

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE CIÊNCIAS HUMANAS, NATURAIS,
SAÚDE E TECNOLOGIA DE PINHEIRO-MA
CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS

NATANAEL RODRIGUES LOPES

Invisibilidade e vulnerabilidade social dos carroceiros: um olhar sobre
cotidiano, histórias de vida e condições de trabalho dos profissionais
carroceiros do município de Santa Helena-MA.

Pinheiro-MA

2022

NATANAEL RODRIGUES LOPES

Invisibilidade e vulnerabilidade social dos carroceiros: um olhar sobre cotidiano, histórias de vida e condições de trabalho dos profissionais carroceiros do município de Santa Helena-MA.

Monografia apresentada como requisito de obtenção ao título de graduado pelo Curso de Ciências Humanas com habilitação em História pela Universidade Federal do Maranhão.

Orientadora: Prof.^a Dra. Anne Caroline Nava Lopes.

Aprovado em: ____/____/____

Prof.ª Dra. Anne Carolina Nava Lopes (Orientador), Doutora em Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail: anne.nava@ufma.br.

Prof. Dr. Dimas dos Reis Ribeiro (Membro Interno), Doutor em Serviço Social, Coordenação de Ciências Humanas, Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail.: dimas.ribeiro@ufma.br

Prof.ª Me. Maysa Mayara Costa de Oliveira, (Membro Externo) Doutoranda em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas-UNICAMP. E-mail: maysa.oliveira@ufma.br

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

Lopes, Natanael Rodrigues. Invisibilidade e vulnerabilidade social dos carroceiros: um olhar sobre cotidiano, histórias de vida e condições de trabalho dos profissionais carroceiros do município de Santa Helena-MA / Natanael Rodrigues Lopes. - 2022.

161 f.

Orientador(a): Anne Caroline Nava Lopes.

Monografia (Graduação) - Curso de Ciências Humanas História, Universidade Federal do Maranhão, Pinheiro, 2022.

1. Carroceiro. 2. Carrocinhas. 3. Cidade. 4. Cotidiano. 5. Trabalho. I. Nava Lopes, Anne Caroline.
II. Título.

AGRADECIMENTOS.

Durante toda a minha caminhada acadêmica, pude contar com apoio de várias pessoas que me ajudaram durante o curso. Antes de tudo, agradeço a Deus pela oportunidade de chegar até a UFMA, pois ele, possibilitou a realização desse sonho de ingressar no ensino superior, e a nossa saudosa mãe, a virgem Maria que sempre esteve à frente da minha vida, intercedendo por mim junto ao nosso senhor.

À meus pais, pela valorosa ajuda nos custeios das despesas dos primeiros 2 anos de vida acadêmica, e pelas suas palavras de apoio e encorajamento. A minha irmã Nayara, por ter me ajudado no ingresso ao ensino superior e por ser modelo de perseverança e coragem, pelo qual tanto me inspirei.

Aos amigos de sala, pelo companheirismo, brincadeiras e aprendizados que tornaram a nossa vivência acadêmica diária mais animada e produtiva, e aos professores dessa instituição, pelos ensinamentos e conselhos

À minha orientadora, professora Anne Caroline Nava Lopes, pela valorosa orientação durante toda etapa de construção dessa pesquisa, sempre dando bons conselhos e compartilhando seus conhecimentos que foram de grande valia, em todo o processo de escrita desse trabalho de conclusão do curso. As palavras de apoio e encorajamento, trouxe o alento que tanto precisava, para esse momento de grande tensão para qualquer discente que esteja na envolvido na etapa de construção do TCC.

Aos profissionais carroceiros, que se dispuseram a compartilhar um pouco de suas histórias de vida e trabalho e foram peças importantíssimas para a construção deste trabalho, e ao carpinteiro conhecido popularmente como “*tijolinho*”, trouxe maiores informações sobre a carroça, ferramenta de trabalho principal dos carroceiros Helenenses.

*“Será que é mesmo isso aí?
Tudo o que quis para mim
E o que desde sempre eu achei
Que poderia ser?”*

*A estrada que sempre sonhei
Viver um dia por vez
Antigamente eu via tão pouco
Mas era disposto a andar a pé*

*Será de moço essa fê?
Sem medo aonde iriam meus pés
No Sol, na chuva, a imensidão
O que a voz da vida guarda pra me dizer?*

Não sei”

*Déjà Vu
(Canção de Selvagens à Procura de Lei)*

RESUMO

O presente trabalho aborda as histórias e vivências laborais dos profissionais carroceiros, do município de Santa Helena – MA. Numa perspectiva exploratória descritiva serão apresentados vieses e particularidades dessa profissão, bem como, os eixos norteadores do seu modo tradicional de trabalho, em meio ao cotidiano da zona urbana deste município. Além disso, serão abordados nesta pesquisa, os conflitos e as dificuldades que os carroceiros enfrentam diariamente para conseguir se manter, e conservar as características de seu ofício. Com efeito, destacam-se, a origem e a história de vida desses trabalhadores, e as suas percepções em relação ao espaço e cotidiano pelo qual participam, e a partir desses pontos, conheceremos as transformações sociais que incidem sobre essa forma tradicional de trabalho.

Palavras Chaves: Carroceiros; Cotidiano; Trabalho; Carrocinhas; Cidade.

ABSTRACT

The present work approaches the histories and work experiences of the cart drivers, from the city of Santa Helena - MA. In a descriptive exploratory perspective, biases and particularities of this profession will be presented, as well as the guiding axes of its traditional way of working, in the midst of the daily life of the urban area of this municipality. In addition, this research will address the conflicts and difficulties that cart drivers face daily to maintain themselves and preserve the characteristics of their craft. Indeed, the origin and life history of these workers stand out, as well as their perceptions in relation to the space and daily life in which they participate, and from these points, we will know the social transformations that affect this traditional form of work.

Key Words: Cart drivers; Daily; Job; Trailer cars; City.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Crescimento da frota de veículos automotores do município de Santa Helena-MA, segundo dados Ministério da infraestrutura, departamento nacional de trânsito DENATRAN (2020)	26
---	----

LISTA DE FOTOS

Foto 1- Carroça de Seu Antônio.....	37
Foto 2 - Carroceiro transitando na Rua Tarquínio Filho.....	41
Foto 3 - terreno baldio onde seu Tomas coloca o seu animal para pastar.....	43
Foto 4 - Carroça de seu Tomas estacionada em frente a sua residência.....	59
Foto 5 - Carroça feita pelo carpinteiro tijolinho.....	62
Foto 6 - Local onde funciona a carpintaria, do carpinteiro Tijolinho.....	62
Foto 7 - Parte principal da carroça conhecida pelo nome, Mesa	66
Foto 8 - Parte da frente da carroça chamada de Cabeçalho	66
Foto 9 - Suspensão da carroça, conhecida pelo nome de Jumério	67
Foto 10 -Parte lateral da carroça conhecida como Istaipá	67
Foto 11-Carroceiro Circulando pela Av. Dr. Paulo Ramos, ao lado da praça José Sarney.....	68
Foto 12 - Foto do antigo porto do município de Santa Helena.....	70
Foto 13 -Porto da cidade de Santa Helena.....	71
Foto 14 - Foto Antiga da Avenida Dr. Paulo Ramos.....	72
Foto 15 - Avenida Dr. Paulo Ramos nos dias atuais.....	73
Foto 16 - Travessa da Alegria, local onde os carroceiros ficam fixados.....	75
Foto 17 - Carroceiro transportando uma geladeira na Rua José Burneth.....	78
Foto 18 - Carrocinha estacionada em frente a uma loja na Av. Duque de Caxias.....	81
Foto 19 - Motoqueiro levando mercadorias com a carretinha.....	82
Foto 20 -Foto antiga do posto de saúde Antenor Abreu.....	85
Foto 21 - Foto do posto Antenor Abreu nos dias atuais.....	86
Foto 22 - Carro de reboque, adaptado para o serviço de carroceiro.....	90
Foto 23 - Seu Tomas com seu carro de reboque e sua carroça.....	90

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9.
2. METODOLOGIA.....	12.
3. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA: a profissão de carroceiro.....	17.
3.1 A Formação da Municipalidade Helenense: Histórias, lendas, cotidiano e mudanças em torno do desenvolvimento urbano do município.....	24.
3.2 Carroças, transporte, conflitos e mobilidade: a representação do eu na vida do cotidiano.....	28.
4. PERCEPÇÕES DO ESPAÇO: o olhar do carroceiro.....	47.
4.1 Diário de campo e as imagens da carroça.....	55.
4.2 Polissemia e significações sobre o cotidiano dos carroceiros.....	69.
4.3 Espaço, lugar e trabalho.....	76.
4.4 Histórias de vidas e futuro da profissão.....	87.
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	96.
REFERÊNCIAS.....	98.
ANEXO	

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho discorre sobre as características, dilemas, rotina de trabalho, histórias e relações sociais da profissão de carroceiro do município de Santa Helena - MA, atividade laboral, que contribuiu fortemente para o desenvolvimento urbano dessa localidade¹, mas que hoje, passa por períodos de dificuldades, impulsionados pela perda de competitividade, em relação ao rápido ingresso e preferência dos veículos automotores na rede comercial do município, aliado ao desconhecimento da população em relação a este ofício, evidenciando estigmas² em relação a estes profissionais.

O interesse em realizar esta pesquisa, sobre a profissão de carroceiro, parte da necessidade de se resgatar pesquisas que possam abordar aspectos da cena cotidiana da cidade, pelo qual pouco se sabe sobre seus detalhes, ainda mais por se tratar, nesse caso, de um tema com uma invisibilidade marcante. Além disso, essa pesquisa busca dar voz a esses trabalhadores, retirando-os do anonimato, e apresentando as características desse ofício tradicional ao público leitor como constitutivo da própria cena cotidiana da cidade.

Apresentar o universo particular dos carroceiros e todas as suas particularidades, requer antes de tudo, compreendermos a origem dessa modalidade de serviço, sendo esse ponto, imprescindível para a construção desta pesquisa. Em linhas gerais, o ofício de carroceiro surge a partir da incorporação dos veículos de ³tração animal por volta de 4 a 7 mil anos antes de Cristo, com a utilização de animais atrelados a ferramentas rústicas de cipó, madeira ou osso que servia para revolver a terra para serem utilizadas no plantio. No ⁴Brasil a utilização dos veículos de tração animal se dá em todas as regiões do país, principalmente nas zonas rurais mais afastadas das zonas urbanas, onde a falta de acesso a ferramentas modernas

¹ A cidade de Santa Helena, localizada na região, comumente conhecida como baixada maranhense, fica distante cerca de 154 km da capital do estado do Maranhão, São Luís, como uma população estimada em 42.483 habitantes segundo dados do IBGE, para o ano de 2020.

² Nesse aspecto, utilizei o conceito do sociólogo e pesquisador Goffman sobre estigma, pela qual ele destaca em sua obra intitulada *Estigma: Notas Sobre a Manipulação da Identidade Deteriorada*, que o estigma social é definido pela desaprovação das características e crenças pessoais que confrontam as normas culturais prevalentes em determinado grupo social, conduzindo os portadores destas características ou adeptos destas crenças à marginalização. Portanto, o estigma é a “situação do indivíduo que é inabilitado para a aceitação social plena” e refere-se a “um atributo profundamente depreciativo” (GOFFMAN, 1982, p. 8),

³ISAQUE, Emanuel. Tração Animal. **Brasil Escola**, 2017. Disponível em: [https:// Tracção Animal - Brasil Escola \(uol.com.br\)](https://Tracção Animal - Brasil Escola (uol.com.br)). Acesso em: 29 de junho de 2021.

⁴ISAQUE, Emanuel. Tração Animal. **Brasil Escola**, 2017. Disponível em: [https:// Tracção Animal - Brasil Escola \(uol.com.br\)](https://Tracção Animal - Brasil Escola (uol.com.br)). Acesso em: 29 de junho de 2021.

para o plantio, faz com que esses atores sociais continuem utilizando os veículos de tração animal para garantir a sua produção de subsistência.

Assim, após a aproximação com indícios sobre a origem dessa profissão, voltemos nossa atenção aos carroceiros da zona urbana de Santa Helena, disputando espaço com automóveis e motocicletas, buscando diariamente o seu sustento em meio a condições adversas a sua forma tradicional de trabalho. Para entender esse universo particular dos carroceiros, utilizei da metodologia qualitativa realizando a pesquisa de campo, e a partir daí, observei toda a rotina de afazeres desses profissionais nos principais pontos de trabalho, onde eles esperam a chegada de clientes ou ordens para realizar um serviço. Além disso, entrevistei alguns desses profissionais, o que irá propiciar uma abordagem mais subjetiva, abrindo um espaço necessário para que esses atores sociais possam expressar suas opiniões a respeito dos “novos tempos” pelo qual a ocupação está passando.

O objetivo maior desta pesquisa, é apresentar aspectos da profissão e da vida desses trabalhadores, principalmente, as histórias, rotina de trabalho, relações sociais, instrumentação de trabalho, dificuldades, e transformações pelas quais incidem sobre este ofício. Para conhecermos melhor todos os aspectos relacionados a esta atividade, bem como, as histórias dos atores sociais por trás desse ofício, apresentarei as propriedades referentes a esta profissão tradicional, destacando em dois capítulos, as suas características, dilemas e dificuldades.

No que diz respeito a estruturação dessa monografia, destaca-se que o primeiro capítulo aborda aspectos, características e detalhes sobre a profissão de carroceiro. Além disso, será abordado neste capítulo as diferentes áreas de atuação desses profissionais em meio ao cotidiano do município, mostrando os lugares onde exercem sua atividade laboral e como ressignificam seu dia a dia a partir do trabalho em meio a vida agitada do município de Santa Helena, expondo as complexas teias de relações sociais entre carroceiros, motoristas e sociedade em geral, revelando ao público como essas vivências e experiências dão significado à vida na cidade.

No segundo capítulo, destacam-se as percepções que esses profissionais têm do seu trabalho, em meio ao desenvolvimento urbano desta cidade, contribuindo para evidenciar os significados, que esses homens dão a sua vivência laboral cotidiana em meio ao espaço, e a importância deste ofício para o crescimento do município de Santa Helena. Por fim, apresento as histórias de vida de alguns desses profissionais, destacando as suas origens, anos de exercício da profissão, com quem aprenderam e como aprenderam a ser um bom profissional carroceiro, e se alguém dará continuidade a este ofício tradicional, dentre outras questões feitas que investigam seu cotidiano, vivências e histórias. Reitera-se que as vivências

expressadas, por estes trabalhadores, permitem que tenhamos um vislumbre, sobre os próximos passos desde ofício tradicional, em meio às transformações do espaço urbano desse município, e o futuro desta profissão, em meio ao progresso e desenvolvimento urbano da cidade de Santa Helena do Maranhão.

2. METODOLOGIA

A metodologia utilizada nesta pesquisa, seguiu três passos importantes e necessários para que uma visão mais ampla deste trabalho fosse alcançada. Em um primeiro momento, a pesquisa teve um caráter exploratório, pesquisando trabalhos similares ao tema, buscando ampliar as percepções em relação ao universo particular desta profissão, e buscando por informações sobre esta atividade tradicional em meio a vários núcleos citadinos. O período de busca por informações sobre essa atividade iniciou-se em meados do mês de fevereiro e se estendeu até o mês de julho de 2021, no qual busquei um conjunto de fontes bibliográficas que permitiram desenvolver esta pesquisa a partir de trabalhos publicados sobre a temática além da instrumentalização teórica construída por meio de referências importantes da área das ciências sociais que compõem parte substancial na estruturação teórica-metodológica deste trabalho. É importante citar, por exemplo, o uso da demarcação analítica sociológica de Erving Goffman.

Entre os vários trabalhos que ajudaram na construção desta pesquisa sobre os profissionais carroceiros do município de Santa Helena, há algumas obras que colaboraram para compreendermos o campo de pesquisa e como o pesquisador deve se portar e agir em meio a realidade do grupo observado. Tais contribuições foram obtidas a partir do ponto de vista teórico de grandes nomes da área das ciências sociais como o do autor **Erving Goffman** do qual de sua obra intitulada **A Representação do Eu na Vida Cotidiana**, trouxe importantes contribuições, auxiliando na construção de uma análise sociológica sobre as diversas representações da vida cotidiana dos profissionais carroceiros do município de Santa Helena. Além dele, outros dois nomes importantes da área das ciências sociais como **Remir Lenoir** e **Pierre Bourdieu** trazem enormes apoios, principalmente na fase da pesquisa de campo. Fase essa que se torna importante para se compreender todas as características do grupo pesquisado *in loco*. Na obra **Objeto Sociológico e Problema Social** de Remir Lenoir, tem-se uma valorosa contribuição em relação às principais dificuldades do pesquisador no momento que antecede a sua inserção no mundo particular do grupo analisado, tendo que se desprender de pré-conceitos adquiridos anteriormente que poderão atrapalhar nos momentos mais importantes da pesquisa, e esse é um passo importante para que o pesquisador ultrapasse a barreira da subjetividade e consiga mostrar todos os aspectos do grupo estudado de forma mais objetiva.

A contribuição da obra de **Pierre Bourdieu** intitulada “**As Misérias do Mundo**”, **permite** fazer uma análise a respeito das concepções do método biográfico e partir para um universo exploratório a respeito das próprias metodologias das ciências sociais, constantes em todo fazer e prática da pesquisa. Outros trabalhos que foram importante fontes de informações na construção desta pesquisa, visam abordar aspectos da vivência diária dessa atividade laboral frente às mudanças urbanas-sociais. É o caso de trabalhos como o da autora Andressa Karla Silva Carvalho que realizou uma pesquisa sobre os profissionais carroceiros da cidade de Natal-RN, intitulado, **O TRABALHO DOS CARROCEIROS NA CIDADE DE NATAL: cotidiano, política e emoções entorno de uma atividade ameaçada**, e faz uma abordagem bem ampla sobre a vivência trabalhista dos profissionais carroceiros, frente ao desenvolvimento da cidade de Natal, revelando aspectos de uma profissão pouco conhecida aos olhos da população em geral daquela cidade, mostrando as percepções desses profissionais em relação ao trabalho e ao futuro deste ofício tradicional o que permitiu uma melhor reflexão em relação ao trabalho dos carroceiros de Santa Helena-MA frente às mudanças e o desenvolvimento da cidade e como eles percebem essas transformações.

Outras duas importantes fontes que falam da caracterização da atividade dos carroceiros em meio ao cotidiano das cidades, segue os passos dos profissionais carroceiros da cidade de Uberlândia-MG, de autoria do pesquisador Sérgio Paulo Moraes, intitulado **CORRENDO O MUNDO: trabalho e vivência de carroceiros na cidade de Uberlândia (1970-1999)** e, um outro trabalho vai a fundo nas mudanças ocorridas na cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX de autoria do pesquisador Paulo Cruz Terra, intitulado **CIDADANIA E TRABALHADORES: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)**. Esses trabalhos, além de outros abordados, ajudaram a compreender pontos importantes sobre essa profissão, principalmente em relação às mudanças que foram ocorrendo ao longo dos tempos configurando uma gradativa perda de espaço trabalhista, além das mudanças na forma como a sociedade passou a ver essa atividade laboral, o que vai nos permitir olharmos mais a fundo as reestruturações que vêm ocorrendo em relação a esse ofício tradicional na cidade Helenense.

Após encontrar uma importante base teórica que possibilitou conhecer melhor esta atividade tradicional e os desafios que ela enfrenta, passei para o segundo momento saindo a campo para conhecer mais de perto a vivência de trabalho diário desses profissionais. Para isso, utilizei a incursão metodológica da observação direta através da pesquisa de campo para aproximar-me e acompanhar a rotina de trabalho desses atores sociais, os locais onde geralmente podemos encontrá-los, além de conhecer melhor os personagens, as histórias e

curiosidades desse mundo particular dos carroceiros dentro do município de Santa Helena. Nessa etapa que ocorreu entre os meses de agosto a setembro de 2021 houve inúmeros desafios, principalmente com relação a aparente falta de tempo disponível dos carroceiros em conceder maiores informações sobre a sua atividade tradicional além da **desconfiança** em relação a minha pessoa como pesquisador mesmo me apresentando como discente da UFMA.

O estudo de campo abriu portas que possibilitaram uma aproximação mais direta entre pesquisador e pesquisado, deixando-os mais à vontade possível para falar de seu trabalho, compartilhando informações, quebrando as desconfianças iniciais que são as barreiras epistemológicas tão comuns nessa etapa, transpassando as dificuldades que separam o pesquisador e o pesquisado. Ao conseguir superar esses obstáculos iniciais consegui conversar com quatro profissionais carroceiros e um carpinteiro que me falaram sobre a sua trajetória de vida frente ao desenvolvimento urbano do município. Muito além da confiança que esses quatro carroceiros e um carpinteiro tiveram em falar sobre as suas vivências, havia outras questões em jogo que precisavam de maior atenção e cuidado possível em relação à saúde desses trabalhadores (e a minha também) a um possível contato com a doença do novo coronavírus (Covid-19), doença essa que segundo dados informados pela secretaria de saúde do município de Santa Helena a Secretaria de Saúde do ⁵estado, notificou cerca de 2.250 mil casos da doença, 29 óbitos em uma taxa de letalidade de 1.29% no período da pesquisa.

Durante essa fase da pesquisa de campo, havia uma constante preocupação minha em transmitir a doença ou pegá-la, todos os carroceiros que pude conhecer eram senhores de idade avançada e estavam no grupo considerado mais suscetível aos sintomas mais severos dessa doença, eles próprios sabiam disso, mas na maioria das vezes em que estive em campo, notei que poucos utilizavam o mínimo exigido para tentar evitar o contágio como a utilização da máscara e o álcool em gel para higienização das mãos. Quanto a mim, busquei seguir à risca todos os requisitos mínimos exigidos, sempre utilizando a máscara, higienizando as mãos com o álcool em gel, mantendo sempre uma distância segura, e claro, já havia tomado a primeira dose da vacina contra a Covid-19.

Com efeito, nessa terceira etapa na busca de informações, foi elaborado um Questionário Socioeconômico de levantamento de dados iniciais dos entrevistados, bem como, construído um Roteiro prévio de entrevistas tendo sempre como referência as

⁵ Os dados são referentes ao mês de novembro de 2021, data em que foi acessado o site do governo do estado que monitora os novos casos da COVID-19 nos municípios. **Maranhão Contra o Coronavírus**, 2021. Disponível em: <https://www.corona.ma.gov.br>. Acesso em: 09 de novembro de 2021.

observações feitas em campo e os trabalhos já existentes sobre a temática em questão, encontradas na fase da pesquisa exploratória. A fase de entrevista foi muito importante para conseguir informações mais detalhadas sobre esta atividade, sempre destacando a partir da ótica desses profissionais que se dispuseram a compartilhar um pouco da(s) história(s) de sua vivência profissional como condutores de veículos de tração animal.

As entrevistas foram feitas nos locais de trabalho desses profissionais, localizados no coração financeiro da cidade, perto de supermercados, lojas de móveis e depósitos de materiais de construção. Esses locais são importantes para os carroceiros do município pois lá conseguem fretes com mais “facilidade” podendo desse modo exercer a sua atividade tradicional dividindo espaço com os veículos automotores. Dois desses pontos serão destacados aqui como os locais onde mais encontrei carroceiros ainda no exercício de seu trabalho, como o ponto da Praça da Bandeira, assim chamado por conta da proximidade desse ponto com a praça e o ponto do depósito de construção assim chamado por conta da sua localização bem ao lado de uma loja de materiais de construção. Além desses dois locais houve uma quarta entrevista feita na residência de um dos profissionais carroceiros e uma quinta entrevista concedida por um carpinteiro que segundo muitos dos carroceiros entrevistados ainda fabricava carroças no município de Santa Helena-MA.

Todas essas entrevistas foram feitas seguindo os requisitos mínimos de segurança recomendados, para evitar o máximo possível contágio da doença, salientando que em alguns momentos durante essa fase da pesquisa, quando tinha algum sintoma de gripe ou fraqueza, ficava em casa de repouso, esperava passar alguns dias (de 3 a 4 dias) e voltava a campo novamente. O mesmo cuidado tinha em relação à saúde dos profissionais carroceiros, quando notava que eles não estavam em melhores condições de saúde física ou mental perguntava a eles se não preferiam que a entrevista fosse gravada em um outro dia da semana, alguns deles falavam que sim e, a partir daí marcávamos um outro dia para conversarmos sobre a sua história de vida e ofício em meio ao crescimento urbano do município.

Por mais que tentasse organizar da melhor maneira possível a data e horário para essas entrevistas na maioria das vezes elas não eram gravadas nas datas combinadas, isso porque alguns dos carroceiros que seriam entrevistados não apareciam nos dias e horários combinados por motivos que vão desde a *“ontem não quis vim”*, *“hoje não, estou bastante cansado”*, *“amanhã a gente conversa”*. Em alguns casos, passei duas semanas entre idas e vindas para conseguir (finalmente) uma entrevista com um desses carroceiros, outros até me falaram um pouco sobre a sua vivência trabalhista mas não permitiram a gravação de seu depoimento, em alguns momentos em que não estava fazendo a pesquisa de campo ou estava

me dirigindo para algum outro local, tive que mudar meu percurso pois naquele momento, passando em alguma rua próxima, encontrava algum dos carroceiros em que iniciei uma conversa informal e combinado uma entrevista, mas por algum motivo não tinha comparecido no dia e horário marcado. Mais uma vez, combinava um outro dia e horário sempre tentando incentivá-los a falar um pouco sobre a sua trajetória como carroceiro no município Helenense e a importância que essa profissão teve para o desenvolvimento dessa cidade.

Na fase de coleta de dados, precisei ter mais aparato e refinamento teórico para conseguir vencer as desconfianças e resistência que muitos desses trabalhadores tinham em falar sobre a sua profissão tradicional, mas ultrapassando essa barreira e conseguindo a confiança desses homens, foi me confiada as suas histórias de vida e a sua trajetória trabalhista como carroceiros. Assim, recriei alguns dos passos desse ofício em meio ao desenvolvimento desse município e abri um importante espaço para que eles pudessem expressar as suas visões a respeito de sua profissão e como eles enxergavam o futuro do ofício daqui para frente, em meio ao crescente desenvolvimento urbano e a perda de competitividade para com os veículos automotores.

Por fim, dentro dos passos de construção desta pesquisa, foram feitos alguns registros fotográficos do cotidiano urbano do município, e os locais onde geralmente esses trabalhadores estão concentrados, acompanhando-os em sua rotina de trabalho e revelando algumas características desse ofício, incluindo os problemas apontados por eles que afetam diretamente o seu trabalho, até o próprio processo de fabricação de seu instrumento principal de trabalho, a carroça, que permitiu conhecermos mais detalhadamente o aparelho de trabalho desses trabalhadores. Todos os registros feitos durante a pesquisa de campo, dão uma dimensão mais abrangente dessa profissão, e revelam aspectos pouco conhecidos pelo público em geral, mas que estão presentes no dia a dia de trabalho dos carroceiros helenenses.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA: A PROFISSÃO DE CARROCEIRO.

As informações históricas registram, por excelência, a trajetória do homem no tempo, como afirmava Marc Bloch. A partir desse pensamento, buscando compreender as particularidades da profissão de carroceiro nos deparamos com as minúcias e detalhes da história da mobilidade humana, que se caracteriza, por exemplo, no período colonial no Brasil por uma mobilidade efetuada pelo transporte das pessoas feito por meio de cavalos, mulas, carroças, cadeirinhas e liteiras.

Com efeito, a partir de digressões históricas ainda mais longínquas, desde que o homem começou a domesticar os animais e utilizá-lo em seu trabalho, muita coisa mudou em relação a forma como a sociedade passou a se locomover e a ressignificar o espaço urbano. Os primeiros sinais de problemas e conflitos nos deslocamentos iniciaram em Roma. A dimensão do império e a constante necessidade de circulação de tropas impuseram a prioridade do trânsito terrestre ao marítimo, bem como a construção de vias terrestres para unir as províncias do império. Com isso foi necessário o imperador Júlio César banir o tráfego de rodas do centro de Roma durante o dia, criou-se também algumas regras de circulação, como a limitação de peso para os veículos de transporte de carga e a proibição de determinados veículos na cidade de Roma em virtude de suas vias não terem sido planejadas para suportar grande quantidade de veículos e pessoas. (HONORATO, 2004). As mudanças em relação a como a população romana deveria se locomover dentro da cidade, fomentaram as primeiras restrições a grupos específicos que passaram a ter seus espaços de atuação limitados por tais regras.

A forma como as sociedades passou a ver o espaço urbano como um lugar que deveria facilitar a sua vida cotidiana, passa a ser melhor compreendida no alvorecer da revolução industrial, as cidades passam a ser os lugares onde a “modernidade” cresce de maneira mais aparente e rápida, principalmente em relação a modernização da malha viária que impulsiona o desenvolvimento e crescimento desses núcleos, incorporando a velocidade do maquinário em seu cotidiano. Os núcleos urbanos passam a ser o espaço ideal para aqueles que buscam desenvolver os seus negócios com maior facilidade, já que no mesmo espaço eles encontram uma mão de obra inativa que anseia por trabalho e também máquinas que propiciam um lucro rápido à rede empresarial destes centros citadinos.

A partir desse movimento de modernização em que as máquinas vão ganhando força e atividades tradicionais que antes contribuem de forma direta para o funcionamento dessas

cidades vão perdendo espaço de trabalho, muito por conta da visão capitalista de espaço que precisava de uma infraestrutura moderna que pudesse contribuir no desenvolvimento dos núcleos citadinos, pois desse desenvolvimento, dependia muito o sistema capitalista, para que desse modo as cidades funcionassem quase que exclusivamente para o adequado funcionamento da rede fabril e delas as populações dependesse em quase tudo, conforme cita Giddens:

O caráter de rápida transformação da vida social moderna não deriva essencialmente do capitalismo, mas do impulso energizante de uma complexa divisão do trabalho, aproveitando a produção para as necessidades humanas através da exploração industrial da natureza. (GIDDENS, 1991, p. 20).

Esse processo que abriu espaço para as novidades ligadas ao progresso urbano-social que floresciam nas grandes metrópoles e mais tardiamente nas cidades consideradas interioranas, corroeu as profissões que outrora ajudaram no processo de desenvolvimento dessas áreas urbanas. O processo de modernização social e a introdução das máquinas a vapor, substituíram as atividades mais tradicionais, colocando em xeque profissões como a dos carroceiros que desempenhavam um importante papel nos centros urbanos Brasil afora.

Podemos dizer que essas transformações sociais, culturais e modernizadoras acabaram colaborando para o desaparecimento gradual da profissão de carroceiro nas cidades e isso pode ser notado através da forma como as sociedades passaram a ver o espaço urbano em que vivem e suas novas formas de sociabilidade mediadas pela tecnologia. Sobre essas mudanças o autor Paulo Cruz Terra em seu trabalho intitulado **CIDADANIA E TRABALHADORES: Cocheiros e carroceiros do Rio de Janeiro (1870-1906)**, destaca a importância que os trabalhadores carroceiros tinham para o funcionamento urbano da cidade do Rio de Janeiro, realizando a maioria dos serviços de entrega de mercadorias e saneamento básico:

Nos vários dos pedidos de licença enviados à Câmara, indicava-se o uso das carroças. Estas carregavam lenhas, trastes, conduziam mudanças e enviavam gêneros agrícolas para os mercados. Um grande número delas era empregado em serviços essenciais à vida urbana, como a condução de pipas d'água e de água servida, que consistia no esgoto. Havia igualmente as que transportavam o lixo das casas particulares para lugares destinados para o depósito. Já os carros de alfândega realizavam serviços no exterior dessa intuição. (TERRA, 2012, p 37).

Percebe-se que os condutores de veículos de tração animal, desempenhavam um papel importantíssimo para as cidades em épocas passadas, contribuindo para o seu

desenvolvimento e ajudando nos mais variados serviços, no qual ainda não se tinha concorrentes diretos. A partir daí, em um processo gradual de transformações no espaço urbano, esses mesmos trabalhadores perdem espaço para o maquinário moderno que nascia no período da Revolução Industrial, muda-se também a mentalidade da população das grandes cidades que passam a ansiar cada vez mais a sua participação nesse novo mundo impulsionados pela velocidade dos veículos automotores.

