



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, SAÚDE E TECNOLOGIA
CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS / SOCIOLOGIA

ALEXANDRE SOUSA DA CONCEIÇÃO

TRAJETÓRIAS URBANAS: CARROCEIROS DO MERCADINHO E SUAS
MOBILIDADES

Imperatriz
2021

ALEXANDRE SOUSA DA CONCEIÇÃO

TRAJETÓRIAS URBANAS: CARROCEIROS DO MERCADINHO E SUAS
MOBILIDADES

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia da Universidade Federal do Maranhão como pré-requisito à obtenção do grau de Licenciado em Ciências Humanas / Sociologia.

Orientador: Prof.º Dr. Agnaldo José da Silva

Imperatriz

2021

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

CONCEIÇÃO, ALEXANDRE SOUSA DA.

TRAJETÓRIAS URBANAS: : CARROCEIROS DO MERCADINHO E SUAS
MOBILIDADES / ALEXANDRE SOUSA DA CONCEIÇÃO. - 2021.

20 f.

Orientador(a): AGNALDO JOSÉ DA SILVA.

Curso de Ciências Humanas - Sociologia, Universidade
Federal do Maranhão, IMPERATRIZ, 2021.

1. Carroceiros. 2. Mercadinho. 3. Precarização do
Trabalho. 4. Trajetórias Urbanas. I. SILVA, AGNALDO JOSÉ
DA. II. Título.

ALEXANDRE SOUSA DA CONCEIÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia da Universidade Federal do Maranhão como pré-requisito à obtenção do grau de Licenciado em Ciências Humanas / Sociologia.

Orientador: Prof.º Dr. Agnaldo José da Silva

TRAJETÓRIAS URBANAS: CARROCEIROS DO MERCADINHO E SUAS MOBILIDADES

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Professor Dr. Agnaldo José da Silva
Professor Orientador

Professor Dr. Jesus Marmanillo Pereira
1º Examinador

Professor Dr. Welington da Silva Conceição
2º Examinador

Resumo

Este artigo busca compreender as trajetórias urbanas dos carroceiros do bairro Mercadinho em Imperatriz – MA. Dos cerca de 300 carroceiros que sobrevivem exclusivamente de fretes em suas carroças nesta cidade, este estudo incide sobre quatorze deles, buscando traçar o perfil sociocultural e econômico desses trabalhadores, identificando suas origens e seus percursos e trajetórias urbanas na cidade de Imperatriz. Além da observação in loco nos pontos de trabalho, foram feitas entrevistas com os quatorze carroceiros e com alguns comerciantes locais. A despeito de não ser o foco principal, o estudo discute ainda a relação desses trabalhadores com o meio ambiente, o cuidado com o animal e suas práticas em relação às leis trânsito. Utilizando-se da teoria da Mobilidade Urbana de Vera da Silva Telles, procura situar o trabalho dos carroceiros do Bairro Mercadinho em Imperatriz na interseção com as práticas urbanas que tecem o próprio tecido social desta cidade. É no entrecruzamento da vida e da história desses trabalhadores e tantos outros que compõem a paisagem urbana que a tecitura de nossas cidades vai sendo construída. O estudo ressalta que esses trabalhadores são precarizados tanto objetiva quanto subjetivamente, pois além do trabalho ser informal, com baixa remuneração, o carroceiro é discriminado e desassistido socialmente. Trata-se de trabalhadores que trabalham, vivem e moram nas franjas e bordas da cidade.

Palavras-Chave: Trajetórias Urbanas. Carroceiro. Mercadinho. Precarização do Trabalho.

Abstract

This article seeks to understand the urban trajectories of carters in the Mercadinho neighborhood in Imperatriz – MA. Of the approximately 300 carters who survive exclusively on freight in their carts in this city, this study focuses on fourteen of them, seeking to trace the sociocultural and economic profile of these workers, identifying their origins and their urban routes and trajectories in the city of Imperatriz. In addition to on-site observation at work points, interviews were conducted with the fourteen carters and with some local merchants. Despite not being the main focus, the study also discusses the relationship of these workers with the environment, animal care and their practices in relation to traffic laws. Using the theory of Urban Mobility by Vera da Silva Telles, it seeks to situate the work of carters in the Mercadinho neighborhood in Imperatriz at the intersection with the urban practices that weave the very social fabric of this city. It is in the intersection of life and history of these workers and so many others that make up the urban landscape that the fabric of our cities is being built. The study emphasizes that these workers are precarious both objectively and subjectively, as in addition to the work being informal, with low pay, the cart driver is discriminated against and socially underserved. These are workers who work, live and live on the fringes and edges of the city.

Keywords: Urban Trajectories. Cartwright. Precariousness of Work.

Introdução

As cidades se destacam na história por serem o centro do desenvolvimento econômico e social, por concentrar o comércio e os serviços, formar e distribuir tradições e por ter o dispositivo que facilita o comércio e a indústria que prepara o caminho para uma nova divisão do trabalho e dessa forma tende posteriormente a especializar as tarefas nas quais o homem encontra suas vocações (PARK, 1967).

A organização econômica da cidade se baseia pela divisão do trabalho. Dessa forma, surgem as mais diversas profissões que suprem a necessidade dos habitantes das cidades. Desde a tarefa mais simples até a mais prioritária, como a prestação de serviços básicos, a indústria, a política, a cultura e as tramas sociais acontecem no meio urbano. Algumas atividades econômicas existentes nas cidades são de origens da zona rural, como é o caso dos carroceiros. Essa atividade que usa a tração animal, tem resistido ao tempo e está presente na maioria das cidades brasileiras. Como aponta Wirth (1967, p. 90):

Já que a cidade é o produto do crescimento e não da criação instantânea, deve-se esperar que as influências que ela exerce sobre os modos de vida não sejam capazes de eliminar completamente os modos de associação humana que predominavam anteriormente. Em maior ou menor escala, portanto, a nossa vida social tem a marca de uma sociedade anterior.

