra coçava a cabeça. Um outro homem olhando para o trator, botou uma dose de cachaça no copo americano. Mesmo assim, era um misto de medo e curiosidade para ver se o velho motor iria funcionar no trator.

Figura 51 – Motor de D-20 Q20-B Perkins instalado no “cofre” da retroescavadeira.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

Figura 52 – Mecânicos em orações para que o motor funcionasse na retroscavadeira.



Fonte: Acervo do autor, outubro de 2023.

Celestino tomou um gole de cachaça para criar coragem, subiu no trator, ligou a chave de energia e deu a partida.

[Celestino] Êta, galego, coloca aí na tua pesquisa que nós é foda!!! (gritos de alegria).

[Jessé] Rapaz, tem que respeitar esses caba... O tratozin tá com vida de novo!

[Celestino] Óia, galego, óia, como ele (trator) conta, óia, chega cochila... Vou ter que gravar pra escutar a zuadinha dele a noite pra eu dormir, né (risos)

[Mecânico 1] Hômi do céu, ficou forte demais. Chega trabalha caladinho, coisa linda.

[Mecânico 2] Rapaz, só faz isso quem não tem juízo mesmo não, viu. Com uma idade dessa rapaz (motor) e ainda tá numa valentia dessa.

[Mecânico 3] Esse bicho aí (motor) nesse dinossauro (trator) ficou uma madeira de dar em doido da peste, hômi... Agora é Deus no comando e já era. Temos que botar o nome da retro de Jesus.

[Celestino] Ô Jessé, trás mais uma cachaça pra nós que hoje é dia da gente festejar. (Trecho do diálogo entre os homens, alto sertão de Alagoas, dezembro de 2023).

Com isso, através do diálogo acima, fica claro que houve uma mistura de valores-signo. O motor “deu vida” novamente à velha retroescavadeira. Funcionou tão bem a adaptação que o motor operava “caladinho”, “cochilando”, sem forçar nada. O funcionamento era tão bom que o castanhado do motor pareceu que era mais baixo, mais “bonito” no trator do que na própria caminhonete. Ao mesmo tempo que o motor de 33 anos era velho, também era valente e conferiu força extra para o trator. Por muitos moradores no campo acreditarem que Jesus morreu com 33 anos, aquele motor, exatamente com 33 anos, que reviveu a velha retro, foi chamado de Jesus.

5 CONCLUSÃO E AS PRÓXIMAS ANDANÇAS

A depender da perspectiva e do olhar do pesquisador para as populações precárias e marginalizadas no Nordeste do Brasil, este verá que, nas margens urbanas e rurais das pequenas, médias e até das grandes cidades, nas feiras, nos pequenos comércios, mercearias e serviços informais, há sempre pessoas que dependem de um veículo, ferramenta de trabalho que auxilia no sustento familiar. Pode ser uma moto de baixa cilindrada, um carro de boi, uma carroça, um veículo de passeio cortado para virar uma pequena picape, caminhão ou caminhonetes.

As caminhonetes D-20, por exemplo, não é uma realidade somente de Alagoas. Após rodar mais de 10 mil quilômetros nesta pesquisa, conheci grupos de motoristas de D-20's que também estão presentes no Vale São-Franciscano da Bahia, no Agreste pernambucano, no Sul cearense, assim como também no Piauí, Maranhão e no Norte do Brasil, em Belém e Ananindeua, no Pará. Destaco que de todos os lugares em várias partes do Norte e Nordeste do Brasil, há sempre algum elemento que se conecta com a maneira de como os moradores de três povoados rurais no alto sertão alagoano desenvolveram seus negócios, espacializaram seus territórios e puderam acessar frequentemente bens, serviços, sociabilidades, imaginários, afetos e sentidos de maneira interdependente (Elias, 2000).

Destaco que uma das forças motrizes que está diretamente conectada às mobilizações das pessoas no final da década de 1970 por mobilidade são os investimentos voltados para as infraestruturas hídricas e energéticas. O movimento singular de motoristas, pessoas e mercadorias é somente uma faceta do grande impacto que esses empreendimentos causaram, não somente nos povoados de que parto nesta pesquisa, mas em uma escala muito maior.