Nesse sentido, Lopes (2018) afirma que é preciso considerar que a Revolução Industrial introduziu inovações tecnológicas surpreendentes no processo de produção de mercadorias, resultando na inauguração da produção em massa dos produtos industrializados. Todavia, as mudanças no processo de produção fabril não se limitaram ao campo do desenvolvimento tecnológico – deixou rastros também na estrutura social da sociedade. Foi graças à Revolução Industrial que as cidades vivenciaram um processo intenso de crescimento populacional, levando ao fenômeno da urbanização. A partir daí, as cidades foram alçadas à condição de protagonistas das sociedades modernas, espaço que ocupam até a atualidade. Para Giucci (2004, p. 148), “A automobilidade intensifica a consciência da modificação da paisagem”. (LOPES, 2018, p. 34, 35).

Assim, levando em consideração os aspectos das mudanças sociais e do processo de modernização, consideramos que, o que mais pesou para o declínio dessa profissão em meio às cidades com forte fluxo urbano, foi a perda gradativa de espaço e a mudança de mentalidade dessas populações que passaram a ver essa atividade tradicional dos carroceiros como algo não harmônico em meio a zonas urbanas cada vez mais modernas e pulsantes com seus veículos automotores movendo-se em ruas alargadas para adaptar-se a essa nova rotina, deixando pouco ou nenhum espaço para que os profissionais carroceiros continuassem exercendo sua atividade trabalhista tradicional. De acordo com Lopes:

O ato de locomover-se no espaço urbano sempre foi condição necessária para a existência das cidades. Entretanto, até o advento da cidade moderna, a locomoção no meio urbano era realizada de maneira mais rústica pela atividade humana ou tração animal. O desenvolvimento tecnológico trouxe novidades nas formas de locomoção, ocasionando uma reconfiguração do espaço, mas também da paisagem urbana. A Revolução Industrial permitiu o crescimento das cidades, fazendo da mobilidade e dos automóveis os alicerces fundamentais da modernidade. (LOPES, 2018, p. 35).

No contexto histórico brasileiro na época da grande produção de café, exemplificando, a demanda por veículos que realizassem de maneira mais rápida e segura transportes e serviços de entrega de mercadorias era grande, principalmente aos produtores de café, que precisavam levar suas produções até o seu mercado consumidor de forma rápida e segura. Isso

impulsionou a compra de veículos por parte do empresariado local e pedidos de autorização para construção de trilhos de ferro em ruas servindo aos interesses da classe dominante (principalmente aos produtores de café), detentora do capital necessário para o desenvolvimento e inserção desses novos veículos.

Nesse sentido, Paulo Cruz Terra em seu trabalho escreve sobre essas transformações na forma de escoamento da produção de café e a devida importância que esse produto passa a ter, principalmente em relação a forma como era transportado, feito através da mão de obra carroceira, sem a precisada segurança necessária e sem velocidade ideal da entrega que eles tanto precisavam. Assim:

Atrelado aos interesses do capital, sem ser necessariamente seu espelho encontramos uma mudança também no projeto das classes dominantes para a sociedade brasileira em geral. Em 30 de julho de 1962, Antônio Victor de Assis solicitou à Câmara Municipal uma autorização para estabelecer trilhos de ferro para o transporte de café nas ruas que agregavam negociantes desse gênero. Esse sistema viria, segundo o proponente, a simplificar o serviço de transportes, tornando-o mais rápido, econômico e fácil em oposição “ao modo selvagem e perigoso” que ainda era feito este serviço. Lembrou ainda a importância do ramo do café, “esse principal agente de riqueza”, e colocou a necessidade de que a locomoção operasse “por meio de um sistema perfeito, e mais digno que o existente; da civilização do capital”. (TERRA, 2012, p 37).

Ressalta-se, que a classe dominante ansiava por uma malha viária mais organizada e moderna para o escoamento de seus produtos, desprendendo-se de veículos considerados por eles como coloniais, “selvagens e perigosos”. A figura do carroceiro passa a ser vista como o último elo entre as cidades modernas ao seu passado colonial, a partir daí começa a exclusão gradual dessa profissão, em meio ao cotidiano desses grandes núcleos citadinos impulsionados por essas transformações urbano-sociais. Nesse aspecto afirma Giucci:

O carro e o ônibus substituem o bonde elétrico, que por sua vez tinha eliminado o bonde puxado por burros. Cada novo mecanismo reduz o tempo das distâncias e permite a reconfiguração urbana. Não há tempo para a melancolia ou o fastio vital. A história é o progresso ininterrupto da velocidade, que exige a renovação incessante dos meios de transporte (GIUCCI, 2004, p. 45).

Em meio às transformações que floresciam com o advento das máquinas do período da revolução industrial, os primeiros automóveis são introduzidos no Brasil, criando um clima de animosidade e estranheza ao cotidiano das cidades, que até então não estavam adaptadas a esses novos veículos, que desfilavam em ruas desregulares, foras dos padrões exigidos para um bom funcionamento dessas máquinas. O primeiro automóvel a circular nas ruas brasileiras

pertenceu o escritor e poeta José do Patrocínio, e chamou bastante atenção pelas ruas por onde passava, é o que escreve Giucci:

Jornalista e antimonarquista ferrenho, José do Patrocínio foi o primeiro a circular em um automóvel no Rio de Janeiro. A seu lado costumava passear Olavo Bilac. Eram dois grandes personagens: o poeta sagrado (Bilac) e o orador do abolicionismo, filho de uma escrava (Patrocínio). Porém, o que despertava a curiosidade das crianças, adolescentes e adultos era o veículo. Na opinião de um cronista, era “feio, amarelo, andava aos trancos e barrancos sobre o calçamento desigual e deixava para trás um cheiro insuportável de petróleo”. Muitas vezes precisava ser empurrado (GIUCCI, 2004, p. 80).

Com o tempo esses veículos foram popularizados, e cada vez mais ganhou espaço nas grandes e pequenas cidades, sendo objeto de desejo de todos os brasileiros que vivem nos grandes centros urbanos Brasil afora.

A dualidades dessas transformações trouxe de um lado, uma série de facilidades para esses núcleos urbanos, principalmente ao empresariado local que passou a contar com uma infraestrutura moderna e uma rede de transporte mais confiável, segura e rápida para a entrega e recebimento de mercadorias, do outro lado fechou-se as portas para atividades que outrora eram necessárias para o adequado funcionamento dessas cidades, (principalmente a dos carroceiros) que foram perdendo seu espaço de trabalho, deixados de lado, considerados obsoletos e portanto dispensáveis já que agora os veículos automotores são a força motriz que impulsiona o desenvolvimento do comércio em cidades com elevado fluxo populacional. De acordo com Guillermo Gucci:

A velocidade surge associada à renovação de vida, mobilidade, anonimato, juventude e libertação. Ela premia a circulação e desvaloriza as antigas ligações com a terra e a família. [...]. A motorização se insurge contra o sedentarismo, transformando a repetição em aborrecimento. (GIUCCI, 2004, p. 56-57).

No revés, existiam as carroças. As carroças, como são popularmente conhecidas, tem uma história muito antiga e um grande significado. Na história local não é diferente, houve inúmeras contribuições dos trabalhadores carroceiros, principalmente em relação ao escoamento de mercadorias, necessárias para o desenvolvimento populacional da cidade em uma época em que o acesso ao município era principalmente feito por via marítima de onde as mercadorias chegavam ficando sobre a responsabilidade dos carroceiros levar os produtos até os depósitos comerciais. Os mesmos carroceiros, que desempenhavam a maioria dos serviços de entrega na zona urbana de Santa Helena em décadas passadas, passam pelo período mais

difícil da sua carreira trabalhista, impulsionados principalmente pelo crescimento urbano, que os próprios trabalhadores carroceiros ajudaram nesse processo.

A população Helenense incorporou vários aspectos da vida moderna, criando uma mentalidade bem diferente das de décadas passadas, dando os primeiros passos rumo a uma nova etapa de crescimento que são perceptíveis na forma como os cidadãos passaram a se enxergar e a enxergar esse espaço como comprimento facilitador da sua vida, ajudando no desenvolvimento pessoal e profissional, desligando-se de qualquer ideia que não esteja dentro da concepção de modernidade, a cidade deve acompanhar a vida dos seus moradores, mesmo que para isso, deixa para trás vários outros grupos e profissões consideradas por eles obsoletas e ultrapassadas. Nesse contexto, profissões como as dos carroceiros, são caracterizados como entraves que impedem o bom funcionamento da mobilidade urbana, já que essa população cada vez mais incorpora os veículos automotores no seu estilo de vida, sendo indispensáveis na sua vivência cotidiana diária, como Edgar Morin explica:

Pensar a cidade é levar em consideração, também, um fenômeno próprio da metrópole, o da mobilidade. Mais do que nunca, os deslocamentos tornaram-se uma necessidade nas grandes cidades. Ontem ainda, falava-se das mobilidades relativas aos deslocamentos que se alternavam entre residência e local de trabalho; hoje, porém, os deslocamentos assumiram um aspecto totalmente diferente (MORIN, 2013, p. 248).

O movimento de modernização das cidades foi ao encontro dessa nova mentalidade da população, criando as condições necessárias para o bom funcionamento da mobilidade urbana, incorporando placas de sinalização, semáforos, faixa de pedestres e o principal, ruas asfaltadas para uma melhor locomoção dos veículos automotores. Essas e outras regras possibilitam controlar todo o adequado funcionamento das vias urbanas, impondo uma série de restrições a outras categorias de veículos, principalmente aos condutores de veículos de tração animal.

Assim, trazendo para realidade do município de Santa Helena com uma população em franco crescimento urbano-social e uma rede comercial que cada vez mais anseia e incorpora os veículos automotores em seus negócios para melhor acompanhar o desenvolvimento urbano dessa cidade, mas que porém, excluiu nesse processo os carroceiros que outrora desempenhavam o papel de entregadores, seja levando os produtos adquiridos na rede comercial até as respectivas residências de seus clientes ou até mesmo buscando os produtos no depósito dessas empresas, levando até os pontos de vendas, percebe-se uma aparente queda

da participação dos carroceiros helenenses, na rede comercial do município ocasionando uma ruptura que coloca essa profissão em risco de desaparecer desse núcleo citadino.

Tratarei dessas mudanças, analisando as informações adquiridas em campo, acompanhando a rotina dos profissionais carroceiros em meio a área urbana deste município do interior do Maranhão (Santa Helena), destacando as impressões destes trabalhadores em relação a essas constantes mudanças e como elas afetam as suas vidas pessoas e profissionais, destacando as implicações que recaem sobre esse ofício tradicional, e quais mudanças ou concessões eles tiveram que aceitar para conseguir se manter competitivos em meio a esse cenário desfavorável a sua atividade laboral.

3.1 A FORMAÇÃO DA MUNICIPALIDADE HELENENSE: HISTÓRIAS, LENDAS, COTIDIANO E MUDANÇAS EM TORNO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO.

Antes de adentrarmos no universo particular dos profissionais carroceiros do município Helenense é preciso conhecer um pouco da história dessa cidade fixada na região conhecida comumente como Baixada Maranhense. Em linhas gerais segundo dados do IBGE (2017) sobre a origem do município de Santa Helena⁶, essa cidade surge, a partir de uma povoação indígena, terras cedidas ao índio Pedro Alves líder dessa aldeia assentada à margem direita do Rio Turiaçu, apesar de ser um assentamento indígena com terras cedidas aos mesmos, a população desse aldeamento passou a ser composta em maioria por escravos vivendo em casas cobertas de palha com uma população de 150 ⁷ pessoas. A partir da data de 08 de maio de 1835, sobre a força da ⁸ lei provincial nº 13 a povoação de Santa Helena é elevada a condição de distrito subordinado a cidade Guimarães sede dessa povoação.

O território Helenense é elevado à condição de vila pela lei provincial nº 65 de 15/06/1938 tornando-se um território autônomo, separando-se do município de Guimarães então sede administrativa desta, elevando-se ao posto de mais novo município da baixada ocidental Maranhense, porém, essa condição lhe foi retirada através da lei provincial nº 103, de 20 de agosto de 1841, incorporando o território de Santa Helena ao de Guimarães, cabendo a Câmara Municipal desta cidade efetivar a criação do município de Santa Helena.

Entre idas e vindas desse processo que culminaria na criação desta cidade, saímos do século XIX e entramos no século XX, mais precisamente em 1932 quando um novo Decreto-Lei nº 268 da data de 19 de abril, retirou a localidade de Santa Helena da categoria de vila e sede de município, passando a ser incorporado ao território do município de

⁶PORTAL CIDADES. **Santa Helena-(MA) Histórias e Fotos**, 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/santa-helena/historico>>. Acesso em: 22 de nov. de 2021

⁷ Nesse ponto destaca-se o nome do coronel Lago que ao chegar na povoação indígena descreve-a da seguinte forma: “Desgraçada povoação: miserável – ajuntamento de escravos! Esta povoação, que no princípio era aldeia de índios do Laranjal, de onde para aqui a fez passar o Ex. D. Fernando Antônio de Noronha, com pequenas choupanas de palha, e em um dos lados a capela também coberta de palha; conta de 28 fogos e cerca de 150 almas, em que já hoje poucos índios entram, um comandante parcial etc.” PORTAL CIDADES. **Santa Helena-(MA) Histórias e Fotos**, 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/santa-helena/historico>>. Acesso em: 22 de nov. de 2021

⁸PORTAL CIDADES. **Santa Helena-(MA) Histórias e Fotos**, 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/santa-helena/historico>>. Acesso em: 22 de nov. de 2021

Pinheiro, rebaixando a categoria de distrito ligado a essa cidade. Essa condição dura um período de três anos, quando pelo Decreto-Lei Estadual nº 919, da data de 30 de setembro do ano de 1935, é restabelecido a condição de município a essa localidade, tornando-se o mais novo município do Estado do Maranhão.

Muito além desse processo que culminaria com a emancipação política do território Helenense, há também aspectos históricos que falam um pouco da formação desse município perpassando os tempos até ganhar o tom de narrativa e tradição para aqueles que vivem aqui. A cidade que outrora foi uma aldeia indígena, tomou para si, a lenda que deu origem ao nome desse município, incorporando com o processo que levou a emancipação política de Santa Helena.

Sobre essa lenda escreveu o pesquisador local, **José Carlos Brito Costa** em seu trabalho intitulado, **Santa Helena: histórias e desenvolvimento da pérola do turi**, utilizando-se da história oral contada pelos moradores do município Helenense para enfim destacar a lenda por trás da fundação dessa cidade:

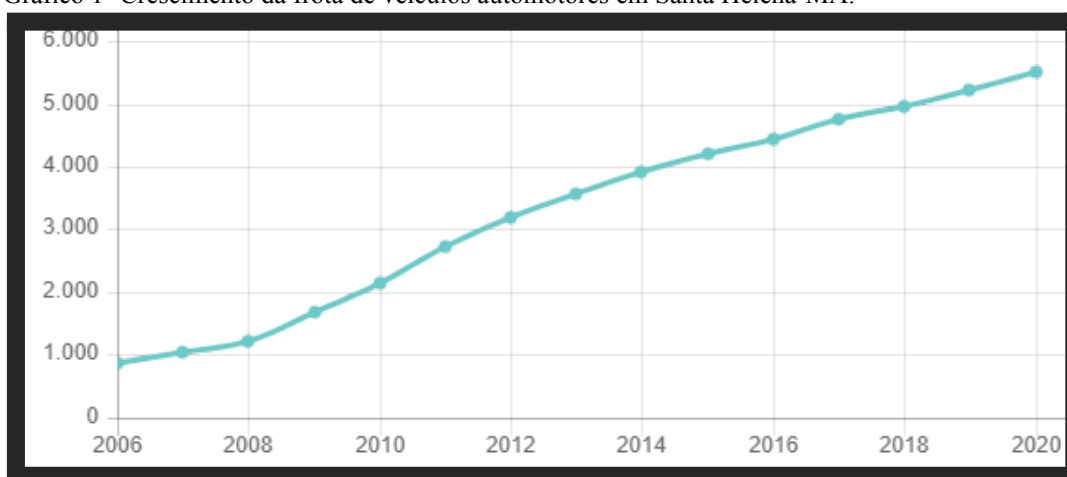
Segundo a lenda, o local onde hoje é a cidade de Santa Helena, existia uma aldeia indígena, onde havia uma índia muito linda e bondosa chamada Helena. Ainda na plenitude de sua juventude a índia veio a falecer por morte ignorada e foi sepultada às margens do Rio Turiaçu, no local onde se realizam hoje, os festejos da padroeira, [...] os habitantes da aldeia, muito saudosos, sempre visitavam o seu túmulo. Num certo dia, em uma das visitas ao local, os índios surpreenderam-se ao ver que a sepultura estava rachada em cruz, exalava agradável cheiro de flores. Alarmados, chamaram várias pessoas para verem o acontecido, então resolveram cavar a fim de verificar o que estava ocorrendo ali. Para grande surpresa de todos os presentes, o corpo de Helena não havia sofrido nenhuma transformação; ou seja, era como se Helena estivesse dormindo. Isto aconteceu no dia 13 (treze) de agosto de um ano, cuja data não encontramos registro. Pelo acontecido chegaram à conclusão de que a índia Helena, por sua bondade, havia alcançado o reino dos céus e se transformado em santa. Segundo a tradição oral da cidade, contam que na época do ocorrido, se alguém pegasse um espinho, alfinete ou qualquer objeto pontiagudo e furasse o “corpo santo”, saíria “sangue vivo” [...]. (COSTA, 1999, p 21).

A lenda ficou no imaginário da população Helenense e foi passado de geração a geração até os nossos dias atuais e de certo modo contribui para o desenvolvimento dessa cidade que é conhecida pelos seus moradores como “cidade santa” e a “pérola do turi”. Passa-se os anos a cidade cresce, e nela vai se desenvolvendo novas formas de se pensar o espaço urbano, passando a ter uma mentalidade mais progressista que vai de encontro a atividades que outrora eram de grande importância e contribuíram para o desenvolvimento desse núcleo citadino, entre elas está o ofício tradicional dos carroceiros, atividade essa que durante muito tempo, esteve presente na rotina diária da população Helenense, atuando

fortemente no crescimento desta, contrastando com o cenário atual no qual precisam sobreviver a baixa procura de seus serviços, a perda de espaço nas principais vias urbanas do município e a concorrência dos veículos automotores, em especial caminhões e carros de reboques (ou as carrocinhas) como é comumente chamado pela população Helenense.

Com efeito, na intenção de começar a caracterizar o contexto presente do referido município no que diz respeito a significativas mudanças no cenário urbano, na mobilidade e nos efeitos da modernidade, o gráfico a seguir, mostra o crescimento da frota dos veículos automotores na cidade, segundo dados Ministério da Infraestrutura, Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN):

Gráfico 1- Crescimento da frota de veículos automotores em Santa Helena-MA.



Fonte: Ministério da Infraestrutura, Departamento Nacional de Trânsito DENATRAN (2020).

O aumento da frota de veículos, implica em uma concorrência por espaço muito grande em meio a área urbana do município, impondo dificuldades que somadas a falta de fretes, acabam prejudicando esses trabalhadores e consequentemente contribuindo para processo gradual de desvalorização dessa atividade laboral. Com efeito, esboçando, nesta oportunidade, dados da pesquisa de campo a partir das falas desses profissionais a respeito da sua trajetória trabalhista no núcleo urbano do município, foram destacados por eles várias contribuições do seu ofício principalmente relacionadas aos serviços de entrega de produtos, entre esses produtos citados estão os de materiais de construção e gêneros alimentícios que eram trazidos por via marítima até o município e de lá eram transportados até os depósitos comerciais da cidade. Todavia, a tendência é o fluxo dessas atividades diminuir expressivamente a partir das reconfigurações do espaço urbano.

É nesse aparente cenário de mudanças que irão se desenrolar um enredo, marcado por reviravoltas, motivadas principalmente pelas transformações ocorridas no espaço da cidade de

Santa Helena-MA, que acabou impondo aos profissionais carroceiros uma série de dificuldades evidenciados por eles próprios a partir de seus depoimentos. Nesse sentido, na iniciativa de colaborar para o melhor entendimento e compreensão da importância que essa atividade tradicional teve para o desenvolvimento do município, bem como no intuito de dar visibilidade a história dos carroceiros conectadas a história da cidade de Santa Helena apresentaremos a parte da pesquisa qualitativa com trechos das entrevistas com esses profissionais no qual se pode perceber esse indivíduos inseridos nessa nova realidade pela qual um processo gradativo vai os excluindo da configuração urbana, num processo nunca antes visto por esses trabalhadores ao longo das suas trajetórias de vida na cidade.

3.2 CARROÇAS, TRANSPORTES, CONFLITOS E MOBILIDADE: A REPRESENTAÇÃO DO EU NA VIDA DO COTIDIANO.

Nessa seção exploraremos os dados da pesquisa de campo e iremos conhecer alguns dos personagens principais desse enredo, os carroceiros, que tem uma longa trajetória marcados por décadas de contribuição no processo de desenvolvimento do município, além de propor uma discussão teórica sobre as teias de relações sociais que acontecem em meio ao cotidiano de trabalho dos profissionais carroceiros do município helenense, evidenciando os primeiros contatos com os entrevistados, diálogos ocorridos entre esses profissionais nos momentos em que estavam reunidos em seus locais de trabalho, desabafos, impressões do pesquisador em relação às falas expressadas por esses profissionais, rotina de trabalho, etc. Toda essa etapa de ida ao campo da pesquisa, foi feita tomando como referência principal a obra do sociólogo **Erving Goffman**, intitulada **A representação do eu na vida do cotidiano**, obra essa que foi bastante importante para o momento de ida ao campo, contribuindo para que pudesse realizar uma melhor etapa de caracterização, observação e coleta de dados sobre essa modalidade de trabalho.

Na busca por conhecer melhor esta atividade laboral, fui ao encontro desses trabalhadores, indo a campo para acompanhar mais de perto o cotidiano dos carroceiros, e principalmente escutá-los em relação às suas histórias de vida profissional ao longo de anos em que estão inseridos nessa modalidade tradicional de trabalho. Essas e outras características só podem ser percebidas quando o pesquisador está em contato direto com o grupo estudado, é o que explica o sociólogo **Erving Goffman**:

Muitos fatos decisivos estão além do tempo e do lugar da interação, ou dissimulados nela. Por exemplo as atividades "verdadeiras" ou reais, as crenças e emoções do indivíduo só pode ser verificada ser diretamente através de confissões ou do que parece ser um comportamento expressivo involuntário. (GOFFMAN 1975, p 12).

Muitas das características de um grupo só podem ser melhor compreendidas quando estamos em contato direto com eles, e assim dá um passo importante para abrir um espaço de diálogo entre pesquisador e pesquisado nos momentos seguintes na fase de observação e coleta de dados. Foi assim que eu prossegui no momento da pesquisa de campo, isto é, comecei observando de longe os locais onde os carroceiros estavam fixados, os horários em que estavam exercendo a sua atividade com as carroças, o fluxo de clientes que os procuravam para levar alguma mercadoria, e os horários quando geralmente não estavam

realizando algum tipo de frete. Essa etapa de observação foi importante para conhecer um pouco da rotina de trabalho dos carroceiros, o que possibilitou saber os melhores horários para realizar as entrevistas com eles.

Após conhecer a rotina diária de trabalho desses profissionais, entrei em contato direto com eles, me apresentando como discente da UFMA, explicando que estava fazendo uma pesquisa sobre a profissão de carroceiro do município de Santa Helena-MA, a fim de descobrir um pouco mais sobre as contribuições deste trabalho tradicional para o desenvolvimento da cidade e as mudanças que eles estavam enfrentando em meio ao crescimento urbano do município.

Ressalta-se que, antes de conseguir entrevistá-los, tive que vencer as barreiras da desconfiança em relação a minha figura como pesquisador, houve inúmeras perguntas relacionadas ao porquê do interesse em fazer uma pesquisa sobre os carroceiros, e várias respostas como: “deixa para um outro momento”, “estou muito ocupado” ou “amanhã a gente conversa”. Pierre Bourdieu em sua obra intitulada **Compreender as misérias do mundo**⁹ fala especificamente sobre essas dificuldades nos primeiros contatos com o grupo estudado, iniciando uma conversa ou comunicação “não violenta” que possa deixar o grupo mais à vontade em falar sobre a sua vida pessoal e profissional, ficando o pesquisador sujeito à aprovação ou reprovação do grupo pesquisado, é preciso ficar bastante atento ao iniciar uma comunicação com o grupo pesquisado para que nenhuma palavra seja mal interpretada por eles:

Uma vez que, na maioria das situações é o pesquisador quem dirige a entrevista rumo aos objetivos a serem alcançados por sua pesquisa, instaura-se uma dessimetria, em que o investigador porta capitais econômico, social ou cultural superiores aos dos sujeitos de pesquisa, urge a fundamental necessidade de se reduzir os níveis de uma violência simbólica, o que se torna possível mediante uma escuta ativa e metódica, pressupondo-se “a submissão à singularidade de sua história particular” (BOURDIEU, 1998, p 695).

Tais respostas e desconfianças já eram esperadas, mas como pesquisador consegui contornar as suspeitas que pairavam sobre mim e aos poucos esses trabalhadores foram se sentindo à vontade para compartilhar informações sobre os anos em que estão inseridos nessa atividade laboral.

⁹ Assim como Goffman, Bourdieu enfatiza as relações sociais que ocorrem no campo, entre pesquisador e pesquisado, o que me ajudou bastante no momento de ida ao campo da pesquisa, contribuindo de forma significativa para uma melhor relação com os atores sociais do grupo pesquisado.

O primeiro carroceiro com quem estive em contato não autorizou a divulgação do seu nome e idade, mas concedeu uma entrevista, trazendo importantes contribuições a respeito de sua profissão. Nesse trabalho ele será conhecido pelo nome fictício de **Zezinho**, residente no Bairro da Caema. O segundo profissional com quem conversei se chama **Antônio Luís Pavão**, tem 58 anos de idade, morador do Bairro Vila Roseana. Esses dois primeiros trabalhadores com quem conversei, ficam fixados na Rua Travessa da Alegria paralela à Praça da Bandeira, perto da sede administrativa do município Helenense.

O terceiro entrevistado exerce sua atividade tradicional em um depósito de materiais de construção, localizada em uma das avenidas principais da cidade, e é considerado por muitos dos trabalhadores carroceiros, como um dos que estão a mais tempo na profissão, Seu **Benedito Vieira Garcia** mais conhecido como Seu Bine pela população da cidade, tem 67 anos de idade, morador do Bairro Morada Nova. Este entrevistado eu já conhecia há algum tempo, residiu durante muitos anos na Rua José Burneth, lugar onde o pesquisador que aqui os escreve mora (até o momento). O quarto carroceiro entrevistado, também é bastante conhecido no núcleo urbano do município, tem 62 anos de idade, reside na Rua José Burneth (meu vizinho) localizada no Centro da cidade, seu nome é **Tomas de Aquino**, conhecido popularmente pelo apelido Seu Mazico.

Na primeira vez em que estive em campo a fim de coletar dados para essa pesquisa, rumei para o ponto principal onde esses trabalhadores ficam aguardando contratantes para os seus serviços, era por volta de 9:30 da manhã quando entrei em contato pela primeira vez com o Seu Zezinho, aguardei os outros dois carroceiros saírem para realizar algum frete, para que assim o entrevistado ficasse mais à vontade em conceder uma entrevista. Nesse aspecto, optei por realizar as entrevistas com um carroceiro por vez, para que as informações expressadas por eles fossem mais completas, criando um clima de confiança entre nós, tentando diminuir as chances de o entrevistado utilizar de algum artifício para se desvencilhar do papel de informante. Reitera-se que o risco seria bastante alto se, por exemplo, eu chegasse no momento de interação do grupo e interrompesse a conversa deles propondo uma entrevista sobre a sua atividade e ofício, imediatamente receberia como resposta um “não” de alguns deles e criaria uma imagem negativa sobre mim como talvez uma *persona non grata* que deve ser ignorada por todos os outros carroceiros. É Importante destacar que Goffman fala sobre essas dificuldades que podem aparecer no campo e da necessidade de criar uma “boa primeira impressão” para com seus informantes, criando um ambiente de confiança entre ambos:

Deixemo-nos agora os outros e voltamos para o ponto de vista do indivíduo que se apresenta a Eles. Pode desejar que pense muito bem dele, ou que eles pensem está ele pensando muito bem deles ou que percebam o que realmente sente com relação a eles, ou que não cheguem a ter uma impressão definida; pode desejar assegurar harmonia suficiente para que a interação possa ser mantida, ou trapacear, desembaraçar-se deles, confundi-los, induzido a erro, opor-se a eles ou insultá-los. Independentemente do objetivo particular que o indivíduo tenha em mente e da razão desse objetivo, será do interesse dele regular a conduta dos outros, principalmente a maneira como tratam. (GOFFMAN, 1975, p 13).

Quando entrei em contato com Seu Zezinho pela primeira vez, ele estava sentado no meio fio que separa a Avenida e a sua carroça estava estacionada bem a sua frente com animal amarrado em uma árvore, naquele momento o tráfego de veículos era bastante alto, e tive que aumentar meu tom de voz para que assim fosse ouvido por ele, fiz uma breve explicação do porque estava fazendo uma pesquisa sobre a profissão de carroceiro no município e se ele poderia falar um pouco sobre o seu trabalho. No primeiro momento ele não queria falar sobre o seu trabalho, insisti mais um pouco, enfatizando que seria muito importante a sua contribuição para que pudéssemos conhecer melhor um pouco da trajetória dessa profissão em meio a zona urbana do município e as contribuições que esses atores sociais deram para o crescimento da mesma. Percebendo a relutância dele em falar sobre a sua atividade, propus que se ele preferisse não precisaria se identificar, e eu colocaria um nome fictício para não precisar identificá-lo, ele então aceitou e concedeu a gravação da entrevista.

No momento seguinte quando ele aceitou fazer a entrevista, começou a quase que imediatamente falar da sua profissão em tempos atrás, falando que todo o serviço de entrega de cargas da rede comercial do município era feito pelos carroceiros e que em décadas passadas havia um número significativo de trabalhadores atuando na profissão, muito diferente de hoje em dia. É o que ele comenta, explicando o motivo da baixa oferta de fretes em decorrência da concorrência dos veículos automotores:

Seu Zezinho: Tinha quase uns 100 carroceiros, hoje já tem muito pouco. hoje em dia já tem pouco

Seu Zezinho: O tijolo para botar era carroceiro, a terra para botar era o carroceiro. Essas lojas, mercearias era tudo os carroceiros que trabalhavam, e agora não, você ver que já tem essas carrocinhas os próprios donos de olaria já têm carro pra eles entregarem né. e aí a profissão parou, o negócio parou mais. a gente vem bota algum “fretinho” e cabou.

Logo na primeira fala do Seu Zezinho já vemos a questão da mobilidade e a substituição da mão de obra carroceira pela dos veículos automotores, o que reflete o primeiro ponto de mudança em relação a trajetória dessa profissão, frente ao desenvolvimento do

município Helenense. Essa fala reflete o pensamento da maioria dos carroceiros com quem conversei, citando a inclusão do veículo comumente chamado de *carrocinha*¹⁰ como principal motivador para a baixa procura dos profissionais carroceiros para realizar algum tipo de frete. A baixa demanda por frete é um problema recorrente para esses trabalhadores, Seu Zezinho fala que dos poucos serviços de frete que ainda consegue fazer, está ligada a coleta e descarte de resíduos:

Seu Zezinho: Às vezes coloca um lixo fora, arranja alguma coisa, mas é pouco.

Essa fala, exprime as mudanças que estes profissionais tiveram que fazer em relação a sua forma tradicional de trabalho, motivadas pela dificuldade em conseguir fretes, forçando esses profissionais a exercer a sua atividade de maneira bem diferente de como era praticado no passado. Ao perguntar a Seu Zezinho a quanto tempo ele exercia essa atividade laboral, ele responde em tom desabafo e de certo modo com orgulho do tempo em que está atuando como profissional carroceiro, em seguida fala mais uma vez da dificuldade em conseguir trabalho dentro da área urbana do município de Santa Helena:

Entrevistador: Há quanto tempo você exerce essa profissão?

Seu Zezinho: Na faixa de 20 anos ou 21 anos pra se dizer assim[...]. Logo que eu comecei era uma beleza, a gente fazia dinheiro mesmo, mais agora tá devagar, tô aqui desde de 7:30 e nunca botei um frete, tinha um outro aí que tava desde de 6:30 e agora que foi botar um lixo fora, e assim tá devagar, hoje em dia não se pode nem fazer uma base porque acabou tudo.