A relação da humanidade com os equinos (burro, cavalo, jumento ou mula) está diretamente ligada com a sua própria história, pois esses animais domesticados sempre contribuíram para que os homens se expandissem de forma produtiva e geográfica, sendo utilizados como meio de transporte, atividade militar, atividades de trabalho na agricultura e atividades esportivas. Embora as inovações tecnológicas e industriais substituíssem em muitos casos o uso dos animais, a utilização dos mesmos em muitas atividades ainda é notável.

Segundo Escodro et al. (2012, p. 99) “Estima-se que no planeta existam trezentos milhões de equídeos de tração, utilizados por dois bilhões de pessoas. No Brasil, a tropa nacional foi estimada em 5.787,250 cabeças em 2004, sendo destes cerca de 10 a 20% de animais de tração para subsistência humana.”

Utilizando-se da teoria de Mobilidade Urbana de Vera Telles, Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP), por meio da qual ela segue, utilizando-se da etnografia, o percurso de personagens da cidade de São Paulo, sua vida de trabalho, desemprego e as novas oportunidades e mudanças que ocorreram no decorrer de alguns anos, abordaremos esse conceito com os carroceiros do bairro mercadinho na cidade de Imperatriz – MA. Embora a

atividade de carroceiro envolva outras relações importantes como o trânsito e meio ambiente, o artigo tem como propósito principal dar ênfase na abordagem social do carroceiro e sua mobilidade urbana na perspectiva de Vera Telles.

A cidade de Imperatriz, com aproximadamente 280 mil habitantes, tem o comércio varejista e atacadista como uns dos principais motores da economia, tendo o bairro Mercadinho como o local que mais se concentra essas empresas e feirantes que comercializam diversos tipos de alimentos secos e molhados e hortifrutigranjeiros. Estima-se que existam 300 carroceiros que têm no serviço de frete com carroça a principal fonte de renda nesta cidade. Desse modo, escolhemos o bairro Mercadinho como nosso recorte espacial por ser um importante polo mercantil da região e iremos buscar através da literatura, pesquisa de campo, por meio de observações in loco e entrevistas abertas e semiestruturadas, a compreensão da mobilidade urbana dos carroceiros que prestam serviços naquele bairro, que é considerado um dos mais importantes da cidade de Imperatriz.

O Bairro Mercadinho

O bairro Mercadinho é um dos bairros mais tradicionais e conhecidos de Imperatriz. Os seus limites atuais compreendem a BR010 até a Rua Leôncio Pires Dourado fazendo divisa com o bairro Bacuri; e no sentido Leste-Oeste vai da Rua Luís Domingues até a Rua Henrique Dias. É neste tradicional bairro que está contida a maior feira livre da Região Tocantina.¹ Não foi encontrado literatura extensa que trate do bairro e sua formação histórica, trazendo muitos detalhes importantes como o ano do surgimento e como surgiu, mas uma breve citação no Livro “Enciclopédia de Imperatriz” do historiador Edimilson Sanches, lançado em 2002, a respeito do mercado: “Maior centro de abastecimento de Imperatriz. Erguido pelo prefeito João Menezes Santana (Prefeito entre 1961-1964). Foi feito primeiro de Pati², no lugar da antiga praça 7 de setembro” (SANCHES, 2002, p. 338).

Na mesma enciclopédia, Sanches (2002, p. 465) afirma que “No ano 1964, tem início a feira do Mercadinho, num pequeno mercado construído pelo prefeito João Menezes”.

Segundo dados do site “Imperatriz Notícias” criado por estudantes do curso de Jornalismo da UFMA,

¹ Região composta por vinte e cinco cidades no sudoeste do Maranhão organizadas politicamente.

² Pati é uma palmeira brasileira ameaçada de extinção.

A Feira do Mercadinho, uma das maiores da Região Tocantina, onde atualmente funcionam mais de trezentos pontos de comércio formais e informais e é frequentada diariamente por quase cinco mil pessoas, foi fundada pelo ex-prefeito de Imperatriz João Menezes de Santana em meados da década de 60. Para a construção o ex-prefeito escolheu uma área de aproximadamente 16 mil metros quadrado, conhecida na época, segundo feirantes como “chapada” (Imperatriz Notícias. Cheiro, cores e sabores: feira do Mercadinho, 2019).

Por falta de um CEASA (Central de Abastecimento) na cidade, o bairro Mercadinho é considerado pela maioria dos feirantes e clientes, o Ceasa da região, pois concentra cerca de 90% de mercados que fornecem frutas, legumes, verduras, seco e molhados para mais de vinte municípios do entrono de Imperatriz. A feira livre realizada todo dia e que ganha mais visitantes durante o final de semana, tem um movimento médio diário de 5.000 pessoas, segundo o site Imperatriz Notícias. O fluxo maior de feirantes se concentra nas duas ruas paralelas: Rua Benedito Leite que tem trânsito no sentido BR 010 a Beira Rio e rua Aquiles Lisboa que tem o sentido do trânsito da Beira Rio para a BR 010. As ruas transversais da feira vão da rua Ceará até rua Pernambuco.

Para realizar a compreensão proposta, utilizaremos como fonte principal as entrevistas realizadas com os carroceiros e feirantes. Vale ressaltar também a escassez de literatura que fala com mais detalhes sobre o bairro Mercadinho. Ao analisarmos as narrativas individuais, nas histórias contadas através do diálogo com os entrevistados, encontramos relatos que nos leva a entender um pouco da história do bairro e as tramas dos feirantes e carroceiros que ali trabalham. A partir das observações e das entrevistas é possível perceber a história de cada sujeito, suas singularidades e percursos, como uma espécie de fio que tece a cidade e a realidade social de alguns de seus trabalhadores.

Dessa forma, entrevistamos também alguns feirantes e comerciantes mais antigos do bairro, para buscar um pouco da memória sobre o bairro. Entrevistamos o senhor Deocleciano Gonçalves de Oliveira, 68 anos de idade, que veio do estado do Ceará no final da década de 80. Ele relata que encontrou o bairro Mercadinho com pouca infraestrutura, onde os comércio eram todos de madeira, e com muitos carroceiros a serviço dos consumidores. De acordo com as palavras do senhor Deocleciano, havia muito carroceiro e praticamente tudo era transportado por carroça.