Apesar de a gênese deste mercado de transportes estar diretamente encadeada em um mundo rural precário e estanque, pudemos ver que a permanência deste serviço de transportes há mais de 30 anos é consolidada pela participação direta do Estado. No plano local (prefeituras), o híbrido motorista-caminhonete (Urry, 2007; Latour, 2005) se tornou uma ferramenta que atenderia uma rede de ações e interações (Simmel, 2006) em relação ao transporte de estudantes, passageiros, atendendo não somente a uma antiga reivindicação dos moradores e estudantes, mas, acima de tudo, serviria e ainda serve aos interesses escusos de prefeitos, vereadores e agentes da força de segurança, para poderem manter votos, benefícios e a manutenção do próprio grupo oligárquico (Couto, 2012; Rodrigues, 2023).

Foi através das prefeituras que, após a eleição nacional de 1998, o estado alagoano passou a requisitar motoristas e suas caminhonetes para variados serviços. Vale ressaltar que com mais uma participação estatal, as caminhonetes passaram a operar com mais frequência nas zonas urbanas, causando um conflito significativo com os mercados formais e semiformais das vans nas zonas urbanas e linhas intermunicipais de ônibus dos grandes operadores da época, o que resultou na intervenção do Estado, assim o serviço de transportes complementares em Alagoas foi regulamentado.

Todavia, para que os motoristas mantivessem suas caminhonetes em funcionamento por tantos anos neste mercado, foi preciso que estabelecessem relações com outros comércios e regiões. É parte deste mercado de transportes a infraestrutura de peças e serviços em Feira de Santana, na Bahia. Através da construção de uma trajetória exemplar junto a Celestino e sua D-20, pude presenciar uma parte desta dimensão que não atende somente ao mercado de transportes no sertão de Alagoas, mas também diversos outros espalhados pelo Nordeste afora. É este grande mercado fornecedor de autopeças e serviços que tenho me interessado cada vez mais.

Certa vez, um de meus interlocutores, que não necessariamente contribuiu para esta pesquisa, mencionou que alguns grupos especializados em autopeças de caminhões caçamba enviam motores e partes de grandes veículos para o Norte do Brasil. Muito provavelmente, tais peças poderiam estar relacionadas à montagem de grandes caminhões usados para o desmatamento de florestas no Norte e Centro-Oeste do Brasil.

Assim sendo, o mercado de peças e acessórios genuínos, exposto no último capítulo, é somente uma das várias dinâmicas que existem. Quais são os circuitos, grupos, interfaces e interpenetrações que o roubo, o desmanche e os leilões de variados veículos mantêm? Essas são outras questões que estão pouco nítidas para mim e que podem explicar como peças, partes e motores são enviados em escala interestadual, e até mesmo em escala transnacional para alimentar diferentes mercados dentro e fora do Brasil, produzindo riqueza, trabalho e desigualdade. É por essa trilha que pretendo seguir nas minhas próximas andanças.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JR.; MUNIZ, Durval de. **História: a arte de inventar o passado**. Bauru-SP: Edusc, 2007.

APPADURAI, Arjun. **A Vida Social das Coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Niterói: Editora da Universal Federal Fluminense, 2008.

ARSAL. **Transporte Complementar e Intermunicipal**. Disponível em: <<https://arsal.al.gov.br/documentos/category/153-2003>>. Acesso em 02 de fevereiro de 2024.

BARRIER, Michael. **Hollywood Cartoons: American Animation in Its Golden Age**. Oxford: University Press, 2003.

BARROS, Taynnan Robert de Oliveira. **Política republicana, raízes coloniais: um estudo sobre o coronelismo de Elísio Maia em Pão de Açúcar - AL (1953-1994)**. 2020. 111 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Unidade Delmiro Gouveia-Campus do Sertão, Universidade Federal de Alagoas, Delmiro Gouveia, 2019.

BEAUD, Stephane; WEBER, Florence. Interpretar e redigir. In: BEAUD, S. e WEBER, F. (Ed.). **Guia para a Pesquisa de Campo**. Petrópolis: Vozes, 2014.

BERTUSSI, Geovana L.; ELLERY JÚNIOR, Roberto. Infraestrutura de transporte e crescimento econômico no Brasil. In: **Journal of Transport Literature**, v. 6, n. 4, p. 101-132, out. 2012.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 1987.

BOURDIEU, Pierre. The forms of capital. In: Richardson, John G. (Ed.). **Handbook of theory and research for the sociology of education**. Westport: Greenwood Press, 1986.

BOURDIEU, Pierre. **Questões de sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. São Paulo: Bertrand Brasil, 1998.

BRANDÃO, Carlos da Fonseca. **Os processos de civilização e o controle das emoções**. Bauru: Edusc, 2007.

COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS. **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. 2007. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=467793&filename=LegislacaoCitada%20INC%20456/2007#:~:text=108.,Par%C3%A1grafo%20%C3%BAnico>. Acesso em 20 de janeiro de 2024.