As queixas são bens comuns em relação a falta de fretes, durante a fase de pesquisa de campo, essa questão fica evidente nas falas dos carroceiros entrevistados, demonstrando a sua insatisfação com parte do empresariado local que cada vez mais incorpora veículos automotores em seus negócios, deixando de lado esses profissionais. Essa insatisfação que esses trabalhadores têm em relação à rede comercial do município, torna-se mais clara ainda quando conversei com o carroceiro Antônio Luís Pavão, indicado pelo Seu Zezinho como um dos mais antigos carroceiros em atividade dentro da zona urbana do município Helenense.

Destaca-se, por oportuno, que a entrevista com Seu Antônio não foi tarefa fácil. O primeiro contato que tive com ele foi momentos depois de terminar a entrevista com Seu

¹⁰ A *carretinha* – ou reboque, como é tratado pelo **Código Brasileiro de Trânsito** (CTB) – é o veículo usado com o objetivo de transportar volumes além da capacidade do seu porta-malas ou caçamba. ... Conforme diz o **Código de Trânsito Brasileiro** (CTB): Art. 120. AUTOPAPO. Carretinhas e Reboques: tudo que você precisa saber sobre, 2021. Disponível em <<https://autopapo.uol.com.br/noticia/carretinhas-e-reboques-quem-pode-usar-legislacao-como-usar/>>. Acesso em 16 de dezembro de 2021

Zezinho, naquela ocasião ele já se preparava para sair novamente, a fim de conseguir mais um serviço. Perguntei a ele se aceitaria conceder uma entrevista para falar um pouco da sua trajetória trabalhista como carroceiro em Santa Helena? Ele prontamente aceitou. Marcamos um dia e horário para falarmos sobre a sua vivência e ofício. Assim, a entrevista foi marcada para o dia 28 de julho, numa segunda-feira pela tarde no mesmo local onde entrevistei seu Zezinho (no ponto da praça da bandeira). Quando cheguei pela tarde no dia e no horário marcado, seu Antônio não se encontrava no local, apenas estavam presentes seu Zezinho que já havia encerrado seu expediente e se preparava para ir para casa e outro profissional carroceiro conhecido como Luiz¹¹ com quem conversei enquanto aguardava seu Antônio. Foi seu Luiz que me avisou que seu Antônio havia saído para fazer um frete, levando um fogão para uma residência no bairro Ponta d' Areia.

Fiquei à espera de seu Antônio por cerca de uma hora, quando ele apareceu estacionou a sua carroça no meio fio que separava a avenida e me cumprimentou, tão logo depois disso, começou um diálogo informal, especificamente, uma conversa com o carroceiro Luiz, que em tom de brincadeira começaram a utilizar uma linguagem em imprópria trocando palavras de baixo escalão e “brincadeiras” com conotação sexual. Importante mencionar que Goffman chama esses momentos de **descontração** em grupo de região de fundo ou bastidores, um momento em que se pode se expressar longe do público, revelando facetas que não seriam vistas caso estivessem nos momentos de trabalho. É, pois, um momento só deles, fechado para qualquer julgamento que possa vir de alguém de fora desse universo particular, Assim:

Como os segredos vitais de um espetáculo são visíveis nos bastidores, e como os atores se comportam libertando-se de seus personagens enquanto estão lá, é natural esperar que a passagem, da região da fachada para dos fundos seja conservada fechada aos membros do público o que toda a região do fundo se mantém escondida deles. [...]. (GOFFMAN, 1975, p 107).

Os diálogos que acontecem nesses momentos de “bastidor”, causaram estranheza se fosse falado diante do público em geral, nesses momentos é sempre falado dos *causos* que aconteceram durante o dia ou alguma história constrangedora que leva os companheiros de profissão a darem altas risadas, distraíndo-os por alguns breves momentos da lida diária do serviço de carroceiro e as dificuldades que eles enfrentam, principalmente pela baixa oferta de fretes. São nesses momentos, que os profissionais carroceiros saem um pouco do personagem

¹¹ O carroceiro Luiz não quis gravar entrevista, mas conversei bastante com ele nos dias em que tentava gravar a entrevista com o carroceiro Antonio. Ele falou um pouco da sua vivência como carroceiro e as suas impressões a respeito do futuro desta profissão, porém tais contribuições foram poucas se comparada às quatro entrevistas que realizei com os outros profissionais desta área, que contribuíram de maneira mais abrangente em relação a este ofício tradicional.

de “o bom profissional” e se tornam uma pessoa diferente, menos séria e descomprometida de qualquer norma social que os rege, Goffman fala que em todas as sociedades ocidentais tende haver uma linguagem informal ou de bastidor, pelo qual as pessoas se desprendem das normas sociais e agem de maneira mais “livre” por assim dizer. Senão vejamos:

Em toda a sociedade ocidental tende a haver uma linguagem de comportamento informal ou de bastidores e outra linguagem de comportamento para ocasiões em que uma representação está sendo exibida. A linguagem dos bastidores consiste no emprego recíproco do primeiro nome, nas decisões tomadas em comum, na irreverência, francas observações de ordem sexual, queixas minuciosas, fumar, trajes comuns grosseiros, postura “desleixada” no sentar e estar de pé, uso de linguagem de dialetal ou abaixo do padrão, resmungos e gritos, agressividade e “caçoadas” jocosas, desconsideração pelos outros em atos de pouca importância mas potencialmente simbólicos, atitudes físicas menos importantes como zumbidos, assobios, mascar goma, dentadas, arrotos e flatulência. (GOFFMAN, 1975, p. 120).

As conversas ficaram em tom de brincadeira por alguns breves instantes, logo depois o que presenciei foram momentos de queixas relacionado a um serviço de frete que o carroceiro seu Antônio havia acabado de fazer, com um semblante visivelmente irritado, ele relatava que tinha levado um fogão até a residência de uma cliente no bairro da Ponta da Areia, ao chegar lá e ter entregado o fogão a mesma, não recebeu o pagamento pelo seu trabalho e a cliente falou para ele voltar no outro dia para receber o pagamento, mas seu Antônio comentou que não iria lá novamente que deixaria de mão, e, segundo suas próprias palavras: “*se ela quiser pagar, ela que venha ao meu encontro*”. Vendo a irritação de seu Antônio, resolvi não realizar a entrevista com ele naquele dia, acertando um horário para o dia seguinte, ele concordou e falou que não estava com cabeça para entrevista.

No dia seguinte fui no horário marcado conversar com o seu Antônio. Acabei encontrando-o pelo caminho realizando um frete, estava carregando a carroça com entulho para descartar. Tive um breve diálogo com ele para não atrapalhar seu serviço, perguntei se hoje daria? Ele me respondeu que provavelmente não, era muito serviço pra fazer. De fato, havia muito entulho a ser descartado e os carroceiros precisam fazer todo o trabalho relacionado ao frete (carregar e descarregar), algo que requer bastante esforço físico.

Entre encontros e desencontros, passou-se uma semana desde a primeira vez que falei com Seu Antônio, até que finalmente consegui realizar a entrevista com ele. A entrevista aconteceu no ponto da Praça da Bandeira pela tarde. No momento em que cheguei no local, o carroceiro ainda não se fazia presente, estava apenas o carroceiro Luiz com quem fiquei conversando por algum momento. Foi ele que me falou que o carroceiro Antônio estava realizando um frete. Comentei com ele que durante essa semana, houve bastante procura pelos

serviços deles (dos carroceiros). Seu Luiz concordou mais em seguida comentou em tom de desabafo que *“se alguém falar que está nesse trabalho porque gosta, tá mentindo”*. *“Estão mesmo por necessidade e não por gostar da profissão”*. A forma como o carroceiro Luiz enxerga o seu ofício tradicional, corrobora com os novos rumos que este trabalho tradicional vem tomando, em meio às mudanças na área urbana do município. Uma profissão que em anos passados era bastante rentável, perde seu espaço de atuação e passa a ser vista como uma profissão reservada às pessoas de baixa renda.

A conversa com seu Luiz é interrompida com a chegada de um cliente que estava à procura do carroceiro Antônio para fazer um frete, como ele ainda não havia chegado no local, seu Luiz assumiu o frete e seguiu para o lugar indicado pelo cliente. Com a saída do seu Luiz o ponto ficou vazio, não havia mais nenhum carroceiro no local, apenas o fluxo de carros e motos interrompia o silêncio que se fazia naquele fim de tarde. Após um tempo avistei o carroceiro Antônio chegando ao local, com um semblante bastante alegre bem diferente dos últimos dias quando estava bastante irritado por conta de um não pagamento de um frete, e visivelmente cansado quanto estava descartando entulho para um cliente. Em tom de brincadeira perguntei a ele: *E hoje seu Antônio? Podemos conversar?* Ele em tom de animosidade falou que: *sim, hoje sim!*

Assim como aconteceu na entrevista com o carroceiro Zezinho, conversei com o carroceiro Antônio no mesmo meio fio que separa a Travessa Alegria, e serve de estacionamento para as carroças. A conversa que tivemos durou cerca de 45 minutos. Nesse tempo em que conversamos, seu Antônio me contou um pouco da sua vida profissional e pessoal, e trouxe várias informações a respeito desse ofício tradicional que exerce ao longo de 25 anos de trabalho, ao perguntar a ele com quem ele aprendeu esse ofício tradicional ele me respondeu, dizendo que foi com o seu pai:

Entrevistador: Com quem o senhor aprendeu esse ofício?

Seu Antônio: Eu aprendi mesmo foi até com meu pai que comprou uma carroça pra mim trabalhar. meu pai mesmo não é era assim, que tivesse morando comigo, com nós tá vendo? Ele "largou" pelo brasil, mas só que garrou e me deu uma carroça. [...] só que assim, eu trabalhava e dividia o dinheiro pra nós. Aí eu comecei o meu trabalho, de lá pra cá eu fico trabalhando direto.

A primeira fala que seu Antônio expressa, diz respeito a um momento da sua vida pessoal que acabou levando-o a esta profissão, no qual ele pratica até os dias atuais, essa rotina de trabalho se assemelha muito com a rotina de trabalho de outras profissões, mas muda em relação ao horário em que estão inseridos na prática de sua atividade, na rotina de

trabalho dos carroceiros a maior parte do tempo eles ficam sem serviço, esperando algum contratante, já que os mesmos não podem mais contar com a rede comercial do município que outrora os contratava, é o que fica evidente no comentário do carroceiro Antônio, quando lhe perguntei sobre a sua rotina de trabalho e se ainda era contratado pelo rede comercial do município:

Entrevistador: Algum comerciante da cidade ainda contrata os serviços do senhor?

Seu Antônio: Não, contrata não senhor. A gente fica aqui só na espera mesmo aguardando.

Entrevistador: Sobre a sua rotina de trabalho, que horas o senhor inicia seu expediente?

Seu Antônio: 7 horas eu já venho para cá, aí quando dá 11 horas eu me eu desço de volta. Aí, a partir de 14 horas tô de volta já para cá. Às 17 horas já vou voltando já de volta pra casa.

Havia algumas dúvidas relacionadas a como esses profissionais conseguem sobreviver nessa atividade laboral com tão pouca oferta de fretes e enfrentando a concorrência dos veículos automotores, existiam diversas dificuldades que afetavam diretamente o trabalho desses profissionais, mas mesmo assim eles ainda conseguiam se manter de algum modo. Enquanto entrevistava o seu Antônio notei que ele tinha uma quantia de dinheiro que ele guardava dentro de um saco de arroz, resolvi aprofundar mais um pouco sobre esse ponto, a fim de descobrir quem os contratavam ajudando-os a se manter nesse ofício tradicional. Ao perguntar a seu Antônio se existia alguma relação de amizade entre carroceiros e clientes que sempre os chamam para realizar algum tipo de frete ele responde que sim, mas em seguida fala sobre a pouca oferta de clientes, fazendo uma comparação do passado deste trabalho com o presente:

Entrevistador: Em relação às teias de relações amigáveis com clientes, existem clientes que sempre os chamam para realizar algum trabalho de frete?

Seu Antônio: Tem, tem sim. [...] essas carretinhas diminuíram muito o nosso trabalho, aqui de primeira a gente não parava, era chegou dois, já tinha outros (clientes) aqui na espera. Hoje tem dia que o cara não faz nenhum frete, fica aqui esperando o dia todinho e não faz nada.

Mais uma vez a carrocinha é apontada como grande culpada pela baixa procura dos serviços desses profissionais, assim como seu Zezinho já havia me falado quando o entrevistei, mas mesmo diante desse cenário adverso que implica várias imposições a esses

trabalhadores, existem clientes e empresários que os contratam para realizar serviços de fretes. É o caso, por exemplo, do nosso terceiro carroceiro entrevistado, Benedito Vieira Garcia, conhecido popularmente como seu Bine.

Foto 1- Carroça de Seu Antônio



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021).

O carroceiro Seu Benedito trabalha em um depósito de materiais de construção localizado na Avenida Deputado Manoel Paiva, neste local, trabalham carroceiros e condutores de veículos automotores, revelando um cenário diferente daquele em que estive em contato no ponto da praça da bandeira. Nesse local, existe uma telha de relações entre carroceiros, empresários e motoristas, algo bem distante da realidade dos profissionais carroceiros do ponto da praça da bandeira, que vivem do sustento dos poucos trabalhos que aparecem. Só pelo fato de Seu Benedito exercer sua atividade laboral em um depósito de uma loja de materiais de construção, já o torna mais competitivo que os carroceiros do ponto da praça, mas nem por isso ele está imune às transformações que ocorreram na área urbana do município que ocasionam pontos de mudanças em relação a esse ofício tradicional.

Quando entrei em contato pela primeira vez com o seu Benedito ele conversava com outros trabalhadores no local, no mesmo depósito havia carroças, caminhões e carrocinhas, compartilhando o mesmo espaço de trabalho. Momentos depois os trabalhadores se dissiparam do local, alguns saíram para realizar algum trabalho, outros ficaram sentados na área sombreada do depósito, e o seu Benedito sentou em uma cadeira próxima ao portão do

depósito. Depois de me apresentar e falar sobre a pesquisa que estava realizando sobre os profissionais carroceiros do município de Helenense, seu Benedito aceitou fazer uma entrevista e falar um pouco da sua trajetória de vida profissional como carroceiro. Seu Bine como é conhecido popularmente tem 67 anos de idade, sendo 28 anos exercendo a atividade carroceira no município, aprendeu o ofício sozinho como ele mesmo respondeu, quando lhe fiz essa pergunta:

Entrevistador: Com quem o senhor aprendeu essa profissão?

Seu Benedito: Eu aprendi por mim mesmo, não aprendi com ninguém, trabalhei assim, comecei trabalhar e ingressei no serviço.

A resposta dada pelo carroceiro seu Bine, pode causar estranheza em um primeiro momento, como se aprende a guiar uma carroça sem ter conhecimento prévio? a resposta, porém, pode ser encontrada na indagação seguinte, quando perguntei a seu Bine se ele tinha aprendido esse ofício, observando outros trabalhadores carroceiros no exercício dessa profissão? E ele responde simplesmente com um *“isso mesmo!”*.

De fato, todos os outros carroceiros responderam de forma semelhante a essa minha indagação, colocando em evidência o conhecimento que é passado de geração a geração revelando o tradicionalismo dessa profissão diante as décadas de construção desse município. Um outro fator que fica em destaque durante as conversas com os carroceiros entrevistados, e que deve ser destacado, é a origem desses profissionais, vindos de regiões interioranas do município, revelando um duplo aspecto desse aprendizado, o ofício de carroceiro é mais importante ainda para os moradores da zona rural, muita das vezes era o único veículo que poderiam contar para facilitar o seu trabalho diário no campo, grande parte das tarefas relacionadas ao plantio e criação de animais nas comunidades rurais, necessita que todos os membros do núcleo familiar, estejam ajudando de algum modo nesses afazeres diários, é imprescindível que todos eles aprendam a manusear os equipamentos facilitadores do trabalho diário no campo, o que pode explicar o interesse (ou necessidade) desses trabalhadores aprenderem tal atividade laboral.

O carroceiro seu Bine veio do interior para o centro do município, procurando instabilidade social para ele e sua família, contribuindo com o seu trabalho de carroceiro, no desenvolvimento do município, fixando seu modo de vida no centro urbano Helenense:

Seu Benedito: Depois que eu larguei a roça....., eu era lavrador, depois que eu não aguentei o serviço da roça eu passei a trabalhar só na carroça.

Seu Benedito: As terras que trabalhava invadiram tomaram conta, compraram as terras e eu fiquei assim.

Seu Benedito: Fui pra lá, trabalhei, tinha capinzal, tinha bananal, tinha roça, mas eu larguei tudo. Eles não queriam comprar a terra, não queriam que saísse, mas eu disse que eu vou sair.

Seu Benedito: Começaram a brigar lá por dentro das terras, mataram gente e aí eu fiquei com medo todo mundo ficou com medo, aí eu disse vamos tirar o arroz, ajudar a colher e vamos parar.

É importante ressaltar que as habilidades aprendidas no meio rural, ajudaram na adaptação dos profissionais carroceiros quando estes migram para os centros urbanos. Estas habilidades são aplicadas na nova rotina de trabalho desses profissionais, criando uma rotina de trabalho no meio urbano, semelhante ao seu trabalho no campo, é como destaca o autor Sérgio Paulo Morais em seu trabalho intitulado **CORRENDO O MUNDO: trabalho e vivências de carroceiros na cidade de Uberlândia (1970/1999)**, que ao falar sobre as aptidões dos trabalhadores rurais que migraram para os centros urbanos, destaca:

Como dito, as "experiências" forjadas nas relações de trabalho e vida no meio rural, não dissolvem-se na mudança para a cidade. Estas, ao contrário do que possa parecer, darão suporte e "referências" para se conseguir trabalho no perímetro urbano. Neste sentido, estes trabalhadores buscarão, de acordo com suas habilidades e práticas, tarefas que estejam entre seus conhecimentos prévios, tais como jardinagem, capina de terrenos vagos, alguma ocupação em lojas que vendem mudas de árvores, plantas, sementes, adubo. E neste contexto: o trabalho de carroça. (PAULO, 1999 p 56).

Seu Benedito expõem uma situação de conflito que o levou a afastar-se do trabalho de lavrador, e imigrar de volta ao núcleo urbano do município de Santa Helena, onde compra uma carroça para conseguir sustentar a sua família:

Seu Benedito: Aí depois que vim pra cá não tinha outra coisa pra eu fazer, eu tinha um burro bom, eu comprei uma carroça o botei e comecei a trabalhar.

Seu Benedito: Aí de lá pra cá, tenho trabalhado só de carroça mesmo, me aposentei e tô aqui.

Incluso nessa fala do carroceiro Benedito, a dois pontos que merecem destaque, O primeiro está ligado ao abandono do trabalho como roceiro, o segundo implica em uma ruptura da continuidade dessa atividade, pela qual, a família deixa de exercer os trabalhos ligados a terra e vão em busca de novas atividades trabalhistas, deixando para trás o passado ruralista, (apesar do carroceiro Benedito, levar muitas de suas habilidades adquiridas no serviço do campo para o trabalho de carroceiro na cidade) e consequentemente mudando as

suas percepções sobre vida e trabalho. Isso poderia explicar, de um lado, o porquê de muitos familiares não continuarem exercendo as profissões que seus pais aprenderam, rompendo com o tradicionalismo trabalhista familiar, por outro lado, a um processo de desmotivação dos próprios pais para que seus filhos não continuem em atividades trabalhistas desgastantes (como no trabalho de carroceiro), ficando a cargo deles (os filhos), escolherem outras profissões para seguir carreira, e ao Pai, exercer a sua atividade tradicional, até quando suportarem o peso do trabalho. O sociólogo Remi Lenoir explica em sua obra intitulada **Objeto Sociológico e Problema Social**, as mudanças de mentalidade dos filhos que buscam uma outra carreira trabalhista para desempenhar. Ele explica que:

Com efeito, o único futuro possível dos filhos de camponeses já não é o de continuar e camponeses ou, quando tivessem de abandonar a terra ou de subi proletários. Tornar-se camponês enquanto ajudante familiar pressupõe uma expectativa percebida, daí em diante, como demasiado longa. Tanto mais que, em decorrência do desenvolvimento das indústrias locais e da reviravolta das atitudes em relação às profissões citadinas, estão em condições de considerar a possibilidade de se tornarem operários e empregados, isto é, "assalariados", com todas as vantagens relativas. Que tal situação emprego em relação às "servidões" da condição camponesa (independência material precoce, férias semanais, tempo fixo de trabalho cotidiano, etc.). (LENOIR, 1998, p. 83).

Com efeito, apesar de já está aposentado, seu Benedito ainda exerce a profissão de carroceiro mesmo em idade avançada, algo bem comum quando notamos os poucos carroceiros que transitam pelas ruas do município Helenense, geralmente são senhores com idade avançada, a procura de clientes, que possam contratar os seus serviços de frete. Essa situação está atrelada ao fator da descontinuidade das gerações mais novas em prosseguir nessa atividade trabalhista laboral, impulsionados pelo processo de desvalorização gradual dessa profissão. Apesar dos problemas, eles ainda conseguem exercer seu trabalho mesmo com muitas limitações, ajudando na composição da renda mensal, como destaca Seu Benedito *“O trabalho ajuda um pouquinho, nunca deu certo, eu sair da carroça”*.

Foto – 2 Carroceiro transitando na Rua Tarquínio Filho



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021)

Como acontece em muitas atividades trabalhistas, é recorrente a mudança dos instrumentos de trabalho, para que possam adaptá-los às exigências que vigoram nas sociedades ditas modernas. O quarto carroceiro entrevistado se insere nessa ideia de adaptação, transformando seu instrumento de trabalho em algo que potencializou os seus serviços de fretes, mantendo-se competitivo em um cenário desfavorável aos profissionais carroceiros. O carroceiro em questão chama-se Tomas de Aquino, conhecido popularmente pelo apelido de *Seu Mazico*, tem 62 anos de idade sendo 15 anos exercendo a atividade tradicional de carroceiro, reside no centro da cidade, na Rua José Burneth concilia a profissão de carroceiro e a de pescador.

O primeiro contato que tive com o carroceiro seu Mazico, aconteceu no momento em que o profissional exercia seu trabalho fazendo a entrega de uma “carroçada”¹² de adubo orgânico (popular esterco) em uma residência próxima a minha. Já o conhecia a muito tempo,

¹² a carroçada nesse contexto, está atrelada a quantidade de produto que a carroça consegue levar, ou seja, uma carroçada equivale ao valor total do espaço que uma carroça comporta, que pode levar materiais de construção como por exemplo uma carroçada de areia, seixo ou terra ou materiais orgânicos como o esterco

visto que o mesmo era meu vizinho e por vezes a minha família já o contratou para realizar alguns tipos de frete e compras de sacos de adubo. Por termos essa proximidade (carroceiro e cliente), quando falei sobre a pesquisa que estava realizando sobre os profissionais carroceiros de Santa Helena, ele aceitou conceder uma entrevista e falar um pouco de sua experiência trabalhista.

A entrevista com o carroceiro Tomas, foi feita de forma diferente das demais entrevistas que já havia feito, a conversa que tive com ele aconteceu em sua residência na porta de sua casa, talvez por conta de ser um ambiente em que o profissional se sinta mais à vontade, conversamos por cerca de uma hora e meia com ele, bem diferente das outras entrevistas que já havia feito em que o tempo não passava de 25 a 45 minutos de média. Sobre essa entrevista que aconteceu na residência do entrevistado, Goffman fala da importância que o espaço (ou o lugar) tem para os momentos de representação dos atores sociais, e como esse controle favorece as ações das representações, argumentando que:

Julga-se muitas vezes que o controle do cenário é uma vantagem durante a interação. Em sentido estrito, este controle permite à equipe introduzir dispositivos estratégicos para determinar a informação que o público é capaz de adquirir. Assim, se os médicos quiserem evitar que os doentes de câncer descubra a natureza de sua doença, será útil espalha-los pelo hospital de modo a não poderem saber, pela identificação de sua enfermaria, qual a doença de que são portadores. [...]. Da mesma forma, o barbeiro que regula o fluxo de fregueses por meio de uma agenda aberta ao público tem condições de assegurar sua hora de lanche para encher no período de tempo adequado com o nome fictício um ou se ver o freguês ver a então, por si mesmo que não iria será possível ser atendido naquela hora. [...] (GOFFMAN, 1975, p. 90).

O lugar onde ocorre a representação dos atores sociais, mostra muito a importância que o trabalhador dá a sua profissão, no local onde ocorreu a entrevista com o carroceiro em questão, havia uma extensão (ou um puxadinho, como é conhecido popularmente) onde seu Mazico guardava e protege das intempéries do tempo o seu principal material de trabalho, a carroça. Além dessa garagem (por assim dizer), seu Mazico contava com um terreno vazio em frente à sua casa, onde colocava os animais para pastar durante a tarde.

Foto - 3: terreno baldio onde seu **Tomas** coloca o seu animal para pastar.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021)

Sérgio Paulo Morais em sua pesquisa sobre os carroceiros da cidade Uberlândia intitulada **CORRENDO O MUNDO: trabalho e vivência de carroceiros na cidade de Uberlândia (1970-1999)**, destaca as adaptações feitas pelos carroceiros em suas residências para acompanhar a sua atividade trabalhista laboral, trazendo características aprendidas no meio rural para os centros urbanos. Ele destaca ainda, que tais adaptações são necessárias para o adequado funcionamento da sua profissão e os espaços escolhidos devem ter características próprias que se assemelham (em parte) a zonas rurais comportando todas as necessidades deste trabalho, principalmente no que diz respeito a criação do animal:

As casas destes trabalhadores e a própria vizinhança, que as cercam, estão inseridas em bairros que possuem características próprias. Tais bairros são constituídos e conservados aos moldes das formas de se viver destas pessoas. É visível que os bairros, com maior concentração de carroceiros, acabam por cumprir necessidades inerentes a esta atividade. O morar (de forma a manter padrões de vida, moldados por expectativas de ambiência rural) e o trabalho com carroças não estão unidos por mero acaso em determinados locais, pois para se ter um cavalo (ou uma égua) forte e bem nutrido, necessita-se de terrenos vagos para a pastagem, espaço para a reprodução, ruas que não possuam um movimento acentuado de automóveis - para evitar riscos maiores de atropelamento destes animais, etc. [...]. (PAULO, 1999 p 46).

Ao mesmo tempo que o carroceiro seu Tomas demonstrou-se bastante solícito em relação em conceder uma entrevista, notava que em alguns momentos, havia uma

preocupação em falar sobre a sua atividade tradicional, procurei mais uma vez falar sobre o porquê estava fazendo uma pesquisa sobre a profissão de carroceiro, me apresentando como discente da UFMA (Universidade Federal do Maranhão) explicando que estava em fase de conclusão do concurso e para finalizar o mesmo, precisava fazer um trabalho para ser aprovado. Busquei explicar tudo isso em tom de brincadeira para que o entrevistado ficasse mais tranquilo em relação a entrevista. Logo em seguida começamos a entrevista, em um ambiente mais leve e descontraído, ao perguntar sobre a quanto tempo seu Mazico exerce a profissão de carroceiro, ele traz uma resposta bem diferente dos demais carroceiros que já havia entrevistado, expondo da seguinte maneira:

Entrevistador: Há quanto tempo o senhor exerce essa profissão?

Tomas de Aquino: De carroça?

Entrevistador: sim!

Tomas de Aquino: Não! de carroça eu..., porque eu....., quando eu comprei essa carroça eu até uma....., história.

Tomas de Aquino: Quando eu comprei essa carroça, eu já vivia mesmo nesse negócio de pescaria! Mas quando entrava a desova aí eu garrava eu não vendia (peixe), e também não ia (pescar).

Tomas de Aquino: Aí eu passava dezembro, janeiro, fevereiro e março, quatro meses. Eu não panhava um quilo de peixe, porque é crime aí eu tinha a carrocinha e eu ficava aí (circulando pela cidade). Aí quando..., em março, dia primeiro de março que começava a pescar meu peixe com chibé, né!

Seu Tomas coloca a profissão de pescador como sua principal fonte de renda, e trabalha como carroceiro nos meses de proibição da pesca, o chamado período de *piracema*¹³, colocando um diferencial em relação aos carroceiros na qual entrevistei, todos os outros falaram que só vivia do ofício de carroceiro, bem diferente de seu Mazico que dividia os meses do ano entre os ofícios de carroceiro e pescador.

É importante ressaltar a carga horária de trabalho, pelo qual esses trabalhadores se submetem, para retirar o seu sustento mensal, já que atividade não é mais rentável como em décadas passadas, principalmente por conta da falta de fretes que inflige um duro golpe aos profissionais carroceiros Helenenses, mas há também um outro ponto que merece igual

¹³ A piracema é o período de proteção à reprodução natural dos peixes. Nesse tempo, os peixes sobem em busca de locais mais adequados para reprodução e desova, enfrentando um longo percurso com vários obstáculos naturais e artificiais, como cachoeiras e barragens, a Portaria IBAMA nº 85/2003-N que proíbe a pesca anualmente nas bacias dos rios [...] Turiaçu, Flores, Balsas e Grajaú, bem como em igarapés, lagos, barragens e açudes públicos do Estado do Maranhão, de 1 de dezembro a 30 de março. Agência de Notícias: **Período de Piracema: Confira as Datas**, 2020. Disponível em <[Período de Piracema: confira as datas – Maranhão de Todos Nós \(www.ma.gov.br\)](http://www.ma.gov.br)> Acesso em 23 de dezembro de 2021

destaque, que é a falta de leis que regulamenta a profissão de carroceiro em âmbito nacional, o que leva esses trabalhadores a seguirem carreira em outras profissões como a de pescador, e assim conseguirem a aposentadoria, um dinheiro que traz segurança a estes profissionais, no período em que vão se aposentar do trabalho de carroceiro. Com efeito, seu Mazico fala sobre o processo que culminou em sua aposentadoria, revelando o processo que levou a esse tão aguardado momento, ele também expressa sua opinião em relação a dupla carreira de trabalho que os carroceiros seguem, opinando sobre quem concilia o trabalho de carroceiro com alguma outra atividade trabalhista:

Tomas de Aquino: Porque a carroça....., a carroça as vezes o cara compra pra este trabalho, mas até porque isso aí é uma história, o cara também não pode ter os dois carroceiro e pescador, porque na colônia ele não pode ser os dois ou ele é um ou é outro, né?

Tomas de Aquino: Aí como o advogado nosso, tava dando uma entrevista lá....., a gente ou é carroceiro ou é pescador.

Tomas de Aquino: Sio! chegou a minha vez eu disse sio, eu tenho uma carroça eu levo a minhas coisas pra beira, tenho minha carretinha que me leva meu....., minha....., minha canoa, a carrocinha leva minhas tralhas de pesca. Aí ele se empatou mais para conversar comigo e ele achou mais o argumento dele, por encher um vaso lá que ele tava enchendo.

Tomas de Aquino: Daí ele perguntou tu é pescador ou carroceiro?

Pesquisador: É o senhor colocou pescador?

Tomas de Aquino: É, pescador.

Pesquisador: O senhor sempre conciliou essas duas profissões?

Tomas de Aquino: É

A fala do entrevistado revela a questão da adaptação da sua segunda fonte de renda que é o trabalho de carroceiro, para ajudar na sua modalidade trabalhista principal, a de pescador. Essas modificações feitas pelo carroceiro em questão serão melhor expostas no capítulo seguinte, mas é importante destacar que apesar do carroceiro Mazico (apelido de seu Tomas) se reconhecer como pescador, é dele que vem as principais mudanças em relação a atividade carroceira no município, principalmente em modificações feitas na carroça para atender as necessidades que surgem em relação a sua atividade pesqueira. Com efeito, um outro ponto que chama bastante atenção e o número de clientes bastante alto que seu Mazico conta, durante a entrevista houve vários momentos em que a entrevista foi interrompida por clientes que chegavam em sua casa para contratação de seus serviços, algo bem diferente, de quando estive em contato com os carroceiros do ponto da Praça da Bandeira, onde a procura pelos

carroceiros daquele ponto era bastante baixa. Goffman fala que os atores sociais são posta à prova diariamente, cabendo a eles manter uma boa relação com o público e fazer seu trabalho com excelência, com risco de perderem a sua reputação diante do público caso falhe:

Em certo sentido, estas unidades sociais mais amplas – equipes, instituições, etc. – ficam comprometidas todas as vezes que o indivíduo representa seu papel. A cada representação, a legitimidade destas unidades tende a ser posta à prova novamente, e sua reputação permanente está em jogo. Esta forma de comprometimento é especialmente forte durante algumas representações. (GOFFMAN, 1975, p. 222).