Tinha muito carroceiro, muito carroceiro, mais do que hoje... Eu comprava arroz ali da *farra véia* e tinha outro aculá e só vinha de carroceiro. Tinha muito carroceiro, mais do que hoje. Tudo era através de carroceiro. Hoje em dia é

difícil um comerciante não ter seu carro pra pegar suas mercadorias. E segundo, aqui é arruado de grandes atacadistas.

Em outra banca na feira, entrevistamos dona Edilene Lúcia de Sousa de 61 anos de idade, que chegou na cidade no ano de 1975. Natural de Garanhuns, no Estado do Pernambuco, desde quando chegou trabalha como comerciante no Mercadinho. Em relação aos carroceiros que atuam na feira, ela afirma que quando chegou havia bastante carroceiros que trabalhavam no bairro. Segundo ela, apesar de ter diminuído bastante, mas mesmo assim eles não vão acabar.

E os carroceiros, era mais movimento de carroceiros sim. Mas hoje tem dois pontinhos de carroceiros aqui que tá todo dia lá. Não é como antigamente que tudo era nas carroças. Cansei de comprar mercadoria e vim em cima da carroça e em cima da mercadoria. Mas, só tem melhorado. Tem menos carroceiro, mas ainda continua carroceiro aqui... Na verdade, é, diminuiu bastante, mas quero te dizer uma coisa: Carroceiro é que nem roça, não vai acabar nunca.

Assim como dona Edilene, são muitos os casos de comerciantes que vieram de outros estados para Imperatriz, nas décadas de 70 e 80 durante os ciclos da madeira, arroz e ouro. Num ponto mais à frente, falamos com o senhor José Carlos da Silva, 56 anos, vindo do Estado do Piauí, e que mora em Imperatriz desde 1977 e trabalha no Mercadinho há 30 anos. Em relação aos carroceiros, o senhor José Carlos fez a seguinte declaração:

Os carroceiros, é igual as quebradeiras de coco; A tendência é não existir mais quebradeira de coco e nem carroceiros. Não é porque vai acabar os cavalos e as carroças, é porque a geração nova não quer. A geração nova procura estudar, procura outras coisas, em vez de profissões antigas. Antigamente eu levava verdura pra Vila Lobão em carroça. Não minha, mas de frete. E muitas pessoas que trabalharam em feira, já utilizaram carroça, mas tão deixando porque o carro sai mais barato e a questão também das pessoas se sensibilizar com a questão do animal. A tendência é ficar zero mesmo.

A partir dessas três entrevistas com feirantes, podemos entender um pouco mais da história do bairro e da relação com os carroceiros. Deste modo, segundo Euclides Medeiros (2002, p.22), os trabalhadores urbanos no seu viver na cidade, “imprimem nela suas marcas, suas características, seus modos de viver que são afinal, o que molda a cidade, dando-lhe uma determinada ‘cara’, dando-lhe vida”.

Metodologia

O presente trabalho foi realizado na cidade de Imperatriz, localizada na região sudoeste do Estado do Maranhão, mais precisamente no bairro Mercadinho, com 14 entrevistas entre os dias 14 de dezembro de 2020 a 05 de fevereiro de 2021. Entrevistamos os carroceiros com entrevistas semiestruturadas, com anotações em fichas individuais, nos intervalos dos fretes e todas no ponto de trabalho de cada carroceiro, contendo perguntas sociodemográficas como: nome, sexo, idade, naturalidade, bairro onde mora, etc.

Em seguida as perguntas sobre as condições pessoais como: local de residência; tipo de domicílio; com que idade começou a trabalhar como carroceiro; o que motivou a trabalhar como carroceiro; com qual idade aprendeu a profissão; porque teve que trabalhar como carroceiro; exerce a profissão de carroceiro a quanto tempo; exerce outras atividades além da de carroceiro como renda complementar; quantas pessoas se beneficiam da renda da atividade de carroceiro; qual a carga horária média de trabalho diário; divide os serviços com outros animais; durante os intervalos de trabalho fornece sombra e água aos animais; qual a renda mensal como carroceiro; se dá alimentação e medicação adequada ao animal; se sofre preconceito; qual o futuro da profissão; se paga INSS; qual a escolaridade.

Com essas indagações, conseguimos informações necessárias para o desenvolvimento do nosso trabalho. Abordaremos de forma não prioritária questões importantes como a relação do carroceiro com o meio ambiente, no que diz respeito ao descarte de lixo e a evacuação de fezes dos animais no meio da rua, bem como a relação com o trânsito, desde o envolvimento com acidentes e o respeito às regras de trânsito.

Pesquisa de Campo

O carroceiro como também o feirante é um exemplo de trabalhador informal que realiza seu trabalho no meio urbano, sendo assim, sujeito às transformações urbanas que acontecem com uma maior dinâmica. Conforme afirma Telles (2006c, p. 62):

Os fluxos migratórios, os deslocamentos espaciais e mobilidades habitacionais, os percursos ocupacionais e suas inflexões no tempo e no espaço, traduzem na escala dos destinos individuais e coletivos a dinâmica das transformações urbanas. Mobilidades urbanas: trajetórias habitacionais, percursos ocupacionais e deslocamentos cotidianos nos circuitos que articulam trabalho, moradia e serviços urbanos.

Em uma conferência sobre a Escola de Chicago, Becker (1996) afirma que os dois principais temas que mobilizavam os primeiros sociólogos daquela escola eram a pobreza e a migração. Na medida em que muitos dos pioneiros da sociologia eram também protestantes, havia o desejo de implementar uma espécie de reforma social. Para tal, fazia-se necessário compreender a dinâmica social, tomando a cidade, no caso Chicago, como um laboratório da vida social. Conforme Park, “Hoje, o mundo inteiro ou vive na cidade ou está a caminho da cidade; então, se estudarmos as cidades, poderemos compreender o que se passa no mundo” (Apud BECKER, 1996, p. 180). É nesse contexto que surgem os primeiros estudos sobre mobilidade urbana, ocupação e disputas territoriais articuladas à profissão ou à origem dos migrantes.