CONTAGEM MOTORPEÇAS. **Qual é a diferença entre peças genuínas, originais e paralelas?**. 2023. Disponível em: <<https://contagemmotorpecas.com.br/genuinas-originais-paralelas/>>. Acesso em 05 de janeiro de 2024.

COUTO, Claudio. Oligarquia e processos de oligarquização: o aporte de Michels à análise política contemporânea. In: **Revista de Sociologia e Política**. Curitiba, v. 20, n. 44, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rsocp/v20n44/v20n44a04.pdf> Acesso em: 20 jan. 2020.

CTB DIGITAL. **Capítulo XIII – Da Condução de Escolares**. 2017. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art136>>. Acesso em 05 de dezembro de 2023.

DAS, Veena; POOLE, Deborah. Anthropology in the margins of the state. In: **PoLAR**, v. 30, n. 1, p. 140-144, mai. 2007.

DENIS, Kingsley; URRY, John. **After the car**. Cambridge: Polity Press, 2009.

DE PIERI PIMENTEL, André; PINHO, I. V.; MANO, A.; SOARES, A. C. A escassez dos semicondutores e as transformações recentes do mercado automotivo. In: **Tempo Social**, v. 35, p. 109-129, 2023.

DINIZ, Maria Cirana Laise. **A seca na década de 1970 em Bonito de Santa Fé**: os trabalhos emergenciais. 2012. 102f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2012.

DUARTE, Renato Santos. As secas no Nordeste: recorrência climática e descontinuidade na ação pública. In: **Caderno CRH**, v. 13, n. 32, 2000.

ELETROBRÁS CHESF. **Complexo Hidrelétrico de Paulo Afonso**. 2020. Disponível em: <<https://memoriadaeletricidade.com.br/acervo/4439/complexo-hidreletrico-de-paulo-afonso>>. Acesso em: 30 de agosto de 2024.

ELETROBRÁS CHESF. **Luiz Gonzaga**: Descrição do Aproveitamento de Luíz Gonzaga. 2023. Disponível em: <<https://www.chesf.com.br/SistemaChesf/Pages/SistemaGeracao/LuizGonzaga.aspx>>. Acesso em: 30 de janeiro de 2024.

ELIAS, Norbert. **Introdução à Sociologia**. Lisboa: Edições 70, 1980.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**: formação do Estado e civilização. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

ELIAS, Norbert. **Os estabelecidos e os outsiders**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

EQUIPE MONDIS. **Mobilidades comerciais no Brasil**. 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.58079/rm8d>>. Acesso em 30 de agosto de 2024.

FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel J.; URRY, John. **Automobilities**. London: Sage Publications, 2005.

FELTRAN, G.; FROMM, D. Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo. In: **Antropolítica - Revista Contemporânea De Antropologia**, v. 50, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.22409/antropolitica2020.i50.a43304>>. Acesso em: 12 de dezembro de 2023.

FELTRAN, G.; ROCHA, R., MALDONADO, J., ZAMBON, G.; GOBBI, F. Lei do desmanche, PCC e mercados. In: **Tempo Social**, v. 35, n. 1, 17-43, 2023.

FELTRAN, G. Economias (i)lícitas no Brasil: uma perspectiva etnográfica. In: **Journal of Illicit Economies and Development**, v. 1, n. 2, 2019. DOI: <https://doi.org/10.31389/jied.28>. 2019.

FETAG ALAGOAS. 2022. **Quem Somos**: História, Missão, Visão e Valores. Disponível em: <<http://fetagal.org.br/>>. Acesso em: 15 de janeiro de 2024.

FINCHAM, B., MCGUINNESS, M., MURRAY, L. Introduction. In: FINCHAM, B., MCGUINNESS, M., MURRAY, L (Orgs.). **Mobile Methodologies**. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2010. DOI: <https://doi.org/10.1057/9780230281172>.

FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. Ed. 2. São Paulo: Ática, 1976.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca; LAGES, Mauricio Piatti. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. In: **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v.123, dez. 2020. DOI: <https://doi.org/10.4000/rccs.11193>.

FUKUYAMA, F. **Trust The Social Virtues and the Creation of Prosperity**. New York : The Free Press, 1995.

GOIS, G; OLIVEIRA JUNIOR, J. F; SILVA, J. S; JÚNIOR SILVA, J. L. C; MONTEITO, P. S. Avaliação da Seca Através do Índice de Precipitação Padronizada (SPI) em Alguns Municípios Do Sertão Alagoano. In: **XV Congresso Brasileiro de Agrometeorologia**. Aracaju-SE, 2007.