Nesse sentido, o carroceiro deve representar o seu papel com excelência, sempre em tom de simpatia com seus contratantes e deve fazer com recorrência para que desse modo não perca o seu status de bom profissional e perca sua rede de clientes fixos. Durante a entrevista com seu Mazico, havia uma forte aproximação dele com seus clientes que apareciam em sua casa a todo momento para encomendar os seus serviços e o mesmo acontecia, entre seus clientes e ele, demonstrando que havia uma forte relação amizade e companheirismo entre ambos, o que ajuda bastante em relação a sua atividade trabalhista secundária de carroceiro.

4. PERCEPÇÕES DO ESPAÇO: O OLHAR DO CARROCEIRO

Como acontece em todo o processo de construção dessa pesquisa sobre os profissionais carroceiros do município de Santa Helena-MA, buscou-se evidenciar as impressões desses trabalhadores com relação ao seu ofício em meio ao desenvolvimento urbano Helenense. Durante a fase de observação do grupo estudado, notei como era difícil e árdua a continuidade e sobrevivência dessa profissão por ter que partilhar do mesmo espaço urbano de uma localidade com fluxo tão alto de veículos circulando a uma velocidade tão alta. Percebeu-se ainda as dificuldades de os carroceiros conseguirem se locomover pelas vias urbanas, sem pôr em risco a sua vida e a vida do animal, essencial para exercer a sua atividade laboral.

Com efeito, tive que me desprender das minhas opiniões, para que assim pudesse destacar, de maneira mais fiel possível, as impressões desses profissionais sobre a sua percepção do espaço cotidiano em que trabalham. Bourdieu explica que durante a fase de coleta de dados, o pesquisador precisa tomar uma posição de neutralidade, e ouvir atentamente as opiniões expressadas pelos entrevistados, deixando-os à vontade para se expressar da melhor maneira possível:

Procurou-se então instaurar uma relação de escuta ativa e metódica, tão afastada da pura não-intervenção da entrevista não dirigida, quando no dirigismo do questionário. Postura de aparência contraditória que não é fácil de se colocar em prática. Efetivamente, ela associa a disponibilidade total em relação a pessoa interrogada, a submissão a singularidade de sua história particular, que pode conduzir, por uma espécie de mimetismo mais ou menos controlado, adotar sua linguagem e a entrar em seus pontos de vistas, em seus sentimentos, em seus pensamentos, com a construção metódica, forte, do conhecimento das condições objetivas, comuns a toda uma categoria (BOURDIEU, 1998, p 695).

Tal exercício, de ouvir atentamente as opiniões expressadas por estes carroceiros, torna-se uma tarefa bastante complexa, já que há sempre o risco de o autor usar da subjetividade para alterar o sentido de alguma resposta dada pelo entrevistado. Nesse sentido, colocar de forma integral as falas expressadas durante a entrevista torna-se essencial para que pudesse deixar de maneira mais clara possível o ponto de vista deles, tomando cuidado apenas no que se refere a questões de caráter pessoal, que nada trazem de valor informativo para pesquisa. Bourdieu explica sobre as orientações que o pesquisador faz nos momentos de escrita do trabalho, direcionando o leitor para aquilo que realmente importa na pesquisa

através dos títulos e subtítulos, destacando os pontos que se aproximam ao assunto pesquisado:

Pois é claro que a transcrição muito literal (a simples pontuação, o lugar de uma vírgula, por exemplo, podem comandar todo o sentido de uma frase) já é uma verdadeira tradução ou até uma interpretação. Com mais razão ainda aqui é a Que proposta: com pena com a ilusão espontaneísta do discurso que fala de "si mesmo". A transcrição joga deliberadamente com a pragmática da escrita (principalmente pela introdução de títulos e de subtítulos feitos de frase tomadas da entrevista) para orientar a atenção do leitor para os traços sociologicamente pertinentes que a percepção desarmada ou distraída deixaria escapar. (BOURDIEU, 1998, p. 709).

Em alguns momentos durante as entrevistas com os carroceiros, me deparei com momentos de desabafos sobre situações que ocorriam na vida pessoal desses trabalhadores, foi o caso por exemplo do carroceiro seu Antônio que me confidenciou sobre uma situação de sua vida pessoal. Naquele momento percebi que já estava mais próximo da minha fonte, derrubando a última barreira de desconfiança sobre a minha presença como pesquisador frente ao meu entrevistado – o carroceiro seu Antônio. Com efeito, notei situações como essa em que os profissionais carroceiros me confidenciaram algum momento marcante da sua vida pessoal, demonstrando desse modo que já se sentiam mais à vontade com a minha presença em meio ao seu universo particular.

Acima de tudo, buscava ter uma melhor relação com os meus entrevistados, para que desse modo, eles me falassem um pouco da sua percepção frente às mudanças que ocorriam no município de Santa Helena. De certo modo, eles sabiam muito bem os novos rumos que o ofício dos carroceiros estão enfrentando, comparando sempre com um passado longínquo das décadas *de ouro* em que os carroceiros eram a grande força motriz que movimentava a economia dessa cidade. O carroceiro seu Zezinho, comentou durante a entrevista, que havia um número significativo de carroceiros circulando e trabalhando pelas vias urbanas do município Helenense, algo bem diferente da realidade de hoje em dia, quando vemos um número baixo de carroceiros circulando pela cidade:

Seu Zezinho: Por aqui mudou tudo. tinha bem aqui Alberto Magno, se lembra?

Seu Zezinho: bem aqui no canto que ele tinha uma mercearia dele aí, vendia pra todo mundo aqui. nos via fila aí de 10, 12 carroceiros aí.

Seu Zezinho: Dava serviço pra todo mundo, era frete pra morada nova, era frete pra ponta da areia, e agora não, agora eles já tem os carros deles tudo, e aí perdeu tudo.

Essa informação repassada pelo carroceiro seu Zezinho durante a entrevista sobre um quantitativo alto de carroceiros circulando e trabalhando na cidade em tempos passados, mostra a percepção dos carroceiros em relação ao baixo número de carroceiros que ainda seguem trabalhando nessa atividade laboral nos dias atuais, e isso também é percebido por outros carroceiros que entrevistei, como foi o caso do seu Antônio que falou sobre o trabalho dos carroceiros em períodos passados, destacando um grande número de trabalhadores exercendo o ofício:

Seu Antônio: Sio tinha muito, muito mesmo (carroceiro). Olha, outro local que carroça ficava, era ali na beirada do rio.

Seu Antônio: Lá tinha carroça que você chegava e olhava dizia que era uma passeata de carroças, mas hoje tem bem pouquinho.

As percepções de seu Antônio em relação ao espaço de trabalho, trazem à tona informações sobre um outro local de trabalho, localizado no cais da cidade, de onde chegavam as mercadorias necessárias para subsistência da população urbana Helenense. Esse fato também foi narrado pelo seu Benedito (Seu Bine conhecido popularmente), em um momento em que comentava sobre as dificuldades em exercer sua atividade trabalhista frente às mudanças urbano-sociais que ocorrem no município, ele comenta sobre esse período em que trabalhava até a noite para conseguir dar conta de tanta mercadoria que precisava ser levada até os depósitos:

Seu Bine: Agora só o que tem é a falta de serviço porque a gente garra pouco serviço.

Seu Bine: Não era como naquele tempo, chegava barcos pra gente descarregar, a gente descarregava tudinho, três carroceiros, quatro, se juntavam eles pra levar. Isso não tem mais, agora eles botam e as carrocinhas vão levando e, é tudo de pressa é no caminhão e, é tudo rápido.

Seu Bine: Nesse tempo tinha muita gente, trabalhava até de noite, andava o dia pela noite trabalhando botando as coisas para o depósito.

Apesar dos carroceiros Antônio e Benedito comentarem sobre esse período em que as mercadorias chegavam principalmente por via marítima, ambos não souberam precisar em quais décadas ocorreu esse período considerado auge para aqueles que exercessem esta atividade trabalhista, busquei encontrar informações a respeito, mas também não encontrei

informações sobre os anos de atuação dos carroceiros no transporte de mercadorias do cais aos depósitos comerciais da cidade.

Ao que se percebe, na fala do carroceiro Benedito, é que antes havia bastante serviço para todos aqueles que trabalhavam como carroceiro, bem diferente da realidade em que vivem nos dias atuais, onde a falta de serviços de fretes torna-se um problema a estes trabalhadores que precisam se esforçar cada vez mais para conseguir se manter competitivo em meio a essa baixa demanda de trabalho. No mais, talvez o que mais chama a atenção é o fato de que antes havia um número grande de carroceiros trabalhando e contribuindo para o desenvolvimento do município, demonstrando que esta atividade era bastante rentável nos tempos em que eles ingressaram nesse ofício, revelando a desvalorização (principalmente monetária) desta atividade e a sua gradativa exclusão do mercado trabalhista Helenense no presente.

É preciso destacar que as incertezas desse trabalho, estimulam a visão um tanto pessimista dos profissionais carroceiros quanto ao futuro de sua atividade, evidenciados por eles próprios durante as entrevistas. Para eles, a falta de fretes é um problema gravíssimo, mas não é o único. Quando conversava com o carroceiro Benedito (Seu Bine) no depósito de materiais de construção onde exerce a sua profissão de carroceiro, ele destacou a questão da mobilidade urbana, onde o aumento dos veículos transitando pela cidade, impõem um risco maior para eles (os carroceiros) e que trabalhar com a carroça requer bastante cuidado por conta do animal que se assusta como o barulho dos diversos veículos que circulam pelas vias urbanas do município, esses mesmos veículos é apontado por ele, como o principal ponto que levou a uma redução no número de carroceiros que ainda exercem essa atividade:

Seu Bine: E aí, não tem mais é quem trabalha com carroça porque carro já tem demais, é "abuso" de carro e moto aí na rua, e a gente trabalha se livrando deles

Pesquisador: Ainda há espaço para os carroceiros diante do trânsito intenso de carros e motos nas vias públicas do município?

Seu Bine: Um animal não acostuma com carro, o animal é bicho perigoso, mais a gente "caça" jeito de dominar o animal. o que faz o male-feito é o animal.

O carroceiro Antônio, também fala sobre a questão da mobilidade urbana, que impõem a eles, uma mudança do itinerário cotidiano de seu trabalho, ele comentou que durante um dia de trabalho, os agentes de trânsito pediram para ele outros carroceiros que estavam no ponto se mudarem para um outro local que ficava do outro lado da avenida, perto de um posto de gasolina. Os motivos que levaram os agentes de trânsito a pedirem que eles se retirassem daquele local, não foi comentado pelo carroceiro Antônio, mas a partir do seu comentário

podemos destacar que se trata de alguma questão ligada ao tráfego de veículos, bastante alto na região do centro da cidade onde fica o ponto dos carroceiros. Sobre essa abordagem feita pelos agentes de trânsito, seu Antônio comenta:

Pesquisador: Os agentes de trânsito pediram para vocês se retirarem do local e fosse para um local com menos circulação de veículos?

Seu Antônio: foi senhor!

Seu Antônio: Eles falaram que era só pra nós se retirar que eles iriam procurar um local ali. E ali tinha uma padaria do Chico, e aí ficava difícil nós ir para lá porque os animais caem pelo né, aí para eu ir lá pra perto da padaria do cara eu não iria pra ali.

Seu Antônio: E aí nós ficamos aqui mesmo, eles queriam até colocar em um local pra nós ficar, nos retirar daqui. Só que nós nunca tentamos para dizer que nós vamos pra lá.

A preocupação do carroceiro Antônio, expõem as primeiras medidas tomadas pela gestão municipal, para impedir o trabalho dos carroceiros da praça, de se fixarem no seu local de trabalho. Tais medidas, porém, não foram impostas com rigor, já que os mesmos voltaram ao seu local de trabalho sem qualquer impedimento dos órgãos que regulam o trânsito da cidade Helenense, compartilhando o mesmo espaço com os veículos automotores que trafegam constantemente por essa via urbana.

De modo geral, os carroceiros já tomam todos os cuidados necessários para evitar circular pelas vias mais movimentadas da cidade, evitando possíveis conflitos com os condutores de veículos automotores. Na entrevista com seu Tomas (seu Mazico), quando comentava com ele sobre alguns carroceiros que evitavam passar por vias urbanas muito movimentadas do município, ele comentou algo que me chamou bastante atenção, apontando para uma falta de regulamentação que os distingue dos condutores de veículo automotores, de modo que estes pagam impostos anualmente e por tanto tem mais direitos que os profissionais carroceiros que não pagam nenhum tipo de imposto, ele também comenta sobre os cuidados que toma para evitar qualquer tipo de acidente nos momentos em que esteja se movimentando nas avenidas principais da cidade:

Pesquisador: O senhor já se envolveu em algum tipo de conflito com os motoristas no momento em que estava exercendo seu trabalho?

Tomas de Aquino: Não!

Na primeira era o seguinte, a carroça o cara tem que ir na mão dele, até porque a polícia ele quer saber rapaz aonde era que tu tava? por onde tu seguiu? Qual é a tua mão?

Tomas de Aquino: Eu tava aqui, todo mundo tá olhando, né? Isso aí é como o veículo é como o meu, aí cara....., o cara não tem como ele tentar querer que o cara

endireite o carro dele (consertar o veículo em um possível acidente), às vezes está bandalhado ele quer renovar com as custas do carroceiro, mas não pode.

Pesquisador: Comentei com seu Tomas que outros carroceiros evitam andar por vias mais movimentadas para evitar conflitos e que muitas das vezes acabam dispensando serviços que estejam em vias muito movimentadas para evitar esses tipos de conflitos. Comentei também as investidas dos agentes de trânsito que mandaram eles se retirarem de um determinado ponto da cidade por achar que eles estavam atrapalhando o trânsito de carros.

Tomas de Aquino: É mais as vezes tá correto, né. Porque eles não podem onde os carros tá passando o cara da carroça não pode estacionar lá, só se eles buscar uma carga, aí ele vai caçar jeito um horário para ele poder pegar aquela carga. Porque o carro paga imposto e carroça não paga.

Tomas de Aquino: O soldado de trânsito ele tá certo por causa disso.

O processo de desvalorização dessa atividade em meio a zona urbana deste município, passa também pelos próprios trabalhadores que acabam, mesmo que indiretamente, desvalorizando o seu ofício por pensar que eles, têm menos direitos de partilharem do cotidiano trabalhista da cidade, do que as demais profissões existentes, absorvendo desse modo, ideias e pensamentos que os levam a desistência em continuar exercendo sua atividade. Questões como estas podem ser vistas na pesquisa feita pela pesquisadora Andressa Karla Silva Carvalho, sobre os profissionais carroceiros da cidade de Natal-RN, intitulado **O TRABALHO DOS CARROCEIROS DA CIDADE DE NATAL: cotidiano, políticas e emoções em torno de uma atividade ameaçada**. Ao perguntar aos carroceiros dessa cidade quais problemas recaem sobre seu modo tradicional de trabalhar, havia um certo desconhecimento desses profissionais em apontar os principais problemas que eles vinham passando, destacando apenas os acontecimentos mais recentes, como:

De modo geral, quando os carroceiros me contavam sobre tantas mudanças em relação à participação na vida da cidade, não sabiam identificar as razões pelas quais todas essas práticas foram sendo perdidas aos poucos. Eles vagamente identificavam o "aperto" a um período nos últimos seis e dez anos, coincidindo, portanto, com as discussões e projetos públicos da cidade de Natal para receber a copa do mundo. Um deles chegou a citar o aumento do fluxo de trânsito da cidade, o que fez "governadoria olhar a gente". (CARVALHO, 2016, p 52).

Assim como os carroceiros da cidade Natal, que passaram a ver a sua atividade tradicional ameaçada pelas obras de preparação da cidade para a Copa do Mundo, os carroceiros Helenenses passaram a enxergar as primeiras ameaças a sua atividade a partir do aumento da frota de veículos automotores na área urbana, e conseqüentemente a substituição do trabalho deles como entregadores, inserindo os carros de reboques (ou carrocinhas) como

comumente são chamados para realizar os trabalhos de entrega. Durante a entrevista com o carroceiro seu Mazico, ele comentou da chegada das primeiras carrocinhas a partir dos anos 2000, e imediatamente provocou uma ruptura no trabalho dos carroceiros que deixaram de ser contratados pelos primeiros empresários a comprar essa nova ferramenta. Em um primeiro momento o entrevistado citou o nome Paulo como a primeira pessoa a inserir as carrocinhas na cidade:

Tomas de Aquino: O primeirinho quem trouxe essas carrocinhas, faz muito tempo, acho que Paulo.

Na segunda vez, quando comentava sobre a logística da entrega de mercadorias feita pelos carroceiros em Santa Helena, nos tempos em que o acesso da cidade era feita quase que exclusivamente por via marítima, através do cais da cidade, e logo depois com a construções das estradas e a facilitação do acesso ao município, carros e caminhões passaram a fazer a entrega das mercadorias diretamente nos depósitos sem a necessidade dos carroceiros deixando-os quase sem trabalho, seu Mazico, concordou e em seguida citou um nome de mais um empresário e também político da cidade vizinha chamado Alberto Magno, que segundo ele trouxe as carrocinhas para inseri-las em seu negócio. É o que o entrevistado comenta:

Tomas de Aquino: É verdade!

Tomas de Aquino: Alberto Magno (empresário e político da cidade de Turilândia) trabalhava lá cabeceira da ponte, foi esse cara que chegou com essas carretinhas primeirinha, ele colocou 5 carretinhas aí acabou com o lado de Ederson de Niltinho marrento. (risos).

A aquisição das carrocinhas pela rede de empresariado local, fez com que esses trabalhadores, fossem perdendo seu prestígio diante da população Helenense e colocados como segunda opção quando se tratava em realizar serviços de fretes na zona urbana do município. Isso fica claro em diversos momentos, quando estes trabalhadores falam das dificuldades em conseguir fretes, seu Zezinho por exemplo, quando comentei sobre os clientes que preferem mais a carrocinha do que a carroça e se os clientes ainda os chamam para fazer algum frete, ele comentou que:

Seu Zezinho: Chamam, mas é bem difícil. Às vezes a gente tá passando e as vezes o cara tá precisando é chama, mas é bem difícil, a gente dizer que o serviço certo. A gente pega o que vai escapando.

Seu Zezinho: Como agora!

Os da loja tudinho já tem os carros deles para entregar, os donos da mercearia também tudo tem a carrocinha, tem já o....., os trabalhadores deles só de entregar as coisas, é mais difícil pra gente. É tudo mais difícil.

Com efeito, tal concorrência, não foi motivo suficiente para estes trabalhadores abandonarem a sua atividade, nem tão pouco pensar em mudar de ramo, ainda que para muitos essa atividade trabalhista seja considerada dispensável é informal. Quando perguntei ao carroceiro Tomas sobre se os carroceiros ainda contavam com o mesmo prestígio que tinham em tempos atrás, ele comentou sobre uma cena que presenciou, quando conversava com os carroceiros do ponto da praça, onde um cliente não concordou com o preço do frete cobrado por um dos carroceiros do local, algo que já é bastante rotineiro, e por vezes presenciei as tentativas de clientes em baixar o preço do valor do frete cobrado dos carroceiros, uma negociação um tanto desfavorável a estes trabalhadores, demonstrando a desvalorização deste ofício tradicional frente a população da cidade. Seu Mazico comenta:

Tomas de Aquino: É, é verdade!

Tomas de Aquino: Eu vejo o carroceiro ali, lá onde eu vou assim, vou de manhã me sento lá, aí eles começam a tá me atentando (brincando uns com os outros nesse caso), aí chega um, aí falam com eles (os carroceiros), pra eles botarem uma cozinha ali, eles procuram o preço eles dizem que é 15 (reais), ele diz que não (o cliente), vão falar com a carrocinha da moto. Aí o cara ficou desclassificado um pouco, não bota mais nada, e o cara tem história pra contar, não paga, mas tem história pra contar. (risos).

Grande parte da população Helenense, parece desconhecer a história desses trabalhadores, mesmo que estes, tenham ajudado fortemente na construção desse município, quando passamos a conhecer um pouco das contribuições deles passamos a entender o porquê de muitos ainda estarem seguindo nesse ofício tradicional. A carroça, tem um forte significado para eles, algo que só os que persistem em estar nessa profissão sabem reconhecer os reais valores contidos em ser um carroceiro, demonstrando que mesmo com toda as dificuldades que diariamente eles enfrentam, a toda uma história de luta e pertencimento que vale a pena ser destacado.

4.1 DIÁRIO DE CAMPO E AS IMAGENS DA CARROÇA

Sabe-se que os usos e as imagens, de maneira geral, sempre implicam em um conjunto de significados. Nesse sentido, os significados existentes em torno do ofício de carroceiro vão muito além do simples exercício diário de pegar a carroça e seguir para mais um dia de trabalho.

A partir desse aspecto, é importante considerar que para estes profissionais, existe um estilo de vida que explica o porquê de eles seguirem nesse ofício mesmo com todas as dificuldades em conseguir fretes para retirar o seu sustento. O apreço que muitos carroceiros têm pela sua profissão, vai muito além do valor material e monetário que a sua ferramenta de trabalho pode ter ou conseguir, é uma vida dedicada a este ofício, que possibilitou a eles e aos seus familiares conseguirem recursos e melhores oportunidades na vida. Os significados existentes são os mesmos de uma vida inteira ligada à atividade como se observará adiante.

Por vezes durante as entrevistas com os carroceiros, ouvi relatos que demonstram o orgulho de ser carroceiro e os objetivos alcançados através do seu trabalho. É o caso por exemplo do seu Benedito (seu Bine), que comentou sobre ter conseguido sustentar sua família e ajudar nos estudos dos filhos através do ofício de carroceiro:

Seu Benedito: Ela me ajudou muito, ajudou....., formei meus filhos, todo mundo formado.

Seu Benedito: Foi nesse serviço que eu formei meus filhos e graças a Deus todo mundo tá trabalhando, todo mundo tem serviço.

Com efeito, propiciar oportunidades de uma boa educação para os seus filhos, sem que para isso, estejam trabalhando no ofício de carroceiro, surge como um ponto comum entre os carroceiros que entrevistei, que em aspectos gerais de suas falas, de forma alguma querem seus filhos na lida diária de um trabalho tão exaustivo como o da carroça. Tal ponto de vista, é destacado pela pesquisadora Andressa Karla Silva Carvalho em seu trabalho intitulado **O TRABALHO DOS CARROCEIROS DA CIDADE DE NATAL: cotidiano, políticas e emoções em torno de uma atividade ameaçada**, onde destaca a fala de um dos carroceiros, revelando a importância dos estudos para melhores oportunidades de emprego, longe do trabalho com a carroça:

[...] Cleandro, por exemplo, quando contava que seu filho gostava bastante de cavalo e de carroça, declarava: "essa semana eu trouxe ele aqui e ele disse: o senhor vai me dar a carroça para mim", então Cleandro teria respondido: "Mas eu não quero você em carroça não, menino. Eu quero que você estude e seja alguém na vida". (CARVALHO, 2016, p. 83).

Apesar do orgulho dos carroceiros helenenses de terem conseguido sustentar as suas famílias através do trabalho com a carroça, esses homens sabem que o trabalho é penoso, mal remunerado e com poucas oportunidades de crescimento e desenvolvimento pessoal. Para eles o valor de uma boa educação traria melhores chances para que pudessem seguir seus caminhos sem precisar trabalhar como carroceiro. Tal afirmativa também é destacada pelo pesquisador, Sérgio Paulo Morais em seu trabalho intitulado, **CORRENDO O MUNDO: trabalho e vivência de carroceiros na cidade de Uberlândia (1970-1999)** sobre as vivências do trabalho dos carroceiros da cidade, ele comenta que:

O trabalho com carroças, como já visto, é penoso, prolongado e nada rentável. Esta é uma atividade que não oferece possibilidades de ascensão. As pessoas que dela vivem, experimentam um cotidiano "terra a terra", distanciando-se de perspectivas de consumo e de grandes transformações, que de uma forma ou de outra, encontram-se presente em trabalhadores da classe média. (PAULO, 1999 p 70).

Apesar da profissão ter sido bastante lucrativa em tempos passados, e mesmo nos dias atuais não contar com o mesmo prestígio que outrora teve, os carroceiros entrevistados sempre deixam claro que optaram pela carroça como forma de tirar seu sustento. Os mesmos comentam que, por vezes, já tiveram a opção de seguir em outra carreira trabalhista, mas sempre preferiram continuar seguindo nessa atividade. Por exemplo, seu Antônio comentou sobre o porquê de continuar nesse ofício, argumentando que se seguissem em outra atividade não teria a mesma "liberdade" como tem no trabalho de carroceiro:

Pesquisador: Nunca pensou em mudar de profissão?

Seu Antônio: Não senhor! Porque olha, esse serviço aqui é um serviço que depois de ter o cara pega o dinheiro tranquilo, e aí outro por exemplo, se o cara for partir para outro o cara vai suar mais do que cavalo velho no tronco quando tá adivinhando chuva! vai suar demais. E aí não, porque é um serviço esforçado, aí o camarada fica aqui, vai botar um frete ali, aí vem vai falando uma lorota e vai conversando ali, que é para o dia ir passando mais depressa. e o negócio é desse jeito.

Embora seja um trabalho bastante penoso e atualmente bastante mal remunerado, o carroceiro Antônio prefere continuar nessa atividade. Argumentou sobre ter maior liberdade para conversar ou fazer os seus horários, algo que destoa das outras profissões e, destacou o

modo de vida e de rotina de trabalho dos carroceiros, revelando um ponto importante que poucas pessoas de fora do universo particular dos carroceiros conhecem e, que vai muito além dos ganhos financeiros que eles podem ou não conseguir exercendo o seu trabalho. Nesse aspecto, a pesquisadora Andressa Karla Silva Carvalho, destaca em sua pesquisa intitulada **O TRABALHO DOS CARROCEIROS DA CIDADE DE NATAL: cotidiano, políticas e emoções em torno de uma atividade ameaçada**, a importância que a carroça, tem para os profissionais carroceiros da cidade de Natal, destacando que:

[...] dessa forma, compreendemos que, mesmo em condições socioeconômicas e limitadas, as carroças são escolhas valorizadas por essas pessoas, onde podem encontrar no apenas o ganho pecuniário, mas exerceu que muitos dizem ser o "sentir ser bem" e o "prazer" que tem com a circulação nas carroças e a lida com animal. apontam, portanto, para o entendimento de que a atividade de carroceiros não é apenas fruto de condições desiguais de acesso mais compõem o modo de vida. Por exemplo, um carroceiro chegou a me dizer de sua carroça: "isso aqui é meu carro". Assim, acabava trazendo, digamos, para uma linguagem urbana o que significava ter uma carroça, o que ia além da necessidade de deslocamento; marcava-se também o orgulho que transparecia ainda nos cuidados da manutenção do veículo. (CARVALHO, 2016, p. 79).

O modo vida independente que a carroça propicia, pode explicar em parte, o porquê desses trabalhadores seguirem exercendo essa atividade, mesmo com tantas dificuldades em conseguir fretes e se locomover pelas vias movimentadas da cidade, no entanto, esses pontos não são suficientes para que possa ter a continuidade dessa atividade em meio ao município, revelando que mesmo com todas as qualidades enxergadas por estes profissionais em relação ao seu ofício, ela não se torna atrativa para outras gerações continuarem nesse ramo, e até mesmo os carroceiros que ainda estão em atividade, sabem como ninguém que esta profissão, cada vez mais perde espaço no âmbito das carreiras trabalhistas, levando eles a desmotivarem os membros mais novos de suas famílias em continuar nesse ramo e incentivá-los a seguirem para outras profissões melhor remuneradas.

O que pode explicar essa mudança de mentalidade em relação a desmotivação que os profissionais carroceiros impõem (por assim dizer) aos membros mais novos em continuar no ofício dos carroceiros, fazendo com eles rumem para outras carreiras trabalhistas mais rentáveis e menos exaustiva, está atrelado também ao acesso facilitado a rede de ensino superior público (e até o privado), promovido nos últimos 14 anos, oferecendo a oportunidade de uma educação de qualidade que tornava possível a busca de melhores oportunidades de trabalho. Estes trabalhadores, que não tiveram acesso a uma educação de qualidade que lhes garantisse melhores oportunidades de emprego e renda, passaram a buscar seu sustento a

partir de uma rotina pesada de trabalho braçal, que não necessitava de uma formação específica para realização dessa modalidade de serviço, mais que por outro lado, não oferecia muitas oportunidades de mudança de carreira trabalhista. A partir desse ponto, os profissionais carroceiros passam a vislumbrar um futuro melhor para os membros mais novos de suas famílias, provendo a renda diária necessária e os incentivando a forçar nos estudos como forma de conseguir um trabalho mais rentável que oferecesse instabilidade financeira e uma melhor condição de vida, e eles continuariam exercendo essa atividade, pois já estavam habituados com essa rotina de trabalho, desempenhada ao longo de décadas em meio a zona urbana do município de Santa Helena.

O fascínio que estes trabalhadores têm pelo seu instrumento de trabalho, levou estes profissionais a adaptarem a carroça para melhor atender às suas exigências. Para isso, foi criado um novo mercado dentro do município Helenense, que passou a fabricar carroças com maior qualidade do que as compradas em outras localidades. Quando conversava com o carroceiro seu Mazico em sua residência, notei o zelo que ele tinha com sua carroça deixando-a estacionada em uma garagem bem em frente à sua casa, comentei que a carroça dele era diferente em comparação a dos outros carroceiros com quem estive em contato. A maioria das carroças que circulam em Santa Helena, se caracteriza com a cor branca, envelhecida pela ação do tempo ou até sem pintura alguma, enquanto a do seu Mazico é azul o que a torna diferente das outras carregada de significado pelo objeto.

Foto – 4 Carroça de seu Tomas estacionada em frente a sua residência.



Fonte: arquivo do pesquisador (2021).

Nesse momento o lado carroceiro de seu Tomas fala mais alto, ele olha para o seu instrumento de trabalho estacionado em uma puxadinha feita em frente a sua residência, que serve tanto como área de descanso dos finais de tarde como também de garagem para abrigar a sua carroça das intempéries climáticas. Ele comenta entre outras coisas, que não pretende vender a sua carroça comprada a 15 anos, pois se não fosse ela, ele não conseguiria renda suficiente para as despesas familiares, o orgulho de ser carroceiro está atrelado a esse ponto principal, de conseguir retirar seu sustento através do trabalho com a carroça:

Tomas de Aquino: Ah foi ela! Por isso que eu nunca vendo ela, eu tenho orgulho por que ela ainda tá me dando de comer.

Tomas de Aquino: Rapaz!....., ela já tem mais de 15 anos.

Foi de seu Tomas, que fiquei sabendo sobre os primeiros carpinteiros que começaram a fabricar carroças dentro da cidade Helenense, abrindo um mercado consumidor bastante grande e forte que passou a comprar carroças de melhor qualidade concorrendo com as compradas de outros municípios da região:

Entrevistador: Quem eram as pessoas que fabricam ou consertam carroças no município?

Tomas de Aquino: Era Gica, filho de Raimundo Gato, ele que fabricava carroça aqui.

Tomas de Aquino: Esse daí ele garrou em Guimarães essa carroça, rapaz ele é muito danado.

Tomas de Aquino: Eu não sei se ele não tá para o Paraná agora.

Além do carpinteiro conhecido como Gica, seu Tomas cita outros nomes de carpinteiros que passaram a fabricar carroças em Santa Helena, partilhando de um desejo de fazer carroças de melhor qualidade das que eram ofertadas nas regiões vizinhas da baixada maranhense:

Entrevistador: Ele era o principal fabricante de carroças da cidade ou havia outros carpinteiros fazendo carroça?

Tomas de Aquino: Foi, quase todas, mas a maior parte eles compravam em Pinheiro, lá tinha mais era feia demais.

Tomas de Aquino: Eles foram desejando fazer, esse..... era Néquinho não, era Manézinho, Manézinho que fazia umas carroças aí feita a Patato.

As informações que seu Tomas revela durante a entrevista, mostram o crescimento do número de carpinteiros helenenses envolvidos na fabricação de carroças, algo que mostra um mercado consumidor forte no município contribuindo no fortalecimento de uma outra atividade tradicional - a do carpinteiro - que passou a concorrer com os carpinteiros da cidade de Pinheiro, produzindo carroças de qualidade superior, segundo a opinião expressada por seu Tomas. Essa visão também é compartilhada pelo carroceiro Benedito, que também falou sobre os primeiros carpinteiros que começaram a fabricação de carroças. Senão, vejamos:

Seu Benedito: A carroça eu comprei aqui.