Nas palavras de Telles,

É importante dizer que o estudo das mobilidades urbanas e trajetórias sociais dialoga com uma já clássica linhagem de estudos da sociologia urbana. Desde a Escola de Chicago e seguindo matrizes teóricas diversas, as mobilidades urbanas e as relações entre os deslocamentos espaciais, ocupacionais e habitacionais foram tomadas e assim pesquisadas por muitos como cifra para o entendimento das transformações urbanas, de suas linhas de ruptura e fratura, mas também de recomposições e convergências, processos multifacetados por onde diferenciações sociais vão ganhando forma e materialidade nos espaços das cidades (2006c, p. 63).

No objetivo de evidenciar o trabalho dos carroceiros no bairro Mercadinho queremos destacar três pontos principais desta atividade. O primeiro ponto seria a questão socioeconômica dos carroceiros entrevistados. De um modo geral, os carroceiros são homens na faixa etária de 58 anos, que já trabalharam na maioria do tempo em serviços informais e de grande esforço laboral, como roça, serraria e carvoaria e tem no serviço de carroceiro a única renda da casa. Foram realizadas 14 entrevistas com carroceiros no bairro Mercadinho, nos dois últimos pontos de carroças existentes no bairro.

O primeiro ponto, que fica na Rua Aquiles Lisboa com rua Paraíba, tem aproximadamente oito carroceiros que tem maior assiduidade no ponto. Destes, apenas um se recusou a dar entrevista. No outro ponto, na Rua Benedito Leite com rua Paraíba, tem em média de forma mais assídua dez carroceiros, destes consegui entrevistar mais sete. Os demais, não conseguimos encontrá-los nas três ocasiões que fomos lá.

Após as entrevistas, temos o seguinte perfil socioeconômico: A renda média mensal é de R\$ 1.000,00 sendo em 100% dos casos, a única renda do carroceiro, que sustenta em média mais um dependente. Cerca de $\frac{1}{4}$ do salário (R\$ 250,00) vai para a manutenção da carroça e

alimentação e medicação do animal. A maioria dos entrevistados, relata que há dias que não é possível ganhar nenhum centavo.

Conforme fala o Sr. Sebastião Pereira de 61 anos: “Rapaz aqui hoje ultimamente, fica em torno de R\$ 50,00, R\$ 40,00, R\$ 30,00 é assim. Tem vez, dia, tem parceiro que faz é colar³ por dia ultimamente”. Isso se deve ao fato de haver mais concorrência com outros meios de frete, como kombis e camionetes, que costumam atender clientes com maior quantidade de carga e locais mais distantes. De acordo com Matsuo (2009, p. 4) “O trabalho informal pode tanto indicar uma estratégia de sobrevivência frente à perda de uma ocupação formal, quanto uma opção de vida para alguns segmentos de trabalhadores.” Os carroceiros de imperatriz investigados nesta pesquisa estão neste tipo de trabalho não porque assim o desejaram fazer, mas adotaram essa profissão como estratégia de sobrevivência.

Em relação a moradias, 70% afirmaram que moram em casa própria; 20% em casa alugada e 10% moram de favor. Vale destacar que todos, sem exceção moram em bairros periféricos com média de 7 Km de distância do bairro Mercadinho. A jornada média de trabalho dos carroceiros do mercadinho é de 06 horas diárias. O horário de maior fluxo é pela manhã a partir das 5h da madrugada, para isso os carroceiros precisam sair de casa por volta das 04h da madrugada para pegar os melhores fretes. Por volta das 11h da manhã, diminui bastante o número de carroceiros nos pontos, pois a maioria já está encerrando os fretes e voltando para casa.

Outro dado marcante sobre os carroceiros é o baixo grau de escolaridade. Dos entrevistados, 50% cursaram apenas até a 1ª série do ensino fundamental; 30% até a 5ª série e os outros 20% aprenderam apenas a ler e escrever. Na maioria dos casos, cerca de 90% informaram que não puderam continuar os estudos, pois precisavam trabalhar para ajudar os pais, e associado a isso, a inexistência de escolas nas regiões que moravam.

A baixa escolaridade evidencia a falta de qualificação para outros tipos de trabalho, restando somente profissões como de carroceiro para obter o sustento. Foi observado também que todos os 14 (100%) entrevistados não possuem carteira de trabalho assinada. Cerca de 90% afirmaram que trabalharam menos de 10 anos com carteira assinada e que atualmente estão sem carteira assinada e que não pagam nenhum tipo de contribuição previdenciária.

Dos entrevistados, 80% afirmaram que já sofreram algum tipo de discriminação por ser carroceiro. De acordo com o depoimento do sr. José Carlos, 42 anos, já sofreu muita discriminação: “Já, já muita discriminação. Agora não, porque parou mais, mas antigamente,

³ Gíria que significa que o carroceiro não fez nenhum frete durante o dia de trabalho.

esses coletivos passavam, aqueles alunozin, que não tinha o que fazer chamava a gente de “chera peido” aqueles mininozin novin”. Muitos carroceiros também relatam que são discriminados pelo fato de alguns colegas maltratarem os animais, com sobrepeso, falta de alimentação adequada e excessos na jornada de trabalho. Mas deixam bem claro que são apenas alguns que fazem isso, e que a sociedade, na maioria das vezes, generaliza e acusa todos de cometer tais atos.

Foi perguntado também para os entrevistados sobre o transporte não intencional de produtos roubados e drogas ilícitas. Dos 14 carroceiros entrevistados, 70% afirmaram que já se envolveram em situações constrangedoras ao transportar mercadorias roubadas. Um fato importante de destacar no meio dessa classe trabalhadora, pois como dependem dos fretes para gerar renda, acabam não tendo critérios na hora de atender os clientes. De acordo com Telles e Cabanes (2006 d, p. 11), podemos compreender os agenciamentos da vida cotidiana nos espaços urbanos e seus serviços:

Junto com os intensos deslocamentos inter e intra-urbanos que acompanham as atuais mutações do trabalho e dos espaços urbanos, são transformações que tem alterado tempos, espaços e ritmos da experiência urbana. Alteram-se escalas de distância e proximidade, mudam padrões de mobilidade e acesso aos espaços urbanos e seus serviços, redefinem-se os agenciamentos da vida cotidiana, ao mesmo tempo em que a vida social é atravessada por um crescente universo de ilegalidades, que passa pelos circuitos da também expansiva economia (e cidade) informal, o chamado comércio de bens ilícitos e o tráfico de drogas (e seus fluxos globalizados) com suas sabidas (e mal conhecidas) capilaridades nas redes sociais e práticas urbanas.