HANNAM, Kevin; SHELLER, Mimi; URRY, John. Mobilities, Immobilities and Moorings. In: **Mobilities**, v. 1, n. 1, 2006.

HANIFAN, J. L..The Rural School Community Center. In: **Annals of the American Academy of Political and Social Science**, v. 67, p. 130-138, 1916.

HARVEY, David. **The limits to capital**. EUA, University of Chicago Press, 1982.

HERMANN, N. Estetização do mundo da vida e sensibilização moral. In: **Educação & Realidade**, v. 30, n. 2, 2006.

HIRATA, Daniel. **Sobreviver na adversidade**: entre o mercado e a vida. 2010. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

IMDEPA. **Diferenças entre peças genuínas, originais e genéricas**. 2023. Disponível em: <<https://blog.imdepa.com.br/diferencas-entre-pecas-genuinas-originais-genericas/>>. Acesso em 20 de dezembro de 2023.

JUNIOR, Pedro Martins. **A logística de urnas no processo eleitoral**: estudo de caso no tribunal regional eleitoral do maranhão. 2017. 55 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Economia) – Universidade Federal do Maranhão, 2017.

KNOWLES, C. **Flip-Flop: A Journey Through Globalisation's Backroads**. London: Pluto Press, 2014.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos Modernos**: ensaios de antropologia simétrica. Tradução de Carlos Irineu da Costa. Rio de Janeiro: editora 34, 1994.

LATOUR, B. **Reassembling the social**: an introduction to Actor Network Theory. Oxford: Oxford University Press, 2005.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**: o município e o regime representativo no Brasil. Ed. 4. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

MAGALHÃES, Dulce. Consumos e sociabilidades na taberna: estudo preliminar de um caso. In: **Sociologia: Revista da Faculdade de Letras**, Porto: FLUP, I Série, v. 11, 2001.

MARQUES, Ana Cláudia. **Intrigas e questões**: vingança de família e tramas sociais no sertão de Pernambuco. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2002.

MELLO, Frederico Pernambucano de. **Guerreiros do Sol**: violência e banditismo no Nordeste do Brasil. São Paulo: A Girafa, 2011.

MILLS, C. W. **A imaginação sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

MISSE, Michel. Trocas ilícitas e mercadorias políticas: para uma interpretação de trocas ilícitas e moralmente reprováveis cuja persistência e abrangência no Brasil nos causam incômodos também teóricos. In: **Anuário Antropológico**, v. 35, n. 2, 2010. DOI: <https://doi.org/10.4000/aa.916>.

MITCHELL, J. C. **Social Network in Urban Situations**. Manchester University Press, 1969.

MITCHELL, Timothy. Society, economy and the state effect. In: SHARMA, A.; GUPTA, A. (Orgs.). **The anthropology of the state**: a reader, London, Blackwell, 2006.

MUCCINI, Sandra; MALTA, Sérgio. **Período pioneiro da hidrelétrica de Paulo Afonso-BA**: uma contribuição à historiografia de base local e regional, 2007.

NETO, Jonas José de Matos. **Concepções e práticas políticas no município de Pão de Açúcar – AL**. 2012. 107 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2012.

NEVES, Margarida de Souza. Os jogos da memória. In: MATTOS, I. R. de (Org.). **Ler e escrever para contar: Documentação, historiografia e formação do historiador**. Rio de Janeiro: Access, 1998.

NOVOA, Andre. Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography. In: **Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography**, v. 9, n. 1, 2015.

PAIS, J. Machado. Lazer e sociabilidades juvenis - um ensaio de análise etnográfica. In: **Análise Social**, n. p. 108-109, 1990.

PALMEIRA, Moacir. Feira e Mudança Econômica. In: **Vibrant – Virtual Brazilian Anthropology**, v. 11, n. 1, 2014.

PARMENTIER, Michael. Ästhetische Bildung. In: OELKERS, Jürgen; BENNER, Dietricher. **Historisches Wörterbuch der Pädagogik**. Weinheim und Basel: Beltz, 2004.

PINHO, I. V.; RODRIGUES, Fernando de Jesus; ZAMBON, G. Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. In: **Novos Estudos Cebrap**, v. 42, p. 41-58, 2023.

RIGOLON, Francisco. Independência do banco central: teoria e implicações para o Brasil. In: **Ensaio BNDDES**, Rio de Janeiro, n. 3, abr. 1998.