Seu Benedito: Carpinteiro que fazia era..., tinha muito carpinteiro, mas o carpinteiro mas fazedor de carroças que já teve aqui foi Gica.

Seu Benedito: Ele trabalha mais é fora, ele vive aqui em Santa Helena.

Mais uma vez surge o nome do carpinteiro Gica, que segundo os carroceiros é o que melhor fazia carroças, busquei saber mais sobre ele e, Seu Benedito comentou em qual bairro morava e falou sobre outros carpinteiros que também trabalhavam na fabricação de carroças:

Seu Benedito: Ele mora pelo bairro do 41.

Seu Benedito: Até hoje ele faz carroça, só tem que comprar os materiais pede pra ele lá fazer que ele faz. Carroça mais bem feita, tem que ver.

Seu Benedito: Agora junto com ele tem dois: Pinheiro, Zé pereira, ambos tem ele aqui.

Seu Benedito: depois que ele decidiu fazer, ele nunca parou de fazer.

O carpinteiro Gica, assim como todos os outros carpinteiros citados pelos carroceiros entrevistados, começou a fabricação das carroças utilizando como modelo carroças já existentes no município, compradas na cidade vizinha de Pinheiro. Busquei mais informações sobre o carpinteiro Gica, a fim de conseguir uma entrevista com ele, porém não consegui encontrá-lo. Segundo informações levantadas, ele estaria trabalhando fora do estado, assim como o seu Tomas havia me falado.

Assim, busquei informações a respeito de um outro carpinteiro, que ainda produzia carroças no município. Procurei informações sobre um carroceiro conhecido como **Tijolinho** que foi citado tanto pelo seu Benedito e pelo seu Tomas. Foi através dele que descobri o endereço onde o carpinteiro morava e resolvi procurar o carpinteiro **Tijolinho** afim de descobrir mais informações sobre o processo de produção de carroças dentro do município, e

dentro dessa tentativa de entrevistá-lo averiguar uma informação que me chamou bastante atenção e foi dada pelo seu Tomas durante a entrevista, sobre o carpinteiro **Tijolinho** está trabalhando na construção de uma nova carroça. Seu Tomas, comenta:

Tomas de Aquino: Quem faz carroça aí..., sio por hora é só tijolinho ali naquela rua ali lá embaixo.

Tomas de Aquino: Ele tá até fazendo uma carroça lá, fazendo o cabeçalho, pintado, lavagem e tal.

Para mim que estava há meses pesquisando sobre o universo particular dos carroceiros Helenenses, causou-me um misto de dúvida e curiosidade em saber que alguém havia encomendado a compra de uma nova carroça, levando em conta todos os problemas que recaem sobre essa atividade, destacando o fator primordial da falta de fretes que leva a muitos desses carroceiros a saírem desse ramo, e mesmo assim, essa ferramenta de trabalho ainda é atrativa para alguns trabalhadores, pois se, por acaso não fosse uma alternativa, dificilmente ainda veríamos pessoas encomendando novas carroças. Busquei conhecer mais um pouco sobre o carpinteiro **Tijolinho**, indo até a sua residência para iniciar os primeiros contatos.

Na primeira tentativa de conversar com este trabalhador, ele não se encontrava em casa, encontrei apenas a sua esposa sentada na porta de casa conversando com seus vizinhos, bem solícita, ela me falou que o seu marido chegaria mais pelo fim da tarde, pois o mesmo estaria finalizando um serviço. Naquele momento, estava tão concentrado na conversa, que quase deixo passar um detalhe importante, bem em frente à residência do carpinteiro em questão, existe um terreno vazio, onde estava guardada uma carroça azul em fase de finalização, assim como o carroceiro seu Tomas havia dito durante a entrevista.

Foto – 5 Carroça feita pelo carpinteiro tijolinho



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021)

Voltei mais tarde naquele dia, encontrei o carpinteiro em casa, e como já era tarde da noite comentei brevemente sobre a pesquisa que estava realizando sobre a profissão de carroceiro da cidade, e perguntei se ele poderia falar um pouco sobre as suas impressões a respeito.

Foto – 6 Local onde funciona a carpintaria, do carpinteiro Tijolinho.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021)

Apesar de o tema dessa pesquisa, ser em relação a profissão do carroceiro em Santa Helena, era mais que necessário abrir um espaço de discussão em torno desse profissional que tanto contribui para o desenvolvimento da atividade carroceira no município. Com efeito, esse

profissional também vem sofrendo com as mudanças em relação a sua atividade, impulsionados também pelo desenvolvimento urbano.

O carpinteiro Tijolinho quando fui em sua carpintaria perto das margens do Rio Turiaçu, foi bastante solícito em responder as perguntas sobre o seu ofício e sua história de vida. Durante a entrevista, seu **Tijolinho**¹⁴ falou um pouco sobre sua trajetória profissional revelando como que aprendeu o ofício da carpintaria:

Tijolinho: Meu mestre já está com Deus, foi José Mendes ele morava em Serrano (cidade do estado do Maranhão), ele se mudou há muitos anos para cá morou há muito tempo por aqui, foi embora para Belém, aí voltou, nessa volta que ele fez o caminho com o tio meu, aí eu comecei ingressar com ele né, assim por volta de... 14 anos ou 15 anos. Aí ele veio..., comecei a ingressar com ele aqui, aí ele foi embora e eu fiquei.

O ofício da carpintaria, foi aprendido desde cedo, aos 15 anos, tendo como especialidade a construção de embarcações. Com o tempo ele foi aperfeiçoando seu trabalho, passando a construir outros produtos incluindo a carroça:

Entrevistador: O senhor aprendeu tudo com o carpinteiro José Mendes, desde a fabricação de embarcações até outros tipos de produtos como a carroça por exemplo?

Tijolinho: Não, esse aí já foi por parte minha já, o que aprendi com ele foi só embarcação.

Entrevistador: Com quem aprendeu a fazer carroça?

Tijolinho: Esse eu fui aprendendo por minha conta mesmo.

O entrevistado tem uma longa carreira no ofício da carpintaria, 30 dos 58 anos de idade foram investidos neste trabalho, contribuindo de forma significativa para o desenvolvimento do município. Dessa forma, assim como na profissão de carroceiro, seu ofício passa por períodos de escassez de novos trabalhos levando esse profissional a diversificar a fabricação, criando novos produtos para conseguir tirar o seu sustento mínimo:

Tijolinho: Não tive um lucro assim, sempre foi..., um município muito fraco né, e olha um proprietário de uma embarcação dessa aqui ele tem muita dificuldade em fazer financeiramente né, então nunca é aquele valor adequado, há eu faço um barco desse aqui uns três barcos desses vou melhorar de vida, não!

¹⁴ O entrevistado preferiu ser identificado pelo seu apelido de **Tijolinho**, comentando que todos o conheciam pelo seu apelido. Sendo assim, durante todo esse trabalho será identificado pelo seu apelido, respeitando a escolha do mesmo.

Tijolino: Não tem tanto lucro, entendeu? não tem, trabalhou, acabou de fazer, acabou o dinheiro, eu não tenho aquela reserva de dinheiro pra ficar dois meses parado aqui, aí acabou, acabou tudo. Fica... não é tão lucrativo assim, a mesma coisa de um play boy aqui de Turiaçu, constrói muito pela beira de praia aí, é a mesma coisa.

Esses pontos parecem se distanciar do tema central que é sobre a profissão de carroceiro, mas é exatamente nesses comentários que percebemos como um carpinteiro especialista em construções de embarcações teve que se adaptar às mudanças trazidas pelo desenvolvimento da cidade e, com esse avanço da urbanização, ele foi moldando as suas habilidades para se manter em seu ofício, começando a produzir carroças por encomenda. Comentei com o entrevistado que fiquei bastante curioso em relação a carroça feita por ele, estacionada em um terreno em frente a sua residência, ele comentou que:

Tijolino: É de vez enquanto eu faço, até ele faz (se referindo ao senhor que estava acompanhando a entrevista no momento), olha de carpintaria eu faço assim quase tudo, eu não vou dizer que faço tudo porque passa fome o mentiroso, mas eu faço a porta, janela, guarda roupa só que a gente custa pra ver né, não tem um maquinário adequado, então não vem mesmo encomenda para fazer, trabalhar assim diarista. Tô como diarista, entendeu?

Entrevistador: fica dependendo mesmo só das encomendas que aparecem?

Tijolino: É quando chega alguém e diz: O faz... eu preciso fazer uma carroça, a gente vai fazer, me dão o orçamento tudinho.

A queda do número de carroceiros circulando pela zona urbana do município Helenense, acaba afetando o trabalho do carpinteiro **Tijolino**, que vê um número cada vez menor de pessoas encomendando carroças. Continuei indagando a respeito da pessoa que encomendou a carroça, perguntei se ele era daqui da cidade, a fim de descobrir se era um novo trabalhador entrando no ramo ou apenas algum dos carroceiros que resolveu comprar uma nova carroça. O carpinteiro **Tijolino**, respondeu que se tratava de um amigo seu que encomendou uma nova carroça revelando o local onde ele reside:

Tijolino: É foi por encomenda de um colega meu.

Tijolino: Ele faz trabalho aí por... pro lado do Oiteiro pra ir (nome de uma comunidade da zona rural do município). Aí eu faço de vez enquanto faço uma mais custa!

Nas regiões interioranas do município, a carroça é um instrumento de trabalho indispensável e bastante valorizado, mas até nessas regiões mais afastadas da zona urbana, já

se observa, cada vez mais, a circulação de veículos automotores, principalmente motos, o que acaba rivalizando com os veículos de tração animal.

O custeio para a compra de uma carroça, é outro ponto que busquei saber com o nosso entrevistado. O investimento na compra desse veículo vai depender principalmente do tempo, material e tamanho da carroça que o comprador escolher. Nesse sentido, Tijolino explica, que os materiais são comprados pelo encomendador, cabendo a ele a parte de fabricação da carroça:

Entrevistador: Por quanto em média o senhor cobra para fazer uma carroça?

Tijolino: A mão de obra custa 700 reais para uma carroça que vale o meu serviço

Entrevistador: Este sempre foi o preço médio ou já houve aumento ou diminuição do preço?

Tijolino: É aumenta o negócio do...., o dono dá todo o material né!

Tijolino: O dono dá tudo, tô dizendo que só a minha mão de obra fica em torno de 600, 700 nessa faixa.

Os custos com a fabricação da carroça, revelada pelo entrevistado, demonstra que o investimento para aquisição desse veículo é bastante alto, isso porque, o valor da carroça está em maior parte atrelado ao material humano através do trabalho de carpintaria exercido pelo nosso entrevistado e não inclui os materiais necessários para fabricação da carroça. Com efeito, é importante destacar parte por parte os materiais utilizados na construção da carroça, revelando detalhes que só aqueles que vivem direta ou indiretamente em meio a esse ofício sabem mostrar.

Como apontam as falas na entrevista, construir uma carroça não é fácil, existem detalhes que passariam facilmente despercebidos por qualquer pessoa leiga no assunto, mas para um carpinteiro com tantos anos de experiência, mostrar cada detalhe da carroça é algo bastante simples e rápido. Quando conversava naquela manhã com o carpinteiro Tijolino, combinamos de conversar mais pela tarde, para que assim ele pudesse me mostrar parte da carroça de cor azul feita por ele.

Naquela tarde quando cheguei à residência do carpinteiro Tijolino, encontrei o mesmo sentado em frente à sua casa, após os cumprimentos nos dirigimos ao terreno onde estava a carroça recém-finalizada. O carpinteiro então começou a mostrar algumas partes da carroça, revelando o nome dos componentes necessários para a fabricação da mesma.

Reitera-se que nesse trabalho, será apresentada a imagem juntamente com o nome para facilitar a compreensão dos leitores:

Foto – Parte principal da carroça conhecida pelo nome, **Mesa**.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021).

Foto – 8 Parte da frente da carroça chamada de **Cabeçalho**



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021).

Foto – 9 Suspensão da carroça, conhecida pelo nome de **Jumério**



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021).

Além dessas partes, temos também as laterais da carroça, conhecidas pelo nome de **Istaipá** que ficam nas partes laterais da Mesa da carroça e podem ser removidas, caso a carga seja muito larga. Ressalva-se, o carpinteiro não tinha feito essa parte da carroça, busquei uma foto da carroça de seu Mazico para exemplificar esse componente:

Foto – 10 Parte lateral da carroça conhecida como **Istaipá**.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021).

Além dessas partes, o entrevistado comentou que as melhores madeiras para a fabricação de uma carroça são Ipê, Sapucaia e Cumaru, revelando mais detalhes importantes sobre o processo de fabricação da carroça. Como podemos perceber, o processo de produção da carroça requer bastante conhecimento por parte do carpinteiro que utiliza todas as suas habilidades para produzir um produto de qualidade superior (segundo comentários dos próprios carroceiros) das que eram compradas em outras cidades da região, formando uma parceria de

sucesso que valorizou tanto o trabalho dos carroceiros como de alguns carpinteiros do município.

Mesmo que a profissão dos carroceiros Helenenses esteja sujeita às ações do tempo, eles sempre falam das conquistas que este trabalho trouxe para as suas vidas, e mesmo que hoje a profissão de carroceiro não seja tão valorizada como antes, eles sempre vão lembrar dos benefícios que alcançaram através deste ofício e sempre guardaram com o orgulho a carroça, seu instrumento de trabalho que tanto os ajudou no decorrer da vida. Reitera-se que Seu Mazico (Tomas de Aquino) é um exemplo claro desse apego que o carroceiro tem com seu instrumento de trabalho, revelando que por diversas vezes foi perguntado se queria vender a sua carroça, mas ele sempre recusou qualquer valor que já ofereceram pela sua carroça:

Entrevistador: Quanto já ofereceram pela sua carroça?

Tomas de Aquino: 3 mil! eles já me atentaram demais agora para mim vender a minha carroça, o cara me pergunta, quanto ela tá? Dá onde eu não vendo. Por que eu vou vender essa carroça? Eu vendo amanhã não tenho uma refeição né!

As mudanças do espaço urbano fizeram com que muitos trabalhadores desta área, deixassem o ofício e rumassem para outras modalidades de trabalho, mas alguns resolveram resistir a essas mudanças, adaptando seu estilo de vida e labor em meio ao crescimento da cidade, lutando diariamente pelo seu espaço, diante dos vários problemas que surgiam a cada dia.

Foto – 11 Carroceiro Circulando pela Avenida Dr. Paulo Ramos, ao lado da praça José Sarney



Fonte: Arquivo do pesquisador (2021).

Com efeito, a carroça símbolo máximo do trabalho desses profissionais, pode ser vista como símbolo de resistência ao modo de vida acelerado do município Helenense, sendo o último elo da nova “*Santa Helena com a velha Santa Helena*”, e alguns desses trabalhadores se mantêm o máximo de tempo possível resistindo às mudanças da paisagem urbana que criam um cenário desfavorável ao seu trabalho. Os próximos passos dessa atividade trabalhista, irá depender exclusivamente das adaptações e concessões que estes profissionais terão que fazer no seu modo tradicional de trabalho, criando novas condições que permitirá a sua continuidade em meio ao cotidiano trabalhista desta cidade, algo que aparentemente já vem sendo feito pelos profissionais carroceiros como um dos últimos esforços para dá prosseguimento a seu ofício de tradicional.

4.2 POLISSEMIA E SIGNIFICAÇÕES SOBRE O COTIDIANO DOS CARROCEIROS.

Compreender as significações que estão por trás do cotidiano dos carroceiros, passa primeiramente pelas mudanças que muitos tiveram que fazer para se adaptarem ao novo ritmo da cidade Helenense, abrindo espaço para diferentes interpretações em relação a esta profissão mesmo que, por vezes, elas estejam longe do real significado que esse ofício tem para os seus trabalhadores na tentativa que, ora fazemos, para aproximações semânticas.

O segundo ponto, aponta para um processo gradual de desvalorização da profissão de carroceiro impulsionados pelas mudanças no espaço urbano e a perda do prestígio em meio a setores da sociedade que outrora contratavam seus serviços, mais que cada vez menos, veem necessidade em contratar esses profissionais.

Quando conversava com os carroceiros sobre seu ofício, eles sempre comentavam sobre os períodos auge do trabalho, levando a maioria das mercadorias que chegavam através do porto da cidade, já que em décadas passadas o acesso por via terrestre era bastante complicado. É a partir da construção das estradas, que se inicia às mudanças do itinerário trabalhista dos carroceiros, eles tiveram que sair da região portuária da cidade e ficar mais ao centro dela para conseguir trabalho junto aos mesmos comerciantes com quem já prestavam serviços.

Foto – 12 Foto do antigo porto do município de Santa Helena. Notem a figura do carroceiro



Fonte: IBGE Cidades [19-].

Com efeito, os fretes foram ficando cada vez mais escassos por conta do aumento da frota de veículos circulando na cidade, levando a alguns carroceiros a deixar o ofício e seguir para outras áreas de trabalho e, os que permaneceram no trabalho com a carroça, foram perdendo espaço até chegar ao ponto de só conseguirem trabalhos de fretes na área de descarte irregular de resíduos orgânicos e entulho ou quando são chamados enquanto estão circulando nas ruas da cidade, como comenta o carroceiro Zezinho ao ser perguntado se ele tinha uma rede de clientela fixa que sempre o chama:

Seu Zezinho: Chamam, mas é bem difícil. Às vezes a gente tá passando e as vezes o cara tá precisando é chama, mas é bem difícil, a gente dizer que o serviço certo. A gente pega o que vai escapando.

É importante destacar que as obras de abertura da estrada que ligava Santa Helena aos outros municípios, aconteceu apenas na década de 80 e, antes disso havia apenas uma estrada de terra batida sem qualquer pavimentação, que dificultava o acesso de carros e caminhões principalmente no período de inverno quando a estrada virava um verdadeiro atoleiro, por isso a importância da figura do carroceiro para o crescimento da cidade pois sem esta atividade o seu crescimento seria bastante limitado em razão do baixo número de veículos que poderiam ajudar na entrega de mercadorias.

Foto – 13 Porto da cidade de Santa Helena.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

O processo gradual que vem desvalorizando o trabalho dos carroceiros, é um outro ponto que deve ser analisado pela ótica das mudanças realizadas na cidade ao longo das décadas seguintes, depois da pavimentação da estrada, o que possibilitou o aumento e o intercâmbio de novas ideias que mudaram a forma de pensar o espaço urbano e transformá-lo em algo que possa contribuir para uma melhor vivência diária de trabalho e, ao mesmo tempo, ajudá-lo no seu crescimento.

É em meio a esse turbilhão de mudanças que vão sendo colocados em práticas os planos de crescimento da cidade, incorporando novas tecnologias e adaptando o núcleo urbano para melhor receber essas inovações, como por exemplo, as ruas da cidade de Santa Helena que outrora tinham apenas calçamento simples de terra batida, piçarra ou pedra e cimento e passaram a ser asfaltadas para melhor suportar o fluxo de carros e motos que cada vez mais estavam presentes no estilo de vida moderno da população Helenense.

Foto – 14 Foto Antiga da Avenida Dr. Paulo Ramos. Notem ao fundo a presença de carroças.



Fonte: IBGE Cidades [19–]

Foto – 15 Avenida Dr. Paulo Ramos nos dias atuais. Notem a presença de veículos automotores



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

Uma vez que o automóvel passou a fazer parte do cotidiano urbano do município, vemos a figura do carroceiro cada vez menos presente, impulsionados por transformações no espaço de trabalho, mas também pela sua substituição como mão de obra. Seu Tomas falou sobre esses pontos, comentando que a cidade se fechou para os carroceiros, por conta do grande número de carros e motos:

Tomas de Aquino: Sio olha, não tem a....., a cidade fechou, porque...., de tanto veículo e essas carretinhas, caminhões, D20 então aí fechou aí ninguém mais pode fazer, ele vai aqui nesta rua, ele não pode vim por essa mais de tanto carro, fica refém. Ele vai deixar uma carga aqui ele tem que dá um dobro lá na rodoviária pra ele passar de novo aqui, ele não pode mais, ficou complicado, por que tão vendendo os que tem tão vendendo vai vender o burro. não querem mais essa vida.

Os carroceiros se veem em uma situação difícil, onde o seu trabalho é deixado de lado pela maioria dos empresários da cidade, e para muitos persistir no ofício tornou-se uma questão bastante complicada e que requer acima de tudo, bastante jogo de cintura para continuarem buscando trabalho em uma cidade que limitou seus espaços de atuação e colabora para o seu fim de uma forma silenciosa e quase imperceptível aos olhos da maioria da população que desconhecem o universo particular desses profissionais.

Os próprios carroceiros não deixam transparecer os problemas que os cercam. Eles circulam pela cidade exercendo seu trabalho com os poucos fretes que ainda conseguem pelo município. Goffman fala sobre as representações que alguns grupos fazem a fim de encobrir algumas informações importantes que possam atrapalhar a sua atuação, criando ciclo de informações falsas para que assim seus problemas não fiquem expostos ao público:

Esta forma de controle sobre o papel do indivíduo restabelece a simetria do processo de comunicação e monta um palco para um tipo de jogo de informação, um ciclo potencialmente de encobrimento, descobrimento, revelações falsas e redescobertas. (GOFFMAN, 1975, p 17).

Estes profissionais buscam da melhor maneira possível participar do novo espaço urbano em que estão inseridos e criam saídas para continuarem com sua atividade tradicional, mesmo que para isso tenham que mudar o tipo de carga que comumente transportavam em suas carroças, além de evitar passar por vias com muito tráfego de veículos automotores ou em alguns casos cobrar os serviços de frete abaixo do valor habitual, como já fez o carroceiro Seu Antônio. Ele comentou que já fez fretes abaixo do valor para aqueles que considera seus amigos:

Seu Antônio: sim! Às vezes o camarada quando eu olho ele, tipo quando é meu amigo aí o cara faz diminuir mais o valor do preço um pouco para ele, faz uma quebrazinha. Tem amigos que quando é amigo não dá prejuízo a outro, né!

Seu Antônio: Aí quebra a bronca do rapaz!

Com efeito, mesmo com todas essas mudanças feitas por estes profissionais em relação ao seu itinerário trabalhista, a conjuntura parece não mudar muita coisa, as dificuldades em conseguir fretes agravam a crise desse ofício e impõem incertezas sobre a continuidade dos carroceiros na cidade. O que vemos é um aumento do distanciamento entre o grupo dos carroceiros e setores empresariais que têm em mãos o poder de manter esses profissionais ativos no cotidiano laboral do município, mas aparentemente não sentem mais a necessidade dos serviços dos carroceiros.

Foto – 16 Travessa da Alegria, local onde os carroceiros ficam fixados.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

O desconhecimento da história e das contribuições desses trabalhadores para o desenvolvimento do município, colabora para que uma série de interpretações errôneas sejam vinculadas a figura dos profissionais carroceiros e o seu estilo próprio de trabalho. Geralmente essa ocupação é retratada com inferioridade, e os trabalhadores que vivem desse ofício, são frutos das desigualdades sociais existentes no município, com tudo as interpretações pelas quais esses labutadores estavam sujeitos, não levava em conta a visão que eles têm sobre o seu trabalho e, ao procurá-los para saber mais sobre a trajetória dessa atividade dentro da zona urbana de Santa Helena, eles encontram uma oportunidade de serem ouvidos e notados e as suas opiniões pela primeira vez colocadas ao alcance do público. São nessas escassas oportunidades visibilizados.

Bourdieu destaca que nos momentos de entrevista, o entrevistado vê a possibilidade de falar sobre os seus problemas e se fazer ser visto pelo público, destacando sua versão dos fatos. Ele explica:

Embora eles sem dúvida não percebam conscientemente todos os sinais desta disponibilidade (que requer sem dúvida um pouco mais do que uma conversação

intelectual), certos pesquisados, sobretudo entre os mais carentes, parecem aproveitar essa situação como uma ocasião excepcional que lhes é oferecida para testemunhar, se fazer ouvir, levar a sua experiência da esfera privada para esfera pública; uma ocasião também de se explicar, no sentido mais completo do termo, isto é, de construir seu próprio ponto de vista sobre eles mesmos e sobre o mundo, e manifestar o ponto, no interior desse mundo, a partir do que eles veem a si mesmos e mundo, e se tornam compreensíveis, justificados, e para eles mesmos em primeiro lugar. (BOURDIEU, 1998, p. 704).

Destaca-se que no momento das entrevistas com estes trabalhadores, houve inúmeros relatos e queixas a respeito de como a profissão dos carroceiros vem sendo negligenciada ao longo das últimas décadas, demonstrando que eles estão cientes dos problemas que enfrentam e como os setores da sociedade Helenense passaram a ver seu trabalho em meio ao cotidiano urbano.

As incertezas sobre a continuidade desse ofício, nos leva a questionar se teremos a figura do carroceiro no cotidiano da cidade em um futuro próximo, o que já se percebe, é todo um movimento de transformação e desenvolvimento da forma de se pensar o espaço urbano da cidade, algo que não leva em consideração profissões que outrora ajudaram a alavancar o crescimento do município, profissão como a dos carroceiros que vem sendo substituída aos poucos em processo gradual onde o “velho vai dando lugar ao novo”.

4.3 ESPAÇO, LUGAR E TRABALHO

As percepções do espaço, lugar e trabalho dos profissionais carroceiros, são importantes para que possamos compreender de que forma eles foram se adaptando às mudanças no espaço urbano e quais medidas foram sendo adotadas para que eles mantivesse o seu trabalho ativo mesmo em um cenário tão desfavorável como o de agora. Com efeito, é importante ressaltar que esta profissão não ficou parada no tempo e indiferente às mudanças que ocorriam ao seu redor, pelo contrário, eles tentaram se organizar para continuar ativos no mercado de trabalho, algo que se fosse bem agregado traria melhores condições de trabalho aos carroceiros Helenenses.

Uma das iniciativas que mais chamou-me a atenção no momento das entrevistas com esses profissionais, está atrelado a tentativa de se organizarem em torno de um sindicato da categoria dos carroceiros Helenenses, demonstrando a tentativa desses trabalhadores em se organizarem para garantir a continuidade do ofício, em meio ao cotidiano urbano do município. A ideia de formação do sindicato dos carroceiros demonstra a vontade desses profissionais em serem ouvidos e terem garantias de direitos que nunca conseguiram ter, exercendo a sua atividade trabalhista laboral, o que demonstra o quanto essa profissão é marginalizada aos olhos da administração pública do nosso país.

A ideia de criar o sindicato dos carroceiros, parece distante da realidade de um município pequeno como o de Santa Helena, mas a facilitação do acesso por via terrestre aumentou também o intercâmbio de novas ideias que possibilitaram uma melhor organização de diferentes grupos existentes no centro urbano Helenense. De fato, a simples ideia de criar um sindicato da categoria dos carroceiros, não seria possível se não fosse observada a partir de exemplos vindos de fora da realidade do município, esse tipo de organização já faz parte do cotidiano de cidades com grandes centros populacionais como vemos no trabalho da pesquisadora Andressa Karla Silva Carvalho sobre os profissionais carroceiros da cidade de Natal- RN intitulado, **O TRABALHO DOS CARROCEIROS DA CIDADE DE NATAL: cotidiano, políticas e emoções em torno de uma atividade ameaçada** que organizaram um sindicato a partir do incentivo político do mandatário da época, como explica um de seus entrevistados:

Borges explicou que foi a prefeitura de Natal na época administrada por José Agripino Maia (então filiado à aliança renovadora nacional -- ARENA), que convidou os carroceiros, através do movimento brasileiro de alfabetização

(MOBRAL), a discutir a formação de uma associação da categoria, em uma reunião que contou com a presença de uma senhora chamada Lourdes Garcia, que era, então, a coordenadora do MOBRAL. (CARVALHO, 2016, p 53).

A iniciativa da construção do sindicato dos carroceiros Helenenses, ocorreu na época da gestão do então prefeito Newton Leite Weba¹⁵ (conhecido popularmente pelo apelido de “Touro Weba”), que segundo informações dadas pelos carroceiros seu Tomas (**Mazico**) e seu Benedito (**Bine**), tomou como modelo o sindicato dos carroceiros da capital do estado do Maranhão, São Luís. As informações sobre uma tentativa de criar uma frente única que pudesse representar os profissionais carroceiros do município, mostra que eles tentaram dá uma nova significação ao seu ofício, demonstrando que estavam dispostos a adequar-se à nova realidade urbana em que estavam inseridos, entretanto, os esforços para conseguir estabelecer a união de todos os carroceiros Helenenses, acabou sendo frustrada por conta da não continuidade de projeto.

Foto – 17 Carroceiro transportando uma geladeira na Rua José Burneth



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

As informações repassadas pelos carroceiros entrevistados, apontam para o início do projeto de criação do sindicato dos carroceiros, seu Tomas fala do momento em que foi

¹⁵ O então candidato do Partido Político PSD, venceu as eleições municipais que ocorreram no ano 2000, somando 49% dos votos. Tribunal Superior Eleitoral: **Eleitor e Eleições 2020**. Disponível em <<https://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-antiores/eleicoes-2000/resultado-da-eleicao-2000>> Acesso em 03 de fevereiro de 2022

apresentado a ideia aos carroceiros helenenses, partindo de um modelo visto na capital do estado. Com efeito, segundo informações do carroceiro seu Tomas a direção do sindicato ficou a cargo de pessoas de má índole que estavam apenas interessados no dinheiro que o sindicato poderia propiciar, essa informação veio que por acaso, a partir de uma outra pergunta que havia feito ao entrevistado:

Entrevistador: Havia uma fábrica ou oficina de carroças do município de Santa Helena?

Tomas de Aquino: Não, não tinha oficina, tinha o sindicato aí nesses sindicatos entrou uns ladrões e não foi pra frente, eles roubaram, ainda tinha aquela casa lá perto da garagem lá nós compramos pra fazer o sindicato.

Tomas de Aquino: Aí eu dei uma ajuda né, aí vai pra frente? vai, aí eu dei uma ajuda pra ele. Ai o que acontece? com uns cinco meses o cara vendeu a casa (risos).

Entrevistador: era o sindicato dos carroceiros?

Tomas de Aquino: Dos carroceiros, era! Tinha muita carroça essa época.

A possibilidade de ter o sindicato da categoria dos carroceiros, teve a adesão de muitos deles, que viram nela uma oportunidade de conseguir melhores condições de trabalho. A casa onde seria a sede do sindicato, foi comprada pelo prefeito Touro Webá como explica o carroceiro Benedito, porém na sua fala seguinte ele comenta sobre a não continuidade do projeto argumentando que o então prefeito não conseguiu a reeleição:

Seu Benedito: No tempo de Touro que organizou, quando Touro foi prefeito ele organizou esse sindicato, mas não foi mais pra frente, ele até comprou a casa dos carroceiros organizou o sindicato, mas depois ele perdeu as eleições não teve mais quem mexe-se com isso, parou.

Seu Benedito: A casa ficou por conta de Touro, agora ele quando venderam a casa deram dinheiro pra cada um dos carroceiros um tanto. A casa ele comprou e deu para os carroceiros, foi o prefeito que comprou pra organizar os sindicatos dos carroceiros.

Seu Benedito: Mas não foi para frente o sindicato, porque ele só foi prefeito aqui uma vez.

Como fica claro nas falas dos carroceiros Benedito e Tomas, o projeto de construção do sindicato não foi levado adiante, a casa onde seria sede do sindicato acabou sendo vendida e o dinheiro foi distribuído entre aqueles que já haviam dado a sua contribuição financeira, porém, nem todos receberam o seu dinheiro de volta no momento da venda da casa. O que fica

evidente, é a forma como essa iniciativa foi tratada após as eleições municipais de 2004¹⁶, quando o então prefeito “Touro Webá” perdeu as eleições municipais, e o processo de criação do sindicato dos carroceiros foi abandonado por aqueles que estavam de frente desse projeto, restando apenas suspeitas de desvio do dinheiro obtido através da venda da casa, como comenta seu Tomas a respeito da venda da sede do sindicato dos carroceiros de Santa Helena:

Tomas de Aquino: Esse tempo faz muitos anos, aí o cara garrou e vendeu a casa lá (risos).

Tomas de Aquino: Ele nem foi preso, foi uma ajuda para vocês, não foi avante ele vendeu. Então com esse dinheiro ele não vai comer pro resto da vida, né?