O fato de o carroceiro prestar serviço no bairro Mercadinho resulta em possibilidades de se envolver no comércio de bens ilícitos e o tráfico de drogas, haja vista que ali, conforme depoimento de alguns entrevistados, é muito comum a prática da venda de drogas e pequenos furtos. O Sr. Ataniel de Sousa, 40 anos, já se envolveu com furto de sacas de milho aqui na cidade de Imperatriz. O mesmo declara que foi convidado para fazer esse frete, chegando no local, desconfiou que era um furto.

Cheguei no local e era pelos fundos da empresa VLI. Era um funcionário da empresa há mais de 20 anos e estava roubando porque a empresa não queria acordo com ele. Tive que trazer uns sacos, porque não tinha certeza se era de roubo ou não, só depois que fiquei sabendo.

O segundo ponto necessário para analisar neste estudo é a relação do carroceiro com o meio ambiente e o trânsito. Como estamos falando de um trabalhador informal urbano, o mesmo está inserido num contexto urbano onde as relações socioespaciais, de trabalho e poder acontecem simultaneamente. Embora a imensa maioria dos carroceiros têm pouca

alfabetização, os mesmos precisam receber instruções quanto ao trânsito e ao meio ambiente. Ao se falar de meio ambiente, estamos nos referindo à limpeza urbana que é realizada pelo poder público. A maioria dos carroceiros entrevistados, cerca de 90% afirmam que não pegam mais frete de lixo ou entulho, por conta da distância que se deve ir para jogar o lixo, não compensando o frete.

A prefeitura disponibiliza em alguns pontos, contêineres para colocação do lixo transportado por carroceiros. Segundo os entrevistados, o contêiner mais perto do bairro Mercadinho, fica próximo ao aeroporto, cerca de 5km do bairro. Essa distância, acaba desestimulando os fretes, tendo em vista que é proibido descartar lixo em terrenos baldios, sendo passíveis de multas e apreensões. Dessa forma, os carroceiros prestam seus serviços, atendendo os compradores locais que precisam levar quantidades pequenas de mercadorias, como caixas de frutas, legumes, secos e molhados.

Ainda falando sobre a limpeza urbana, outro ponto que incomoda pedestres, motoristas e comerciantes são as fezes dos animais que ficam expostas nas ruas por onde passam. É uma reclamação comum dos comerciantes, pois causam mau cheiro e prejudica a higiene em frente ao estabelecimento comercial. Como é o caso do Sr. Osvaldo Milhomem, 56 anos, proprietário de uma lanchonete, em uma das ruas principais do Mercadinho. “Toda semana acontece de duas a três vezes, os cavalos deixar seus excrementos aqui em frente do meu comércio, onde gera mau cheiro e espanta o cliente. Sei que não é culpa do animal, mas é muito ruim.”

De acordo com a Lei Ordinária nº 1.408/2011, no Art. 1º, parágrafo único, diz: “É de responsabilidade dos condutores de veículos de tração animal as providências pertinentes a remoção e destino adequado dos dejetos deixados pelos animais, tantos em locais de alojamento, manutenção e criação, bem como em vias e logradouros públicos.”

A atividade informal de carroceiro provê o sustento de muitos trabalhadores e suas famílias, e para muitos é a única fonte de renda. Para isso acontecer, o carroceiro deve estar inserido no contexto urbano, em locais de grande fluxo de comércio de mercadorias, para conseguir realizar os fretes. Dessa forma, há um grande envolvimento do carroceiro com o trânsito das cidades, que na maioria dos casos é formado por grande número de carros de passeio, ônibus, caminhões, motocicletas, ciclistas entres outros meios de transporte. Para compreender melhor a relação do carroceiro com o trânsito em nossa cidade, buscamos informações na SETRAN (Secretaria de Trânsito) através do núcleo de Educação para o Trânsito, coordenado pela sra. Terezinha Miranda, que coordena o departamento desde o ano de 2018.

Segundo a SETRAN, no ano de 2018 foram qualificados através de treinamentos sobre legislação de trânsito, meio ambiente, saúde animal e sinalização, 270 carroceiros, e desse total, 226 tiveram suas carroças emplacadas e receberam o alvará de concessão pública com autorizações para conduzir veículo com tração animal (ACVTA), sendo oficialmente regularizados, conforme a Portaria nº 22, de 07 de novembro de 2017.

Apesar da quantidade de carroceiros que circulam nas ruas da cidade, especialmente no bairro Mercadinho, há um pequeno número de acidentes de trânsito envolvendo esses trabalhadores. Dos entrevistados, 40% informaram já ter sofrido acidente, onde houve apenas danos materiais, e que aconteceu apenas uma vez. Até mesmo na maior cavalgada da região, a EXPOIMP (Exposição Agropecuária de Imperatriz) onde se concentra um grande número de cavaleiros, amazonas e carroceiros, é raro a ocorrência de acidentes. Em relação a isso, a Setran organiza e fiscaliza os carroceiros para combater maus tratos praticados pelo excesso de peso nas carroças.

Durante as entrevistas, foi também perguntado aos carroceiros sobre o que eles achavam sobre o futuro da profissão. A imensa maioria, cerca de 90% falaram que a profissão irá acabar nos próximos anos, devido a aposentadoria dos carroceiros atuais que tem em média 58 anos de idade. Há falta de trabalhadores mais jovens na profissão, pois os mesmos vão em busca de trabalhos que remuneram melhor, e pela concorrência com outros meios de transporte de carga que desestimula a entrada de novos carroceiros. O sr. Marcos João, 51 anos, carroceiro há quase 20 anos no bairro Mercadinho, declara que a profissão vai acabar pois a concorrência vai aumentando e os carroceiros vão deixando de trabalhar por aposentadoria ou incapacidade devido a idade:

Vai! Tá acabando porque vai entrando carro, aí o povo pega os frete com os carros e as carroças fica pra trás. As vezes não dá pra levar na carroça, leva no carro, porque não quer duas viagens na carroça. A profissão vai acabar, porque aqui mais ou menos uns trinta carroceiros, hoje não tem quase ninguém. Uns pararam de vir, outros morreram e outros de aposentaram.