RODRIGUES, F. de J.; SILVA, A. R. B. da; SANTOS, A. B. Notas sobre redes de proteção: facção, família e crime em periferias urbanas de Alagoas. In: **Diversitas Journal**, v. 5, n. 3, p. 2297–2316, 2020. DOI: <https://doi.org/10.17648/diversitas-journal-v5i3-1226>.

RODRIGUES, Fernando J.; FELTRAN, Gabriel, ZAMBON, Gregorio. Expansão das facções, mutação dos mercados ilegais. In: **Novos Estudos CEBRAP**, v. 42, n. 1, p. 11-18, 2023.

RODRIGUES, Fernando J. Mercados ilícitos, ambivalências e agressividade: Condições estatais e mercantis de um circuito de bailes de reggae em “periferias” de Maceió, AL. In: **Contemporânea - Revista de Sociologia da UFSCar**, p. 199–227, 2019.

RODRIGUES, F. J.; ANDRADE, P. H. M.; SANTOS, N. F. Mobilidades clandestinas: pessoas e motos, coronelatos e facções. In: **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 17 n. 3, 2024.

SANTOS, Raqueline da Silva. **Reforma agrária e educação no campo: as contradições do Pronera em Alagoas (1998-2008)**. 2014. 218 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2014.

SANTOS, K. O. B., FERNANDES, R. C. P., ALMEIDA, M. M. C., MIRANDA, S. S., MISE, Y. F., ANGELIM, M. A. G. L. Trabalho, saúde e vulnerabilidade na pandemia de COVID-19. In: **Caderno de Saúde Pública**. 2020.

SCIRÉ, Claudia D'Ipolitto de Oliveira. **Vida em conexão: celulares, usuários e mercado na construção do novo social**. 2014. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SERJE, Margarita. El mito de la ausencia del Estado: la incorporación económica de las zonas de frontera en Colombia. In: **Cahiers des Amériques latines**, v. 71, 2012. DOI: <https://doi.org/10.4000/cal.2679>.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The New Mobilities Paradigm. In: **Environment and Planning**, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>.

SILVA, Thaís Cristóforo. **Fonética e fonologia do português: roteiro de estudos e guia de exercícios**. São Paulo: Contexto, 2019.

SILVA, Maria Lúcia Pereira dos Santos. **Rezar, cozer e costurar: memórias das estudantes do Educandário (Água Branca / AL 1965-1975)**. 2022. 51 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Unidade Delmiro Gouveia - Campus do Sertão, Universidade Federal de Alagoas, Delmiro Gouveia, 2021.

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. In: **Mana**, v. 11, n.2, 2005.

SIMMEL, Georg. **Questões fundamentais da sociologia**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SIMONE, A. People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg. In: **Public Culture**, v. 16, n. 3, p. 407-29, 2004.

TEIXEIRA, C. **História da Energia na Bahia**. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2005.

TELLES, V.S. Nas dobras do legal e do ilegal: Ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade. In: **Dilemas – Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 2, n. 5-6, p. 97-126, 2009.

TELLES, Vera da Silva, HIRATA, Daniel Veloso. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. In: **Estudos Avançados**, v. 21, n. 61, p. 173-191, 2007. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0103-40142007000300012>.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **A metamorfose das oligarquias**. Curitiba, HD Livros, 1997.

TSING, Anna. **Friction: An Ethnography of Global Connection**. Princeton University. Nova York: Palgrave Macmillan, 2005.

TURNER, Louis., ASH, John. **The Golden Hordes: International Tourism and the Pleasure Periphery**. London: Constable, 1975.

URRY, John. Sociology Beyond Societies. In: **Mobilities for the Twenty-First Century**. London: Routledge, 2000. DOI: 10.4324/9780203021613.

URRY, John. Complexity. In: **Theory, Culture & Society**, v. 23, n. 2-3. London: Routledge, 2006. DOI: 10.1177/0263276406062818.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge: Polity Press, 2007.

URRY, John. **O que é o futuro?**. Cambridge: Polity Press, 2016.

URRY, J. Automobildade, cultura do carro e viagens sem peso. In: **Artigo de discussão**. Departamento de Sociologia, Universidade de Lancaster, Reino Unido, 1999. Disponível em: <<http://www.lancaster.ac.uk/sociologysoc008ju.html>>. Acesso em 01 de janeiro de 2024.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

WILLIAMS, Patrick. Marriage Tsigane. In: **Une Cérémonie de Fiançailles chez les Rom de Paris**. Paris, L'Harmattan, 1984.