Tomas de Aquino: Eu não vou brigar porque eu não sou mesmo do ramo, daí eles batiam comigo, rapaz ou tu é uma coisa ou outra. Eu, meu objetivo é esse desde pequeno, desde os 9 anos eu pesco....., mais meu pai, nós lutando pescando aí eu fiquei naquele ritmo (conciliando a profissão de pescador com a de carroceiro), gostava de um peixinho fresco que eu panhava. E aí é assim, até hoje eu manto nessa profissão (se mantém nessa profissão), porque adoro.

Foi de seu Tomas, que descobrir o valor que os carroceiros tiveram que doar para ajudar na construção do sindicato, um valor bastante alto quando analisamos a situação desses profissionais, que tiveram uma baixa significativa nos números de fretes na região urbana do município:

Tomas de Aquino: Eu vou brigar só porque eu dei uma margem de....., parece que foi 300 contos que eu dei, pra eles, aí eu ia brigar com eles? né?

Os efeitos positivos que poderiam vir da associação dos carroceiros Helenenses poderia trazer melhores condições de trabalho a eles, com uma variedade maior de serviços. Poderíamos ver, por exemplo, o trabalho dos carroceiros fazendo parcerias com a gestão pública da cidade, auxiliando em áreas como do saneamento municipal, ajudando no desenvolvimento mais sustentável da cidade, contribuindo na coleta de recicláveis, por exemplo. Essas práticas, poderiam trazer novos significados para a profissão de carroceiro, inserindo-os no cotidiano moderno do município, práticas como essa, já são vistas em cidades com um forte fluxo populacional, gerando renda a trabalhadores com baixo nível salarial, como fica destacado no trabalho da pesquisadora Andressa Karla Silva Carvalho onde em sua pesquisa intitulada, **O TRABALHO DOS CARROCEIROS DA CIDADE DE NATAL:**

¹⁶ Nas eleições municipais de 2004, a candidata Helena Pavão (PTB), venceu com 55% dos votos. Tribunal Superior Eleitoral: **Eleitor e Eleições 2020**. Disponível <<https://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-antiores/eleicoes-2004/candidaturas-votacao-e-resultados/resultado-da-eleicao-2004>> Acesso em 03 de fevereiro de 2022.

cotidiano, políticas e emoções em torno de uma atividade ameaçada, vemos o processo de inclusão do trabalho dos carroceiros, na limpeza pública de cidade de Natal, incumbindo a eles o trabalho de auxiliar no processo de limpeza das vias urbanas desta cidade:

[...] Soubemos ainda sobre a contratação pela companhia de serviços urbanos de Natal (URBANA) de carroças para complementar a coleta de resíduos na cidade também através dos arquivos da associação dos carroceiros, pude ter uma precisão maior das épocas e datas em que esses serviços foram realizados, já que alguns interlocutores pareceram confusos em recuperar os anos exatos das atividades. Assim, encontrei documentos que atestavam período entre 1993 a 2002 quando se deu a participação das carroças na limpeza pública de Natal. (CARVALHO, 2016, p 46).

O que vemos agora, é a impossibilidade dos profissionais carroceiros se manterem por mais tempo no ofício, principalmente por não ter uma frente única que represente todos eles, e o próprio desinteresse dos gestores públicos em viabilizar a entrada dos profissionais carroceiros, no serviço público municipal da cidade. Essa ideia depende exclusivamente da vontade política, já que estes profissionais aparentemente não têm força suficiente para se organizar e conseguir melhores condições de trabalho, e assim manter o ofício por muito mais tempo.

O movimento de transformação do espaço urbano do município Helenense, instaurou uma nova forma de se pensar esse espaço, incorporando novidades que trouxeram uma dimensão mais ampla na forma de vivência social da população dessa cidade. As transformações advindas no processo de desenvolvimento urbano do município, deram uma nova dimensão social que possibilitou avanços nunca antes vistos no cotidiano da mesma, avanços esses que não levaram em conta atividades trabalhistas ditas tradicionais que auxiliaram fortemente no crescimento desse núcleo citadino, principalmente a dos carroceiros que tiveram seu trabalho minado, no processo modernização do espaço urbano.

Foto – 18 Carrocinha estacionada em frente a uma loja na Av. Duque de Caxias



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

No âmbito trabalhista, ocorreram as mudanças mais destacáveis, a inclusão dos veículos automotores para realização dos serviços de entrega de mercadorias, possibilitou que os produtos chegassem mais rápido e em grande quantidade aos depósitos e pontos comerciais da cidade, realizando tarefas que antes eram feitas em sua maioria pelos profissionais carroceiros do município que vem acompanhando de perto todo o processo gradual de substituição da mão de obra carroceira pela dos veículos automotores.

Nos momentos em que estive no campo de pesquisa, entrevistando os profissionais carroceiros, havia sempre um ponto em comum quando se falava na queda do número de serviços de fretes. Todos os carroceiros com quem conversei destacavam que tudo começa a mudar quando as carretinhas (ou carros) de reboque¹⁷, passam a fazer parte do cotidiano urbano da cidade, isso ficou bastante explícito em algumas respostas dadas por estes profissionais durante todo o processo de construção desse trabalho.

¹⁷A **carretinha** – ou reboque, como é tratado pelo **Código Brasileiro de Trânsito (CTB)** – é o veículo usado com o objetivo de transportar volumes além da capacidade do seu porta-malas ou caçamba. ... Conforme diz o **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**: Art. 120. AUTOPAPO. Carretinhas e Reboques: tudo que você precisa saber sobre, 2021. Disponível em <<https://autopapo.uol.com.br/noticia/carretinhas-e-reboques-quem-pode-usar-legislacao-como-usar/>>. Acesso em 16 de dezembro de 2021

Foto – 19 Motoqueiro levando mercadorias com a carretinha, em frente a prefeitura municipal



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

A inclusão das carretinhas nos serviços de fretes da cidade, causou um impacto negativo aos profissionais carroceiros de Santa Helena, a mudança foi tão brusca e repentina, que de repente os carros de reboques passaram a ser chamado pela população do município de “*carrocinhas*” por conta desses veículos desempenharem o mesmo serviço que os carroceiros fizeram durante muito tempo na cidade. Os carroceiros que ainda seguem no trabalho com a carroça, são sabedores de que o momento atual não os favorece, pois agora precisam lidar com um concorrente muito forte que leva mercadorias em quantidade superior e mais rápido do que as suas carroças, levando eles a desacreditar em um futuro para este ofício. Além disso, as queixas que eles têm em relação a exclusão que a rede comercial do município os impõem, são frequentes e muita das vezes vem em tom de desabafo, como ficou evidente nas falas do carroceiro seu Zezinho quando pude entrevistá-lo:

Seu Zezinho: Os da loja tudinho já tem os carros deles para entregar, os donos da mercearia também tudo tem, a carrocinha, tem já o....., os trabalhadores deles só de entregar as coisas, é mais difícil pra gente. É tudo mais difícil.

Seu Zezinho: lá vai a prova ali (apontando para um motociclista com uma carrocinha), tudo era nós que botava, agora já tem a carrocinha deles ali ó, pra eles levarem lá pro posto.

Seu Benedito também aponta para uma queda dos serviços de fretes a partir do processo de inclusão dos carros de reboques nos negócios da cidade, para ele a inclusão desse tipo de veículo é mais vantajosa aos empresários, o que explica a preferência cada vez maior pelas carrocinhas. Ele também comenta que os carroceiros que ainda conseguem trabalho, dependem dos poucos empresários que ainda os contratar para realizar algum serviço de frete:

Seu Benedito: Eles botam pra ajudar um carroceiro, mas ele tendo uma carrocinha ele faz melhor.

Seu Benedito: Bota só o trabalhador, a carrocinha é dele, a moto é dele e assim ele vai com um caminhãozinho e vão levando as cargas.

Seu Benedito: É mais fácil do que na carroça.

Resposta parecida com a do seu Benedito, é vista no comentário do carroceiro seu Antônio, quando este comenta sobre a presença das carrocinhas no cotidiano urbano da cidade, apontando que elas, foram um fator determinante para a queda no número de trabalho dos carroceiros e que os trabalhos que eles ainda conseguem na área urbana do município, fica dependendo quase que exclusivamente da “*boa-fé*” de alguns empresários com quem firmou parcerias de trabalho ao longo dos anos de serviço com a carroça:

Entrevistador: Quais as dificuldades que vocês estão enfrentando no momento?

Seu Antônio: Tá tendo a falta do trabalho, o trabalho tá pouco pra gente. Essas carrocinhas aí judiaram com nós.

Entrevistador: Em tempos atrás, antes dessas carrocinhas a rede de comerciantes locais contratavam várias vezes vocês?

Seu Antônio: É, e verdade!

Entrevistador: mas agora nenhum desses empresários contrata vocês para algum serviço de frete?

Seu Antônio: não tem, é difícil, raramente é chamado, tá vendo? Porque pelo menos tenho um amigo meu (citou o nome de um empresário do município) que todo o serviço que ele tem lá ele me chama pra mim fazer lá para ele.

Entrevistador: Criou uma rede de amizade entre o senhor e ele, certo?

Seu Antônio: É, é verdade!

Os efeitos que a inclusão dos carros de reboques trouxeram para o cotidiano trabalhista Helenense, impulsionou o desenvolvimento dos negócios dessa cidade, garantindo que a rede empresarial conseguissem acompanhar o crescimento da população do município e

também suprir as necessidades e demandas da mesma, garantindo também uma melhor redistribuição das mercadorias que chegavam à cidade, porém optaram por não contratar os carroceiros, que já desempenhavam esse trabalho durante décadas na zona urbana Helenense.

Com efeito, o trabalho dos carroceiros poderia continuar exercendo um papel importante para o desenvolvimento do município, contribuindo de forma efetiva na logística de distribuição de mercadorias pela cidade, algo que poderia valorizar o trabalho dos carroceiros e ajudar na manutenção dessa profissão mantendo esses trabalhadores ativos no mercado trabalhista dessa cidade. Por mais que esses profissionais estejam disponíveis no mercado de trabalho e buscam a todo momento retirar seu sustento através do trabalho com a carroça, a um outro fator que impossibilita a contratação desses trabalhadores pela rede comercial da cidade, e é apontado pelo carroceiro seu Benedito como mais um fator que dificulta o prosseguimento do ofício dos carroceiros:

Entrevistador: existe alguém interessado em continuar nessa profissão?

Seu Benedito: Eles não vão se interessar porque não dá, a renda terminou, a renda tá terminando é porque os outros tão tomando conta de tudo. Os fretes mais ligeiros tão tomando conta com a carrocinha.

Seu Benedito: Caminhão tem a D20, aí vai tomando de conta porque vai mais ligeiro e hoje em dia todo mundo que depressa correria fica grande, e eles não querem se empatar com carroças.

Para o entrevistado, a rapidez da entrega de mercadorias se tornou um ponto essencial para o novo mercado trabalhista helenense, algo que explicaria a preferência cada vez maior por esses tipos de veículos, evidenciando a desvalorização desse trabalho que passou a ser visto como atrasado, arcaico e dispensável para o trabalho de entrega de mercadorias. É notório a pouca participação dos carroceiros nos negócios da cidade, e os que ainda conseguem trabalho precisam conviver com as incertezas de um futuro cada vez mais incerto para os que ainda desempenham o papel de carroceiro.

O processo de descontinuidade do ofício, vem acontecendo a muito tempo e seguem o processo de crescimento da cidade Helenense, os carroceiros foram deixando seus postos de trabalho e migrando para outras atividades mais rentáveis, seguindo a tendência de uma modernidade aparente que chegava na velocidade dos veículos automotores. A redução do número de carroceiros, não trouxe benefícios aos profissionais que resolveram seguir nessa atividade, mas pelo contrário, eles foram sendo condicionados a espaços cada vez menores de

atuação, atravessando momentos de crises nunca antes vistos em suas trajetórias de trabalho como profissionais carroceiros.

Foto – 20. Foto antiga do posto de saúde Antenor Abreu. Notem a presença de uma carroça.



Fonte: IBGE Cidades [19–].

Foto- 21. Foto do posto Antenor Abreu nos dias atuais. Notem a presença dos veículos automotores



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

Talvez por esse motivo, a maioria dos profissionais carroceiros em que estive em contato, estejam tão pessimista em relação ao futuro da profissão em meio a zona urbana do município de Santa Helena, eles percebem que o seu trabalho tornou-se “*dispensável*” para os serviços de fretes, e que a substituição total de seus serviços é uma questão de tempo, em decorrência principalmente dos carros de reboques, ou como a população passou a chamá-los, as carrocinhas, mas é preciso e deve-se levar em conta, todo o movimento de resistência desses trabalhadores em dar prosseguimento a seu ofício tradicional pelo maior período de tempo possível, criando adaptações e até fazendo concessões para continuarem sendo uma opção viável de mão de obra em meio ao intenso e movimentado núcleo urbano Helenense.

4.4 HISTÓRIAS DE VIDA E O FUTURO DA PROFISSÃO

A trajetória de vida dos profissionais carroceiros, é marcado principalmente por transformações e mudanças que os aproximaram do seu lugar de trabalho na zona urbana do município, muitos deles vieram das regiões interioranas do município e optaram pelo trabalho com a carroça, principalmente por já estarem ambientados com essa modalidade de trabalho e também por conta da pouquíssima oferta de emprego, muito comum para realidade do município na época. Quando entrevistava os carroceiros, notava uma resistência em falar sobre a sua história de vida, mesmo com eles já bem à vontade com a minha presença em seu local de trabalho, as respostas sempre viam abreviadas sem dar muitos detalhes importantes sobre as suas origens.

O que fui conseguindo de informações pessoas sobre estes trabalhadores, eram comentados entre uma resposta e outra, e quase sempre refletem a situação difícil desses profissionais que viram a possibilidade de sobreviver e crescer na vida através do trabalho com a carroça. Como já destacado durante a construção desse trabalho, o ofício de carroceiro em tempos passados na cidade de Santa Helena, era uma profissão bastante importante e acima de tudo rentável, sendo uma escolha valorizada por estes profissionais.

O trabalho com a carroça necessitava acima de tudo resistência física por conta quantidade de peso que estes profissionais tinham que lidar todos os dias, e uma média de horas bastante alta no exercício de suas tarefas, algo que pra eles já era bastante comum por conta do trabalho de sol a sol que desempenhavam na zona rural, adaptando para o seu trabalho como carroceiro na zona urbana do município. A vinda para a área urbana do município é um ponto em comum entre os carroceiros que pude entrevistar, e ofereceu a eles melhores oportunidades de trabalho, contribuindo para o sustento de suas famílias.

A vinda para a zona urbana do município de Santa Helena, é relatada pelo carroceiro Zezinho, como ponto importante para a sua entrada no ofício de carroceiro, aprendendo a lidar com esse instrumento de trabalho a partir das experiências que já tinha e os ensinamentos de um outro carroceiro que segundo ele ofereceu uma de suas carroças para trabalhar em troca de parte dos lucros obtidos com o trabalho:

Entrevistador: Aprendeu sozinho a lidar com o trabalho da carroça?

Seu Zezinho: é sozinho! Quando eu morava para o interior eu vim e tinha um senhor que tinha duas carroças, aí ele deu uma pra mim trabalhar pra nós dividir o dinheiro. aí fica fácil.

Seu Zezinho: botou aí e pronto! tem que olhar o tráfego, desviar dos carros e tudo, mas é tranquilo. tem a linha pra gente passar.... é a mesma coisa.

Como fica evidenciado na fala do carroceiro seu Zezinho, a saída da zona rural e consequentemente a sua chegada na zona urbana, revela a opção do trabalhador em seguir a carreira de carroceiro, já que aparentemente lidar com esse instrumento trabalho era bastante fácil, precisando apenas instruir-se dos comandos e regras básicas de convivência em meio ao cotidiano do trabalho na cidade, dessa forma fica evidente as experiências que estes profissionais adquiriram com o trabalho no campo, o modo de vida urbano fez com eles se aproximasse de uma modalidade de trabalho parecido com o que eles já conheciam em meio a sua vivência na zona rural.

Seu Zezinho não teve filhos, mas se casou, e junto a sua esposa iniciaram o projeto de construção da casa própria, algo que para o casal seria a realização de um sonho que está em fase de concretização segundo o que o entrevistado comenta:

Zezinho: filho não. Eu moro com uma “coroinha” lá, mas não temos filhos não, mora só nós dois mesmos.

Zezinho: A gente consegue com o trabalho, ainda dá pra gente comer ainda, não dá pra gente fazer outros trabalhos que às vezes a gente tem vontade e não dá. Mas pra gente comer ainda dá!

Entrevistador: O senhor conseguiu todos os seus bens materiais, apenas com o trabalho de carroceiro?

Zezinho: Não, não! Nós tínhamos uma casinha lá meio ordinária e tudo, aí a minha coroa se aposentou outro dia, aí nós fizemos um empréstimo de um dinheiro e levantamos a casinha, ainda não tá pronta, mas já de nós ficar de baixo até....., até quando Deus quiser.

Mesmo com todas as dificuldades, seu Zezinho continuou no trabalho com a carroça e ajuda nas despesas da casa, oferecendo o mínimo de conforto possível que o fruto de seu trabalho possa oferecer, apesar das dificuldades que surgem da baixa oferta de trabalho oferecida aos carroceiros. Apesar disso, ele se levanta todos os dias nos últimos 21 anos em que exerce esse ofício e sai de sua residência localizada no bairro da Caema para tentar conseguir trabalho no centro da cidade, algo que demonstra a força de vontade desse trabalhador em conseguir o tão importante sustento pelo qual tanto necessita.

A opção por buscar trabalho na área urbana do município, transformou a vida desses trabalhadores, colaborando para que seus familiares seguissem em frente em outros ramos profissionais que não estejam ligados necessariamente ao trabalho no campo ou com a carroça, eles absorveram novas ideias e concepções que os fizeram enxergar o mundo além do trabalho com a carroça. Podemos ver essa mudança de mentalidade no depoimento do carroceiro Benedito (seu Bine), que mudou seu estilo de vida por completo para proteger sua família de possíveis conflitos de terras que já se aproximavam do local onde residiam. Ele então deixa tudo para trás e se fixa no centro urbano Helenense onde passa a trabalhar como carroceiro e assim conseguir sustentar a sua família, propiciando que os filhos focalizem apenas nos estudos, deixando-os longe do trabalho penoso que é o trabalho de carroceiro.

Há também os momentos na mudança da trajetória de vida em que o trabalhador foi levado a seguir uma segunda modalidade trabalhista que lhe pudesse garantir renda em períodos em que não estaria inserido na sua atividade trabalhista principal, é o caso do carroceiro seu Tomas (seu Mazico), que ingressou no trabalho de carroceiro como uma saída para conseguir renda em períodos em que a pesca é proibida no estado. Seu Tomas falou um pouco sobre a sua trajetória de vida, falando de sua experiência como pescador, ofício que segundo ele aprendeu quando era criança, em seguida ele fala do momento em que comprou a sua carroça para conseguir trabalhar na área urbana da cidade:

Entrevistador: quanto tempo de trabalho conjunto (carroça e pescaria)?

Tomas de Aquino: Acho que tá com uns....., porque eu pesco desde os 9 anos, agora a carroça eu comprei quando eu cheguei aqui, vai fazer uns 15 anos. Faz tempo que só o diabo! (risos) que eu comprei.

Tomas de Aquino: Porque a canoa eu não podia larga lá (na beira do rio), porque se eu largava lá não amanhecia.

As transformações feitas durante a sua trajetória de vida, permitiu que ele pudesse participar de dois ofícios diferentes e garantir seu sustento durante todo ano, combinando os trabalhos para ajudar no seu itinerário trabalhista. A forma como seu Tomas passou a ver o seu trabalho, demonstra a sua disponibilidade em continuar oferecendo as melhores condições de vida para ele e seus familiares, ele fala que já está acostumado com o trabalho de sol a sol que exerce, pois foi a partir dele conseguiu garantir o conforto que tanto buscou ao longo de sua vida:

Tomas de Aquino: Eu porque já trabalhei muito desde novo, me adaptei.

Tomas de Aquino: Eu quando trabalhava pra ir pra fora eu não tinha conforto.

Tomas de Aquino: Agora, graças a Deus!

Seu Tomas sabia mais do que ninguém, que só o trabalho como pescador não seria suficiente para garantir o seu sustento, e então passa a trabalhar no ofício de carroceiro mudando a sua forma de ver essa profissão, adaptando-se para melhor participar do novo mercado trabalhista dessa cidade, que instaurou uma concepção mais moderna de como se pensar o espaço urbano do município, mais que instaurou também um período de incerteza em relação ao futuro trabalhista desses profissionais.

Foto –22. Carro de reboque, adaptado para o serviço de carroceiro, feito pelo Seu Tomas.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

Foto –23. Seu Tomas anexando o carro de reboque na sua carroça



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022)

O trabalho como carroceiro foi uma alternativa viável para todos estes trabalhadores conseguir uma renda mínima em um mercado que oferecia poucas oportunidades de trabalho, esse ofício transformou a realidade de vida de muitos deles, inclusive a de seu Antônio que ingressou na profissão de carroceiro com o intuito de garantir o sustento de sua família após a saída do pai que como ele mesmo comenta, “*saiu para o Brasil*” e deixou a família sobre a sua tutela. Esse trabalhador passa a sustentar a sua família ingressando no ofício de carroceiro que seu pai lhe ensinou, ele não concluiu os estudos, era brincalhão na sala de aula como ele mesmo comenta, mais se orgulha de ter aprendido o suficiente para conseguir ler e escrever:

Seu Antônio: Sio, eu cheguei..., nesse tempo eu estudei só no interior mesmo tá vendo! De lá pra cá eu não estudei aqui dentro da cidade. foi da carta de ABC até o primeiro ano.

Seu Antônio: Meu estudo é só esse, ainda sei assinar meu nome graças a Deus sei divulgar qualquer um nome aí, e aí o negócio é desse jeito eu ainda estudei um pouco.

Seu Antônio: Mesmo eu ia para o colégio sio, eu não me interessava, começava era tá rindo era tomando gosto com um e com outro, e aí você sabe como é que é o estudo do interior assim.

Seu Antônio: Eu consigo ler um pouquinho. leio pouco tá vendo!

Apesar de todas as dificuldades que a falta de uma educação de qualidade possa trazer para vida de qualquer pessoa, seu Antônio garantiu o sustento da família, construiu uma casa e formou a sua própria família. De seu primeiro relacionamento teve seu único filho, que não seguiu seus passos no ofício de carroceiro, mas foi através desse trabalho que conseguiu garantir o seu sustento, oferecendo as melhores condições possíveis dentro da realidade que a profissão de carroceiro possa oferecer:

Entrevistador: Me fale mais da sua primeira família, você teve um filho?

Seu Antônio: foi!

Entrevistador: O senhor conseguia sustentar eles com a sua profissão de carroceiro?

Seu Antônio: Aham! Era assim mesmo.

As histórias de vida desses trabalhadores, está intrinsecamente ligado ao ofício de carroceiro que propiciou o desenvolvimento pessoal e familiar desses homens, que dedicaram suas vidas para buscar melhores condições de vida para eles e principalmente as suas famílias,

colaborando para que tivessem uma vida melhor com maiores oportunidades de ascensão social.

Por mais que a vida desses profissionais possa parecer difícil, eles demonstram a alegria de conseguir sobreviver em meio a tantas dificuldades que foram surgindo ao longo do tempo, conseguindo bater metas que lhe conferiram algum tipo de conforto. Infelizmente os benefícios conseguidos por estes profissionais através do trabalho de carroceiro são poucos se compararmos ao tanto que estes trabalhadores contribuíram no desenvolvimento econômico do município Helenense, exercendo um papel importante no processo de distribuição de diversas mercadorias importantes para a sobrevivência e crescimento da população dessa cidade.

As mudanças que vem ocorrendo dentro do espaço urbano helenense, impossibilita o trabalho desses profissionais e leva-nos a questionar sobre o futuro desse ofício em meio ao cotidiano do município, procurei saber deles o que eles pensavam do futuro de seu trabalho e se ainda poderíamos ver a figura do carroceiro se locomovendo em meio as vias urbanas da cidade, de antemão já sabia as respostas que estes profissionais iriam dá, pois ficava claro durante uma resposta ou outra o discurso bastante pessimista evidenciado nas suas falas em relação aos próximos anos de seu trabalho, já que eles mesmo comentam que a situação está cada vez mais difícil para quem vive do trabalho de carroceiro, algo que é sentido por eles por conta da baixa procura de seus trabalhos.

Os carroceiros com quem pude conversar, têm respostas semelhantes quando fazem um vislumbre do futuro de seu trabalho como carroceiros, eles sabem que a baixa oferta de fretes, o gradativo desenvolvimento do espaço urbano e a incorporação das carrocinhas como substitutos do trabalho que eles desempenhavam durante décadas, são pontos que levam a descontinuidade dessa atividade trabalhista que aliado a falta de novos trabalhadores que possam dar prosseguimento a este ofício, criam condições que levam ao gradativo fim dessa atividade tradicional. Tais fatores estão presentes nos comentários do carroceiro Antônio que aponta para o fim do ofício dos carroceiros na área urbana do município de Santa Helena:

Seu Antônio: Sio! o negócio tá cada vez diminuindo, tá cada vez mais diminuindo!

Seu Antônio: assim como tem só essa carroça aqui (ele era o único carroceiro que estava no ponto naquele momento), era pra mim não parar. não era?

Seu Antônio: Saiu dessa aqui, quando cheguei ainda agora de levar um fogão para um cara lá da praça do caju, e quando eu estivesse de volta, estando sozinho aqui, quando eu fosse chegando já tinha gente esperando, mais olha! não tem, diminuiu 100%.

Entrevistador: O senhor conhecia alguém que gostaria de seguir nesse trabalho?

Seu Antônio: não senhor, porque essas carrocinhas tá tirando todo o ramo. Tá acabando.

Seu Antônio comenta sobre a forte possibilidade de não termos a figura do carroceiro, em meio ao cotidiano da cidade Helenense, comentando sobre a incertezas trazidas pelo desenvolvimento do mercado trabalhista do município e também pela falta de trabalhadores que estariam dispostos em assumir o serviço do carroceiro e continuar nesse ofício. Para ele o principal ponto que irá levar a um possível desaparecimento dessa atividade trabalhista está atrelado a figura da carrocinha, que ganha cada vez mais a preferência dos empresários e trabalhadores da área urbana de Santa Helena.

Seu Zezinho dá uma resposta parecida com a do seu Antônio, em relação a uma possível descontinuidade do ofício impulsionado pela baixa oferta de fretes e a inserção das carrocinhas no mercado trabalhista. Ele faz uma comparação do trabalho dos carroceiros em décadas passadas e a gradativa desvalorização que esse ofício vem passando por conta principalmente da aquisição de veículos automotores, veículos esses comprados pela rede empresarial local:

Entrevistador: Como o senhor vê o futuro da profissão de carroceiro, dentro do município de Santa Helena?

Seu Zezinho: Pelo que a gente ver, vai terminar já começou, pelo que a gente ver assim pra que era, começou a terminar.

Seu Zezinho: É porque você ver que o pessoal, todo mundo já tem os transportes deles e tudo, você ver bem ali o Jurandir ali....., Jurandir quando eu comecei trabalho por aqui sempre teve, ele tinha uma loja bem aqui tinha uma outra loja e tinha ali adiante do Paraíba um pouco, lá era alugado esses pontos deles aí.

Seu Zezinho: Realmente eu trabalhei muito, botei muito frete, teve caso de eu assegurar assim alguma coisa, porque eu trabalhei muito com ele. Nesse tempo ele não tinha carro pra entregar, era só carroceiro, eu e um dali da morada nova trabalhavam com ele aqui direto, direto.

O carroceiro seu Zezinho, expõe mais uma vez a questão da incorporação de veículos no trabalho de entrega de mercadorias, serviço esse que ele exercia a muito tempo, trabalhando para o mesmo empresário, dono de uma rede de lojas na baixada maranhense. Após a inclusão desses veículos, o carroceiro fala que não foi mais contratado por esse empresário, perdendo boa parte de seus rendimentos:

Seu Zezinho: Ele tinha um depósito ali pra baixo, trazia de lá pra cá até ali, e fazia uns fretes por aí. Depois ele comprou o carro, aí já parou mais, e agora ele tem nesse tempo ele não tinha, só uma motinha de ele andar e pagava frete pra nós. Agora ele

já tem carro de todo o tipo, acho que bem uns 20 carros agora aí, nem liga agora pra carroceiro! nem liga pra carroceiro.

Para seu Zezinho, os profissionais carroceiros já sentem o peso das mudanças que estão acontecendo nos últimos tempos, ele sabe que a situação atual não os favorece em nada, e parece não ver um futuro para essa profissão no meio urbano helenense. Os comentários pessimistas em relação ao futuro desse trabalho, só são deixados de lado quando seu Zezinho traz à tona as melhores lembranças que tem sobre o seu trabalho em momentos em que o trabalho com a carroça era bastante valorizado e procurado por grande parte da sociedade Helenense, conferindo-lhes uma renda que o permitia se manter com relativo conforto e segurança.

Nos comentários do carroceiro seu Tomás (seu Mazico), fica claro a ideia de um possível fim dessa profissão na cidade, comentando que alguns carroceiros já pensam em seguir em outros ramos trabalhistas para conseguir retirar seu sustento. Apesar de seu Tomás se considerar mais pescador do que carroceiro, ele não vê um futuro para a profissão dos carroceiros em meio a cidade, respondendo de forma enfática a esse meu questionamento:

Entrevistador: Como o senhor vê o futuro da profissão de carroceiro daqui para a frente? E se ela vai continuar a fazer parte do cotidiano do município?

Tomas de Aquino: Da onde, nadinha!

Tomas de Aquino: Vai, a tendência é terminar, olha Lorivaldo já me contou que ele é obrigado a comprar um carro, um carrinho baixo pra fazer entregas que carroça já tão tudo já se escorando, não sei o quê. tá no bom né.

Tomas de Aquino: Eu....., eu que te digo essa história, tô nem aí.

Seu Tomas aparentava não se preocupar com o futuro dessa atividade, talvez por conta de já ter conseguido a sua aposentadoria ou também por poder contar com uma segunda fonte de renda a de pescador, o pensamento dele é bem diferente dos outros três carroceiros entrevistados que pareciam preocupados demais com o futuro sem a carroça para lhes garantir o sustento, para estes profissionais a opção pela carroça estava muito além de uma simples forma de conseguir renda, havia toda uma trajetória de vida com esse trabalho e é algo que eles tem bastante orgulho de ter dedicado suas vidas, pois dela conseguiram alcançar metas e garantir um futuro melhor para suas famílias e para eles próprios. Com efeito, mudar de ramo de trabalho é algo que não passa na cabeça desses profissionais, apesar de muitos desistirem e já terem encostados às suas carroças, esses trabalhadores não pensam em deixar essa profissão,

eles irão sempre buscar uma forma de continuar exercendo esse ofício em meio a nova configuração urbana da cidade Helenense.

O último comentário a respeito do futuro desse ofício é o de seu Benedito (seu Bine), carroceiro a mais de 28 anos e um dos profissionais mais antigos ainda em atividade com décadas de trabalho com a carroça em meio ao turbilhão de transformações que foram ocorrendo no município. Para seu Benedito o ofício de carroceiro está prestes a deixar de existir na cidade de Santa Helena, destacando como principal fator que corrobora para o seu fim a aquisição de veículos automotores por parte do empresariado local, estes veículos são vistos por ele como os substitutos da carroça, algo que ele percebe a partir do gradativo processo de mudança que vai ocorrendo nos postos de trabalho da rede comercial desse núcleo citadino:

Seu Benedito: Vai acabar! por que vai acabar? porque tem as carrocinhas e muito carro que tem cidade, que estão cada vez mais, vai terminar a carroça. vai é terminar!

Seu Benedito: E tem também aquelas carrocerias, aquelas carrocinhas pra carregar peixe o peixe no isopor, isso aí tudo vai se acabar daqui um tempo.

Seu Benedito: Daqui a uns anos vai terminar a história das carroças. Porque as carrocinhas estão invadindo demais, é muita carrocinha.

Com todos esses problemas que vão minando a participação dos carroceiros em meio cotidiano urbano Helenense, é mais do que compreensível que estes trabalhadores estejam tão pessimistas com relação ao futuro do seu ofício, iniciando um novo período na história dessa localidade, só que dessa vez, sem a figura do profissional carroceiro que muito contribuiu para o seu crescimento, exercendo um serviço vital que colaborou para o seu desenvolvimento.