Analisar um contexto de um grupo de trabalhadores urbanos não é uma tarefa fácil, pois não há somente uma história linear, mas nuances e trajetórias de indivíduos e famílias com as modulações da vida urbana e suas inflexões, suas fissuras, tensões, bloqueios, possibilidades. O espaço urbano por si só já é um resultado de muitas histórias, significados, costumes e tramas sociais.

O bairro Mercadinho não é apenas um amontoado de ruas, comércios, feiras entre outras coisas do meio urbano, mas é um imenso campo histórico e social. São várias as histórias dos carroceiros, desde onde nasceram, onde moraram e como vieram prestar esse serviço em

Imperatriz. Como é o caso do Sr. José Maria, 62 anos, nascido no Estado do Ceará, estudou até o segundo ano primário e começou a trabalhar muito cedo. Por falta de oportunidade, não pode continuar com os estudos. Aos oito meses de nascido foi para o Estado do Pará e de lá aos 12 anos veio para Imperatriz. Trabalhou muitos anos no período onde tinha várias madeireiras na cidade, após o fim do ciclo da madeira, desempregado, ele teve que optar pela carroça e trabalha com isso há mais de 20 anos.

Histórias como essa do Sr. José Maria e de muitos outros carroceiros são frutos da vida urbana e da divisão do trabalho que ela implica. Não é apenas um mecanismo físico, mas produto do trabalho humano. É perceptível que a mobilidade urbana, não é apenas demografia e ou cartografia, como prontamente aponta Telles (2006b, p. 69,70):

Seguir as mobilidades urbanas não é, portanto, a mesma coisa que fazer a cartografia física dos deslocamentos demográficos. Não é tão simplesmente fazer o traçado linear de seus percursos (pontos de partida, pontos de chegada). Tempos biográficos e tempos sociais se articulam na linha de sucessão (das genealogias familiares e suas trajetórias), mas também supõem uma espacialização demarcada pelas temporalidades urbanas corporificadas nos espaços e territórios da cidade.

Ao estudarmos as mobilidades urbanas dos carroceiros do bairro Mercadinho, observamos também os percursos de suas famílias, de territórios, de movimentos em três linhas de intensidade conforme nos indica Telles: A linha vertical das cronologias, que trata sobre do tempo biográfico no âmbito da família; A linha horizontal das espacialidades que nos diz sobre as marcas no espaço e constroem referências que permitem entrecruzamentos com outras histórias, outros percursos, outros eventos que pontilham e constroem a história urbana.

E a linha perpendicular que são os eventos políticos que ganham forma e também operam como referências práticas que compõem os territórios urbanos, como os investimentos públicos, os conflitos sociais e suas derivações. “São esses circuitos que as trajetórias urbanas permitem apreender e que interessa compreender: a natureza de suas vinculações, mediações e mediadores, agenciamentos da vida cotidiana que operam como condensação de práticas e relações diversas” (TELLES, 2006b, p. 72).

Trajetórias Urbanas

Como parte da nossa pesquisa de campo, acompanhamos alguns carroceiros que trabalham no Mercadinho no seu dia a dia, desde a sua saída de casa até o retorno, depois de

alguns fretes. Conforme vimos nos dados acima, todos os quatorze carroceiros entrevistados que trabalham no Mercadinho moram em bairros distantes, com a distância média de sete quilômetros do seu local de trabalho.

No dia cinco de abril, acompanhamos o senhor José Firmino, 63 anos, e tivemos a oportunidade de registrar a sua rotina diária como carroceiro e conhecer um pouco de sua trajetória. Natural da cidade de Santa Inês no Estado do Maranhão, veio para a cidade de Imperatriz aos vinte anos de idade no ano de 1978. Veio em busca de melhorar as condições financeiras, tendo em vista que Imperatriz passava por um notável crescimento econômico e populacional.

Quando chegou, logo conseguiu emprego em uma madeireira, onde passou aproximadamente nove anos trabalhando de carteira assinada. Depois que houve o fechamento acelerado da maioria das madeireiras na cidade, o Sr. Zé Firmino, não conseguiu emprego formal, devido principalmente a baixa escolaridade.

Depois disto, trabalhou apenas em ocupações informais como vendedor de lanche e serviços gerais em construções da cidade, sem fazer nenhum tipo de contribuição ao INSS. Compreender o percurso do senhor Zé Firmino é também encontrar conexões com a estrutura social que nos cerca. Não somente no que se refere ao trabalho, mas também em relação a família, consumo, local de moradia e acesso a infraestrutura da cidade.

A história dessas tentativas e fracassos vai encenando o mundo social tramado pelos estreitos e frágeis circuitos do assim chamado mercado informal: a concorrência dos grandes empreendimentos comerciais que chegaram nesses anos, a pauperização da clientela, a fragilidade dos arranjos improvisados nas malhas das redes sociais locais entre parentes e conhecidos, equilíbrios frágeis rompidos por dívidas que não podem ser pagas, promessas não cumpridas, desacertos entre uns e outros (TELLES, 2006 b, p. 85).

De lá para cá, construiu uma família e tem cinco filhos que conseguiram um acesso melhor à educação. “Todos os filhos são maiores e casados e tem seus empregos”. O senhor José Firmino, mais conhecido como Zé Firmino, estudou apenas até a segunda série, devido ao fato de que precisava trabalhar integralmente para ajudar os pais, bem como a falta de acesso à educação na região em que morava, mas em contrapartida incentivou os filhos a estudarem. “Eu não queria que eles tivessem a vida que eu tive, por isso coloquei eles na escola”, afirmou o senhor Zé Firmino.

Após vários anos trabalhando, Zé Firmino comprou um terreno no bairro Airton Sena, no ano de 1999. “Na época que comprei o terreno, era muito deserto, quase não tinha ninguém

e ninguém queria morar lá. Eu comprei por R\$ 600,00 na época”. Passou mais alguns anos morando de aluguel, até conseguir fazer a primeira casa de madeira. A vinda do Sr. Zé Firmino de outra cidade em busca de melhoria, faz parte de trajetórias espaciais, como afirma Telles (2006 c, p.62):

A vida urbana é toda ela colocada sob o signo da mobilidade, diz Grafmeyer (1995). E os fluxos migratórios, os deslocamentos espaciais e mobilidades habitacionais, os percursos ocupacionais e suas inflexões no tempo e no espaço, traduzem na escala dos destinos individuais e coletivos a dinâmica das transformações urbanas.

Com data e hora marcadas, acompanhamos o senhor Zé Firmino no seu trabalho diário. Exatamente às 04h30 da madrugada fomos à sua residência, chegando lá já o encontramos selando o cavalo, o qual, ao mesmo tempo que estava sendo preparado para mais um dia de trabalho, comia uma porção de milho para poder resistir à sua jornada diária de trabalho. Após tomar seu café, o Sr. Zé Firmino monta na carroça, se despede da esposa e segue rumo ao Mercadinho pelas ruas da cidade ainda desertas.

O trajeto até o ponto dura uma média de 25 minutos, atravessando pelo menos mais dois grandes bairros. Chegamos por volta das 05h20 ao ponto e à feira e alguns comércios já estavam funcionando. No ponto em que o Sr. Zé Firmino trabalha há cerca de oito carroceiros, os quais chegam praticamente no mesmo horário. Por volta das 06h00 da manhã a feira já está completamente lotada de feirantes e de compradores que chegam bem cedo para garantir os melhores produtos. Nesse momento começam a surgir os primeiros fretes.

Por volta das 07h30 surge o primeiro frete para o nosso carroceiro. É um frete para um pequeno comércio próximo, cerca de cinco quarteirões do ponto do Sr. Zé Firmino. São melancias e alguns sacos de laranjas, que são bem acomodados na carroça e são cobrados R\$ 20,00 para a entrega. Como vimos nos parágrafos anteriores, a quantidade média de frete por carroceiro por dia é de dois fretes, com um ganho médio diário de R\$ 40,00. Nesse dia, o Sr. Zé Firmino fez três fretes para locais próximos e conseguiu uma diária de R\$ 60,00. Por volta das 10h30 ele diz que já é hora de voltar para casa e colocar o animal para descansar.

Na volta para casa, ele já coleta capim nos canteiros da BR 010 para a alimentação noturna do cavalo, o qual voltará a trabalhar só no outro dia pela manhã. Apesar deste trabalho não ter como objetivo principal o registro completo do dia a dia desses trabalhadores, essas observações são importantes para compreender o percurso dos nossos sujeitos de estudo. Como apontam Telles e Hirata (2007, p.77):

Esse é o pressuposto que orienta nosso trabalho: não se trata, de partir de “objetos” ou “entidades sociais” tal como se convencionou definir de acordo com os protocolos científicos das ciências sociais, mas, sim, de situações e configurações sociais a serem tomadas como “cenas descritivas” que permitam seguir o traçado dessa constelação de processos e práticas, suas mediações e conexões. E no contraponto entre cenas descritivas diferentes, a transversalidade das questões que se colocam. É isso que pode nos abrir uma senda para identificar, seguir os traços e traçados dos mundos sociais que vem se ordenando.

O percurso que conseguimos identificar do Sr. Zé Firmino, desde sua chegada em Imperatriz, do trabalho nas madeireiras formalizado até os trabalhos precarizados e informais, nos mostra as trajetórias urbanas que um agente pode sofrer no decorrer dos anos, como por exemplo a precarização do trabalho. Até meados da década de 80 com os grandes ciclos de arroz, madeira e ouro (Serra Pelada), essa profissão não era tão precarizada quanto agora, pois a imensa maioria dos comerciantes mais distantes do Mercadinho utilizavam o serviço dos carroceiros para levar as mercadorias compradas.

Com o crescimento econômico da cidade, vários comércios atacadistas se instalaram no bairro, os comerciantes começaram a comprar seus próprios veículos e surgiram também os freteiros com veículos automotores. Dessa forma, intensificou-se a precarização do trabalho do carroceiro, jogando-o como a última opção de frete.

Vários autores que escrevem sobre trabalho precarizado, define-o como aquele que não tem segurança, não possuem direitos e garantias sociais, além de ser caracterizado pelas más condições de trabalho e baixos salários. Os carroceiros cumprem praticamente todos os critérios de trabalho precário. Druck e Franco (2007) identificam o trabalho precário nas formas de contrato, na informalidade, na terceirização, na desregulação e na flexibilização da legislação trabalhista, no desemprego, no adoecimento, nos acidentes de trabalho, na perda salarial e na fragilidade dos sindicatos.

Conforme Giovanni Alves (2013), a precarização não fica restrita apenas à esfera do trabalho, ela afeta toda a vida do trabalhador. A precarização é tanto do trabalho e das condições de trabalho quanto da própria vida, da própria existência. Nas palavras desse autor,

A precarização existencial não se reduz ao estresse ideológico provocado pela precarização do homem como ser humano-genérico, mas diz respeito também à degradação das condições de existência do trabalho vivo no território das metrópoles e nos espaços públicos de desenvolvimento humano, isto é, as condições da reprodução social como circulação, territorialidade, consumo e lazer (ALVES, 2013, p.243).

Em outro ponto dos carroceiros, encontramos o jovem Francisco Mendes, de 29 anos que é uma exceção em relação a faixa etária dos carroceiros do bairro. Mas o perfil

socioeconômico e o percurso de sua trajetória são parecidos com a do Sr. Zé Firmino e de outros carroceiros. Nascido no Estado do Ceará, veio para Imperatriz ainda criança com seus pais que vieram tentar melhores oportunidades.

Mas pela baixa escolaridade, não conseguiu um emprego formal, assim também como seus pais. Mora de aluguel no bairro Bom Jesus, numa área de invasão, é casado e tem um filho de cinco anos, ele está a cinco anos como carroceiro no Mercadinho. Francisco é um dos casos em que herdou o trabalho na carroça do seu pai. Desse modo, ele é mais um trabalhador precarizado, mas pretende retomar os estudos e conseguir melhores condições de vida. Trata-se de mais um trabalhador que luta para romper os bloqueios que surgem em suas trajetórias e percursos urbanos.