Resguarda um pouco das histórias de vida e trabalho destes profissionais, é oferecer ao público uma amostra de todas as lutas e conquistas que esses trabalhadores tiveram ao longo de décadas dedicados ao ofício de carroceiro, trabalho esse que sentem orgulho de ter desempenhado durante tanto tempo, pois foi, a partir dessa atividade trabalhista que eles conseguiram almejar conquistas importantes que beneficiaram a eles e suas respectivas famílias, contribuindo para o crescimento e desenvolvimento dos mesmos, possibilitando oportunidades melhores e uma seguridade que os ajudariam ao longo da passagem dos anos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que esperar para o futuro da profissão de carroceiro no município de Santa Helena? Destacar uma resposta plausível a esse questionamento é mais do que essencial, pois nesse trabalho estão inseridos vários profissionais que ainda seguem buscando sua renda diária através desse ofício. Podemos dizer que o processo de mudança que vem ocorrendo no espaço urbano e de trabalho dessa cidade, é um processo natural inevitável e que a inclusão dos veículos automotores no cotidiano trabalhista é algo necessário para poder atender à crescente demanda de mobilidade na entrega e distribuição de mercadorias para uma população em franco desenvolvimento.

O trabalho dos carroceiros segue os passos dessa modernidade urbana em um aspecto bastante diferente, o da resistência às imposições que aos poucos vão aparecendo e que tentam os excluir do mercado trabalhista do município. O simples ato que estes profissionais fazem todos os dias, em pegarem os seus animais, amarrarem nas suas respectivas carroças e saírem para mais um dia de trabalho, transitando em meio aos veículos automotores sem a certeza de conseguir trabalho, já configura um ato de resistência e mostra que mesmo em um cenário tão desfavorável ao seu ofício tradicional, eles seguem dando prosseguimento a seu trabalho assim como lhe foram ensinados.

A partir de agora, essa profissão toma novos rumos, e busca outras formas de conseguir trabalho em meio ao desenvolvimento urbano do município, mesmo que para isso, precisam diminuir o valor do frete e até mesmo optarem em carregar outros tipos cargas como lixo, entulho e resíduos orgânicos. Todas estas adaptações demonstram que os poucos profissionais que ainda estão inseridos nessa atividade trabalhista, buscam resistir o máximo de tempo possível às ações que vêm sendo tomadas a partir do processo de modernização do espaço urbano.

Resta saber se no futuro próximo continuaremos a ter figura do carroceiro circulando pelas vias urbanas da cidade Helenense, estes trabalhadores que tanto contribuíram para o crescimento da mesma, estão em meio a uma luta diária para continuar exercendo sua profissão, contando apenas com apoio de alguns poucos empresários da rede comercial do município que fomentaram laços de amizade e companheirismo com estes trabalhadores ao longo do tempo. As transformações do espaço urbano são muitas, e prejudicam de forma direta esse trabalho, mas isso não os impede de continuarem em seu ofício, eles irão continuar a sua jornada como carroceiros, e continuaram buscando a sua renda diária através dessa modalidade de trabalho, mesmo que para isso precisam cada vez mais ceder espaço para os veículos

automotores e fazer concessões que aparentemente parecessem trazer pouco ou nenhum benefício a eles ou a seu ofício tradicional, mas para aqueles que partilham desse grupo são concessões importantes que mantêm as características e o estilo de vida trabalhista dos carroceiros por muito mais tempo no cenário urbano Helenense.

REFERÊNCIAS.

- BARBOSA, Steyce Neves *et al.* Caracterização do manejo e condutor de equídeos de carroça na área urbana de São Luís, MA. **Pubvet/MV**, Maringá: Valero Editora-me, ed. 14, ano 2020, n. 7, p. 119. Mensal. Disponível em: <http://www.pubvet.com.br/artigo/6865/caracterizaccedilatildeo-do-manejo-e-condutor-de-equiacute deos-de-carroccedila-na-aacuterea-urbana-de-satildeo-luiacutes-ma> . Acesso em: 19 de Mar. de 2020.
- BLOCH, Marc. **Apologia da história, ou o ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001
- BOURDIEU, P. F. **Compreender. In a Miséria Do Mundo**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1998. 693-732 p.
- BRITO, J. C. **Santa Helena: histórico e desenvolvimento da pérola do turi**. Orientador: Lenir Pereira dos Santos Oliveira. 1999. 74 f. TCC (Graduação) - Curso de História, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 1999.
- CARVALHO, A. K. S. **O trabalho dos carroceiros na cidade de Natal: cotidiano, política e emoções em torno de uma atividade ameaçada**. 2016. 249 p. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/22618> . Acesso em: 19 Mar. 2022
- EMANUEL I. C. S. **Meu Artigo**. TRAÇÃO ANIMAL: Surgimento da Tração Animal, como é realizada, os animais mais usados, suas vantagens e desvantagens e as raças específicas para a tração animal, com suas características básicas. [S.l.]. Brasil Escola, 2017. Disponível em: [Tração Animal - Brasil Escola \(uol.com.br\)](https://www.brasilescola.com.br/tracao-animal) Acesso em: 29 jun. 2021.
- GOFFMAN, E. **A representação do eu na vida cotidiana**. 10ª ed. Petrópolis, Vozes, 2002. 232 p.
- GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.
- HONORATO, C. M. **Sanções do código de trânsito brasileiro**. Campinas: São Paulo, Ed. Millennium, 2004.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. **IBGE CIDADES**. Santa Helena-MA: Frota de veículos. [S.l.]. IBGE, 2017. Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/santa-helena/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 19 Fev. 2022.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. **IBGE CIDADES**. Santa Helena-MA: história e fotos. [S.l.]. IBGE, 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/santa-helena/historico>. Acesso em: 22 nov. 2021.

LENOIR, R. “**Objeto sociológico e problema social**”, in Patrick Champagne et al., Iniciação à Prática Sociológica, Petrópolis, Vozes, p. 59-106, 1998.

LEMOS, T. **Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais**. Piracema: Conheça mais sobre o período de defeso e como denunciar. São Luís, 2022. Assessoria de Comunicação / SEMA. Disponível em: [Piracema: Conheça mais sobre o período de defeso e como denunciar | Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais \(sema.ma.gov.br\)](https://sema.ma.gov.br). Acesso em: 22 nov. 2021.

LOPES, A. C. N. **NA PISTA DE NOSSOS MEDOS: (IN) segurança viária, mortes e os aspectos negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís - MA**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais/cch, Universidade Federal do Maranhão, São Luís - MA, 2018.

MORAIS, S. P. **Correndo mundo: trabalho e vivências de carroceiros na cidade de Uberlândia (1970/1999)**. 1999. 89 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 1999. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/20750>. Acesso em: 24 de Mai. de 2022.

MORIN, E. **A via para o futuro da humanidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

RODRIGUES, E. **Autopapo**. Carretinhas e reboques: tudo que você precisa saber sobre. [S.l.]. UOL, 2021. Disponível em: <https://autopapo.uol.com.br/noticia/carretinhas-e-reboques-quem-pode-usar-legislacao-como-usar/>. Acesso em: 16 dez. 2021.

SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE. **Coronavírus Maranhão**. São Luís: Governo do estado do Maranhão, 2021. Secretaria de Estado da Comunicação Social e Assuntos Políticos. Disponível em: <https://www.corona.ma.gov.br>. Acesso em: 9 nov. 2021.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. **Eleitor e eleições.** Resultado das eleições municipais em Santa Helena-MA de 2000. Brasília: TSE, 2000. Disponível em: <https://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-ant anteriores/eleicoes-2000/resultado-da-eleicao-2000>. Acesso em: 3 de Fev. de 2022.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. **Eleitor e eleições.** Resultado das eleições municipais em Santa Helena-MA de 2004. Brasília: TSE, 2004. Disponível em: <https://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-ant anteriores/eleicoes-2004/candidaturas-votacao-e-resultados/resultado-da-eleicao-2004>. Acesso em: 03 de Fev. de 2022.

TERRA, P.C. **Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906).** 2012. 313 p. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal Fluminense. Departamento de História, Niterói, 2012. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/handle/1/16013>. Acesso em: 19 Mar. de 2022.

ANEXOS

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE CIÊNCIAS HUMANAS, NATURAIS, SAÚDE E
TECNOLOGIA DE PINHEIRO-MA
CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS

ROTEIRO PARA ENTREVISTA.

Nome do entrevistado e apelido: _____

Nome do pesquisador: _____

Data da entrevista: _____

Local da entrevista: _____

PRIMEIRO CONTATO.

- Apresenta-se ao entrevistado
- Apresentar de forma sucinta o objetivo da pesquisa
- Perguntar ao entrevistado se ele permite a gravação da entrevista

PRIMEIRAS PERGUNTAS.

- 1- A quanto tempo você (ou senhor nesse caso) exerce esta profissão no município?
- 2- Com quem você aprendeu esse ofício?

ROTINA DE TRABALHO:

- 3- Quais os seus locais de trabalho ou pontos de encontro?
- 4- Fala-me um pouco da sua rotina de trabalho?

RELAÇÕES SOCIAIS ENTRE CARROCEIROS E SOCIEDADE HELENENSE.

- 5- Como se dá o convívio entre carroceiros e clientes?
- 6- Algum tipo de conflito entre os motoristas e vocês carroceiros?

O OLHAR DO CARROCEIRO SOBRE A SUA PROFISSÃO.

- 7- Fale-me um pouco do seu instrumento de trabalho e qual a importância que ele tem para você?
- 8- Você consegue se sustentar e sustentar a sua família apenas com o trabalho de carroceiro?

CONTRIBUIÇÃO DA PROFISSÃO DE CARROCEIRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO E O FUTURO DESSA ATIVIDADE TRADICIONAL

- 9- Fala-me um pouco da sua trajetória de trabalho, a profissão de carroceiro em décadas passadas, quais foram as suas contribuições para o desenvolvimento do município?
- 10- Como você vê o futuro da profissão de carroceiro daqui para frente em meio a área urbana do município?

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

- Perguntar ao entrevistado se gostaria de adicionar alguma informação em relação aos assuntos que foram abordados durante a entrevista.
- Perguntar para o entrevistado se ele ficou com alguma dúvida em relação ao tema da entrevista.

FINALIZAÇÃO E AGRADECIMENTO

- Agradecer a disponibilidade em repassar informações sobre a sua profissão.
- Salientar que as informações disponibilizadas por eles, estarão disponíveis caso queiram.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE CIÊNCIAS HUMANAS, NATURAIS, SAÚDE E
TECNOLOGIA DE PINHEIRO-MA
CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS

**ROTEIRO DE ENTREVISTA, DIRECIONADO AO CARPINTEIRO CONHECIDO
POPULARMENTE PELO APELIDO DE TIJOLINHO, UM DOS ÚLTIMOS
FABRICANTES DE CARROÇA DA CIDADE DE SANTA HELENA-MA.**

PRIMEIROS CONTATOS.

- Apresenta-se ao entrevistado
- Apresentar de forma sucinta o objetivo da pesquisa
- Perguntar ao entrevistado se ele permite a gravação da entrevista
- Nome do entrevistado:
- Anos de exercício da profissão:

TRAJETÓRIA DE VIDA TRABALHISTA.

- Com quem você aprendeu esse ofício?
- Se é natural de Santa Helena?
- A quanto tempo o senhor atua nesse trabalho?
- Quando começou a trabalhar com fabricação de carroças?

QUESTÕES SOBRE O ASPECTO DO FINANCEIRO DA PROFISSÃO

- Em média, por quanto o senhor faz uma carroça?
- Quanto tempo o senhor demora em média para construir uma carroça?

IDENTIFICANDO CADA PARTE DE UMA CARROÇA

- Que tipos de madeira é utilizada na construção de uma carroça?
- Qual o nome de cada parte da carroça?

OPINIÕES DO ENTREVISTADO A RESPEITO DO FUTURO DA ATIVIDADE CARROCEIRA NO MUNICÍPIO DE SANTA HELENA

- Na sua opinião, a atividade trabalhista dos carroceiros, vai se encerrar no município?
- Um possível fim desta profissão, afetaria a sua atividade trabalhista de carpinteiro?

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

- Perguntar ao entrevistado se gostaria de adicionar alguma informação em relação aos assuntos que foram abordados durante a entrevista.
- Perguntar para o entrevistado se ele ficou com alguma dúvida em relação ao tema da entrevista.

FINALIZAÇÃO E AGRADECIMENTO

- Agradecer a disponibilidade em repassar informações sobre a sua profissão.
- Salientar que as informações disponibilizadas por eles, estarão disponíveis caso queiram.

NOME: ANTÔNIO LUÍS PAVÃO

BAIRRO: VILA ROSEANA SARNEY

IDADE: 58 ANOS

ANOS DE PROFISSÃO: 25 ANOS

Entrevistador: *Com quem aprendeu esse ofício?*

Seu Antônio: *"eu aprendi mesmo foi até com meu pai que comprou uma carroça pra mim trabalhar. meu pai mesmo não é era assim, que tivesse morando comigo, com nós tá vendo? ele "largou" pelo brasil, mas só que garrou e me deu uma carroça. só que assim, eu trabalhava e dividia o dinheiro pra nós".*

Seu Antônio: *"Aí eu comecei o meu trabalho, de lá pra cá eu fico trabalhando direto".*

Seu Antônio: *"Fico só nesse ponto aqui, aguardando os serviços dos patrões".*

Entrevistador: perguntei ao entrevistado se ele ainda é contratado pela rede comercial do município?

Seu Antônio: *"não, contrata não senhor. A gente fica aqui só na espera mesmo aguardando".*

Entrevistador: Perguntei ao entrevistado sobre a sua rotina de trabalho. que horas ele iniciava o seu expediente?

Seu Antônio: *"7 horas eu já venho para cá, aí quando dá 11 horas eu me eu desço de volta. Ai, a partir de 14 horas tô de volta já para cá. As 17 horas já vou voltando já de volta pra casa".*

Entrevistador: Perguntei ao entrevistado sobre uma possível rede de relação entre carroceiros e clientes, no qual geralmente são chamados por eles, para fazer serviços de fretes, Porém antes de responder a essa pergunta, Seu Antônio falou do principal concorrente dos carroceiros que segundo ele é principal motivo da queda do trabalho de carroceiro.

Seu Antônio: *“Essas carretinhas diminuíram muito o nosso trabalho, aqui de primeira a gente não parava, era chegou dois já tinha outros (clientes) aqui na espera. hoje tem dia que o cara não faz nenhum frete, fica aqui esperando o dia todinho e não faz nada”.*

Entrevistador: Em relação as teias de relações amigáveis com os clientes, o Seu Antônio diz que:

Seu Antônio: *“Tem, tem sim”.*

Entrevistador: Houve algum conflito entre você como carroceiro e motorista?

Seu Antônio: *“Até agora ainda não aconteceu, tá vendo? comigo mesmo não, não tive confusão alguma”.*

Entrevistador: Você consegue andar livremente pelas avenidas, sem ter nenhum tipo de desentendimento com os motoristas?

Seu Antônio: *“A gente já tem o cuidado mesmo, pra não dá problema, tá entendendo?”*

Entrevistador: Quais são esses cuidados?

Seu Antônio: *“Faz de conta que ali é o Guidom, aquela corda ali é o Guidom do carro (nesse caso Seu Antônio estava se referindo ao conjunto de cordas que controla o animal, comparando com um volante de um carro), que o cara agarra, por exemplo quando eu vejo que cara vai (motorista) vai querer bater; o cara puxa acorda desse lado que ele não mexer no carro (se referindo ao seu animal) e assim que é o negócio”.*

Entrevistador: Em relação a sua atividade tradicional, quais as dificuldades que vocês estão enfrentando no momento?

Seu Antônio: *“Tá tendo a falta do trabalho, o trabalho tá pouco pra gente. Essas carrocinhas aí judiaram com nós”.*

Entrevistador: Em tempos atrás, antes da chegada das carrocinhas ao município, a rede de comerciantes locais contratavam várias vezes vocês?

Seu Antônio: “É, é verdade”.

Entrevistador: Mas agora nenhum desses empresários contrata vocês para algum serviço de frete?

Seu Antônio: “Não tem, é difícil raramente é chamado, tá vendo? porque pelo menos tenho um amigo meu (citou o nome de um empresário do município) que todo o serviço que ele tem lá ele me chama pra mim fazer lá para ele”.

Entrevistador: Criou uma rede de amizade entre o senhor e ele, certo?

Seu Antônio: “É, é verdade”.

Entrevistador: Qual a importância que o seu instrumento de trabalho, tem para você?

Seu Antônio: “Siô o camarada sem esse trabalho não vai passar muito bem não. Eu pra fala a verdade não tenho outro tipo de serviço, eu tenho só esse daqui tá vendo? eu não tenho outro tipo de trabalho. Aí o camarada depois de não ter, tão depressa ele conseguir outro, vai custar”.

Seu Antônio: “Porque mesmo eu, eu já pesquei muito, mais hoje eu não meus utensilio, eu já vendi tudo”.

Entrevistador: Ficou só com a carroça?

Seu Antônio: “É sim senhor! até minha canoa, malhadeira, motor de rabeta, tudo eu vendi”.

Entrevistador: Em relação a família. você tem esposa e filhos?

Seu Antônio: *“Siô filho eu tenho, não tenho família agora, tá vendo!”*

Seu Antônio: *“Morei com uma agora, mas me enganei com ela. pensei que era uma coisa que prestasse, mas na hora era outro”.*

Seu Antônio: *“Ela tinha me falado que já tava gestante entendeu? daí eu me agradei dela e resolvi cuidar da criança”.*

Seu Antônio: *“Depois de ela ter tido filho, eu ajudei o que eu pude ajudar, mandei ela embora, pequena não dá para nós da vida, nós ficar unidos, porque do jeito que tu quer eu não quero”.*

Entrevistador: A segunda pessoa com quem o seu Antônio teve um relacionamento estável, era usaria de drogas, Seu Antônio relatou que todo dinheiro que ele arrecadava no trabalho, ela gastava com drogas, por isso ele resolveu não dá continuidade ao relacionamento.

Entrevistador: Seu Antônio citou um outro relacionamento que segundo ele acabou por conta do excesso de ciúmes. nesse segundo relacionamento a mulher entrou na justiça contra seu Antônio

Seu Antônio: *“Ela ainda me levou no promotor ainda, dei pra ela, cama, bujão dei uns pouquinhos de dinheiro. Eu ainda dei sorte, porque se ela não tivesse casa, eu tinha que dá a minha para a partilha”.*

Seu Antônio: *“Já acha a casa pronta, pra só chegar e ela se largar e querer ficar com a casa”.*

Entrevistador: Me fale mais da sua primeira família, você teve um filho?

Seu Antônio: *foi!*

Entrevistador: O senhor conseguia sustentar eles com a sua profissão de carroceiro?

Seu Antônio: *“Aham. Era assim mesmo”!*

Entrevistador: E hoje, se fosse depender da profissão carroceiro para sustentar uma família, o senhor conseguiria?

Seu Antônio: *“Eu acho que não sei se a carroça dava conta de fazer o trabalho, tá vendo! já que tá faltando o trabalho. só o dinheiro do trabalho (de carroceiro) não dá”.*

Entrevistador: Gostaria de saber do senhor alguns aspectos históricos dessa profissão em décadas passadas?

Seu Antônio: *“Siô tinha muito, muito mesmo (carroceiro). olha! outro local que carroça ficava, era ali na beirada do rio”.*

Seu Antônio: *“Lá tinha carroça que você chegava e olhava dizia que era uma passeata de carroças, mas hoje tem bem pouquinho”.*

Entrevistador: Tentei precisar o período em que houve um maior fluxo de profissionais carroceiros no município, mas não conseguir uma resposta precisa. entre as décadas de 70 e 80.

Seu Antônio: *“Foi uma faixa dessas mais ou menos”.*

Entrevistador: As mercadorias vinham por via marítima já que pela MA que ligasse santa helenia a outras cidades, não era asfaltada, tornando-se um atoleiro nos períodos de chuvas segundo o que me foi confirmado pelo seu Antônio.

Entrevistador: O trabalho de transporte de mercadorias ficava tudo por conta de vocês?

Seu Antônio: *“Era senhor”!*

Entrevistador: Então vocês ajudaram bastante no desenvolvimento da cidade?

Seu Antônio: *É*

Entrevistador: Nessa etapa da entrevista, o trabalhador aparentava estar cansado, procurei então “acelerar” as entrevistas, fazendo as perguntas finais, afim de saber mais coisas sobre essa atividade tradicional.

Entrevistador: Eu queria saber sua opinião a respeito do futuro da profissão de carroceiro?

Seu Antônio: *“Sio! o negócio tá cada vez diminuindo, tá cada vez mais diminuindo”!*

Seu Antônio: *“Assim como tem só essa carroça aqui (ele era o único carroceiro que estava no ponto naquele momento), era pra mim não parar não era”?*

Seu Antônio: *“Saiu dessa aqui quando cheguei ainda agora de levar um fogão para um cara lá da praça do caju, e quando eu estivesse de volta, estando sozinho aqui, quando eu fosse chegando já tinha gente esperando, mais olha! não tem, diminuiu 100%.”*

Entrevistador: Perguntei para ele, se ele achava que a profissão iria encerrar no perímetro urbano do município de Santa Helena e se ele conhecia alguém que gostaria de seguir nesse trabalho?

Seu Antônio: *“Não senhor, porque essas carrocinhas tá tirando todo o ramo. Tá acabando”.*

Entrevistador: Comentei para seu Antônio sobre os agentes de trânsito do município que havia restringindo o espaço de atuação desses profissionais, pedindo que eles se retirassem de onde estavam e fosse para outro local com menos fluxo de veículos automotores.

Seu Antônio: *foi senhor!*

Seu Antônio: *“Eles falaram que era só pra nós se retirar que eles iriam procurar um local ali. E ali tinha uma padaria do chico, e aí ficava difícil nós ir para lá porque os animais caem pelo né, aí para eu ir lá pra perto da padaria do cara eu não iria pra ali”.*

Seu Antônio: *“E aí nós ficamos aqui mesmo, eles queriam até colocar em um local pra nós ficar, nós retirar daqui. Só que nós nunca tentamos para dizer que nós vamos pra lá”.*

Entrevistador: Perguntei ao seu Antônio se em algum momento a prefeitura ajudou ou contratou vocês para algum tipo de trabalho?

Seu Antônio: *“Não, não! Nada, nada. Ajuda mesmo só de Deus; de prefeitura nunca, nunca fomos auxiliados pela prefeitura”.*

Entrevistador: *com relação aos ganhos mensais, perguntei para seu Antônio, quando ele ganha em média por mês, exercendo o trabalho de carroceiro e quais mercadorias ele costuma levar. ele me respondeu apenas **sim** em relação as mercadorias e que **não tem** exceção alguma, leva o que tiver.*

Entrevistador: **Em relação aos valores cobrados no frete ele falou que:**

Seu Antônio: *“Eu cobro pela distância, uma distância daqui pra praça do caju pra cá, ela tá de 20 conto. Daqui para Turilândia também (município vizinho a Santa Helena que fica do outro lado da ponte), o cara vai também por 20 e aí não tem o preço certo entendeu”!*

Seu Antônio: *“Não tem preço fixo, cada um dá um preço”.*

Entrevistador: **Comentei que durante uma outra entrevista um cliente havia contratado o carroceiro que cobrou um valor e o cliente achou muito caro. ele baixou o preço para não perder o frete.**

Seu Antônio: *“sim! Às vezes o camarada quando eu olho ele, tipo quando é meu amigo aí o cara faz diminuir mais o valor do preço um pouco para ele, faz uma quebrazinha. Tem amigos que quando é amigo não dá prejuízo a outro, né”!*

Seu Antônio: *“Aí quebra a bronca do rapaz”!*

Entrevistador: **Perguntei a seu Antônio sobre um frete que ele tinha feito a uma semana, no qual a mulher acabou não pagando o frete.**

Seu Antônio: *“Nunca me pagou! nunca me pagou. Eu já deixou de mão eu não mexo, no dia que ela quiser me paga ela paga, eu não vou me agitar, pintar e bordar não”.*

Seu Antônio: *“No dia que Deus entrar nos pensamentos dela ela me paga”.*

Entrevistador: **Em relação ao grau de escolaridade do seu Antônio, perguntei se ele havia concluído os estudos.**

Seu Antônio: *“Siô, eu cheguei. Nesse tempo eu estudei só no interior mesmo tá vendo! de lá pra cá eu não estudei aqui dentro da cidade. foi da carta de ABC até o primeiro ano. meu estudo é só esse, ainda sei assinar meu nome graças a Deus sei divulgar qualquer um nome aí, e aí o negócio é desse jeito eu ainda estudei um pouco”.*

Seu Antônio: *“Mesmo eu ia para o colégio sio, eu não me interessava, começava era tá rindo era tomando gosto com um e com outro, e aí você sabe como é que é o estudo do interior assim. Eu consigo ler um pouquinho. leio pouco tá vendo”!*

Entrevistador: Perguntei para seu Antônio se isso gerou uma espécie de dificuldade em conseguir um outro tipo de trabalho por exemplo ou se ele sempre optou em continuar na profissão de carroceiro.

Seu Antônio: *“É só nesse mesmo”.*

Entrevistador: Nunca pensou de mudar de profissão?

Seu Antônio: *“Não senhor! porque olha, esse serviço aqui é um serviço que depois de ter o cara pega o dinheiro tranquilo, e aí outro por exemplo, se o cara for partir para outro o cara vai suar mais do que cavalo velho tronco quando tá adivinhando chuva! vai suar demais. E aí não, porque é um serviço esforçado, aí o camarada fica aqui, vai botar um frete ali, aí vem vai falando uma lorota e vai conversando ali, que é para o dia ir passando mais depressa. E o negócio é desse jeito”.*

Entrevistador: Terminei a entrevista com o seu Antônio colocando à disposição todo o resultado do trabalho caso queira saber o resultado da pesquisa e agradecendo a sua disponibilidade e contribuição para com esse trabalho.

NOME: Seu Zezinho

BAIRRO: CAEMA

IDADE: PREFERIU NÃO FALAR

ANOS DE PROFISSÃO: 21 anos de profissão

Entrevistador: Antes de começar a entrevista perguntei ao entrevistado se poderia fazer a gravação da entrevista, em um primeiro momento ele não autorizou insistir mais pouco falando que o trabalho buscava guardar um pouco da história de vida dos trabalhadores dessa área e que seria importante guardar um pouco do legado de vocês. Após explicar todo o objetivo do trabalho e vendo que o carroceiro estava preocupado em dá informações pessoas, falei que se ele preferisse não precisaria informar seu nome, ele então aceitou conceder a entrevista e autorizou a gravação da mesma. Aqui nessa entrevista, o carroceiro entrevistado ficara conhecido com nome fictício de **Seu Zezinho da Caema**.

Entrevistador: No momento seguinte que ele aceitou fazer a entrevista, começou a quase que imediatamente falar da sua profissão em tempos atrás, falando que todo o serviço de entrega de cargas da rede comercial do município era feita pelos carroceiros e que nesse tempo havia um número significativo de trabalhadores atuando nessa atividade trabalhista.

Seu Zezinho: *“Tinha quase uns 100 carroceiros, hoje já tem muito pouco. hoje em dia já tem pouco. O tijolo para botar era carroceiro, a terra para botar era o carroceiro. Essas lojas, mercearias era tudo os carroceiros que trabalhavam, e agora não, você ver que já tem essas carrocinhas os próprios donos de olaria já tem carro pra eles entregarem né. e aí a profissão parou, o negócio parou mais. a gente vem bota algum fretinho e cabou”.*

Seu Zezinho: *“Às vezes coloca um lixo fora arranja alguma coisa mais é pouco”.*

Entrevistador: A quanto tempo você exerce essa profissão?

Seu Zezinho: *“Na faixa de 20 anos ou 21 anos pra se dizer assim”.*

Seu Zezinho: *“Logo que eu comecei era uma beleza, a gente fazia dinheiro mesmo. mais agora tá devagar, tô aqui desde de 7:30 e nunca botei um frete, tinha um outro aí que tava desde de 6:30 e agora que foi botar um lixo fora, e assim tá de vagar, hoje em dia não se pode nem fazer uma base porque acabou tudo”.*

Entrevistador: O senhor aprendeu o ofício de carroceiro com quem?

Seu Zezinho: *“Isso aqui é fácil de aprender, era só tocar jumenta aqui na rua (risos)”.*

Entrevistador: Entre risos de ambos as partes, perguntei se ele havia aprendido sozinho esse ofício?

Seu Zezinho: *“É, sozinho! quando eu morava para o interior eu vim e tinha um senhor que tinha duas carroças, aí ele deu uma pra mim trabalha pra nós dividir o dinheiro, aí fica fácil”.*

Seu Zezinho: *“Botou aí e pronto! tem que olhar o tráfego, desviar dos carros e tudo, mas é tranquilo. tem a linha pra gente passar.... é a mesma coisa”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro se ele exerce uma outra profissão?

Seu Zezinho: *“De agora não”!*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro quais os seus pontos de trabalho?

Seu Zezinho: *“Quando parece o frete a gente sai, e aí quando não aparece gente, a gente fica por aqui”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro qual o horário de início do serviço?

Seu Zezinho: *“Meu horário as vezes de chegar aqui é 7:30 pra 8:00 que é meu horário de chegar aqui”.*

Seu Zezinho: *“Aí eu fico por aqui até as 12:00 as vezes 13:00. Aí volto pra casa e só no outro dia”.*

Entrevistador: A tarde o senhor não vem trabalhar?

Seu Zezinho: *“Eu trabalho, mas é difícil. Fica meio longe aí eu fico por aqui até 13:00 14:00”.*

Entrevistador: Em qual bairro ele morava?

Seu Zezinho: *“Moro na Caema”.*

Entrevistador: Perguntei para ele, se ele conseguia trabalho pelo bairro onde reside?

Seu Zezinho: *“lá é difícil”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Zezinho se ele tem uma rede de amizade com clientes que frequentemente o chamam para realizar serviços?

Seu Zezinho: *“chamam, mas é bem difícil. Às vezes a gente tá passando e as vezes o cara tá precisando e chama, mas é bem difícil, a gente dizer que o serviço certo. A gente pega o que vai escapando”.*

Entrevistador: comentei sobre a preferência cada vez maior dos clientes em relação a veículos automotores para realizar os serviços de fretes.

Seu Zezinho: *“Como agora, os da loja tudinho já tem os carros deles para entregar, os donos da mercearia também tudo tem, a carrocinha, tem já o....., os trabalhadores deles só de entregar as coisas, é mais difícil pra gente. É tudo mais difícil”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro se ele já sofreu algum tipo de agressão durante os anos de profissão?

Seu Zezinho: *“Tem muitos que as vezes a gente vai... as vezes eles querem passar logo é correndo é tudo, aí eles reclamam: Bota mais de banda pra gente passar! sempre tem uns assim”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro se ele evita circular por vias mais movimentadas para evitar esses tipos de discursão?

Seu Zezinho: *“Às vezes a gente vai entendeu!
Porque olha, o direito é todos por onde de certo a gente ir a gente vai.
se um trabalho tá por lado a gente tem que ir onde tá”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro quais as maiores dificuldades que ele estava enfrentando com relação ao trabalho dele?

Seu Zezinho: *“A maior dificuldade, é o serviço que tá muito pouco, enquanto tinha o serviço bom aí pra gente ter era bom demais”.*

Seu Zezinho: *“Às vezes um serviço com dificuldade, fusijava, mas botava o troco no bolso no fim das contas. E agora não, tá com vontade de trabalhar as vezes e não achar o serviço pra fazer”.*

Seu Zezinho: *“A maior dificuldade que tá agora é isso. Porque o pessoal mesmo já tem os transportes deles”.*

Entrevistador: Em relação a como o carroceiro ver a sua profissão e qual a importância que ela tem para ele?

Seu Zezinho: *“A importância que ele tem para mim agora é porque, eu não tenho outro ramo, não tenho outro emprego outro serviço. Meu serviço tá sendo é esse, então a importância tem pra mim demais a carroça e meu jumento porque se eu ficar sem a carroça, ficar sem o jumento..... aí piorou pra mim porque eu não tenho outro serviço, não tenho outro ramo não tenho o saber”.*

Seu Zezinho: *“Pra você é bom que você tem o saber, já tá é formado (risos de ambos)”.*

Entrevistador: Comentei que pra mim também não será muito fácil (risos novamente).

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro em relação a sua renda mensal, se ele consegue se sustentar ou sustentar a família com o dinheiro do trabalho de carroceiro?