Conclusão

Como já se disse anteriormente, a quantidade de carroceiros entrevistados representa uma pequena parcela dos cerca de 300 trabalhadores deste ramo na cidade. Certamente há um vasto campo para a pesquisa sob diferentes prismas e análises, isto porque a realidade social é infinita e inesgotável. Mesmo não sendo possível exaurir a realidade e, obviamente, este não era o propósito, este estudo lança um importante feixe de luz sobre um grupo de trabalhadores urbanos precarizados da cidade de Imperatriz. A teoria das Mobilidades Urbanas, desenvolvida por Vera da Silva Telles e trabalhada no presente estudo, nos ajuda a compreender diversos aspectos da realidade social dos carroceiros do Mercadinho, sobretudo no que diz respeito ao tempo biográfico no âmbito interno de suas famílias, os quais, na sua maioria absoluta são idosos para o capital, possuem um baixo nível de escolaridade e vieram para Imperatriz na busca de melhores condições de vida e trabalho. Desde a juventude estavam sujeitos a trabalhos precários. Os tempos passaram e agora não apenas os seus trabalhos são precários, a suas existências igualmente o são.

No aspecto das espacialidades, isto é, da ocupação dos espaços urbanos, destaca-se o entrecruzamento de histórias e trajetórias de vida marcadas pela precarização das condições de vida e de trabalho, características de um modelo de sociedade e de cidade excludentes. Cada carroceiro com suas histórias e trajetórias ajuda a tecer a realidade urbana de Imperatriz, isto porque o trabalho é sempre uma atividade coletiva. As suas histórias se cruzam com outras histórias. Ao se reunirem num ponto de trabalho, local onde se encontram outros trabalhadores que possuem suas próprias histórias, trajetórias e percursos, além dos comerciantes locais,

transeuntes e clientes, acabam compondo nas suas idas e vindas o tecido urbano de Imperatriz, em especial, o bairro Mercadinho.

A pesquisa permitiu traçar o perfil sociocultural e econômico dos carroceiros, bem como suas trajetórias, percursos e mobilidades, como por exemplo saber de onde vieram, onde e como trabalhavam antes de serem carroceiros, as suas perspectivas acerca do futuro, bem como a relação com o meio ambiente, o trânsito e o poder público. Verificou-se que o carroceiro também é um trabalhador informal precarizado, na imensa maioria dos casos sem escolarização e sem perspectivas profissionais. São trabalhadores muitas vezes recriminados socialmente, acusados de maltratar os animais, sujar a cidade e tumultuar o trânsito e desamparados pelo poder público e destituídos de proteção social. A precariedade desses trabalhadores é tanto objetiva quanto subjetiva.

Enfim, entendemos que ainda há muito o que ser explorado e compreendido sobre este grupo de trabalhadores, mas fica a convicção de que ao analisar e buscar compreender os percursos e trajetórias dos carroceiros em Imperatriz, contribuimos para melhor compreensão tanto deles mesmos enquanto trabalhadores precarizados como também do próprio bairro Mercadinho, além de darmos um pontapé inicial nos estudos que entrecruzam o mundo do trabalho com a questão urbana na Região Tocantina.

Referências

ALVES, Giovanni. Crise estrutural do capital, maquinofatura e precarização do trabalho – a questão social no século XXI . **Textos & Contextos**, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 235 - 248, jul./dez. 2013.

BARROS, Thyana Farias Galvão de. **(Con) vivendo em fortalezas**: o outro lado do morar bem. 2012.

BECKER, Howard. Conferência A Escola de Chicago. **Mana**, v. 2, nº. 2, p. 177-188, 1996.

DRUCK, Maria da Graça; FRANCO, Tânia. **A perda da razão social do trabalho**: terceirização e precarização. Boitempo Editorial, 2007.

ESCODRO, Pierre Barnabé et al. Estudo da realidade e propostas de ações transdisciplinares para equídeos de tração carroceiros de Maceió-Alagoas. **Revista Brasileira de Direito Animal**, v. 7, n. 11, 2012.

Imperatriz Notícias. **Cores, cheiros e sabores**: feira do mercadinho, 2019. Disponível em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/>. Acesso em 20 Dez. 2020.

MATSUO, Myrian. **Trabalho informal e desemprego**: desigualdades sociais. Universidade de São Paulo (USP), 2009. Tese de doutorado em Sociologia. 384 p.

MEDEIROS, Euclides Antunes de. **Trabalhadores e viveres urbanos**: trajetórias e disputas na conformação da cidade Uberlândia - 1970/2001. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.

MEDEIROS, Elisa Girardi. **Análise da Qualidade de Vida no Trabalho**: um estudo de caso na área da construção civil. 2002.

PARK, Robert Ezra. **On social control and collective behavior**: Selected papers. Chicago: University of Chicago Press, 1967.

SANCHES, Edimilson. **Enciclopédia de Imperatriz**: 150 anos: 1852-2002. Instituto Imperatriz. Imperatriz, 2002.

Secretaria de Trânsito de Imperatriz (Setran). Departamento de Educação para o Trânsito.

SOUSA JÚNIOR, S. C.; SANTOS. Bem-estar e sanidade de animais utilizados para tração animal no município de Parnaíba, Piauí. **Enciclopédia Biosfera**, Centro Científico Conhecer - Goiânia, v.14 n.26; p. 2017.

TELLES, Vera da Silva. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo social**, v. 18, n. 1, p. 173-195, 2006a.

TELLES, Vera da Silva. Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade. In. TELLES, V. S.; CABANES, R. (orgs.). **Nas tramas da cidade**: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006b (p.69-138).

TELLES, Vera da Silva. Debates: a cidade como questão. In. TELLES, V. S.; CABANES, R. (orgs.). **Nas tramas da cidade**: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006c (p.35-68).

TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos Avançados**, v. 21, nº 61, 2007.

TELLES, Vera da Silva; CABANES, Robert. Introdução. In. TELLES, V. S.; CABANES, R. (orgs.). **Nas tramas da cidade**: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006d (p.35-68).

WIRTH, L. **O urbanismo como modo de vida**. Traduzido por Marina Corrêa Treuherz. Rio de Janeiro, 1967, p. 89 a 112.