Seu Zezinho: *“Filho não. Eu moro com uma "coroinha" lá, mas não temos filhos não, mora só nós dois mesmos”.*

Seu Zezinho: *“A gente consegue com o trabalho, ainda dá pra gente comer ainda, não dá pra gente fazer outros trabalhos que as vezes a gente tem vontade e não dá. mas pra gente comer ainda dá”!*

Entrevistador: Perguntei a ele, se conseguiu todos os seus bens materiais apenas com o trabalho de carroceiro?

Seu Zezinho: *“Não, não! nós tínhamos uma casinha lá meio ordinária e tudo, aí a minha coroa se aposentou outro dia aí nós fizemos um empréstimo de um dinheiro e levantemos a casinha, ainda não tá pronta, mas já de nós ficar de baixo até, até quando Deus quiser”.*

Entrevistador: Houve em algum momento a contratação dos carroceiros no trabalho público municipal?

Seu Zezinho: *“Eu eles nunca contrataram né! os outro aí eu não sei. mas eu nunca foi contratado pra essas coisas assim não”.*

Seu Zezinho: *“Pra mim só mesmo só na hora que achasse aí ia fazer o serviço. nunca tive esses contratos assim de passar mês trabalhando com um ou com outro, não senhor”!*

Seu Zezinho: *“só mesmo..., bota um fretinho aqui espera outro na hora que Deus mandar, nunca tive esses contratos”!*

Entrevistador: Fica dependendo apenas trabalho que aparecia?

Seu Zezinho: *“É, do que aparecia, os outros aí eu não sei”.*

Entrevistador: Indaguei sobre essa questão falando que imaginava a profissão de carroceiro mais forte e com grande importância em décadas passadas, onde a pouca quantidade de veículos automotores aumentava a demanda em fretes, fazendo com que estes trabalhadores fossem bastante procurados. inclusive pela gestão do município de Santa Helena.

Seu Zezinho: *“Eu não, mas aí eu sei porque nesses tempos tinha uma porção de carroceiros, não tinha essas histórias vezes de..., frete de areia, talvez alguém tenha conseguido um contrato, mas eu nunca tive não”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro como ele ver o futuro da profissão dentro do município de Santa Helena?

Seu Zezinho: *“pelo que a gente ver, vai terminar. Já começou pelo que a gente ver assim pra que era, começou a terminar”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro se esse pensamento dele estaria ligado a falta do trabalho que permitisse uma continuidade da profissão dentro do município de Santa Helena?

Seu Zezinho: *“É! porque você ver que o pessoal, todo mundo já tem os transportes deles e tudo, você bem ali o Jurandir ali....., Jurandir quando eu comecei trabalho por aqui sempre teve, ele tinha uma loja bem aqui tinha uma outra loja e tinha ali adiante do Paraíba um pouco, lá era alugado esses pontos deles aí. Realmente eu trabalhei muito, botei muito frete, teve caso de eu assegurar assim alguma coisa, porque eu trabalhei muito com ele, nesse tempo ele não tinha carro, pra entregar era só carroceiro, eu e um dali da morada nova trabalhavam com ele aqui direto, direto”.*

Seu Zezinho: *“Ele tinha um depósito ali pra baixo, trazia de lá pra cá até ali, e fazia uns fretes por aí. Depois ele comprou o carro, aí já parou mais e agora ele tem, nesse tempo ele não tinha, só uma motinha de ele andar e pagava frete pra nós. A gora ele já tem carro de todo o tipo, acho que bem uns 20 carros agora aí, nem liga agora pra carroceiro! nem liga pra carroceiro”.*

Seu Zezinho: *“Agora se ele vende uma coisa, ele tem o carro dele para entregar e tudo, pra todo lado, buscar no depósito. Então acabou isso aí, ali no paraíba, mesma coisa, eles já tem carro pra eles entregar, nem olha mais para o carroceiro e assim é assim”!*

Seu Zezinho: *“Por aqui mudou tudo. tinha bem aqui Alberto Magno, se lembra? bem aqui no canto que ele tinha uma mercearia dele aí, vendia pra todo mundo aqui. Nós via fila aí de 10, 12 carroceiros aí. Dava serviço pra todo mundo, era frete pra morada nova, era frete pra ponta da areia, e agora não, agora eles já tem os carros deles tudo, e aí perdeu tudo”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro se ainda existe ainda algum empresário do município que contrate eles para fazer serviços de frete?

Seu Zezinho: *“Ainda tem as vezes escapado as vezes algum, escapado, não é mais como era”.*

Entrevistador: Perguntei mais uma vez em relação a profissão, se ela iria deixar de existir no município de Santa Helena?

Seu Zezinho: *“Pelo que tá indo, vai. A profissão de carroceiro vai terminar”.*

Entrevistador: Perguntei sobre a questão de passar o conhecimento da profissão para as próximas gerações, se alguém já se interessou em dar prosseguimento a profissão e com quem ele aprendeu este ofício?

Seu Zezinho: *“Aprendi a profissão com Zé Remir lá da Caema”.*

Seu Zezinho: *“Ninguém mais quer!
Lá vai a prova ali (apontando para um motociclista com uma carrocinha), tudo era nós que botava, agora já tem a carrocinha deles ali o, pra eles levarem lá pro posto”.*

Entrevistador: Perguntei sobre a média do preço do frete?

Seu Zezinho: *“É conforme a distância, conforme o material e assim que é!
uma coisinha leve é 10 conto é 15, daqui para Turilândia é 20 é 25, é conforme a distância e conforme a carga.... o material”.*

Entrevistador: Perguntei se ele leva todo o tipo de mercadoria?

Seu Zezinho: *“Resto de construção, tudo a gente junta as vezes. ferro, cimento tudo a gente junta essas coisas assim”.*

Entrevistador: Perguntei se ainda levava algum tipo de carga alimentícia?

Seu Zezinho: *“Tem mais é difícil, é difícil por conta das carrocinhas”.*

Agradei ao carroceiro pela sua contribuição em relação a construção desse trabalho, falei também que todo o resultado da pesquisa está disponível caso queira saber os resultados final. Comentei com ele se poderia colocar ao menos o nome do seu bairro para identifica-lo no trabalho? e ele autorizou. Na construção desse trabalho como já comentado anteriormente, o carroceiro que deu informações sobre a sua atividade trabalhista ficara conhecido como Seu Zezinho da Caema.

NOME: BENEDITO VIEIRA GARCIA.

BAIRRO: DESCONHECIDO

CONHECIDO POPULARMENTE PELO APELIDO DE: SEU BINE.

IDADE: 67 ANOS

ANOS DE PROFISSÃO: 28 ANOS

Entrevistador: Com quem o senhor aprendeu essa profissão?

Seu Benedito: *“Eu aprendi por mim mesmo, não aprendi com ninguém trabalhei assim, comecei trabalhar e ingressei no serviço”.*

Entrevistador: Perguntei se ele comprou a carroça e foi aprendendo observando outros carroceiros?

Seu Benedito: *“Isso mesmo”!*

Entrevistador: Além do trabalho de carroceiro o senhor exerce alguma outra atividade?

Seu Benedito: *“Depois que eu larguei a roça eu era lavrador, depois que eu não aguentei o serviço da roça eu passei a trabalhar só na carroça”.*

Seu Benedito: *“As terras que trabalhava invadiram tomaram conta, compraram as terras e eu fiquei assim”.*

Entrevistador: Perguntei se as terras que ele se refere, era daqui mesmo do município de Santa Helena?

Seu Benedito: *“Era pro lado de Turiaçu que eu trabalhava”.*

Entrevistador: Perguntei se ele era natural do município de Turiaçu?

Seu Benedito: *“Não! eu sou daqui mesmo, mas eu travessei o rio trabalhei nessa área que pertence a Turiaçu”.*

Seu Benedito: *“Fui pra lá, trabalhei tinha capinzal, tinha bananal, tinha roça, mas eu larguei tudo. Eles não queriam comprar a terra não queriam que saísse mais eu disse eu vou sair”.*

Seu Benedito: *“Começaram a brigar lá por dentro das terras, mataram gente e aí eu fiquei com medo todo mundo ficou com medo, aí eu disse vamos tirar o arroz, ajudar a colher e vamos parar”.*

Seu Benedito: *“Quando eu cheguei lá era só mata que não tinha como o boi pastar. aí eu fiz estrada plantei capim. ai esses outros que mudaram pra lá agora botaram o nome de lá de capinzal”.*

Seu Benedito: *“Eu durante muito tempo fiz serviço lá, tinha arroz, tinha capinzal, tinha sitio. Aí depois que vim pra cá não tinha outra coisa pra eu fazer, eu tinha um burro bom, eu comprei uma carroça o botei e comecei a trabalhar”.*

Seu Benedito: *“Ai de lá pra cá, tenho trabalhado só de carroça mesmo, me aposentei e tôo aqui”.*

Seu Benedito: *“O trabalho ajuda um pouquinho nunca deu certo eu sair da carroça”.*

Entrevistador: Perguntei se ele gosta do trabalho de carroceiro?

Seu Benedito: *“É, eu agora meu irmão, eu não sei ficar parado eu trabalho”.*

Seu Benedito: *“Agora eu estou até doente, adoentado fiz uns exames a próstata tá inflamada. Tenho que partir, fazer tratamento pra saber como é”.*

Seu Benedito: *“Esse mês mesmo tô indo para fortaleza fazer tratamento da próstata. Ando sempre doente”.*

Entrevistador: Desejei prontamente uma boa viagem para seu Benedito, e que tudo ocorresse bem em seu tratamento.

Seu Benedito: *“Deus ajude!”.*

Entrevistador: após, desejar uma pronta recuperação a seu Benedito, retomei a entrevista.

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro sobre a rotina de trabalho dele e os locais que ele costuma frequentar. Seu Benedito se fixa em um deposito de uma loja de construção.

Seu Benedito: *“Eu fico aqui, só aqui, venho direto pra cá. Aqui é a casa de minha sobrinha e eu venho direto pra cá”.*

Entrevistador: Perguntei sobre o horário que ele começa a trabalhar?

Seu Benedito: *“Eu começo umas 8 horas vou até 17 horas e vou me embora”.*

Seu Benedito: *“Todo dia eu venho pra cá. Meu serviço aqui tem pouco porque a venda ela tá vendendo pouco, quando chega mais o mês de setembro, outubro, esse mês agora tudo de vagar, ainda tá de vagar ainda”.*

Entrevistador: Comentei sobre a questão da pandemia da Covid-19, que agravou a crise financeira do município.

Seu Benedito: *“Piorou bastante. É bastante ruim essa pandemia”.*

Seu Benedito: *“Já morreu gente. bastante. Graças a Deus que nossa família já adoeceu mais já tudo escaparam”.*

Entrevistador: Seu benedito comentou comigo que ainda não tinha tomado o imunizante contra a Covid-19.

Seu Benedito: *“Eu nunca me vacinei, mas tenho que me vacinar para poder viajar, mas eu tenho que me vacinar”.*

Entrevistador: Incentivei o Seu Benedito a tomar a vacina para uma maior segurança, já que estava em um ambiente com grande fluxo de pessoas em um entra e sai frenético dentro do depósito.

Seu Benedito: *“Antes de ontem morreu um senhor aqui de covid. Morreu em São Luís e veio hoje, Foi doente daqui tava doente durante a pandemia agora morreu em São Luís”.*

Entrevistador: Perguntei ao seu Benedito em relação ao convívio com a clientela em relação aos contratos de fretes?

Seu Benedito: *“Eu ainda sou chamado, mas tudo ficou difícil, tudo ficou devagar. Às vezes a gente tá disponível pra fazer o frete, mas é mais pouco porque tem as carrocinhas, tem uns caminhões que faz e quando eles me quer, eles botam a carroça aqui perto e me chamam”.*

Seu Benedito: *“Mais não era como aquele tempo que era muito chamado, a gente não tinha muito concorrência, tinha pouco transporte, hoje eles abriram os transportes todos aqui na sede”.*

Entrevistador: Comentei sobre a carrocinha, principal fator de queda da demanda de fretes segundo os carroceiros e que antigamente se tinha muito carroceiro segundo o que eles me falaram.

Seu Benedito: *“Tinha que não desse conta de botar frete, as carrocinhas agora é ligeira, fazem frete ligeiro, leva pouco mais vai e vem de pressa. Ela estão fazendo fretes muito mais do que todo mundo, as carrocinhas”.*

Seu Benedito: *“Cada depósito tem uma ou duas em movimento grande eles tem 3, 4 como Gerson do povo (nome de um empresário local), esses todos tem, no Paladar tem (nome de um supermercado do município), todos eles já tem carrocinha”.*

Entrevistador: Perguntei novamente se eles o procuram para fazer fretes

Seu Benedito: *“Não porque já tem as carrocinhas deles ajeitadas, só contratam o trabalhador: só o rapaz para trabalhar, trabalha na moto e fazem a entrega, vai embora e recebe o dinheiro dele por mês”.*

Entrevistador: Perguntei para seu Benedito se já houve algum tipo de conflito entre ele e algum motorista em meio ao intenso trânsito de Santa Helena?

Seu Benedito: *“Nunca! Nunca foi agredido. Eu sei me defender, defender a mim”.*

Seu Benedito: *“Nós todo mundo trabalha legal”.*

Entrevistador: Nunca mesmo? Perguntei novamente.

Seu Benedito: *“Não, nunca teve comigo não”.*

Seu Benedito: *“A gente trabalha legal respeita o trânsito, anda na mão certa e a gente anda com respeito com eles e eles com a gente”.*

Seu Benedito: *“Tá tudo bem graças a Deus”!*

Entrevistador: O entrevistado apontou o principal problema que afeta o seu trabalho, revelando pela primeira vez, os efeitos que a transformação do espaço urbano Helenense trouxeram para o seu ofício.

Seu Benedito: *“Agora só o que tem é a falta de serviço porque a gente garra pouco serviço”.*

Seu Benedito: *“Não era como naquele tempo, chegava barcos pra gente descarregar, a gente descarregava todinho três carroceiros, quatro se juntavam eles pra levar. Isso não tem mais, agora eles botam e as carrocinhas vão levando e, é tudo de pressa é no caminhão e, é tudo rápido”.*

Entrevistador: Perguntei para o seu Bine algumas informações sobre os períodos auge da profissão de carroceiro, falando de um momento em específico pelo qual todos os carroceiros que eu já havia entrevistado citam, sobre um período em que não se havia estradas que ligasse o município a outras cidades e as mercadorias vinham todas por via marítima, onde os carroceiros tinham bastante trabalho e conseguiam se sustentar com os seus serviços.

Seu Benedito: *“Nesse tempo tinha muita gente, trabalhava até de noite, andava o dia pela noite trabalhando botando as coisas para o depósito”.*

Seu Benedito: *“E hoje não tem mais isso, chegou e depressinha tem um caminhão tem a moto, aí vai colocar tudinho bota num canto, bota num outro...., bota tudinho é rápido antes de chegar à noite botou tudo”.*

Entrevistador: Tentei aprofundar mais sobre esse ponto citado por ele em que um fluxo bastante alto de profissionais carroceiros, fazia parte da vida cotidiana de Santa Helena, perguntando se ele tinha algum registro dessa época, ou se ele saberia precisar em qual década o fluxo de carroceiros na cidade foi mais alto.

Seu Benedito: *“Não tenho”.*

Seu Benedito: *“Ah, eles compraram moto compraram carro. quem comprou carro comprou, quem comprou moto comprou e largaram o serviço de carroça”.*

Entrevistador: Não estava mais dando o serviço com a carroça?

Seu Benedito: *“Não dá mesmo, fica só quebrando o galho não dá mais pra nada. É pra fazer uma ajuda”.*

Seu Benedito: *“A gente não tem outro trabalho, a gente fica nessa coisa, fazendo essa ajuda”.*

Seu Benedito: *“Mais até os empresários já acham melhor nas carrocinhas do que nas carroças. Eles acham melhor fazer, bota a carrocinha do que botar na carroça”.*

Seu Benedito: *“Eles botam pra ajudar um carroceiro, mas ele tendo uma carrocinha ele faz melhor; bota só o trabalhador a carrocinha é dele a moto é dele e assim, ele vai com um caminhãozinho e vão levando as cargas. É mais fácil do que na carroça”.*

Entrevistador: Perguntei a média dos ganhos mensais que o carroceiro consegue?

Seu Benedito: *“É pouco dinheiro, uns 300 reais, 400 reais, 500, conforme o frete anda até 500 reais. Mais que é difícil é”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Benedito quais os valores ele cobrava por frete?

Seu Benedito: *“A carroçada daqui pra parte dá uns 9 reais uma carroçada que é pouca, e pra cá é pouca carroçada pra mim”.*

Seu Benedito: *“Nós faz força porque é pouco frete que tem não é muito e a gente fica entreitando só pra comprar ração para o animal um dinheiro certinho, me ajuda nesse aposentado riazinha, mais é ralado isso aqui”.*

Seu Benedito: *“O serviço de carroça não dá mais dando, mas já deu bastante mais agora não tá dando mais”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Benedito sobre a questão sustento familiar, se tempos atrás no auge da profissão ele conseguia sustentar a sua família com o ofício de carroceiro e fosse depender de hoje daria pra ele sustentar a família apenas com o trabalho de carroceiro?

Seu Benedito: *foi*

Seu Benedito: *“Se eu tivesse uma família como eu tinha não dava mais hoje..... não dá”.*

Seu Benedito: *“Hoje dá porque não tenho família eu vivo é....., meus filhos já estão tudo criado tudo formado trabalham fora, eu vivo mais eu só”.*

Seu Benedito: *“E não tá dando dinheiro para sustentar uma família agora. Quando eu tinha família conseguia sustentar todo mundo mais agora não dá mais....., neste ramo não dá. É muito fraco o serviço para mim”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Benedito a importância que a carroça tem para ele, afim de saber o olhar do carroceiro em relação ao seu instrumento de trabalho.

Seu Benedito: *“Ela me ajudou muito, ajudou....., formei meus filhos, todo mundo formado”.*

Seu Benedito: *“Foi nesse serviço que eu formei meus filhos e graças a Deus todo mundo tá trabalhando, todo mundo tem serviço”.*

Entrevistador: Perguntei a ele se ele tinha orgulho da sua profissão se foi através dela que ele conseguiu dá uma melhor condição de vida a ele e a sua família!

Seu Benedito: *“Se não fosse o serviço de carroça meu trabalho era de roça, mais a roça não dava o mesmo mais ajudava também, tinha muita colheita ajudava muito bem, mais depois que eu mudei para a cidade comecei a trabalhar de carroça com os animal os meus foi melhor, acaba de forma meus filhos todo mundo se formou, todo mundo estudou, todo mundo saiu para fora, moram em outra cidade Fortaleza, mora em São Luís, mora outro em Paraopeba, outro em porto velho, cada um com salário mais todo mundo tem serviço todo mundo é formado. E tá tudo bem graças a Deus”.*

Entrevistador: A importância de sustentar a família e proporcionar oportunidades para os seus filhos, demonstra o quão foi importante o ofício tradicional de carroceiro para o desenvolvimento pessoal dos seus filhos, viabilizando oportunidades para que ele seguissem a sua vida com melhores condições econômicas e sociais.

Seu Benedito: *“Hoje por exemplo, eles vão me ajudar, eu tô doente eles....., vão me ajudar”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro em relação a gestão administrativa do município se houve em algum momento um vínculo empregatício entre ele e alguma gestão do município.

Seu Benedito: *“Não! não contrataram”.*

Seu Benedito: *“Me contrataram mais eu fui trabalhar de vigilância num colégio, mercado eu trabalho assim de manhã ao meio dia, enfastiando os dias um dia sim outro não, mas eu trabalhava na minha carroça, não trabalhava muito nesse serviço”.*

Seu Benedito: *“Trabalhei a muito tempo nesse serviço da prefeitura que eles me deram, me ajudou muito também”.*

Entrevistador: Perguntei se como profissional carroceiro ele nunca foi contratado?

Seu Benedito: *“Não! nunca, nunca. Às vezes os depósitos me contratavam era o depósito de Alberto Magno, aqui com a minha sobrinha Vanda a minha sobrinha aqui Miriam e trabalhei muito aqui também com elas, mas com eles nunca me contrataram como carroceiro, mas contrataram como vigilante trabalhei uns tempos como vigilante com eles aí”.*

Entrevistador: Falei para ele que de certo modo ele ajudou no desenvolvimento do município, prestando um serviço que pouco se tinha na área urbana de Santa Helena.

Seu Benedito: *“As pessoas vinham numa loja dessas, aí as lojas mandavam para os carroceiros”.*

Seu Benedito: *“Teve isso aí, porque ajudou muito”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro se ele tinha informações sobre a tentativa dos carroceiros de se organizarem como sindicato dos carroceiros no município de Santa Helena?

Seu Benedito: *“No tempo de Touro que organizou, quando Touro foi prefeito ele organizou esse sindicato, mas não foi mais pra frente ele até comprou a casa dos carroceiros organizou o sindicato, mas depois ele perdeu as eleições não teve mais quem mexe-se com isso, parou”.*

Entrevistador: Citei que esse ponto é bastante interessante pois mostra que houve incentivo por parte de uma das gestões públicas em relação a profissão de carroceiro, propiciando uma tentativa de organizar os carroceiros em um sindicato que permitisse a eles conseguir melhores direitos dentro do município de Santa Helena, mas que a acabou não tendo continuidade.

Seu Benedito: *“foi! não foi”.*

Entrevistador: Indaguei a seu Benedito em relação a compra da casa que serviria como sede do sindicato dos carroceiros de santa helena, onde houve uma contribuição dos próprios carroceiros na compra da casa sede.

Seu Benedito: *“A casa ficou por conta de Touro, agora ele quando venderam a casa deram dinheiro pra cada um dos carroceiros um tanto. A casa ele comprou e deu para os carroceiros, foi o prefeito que comprou pra organizar os sindicatos dos carroceiros”.*

Seu Benedito: *“Mais não foi para frente o sindicato porque ele só foi prefeito aqui uma vez”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Bine em relação a compra do seu instrumento de trabalho, a carroça, e onde ele havia adquirido?

Seu Benedito: *“A carroça eu comprei aqui”.*

Seu Benedito: *“Carpinteiro que fazia era..., tinha muito carpinteiro, mas o carpinteiro mais fazedor de carroças que já teve aqui foi Gica”.*

Seu Benedito: *“Ele trabalha mais é fora, ele vive aqui em Santa Helena”.*

Entrevistador: Perguntei onde o seu Gica morava afim de conseguir uma entrevista com ele.

Seu Benedito: *“Ele mora pelo bairro do 40”.*

Seu Benedito: *“Até hoje ele faz carroça, só tem que comprar os materiais pede pra ele lá fazer que ele faz. carroça mais bem feita tem que ver”.*

Seu Benedito: *“Agora junto com ele tem dois: Pinheiro, Zé pereira, ambos tem ele aqui. (se referindo aos fabricantes de carroças do município)”.*

Seu Benedito: *“Depois que ele decidiu fazer, ele nunca parou de fazer”.*

Entrevistador: O carpinteiro Gica começou a fabricar suas carroças utilizando modelos de carroças já existentes do município, compradas provavelmente no município de Pinheiro e a partir daí começou a produzir carroças de melhor qualidade no município de santa helena.

Seu Benedito: *“É, ele é o maior fazedor de carroça, ele foi melhor do que Zé Pereira. foi o melhor, as carroças melhores do que eles daqui”.*

Seu Benedito: *“Então não tinha aqui. Agora ele é fazedor de carroças, o dia que o cara querer fazer uma carroça ele faz é depressa, agora essas coisas que eles faziam com ferro é só com corte com energia (se referindo as ferramentas empregadas na construção da carroça que antigamente eram feitas com ferramentas rusticas de ferro e hoje em dia é feita com ferramentas modernas ligadas a energia elétrica), eles fazem é rápido”.*

Seu Benedito: *“É aí, não tem mais é quem trabalha com carroça porque carro já tem demais, é "abuso" de carro e moto aí na rua, e a gente trabalha se livrando deles”.*

Entrevistador: Perguntei a ele se já não tem o espaço necessário para eles diante do trânsito intenso de carros e motos nas vias públicas do município?

Seu Benedito: *“Um animal não acostuma com carro, o animal é bicho perigoso, mais a gente "caça" jeito de dominar o animal. o que faz o malefeito é o animal”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Benedito como ele ver o futuro da profissão de carroceiro daqui para frente?

Seu Benedito: *“Vai acabar! por que vai acabar? porque tem as carrocinhas e muito carro que tem cidade que estão cada vez mais, vai terminar a carroça. vai é terminar”!*

Seu Benedito: *“E tem também aquelas carrocerias, aquelas carrocinhas pra carregar peixe o peixe no isopor isso aí tudo vai se acabar daqui um tempo, daqui a uns anos vai terminar a história das carroças. Porque as carrocinhas estão invadindo demais, é muita carrocinha”.*

Entrevistador: Perguntei se tinha alguém interessado em continuar nessa profissão?

Seu Benedito: *“Eles não vão se interessar porque não dá, a renda terminou, a renda tá terminando é porque os outros tão tomando conta de tudo. Os fretes mais ligeiros tão tomando conta com a carrocinha”.*

Entrevistador: Comentei que já não era mais rentável!?

Seu Benedito: *“Tem o caminhão tem a D20, aí vai tomando de conta porque vai mais ligeiro e hoje em dia todo mundo que depressa correria fica grande, e eles não querem se empatar com carroças”.*

Seu Benedito: *“E por isso vai terminar”!*

Seu Benedito: *“Já tem bem pouco, quem tinha carroça hoje tem carro, tem moto, não vivem mais na profissão de carroça”.*

Entrevistador: Terminei a entrevista com seu Benedito, agradecendo a sua contribuição dele, desejando uma boa viagem para fortaleza já que iria fazer os exames e mais uma vez avisei que toda e qualquer informação da pesquisa, estará à disposição dele, caso queira saber o resultado da pesquisa.

NOME: TOMAS DE AQUINO
IDADE: 62 ANOS
BAIRRO: CENTRO
TEMPO DE PROFISSÃO: 15 ANOS DE PROFISSÃO
APELIDO: MAZICO

Entrevistador: Antes de tudo quebrar o gelo inicial e propiciar uma entrevista no qual se tenha acima de tudo confiabilidade requer bastante jogo de cintura, nos momentos que antecedem o momento da entrevista. A pesar de eu conhecer o carroceiro entrevistado, comumente chamado de seu “Mazíco”, tive que vencer a desconfiança inicial que ele tinha sobre os objetivos desta pesquisa, e ao conseguir isso o ambiente em que estávamos compartilhando, tornou-se muito mais leve.

Entrevistador: quantos anos de profissão?

Tomas de Aquino: *“De carroça”?*

Entrevistador: sim!

Tomas de Aquino: *“Não! de carroça eu..., porque eu....., quando eu comprei essa carroça eu até uma....., história”.*

Tomas de Aquino: *“Quando eu comprei essa carroça, eu já vivia mesmo nesse negócio de pescaria! mas quando entrava a desova aí eu garrava eu não vendia (peixe), e também não ia (pescar)”.*

Tomas de Aquino: *“Aí eu passava dezembro, janeiro, fevereiro e março, quatro meses. Eu não panhava um quilo de peixe, porque é crime aí eu tinha a carrocinha e eu ficava aí (circulando pela cidade)”.*

Tomas de Aquino: *“Ai quando...., em março, dia primeiro de março que começava a pescar meu peixe com chibé, né”!*

Tomas de Aquino: *“Aí eu começava a pescar, e aí foi o motivo de eu....., porque sempre pesquei mesmo, eu sempre gostei de....., de pagar meu sindicato em dias, ali...., não dava trabalho para eles, sempre querido e....., e acolhido né”.*

Entrevistador: Comentei com o carroceiro, que muito dos carroceiros que eu entrevistei conciliavam ou conciliou durante algum tempo, a profissão de carroceiro com alguma outra para complementar a renda.

Tomas de Aquino: *“Porque a carroça...., a carroça as vezes o cara compra pra este trabalho, mas até porque isso aí é uma história, o cara também não pode ter os dois carroceiro e pescador, porque na colônia ele não pode ser os dois ou ele é um ou é outro, né?”*

Tomas de Aquino: *“Aí como o advogado nosso, tava dando uma entrevista lá...., a gente ou é carroceiro ou é pescador”.*

Tomas de Aquino: *“Sio! chegou a minha vez eu disse sio, eu tenho uma carroça eu levo a minhas coisas pra beira, tenho minha carretinha que me leva meu....., minha....., minha canoa, a carrocinha leva minhas tralhas de pesca. Aí ele se empatou mais para conversa comigo ele achou mais o argumento dele, por encher um vaso lá que ele tava enchendo”.*

Tomas de Aquino: *“Daí ele perguntou tu é pescador ou carroceiro”?*

Entrevistador: É senhor colocou pescador?

Tomas de Aquino: *“É, pescador”.*

Entrevistador: Perguntei se ele sempre conciliou essas duas profissões?

Tomas de Aquino: É

Entrevistador: Quanto tempo de trabalho conjunto (carroça e pescaria)?

Tomas de Aquino: *“Acho que tá com uns....., porque eu pesco desde os 9 anos, agora a carroça eu comprei quando eu cheguei aqui, vai fazer uns 15 anos. Faz tempo que só o diabo! (risos) que eu comprei”.*

Tomas de Aquino: *“Porque a canoa eu não podia larga lá (na beira do rio), porque se eu largava lá não amanhecia”.*

Tomas de Aquino: *“De primeiro eu pois ela ali em cima (apontando para a carroça), mas aí comprei uma canoa com pouquinhos tempos ela descolou só de tá lixando ali em cima do parafuso ali, aí garrei vendi um barrigudo (gado bovino), e o barrigudo eu garrei vendi comprei só o quadro, eu garrei por 2 mil, mais aí eu trazia e melhorou de mais (se referindo a uma carrocinha puxada pela sua carroça que permitia trazer a canoa de volta para a sua casa)”.*

Tomas de Aquino: *“É aí esse é o objetivo da gente”.*

Entrevistador: Perguntei a ele com quem ele aprendeu o ofício de carroceiro?

Tomas de Aquino: *“Não, ninguém ensinou ninguém”.*

Perguntei se foi apenas observando outros carroceiros?

Tomas de Aquino: *“Foi só olhar (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“Mas tem gente que não sabe nem isso, pegar um burro com o rabixo pra frente (risos)”.*

Entrevistador: Então o senhor comprou a carroça e aprendeu a pilota-la apenas observando outros carroceiros?

Tomas de Aquino: *“É, foi (risos)”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro em relação a uma fábrica ou oficina de carroças do município de Santa Helena?

Tomas de Aquino: *“Não, não tinha oficina tinha o sindicato aí nesses sindicatos entrou uns ladrões e não foi pra frente, eles roubaram ainda tinha aquela casa lá perto da garagem lá nós compramos pra fazer o sindicato”.*

Entrevistador: Nesse momento o carroceiro seu Tomas, revela alguma das primeiras informações relacionadas a tentativa de criação dos sindicatos dos carroceiros de Santa Helena. Algo que já havia sido comentado pelo carroceiro Benedito em entrevista feita anteriormente.

Tomas de Aquino: *“Aí eu dei uma ajuda né, aí tu vai pra frente? vai, aí eu dei uma ajuda pra ele. Aí o que acontece? com uns cinco meses o cara vendeu a casa (risos)”.*

Entrevistador: *“Era o sindicato dos carroceiros”?*

Tomas de Aquino: *“Dos carroceiros, era. tinha muita carroça essa época”.*

Entrevistador: Perguntei mais ou menos em que década tinha muitos carroceiros circulando pela cidade?

Tomas de Aquino: *“Faz muito tempo”.*

Entrevistador: Tentei precisar mais ou menos em que década se tinha muitos carroceiros atuando no município de Santa Helena. Citei a década de 80 que foi um período que um

dos carroceiros a via me falado durante uma das minhas entrevistas, mas o carroceiro entrevistado assim como os outros, não conseguiam me fala com precisão qual foi o período ápice da profissão de carroceiro dentro do município.

Tomas de Aquino: *“É mais ou menos (risos)”*.

Tomas de Aquino: *“Esse tempo faz muitos anos, aí o cara garrou e vendeu a casa lá (risos)”*.

Tomas de Aquino: *“Ele nem foi preso, foi uma ajuda para vocês, não foi avante ele vendeu. Então com esse dinheiro ele não vai comer pro resto da vida, né?”*

Tomas de Aquino: *“Eu não vou brigar porque eu não sou mesmo do ramo, daí eles batiam comigo, rapaz ou tu é uma coisa ou outra. Eu, meu objetivo é esse desde pequeno desde os 9 anos eu pesco....., mais meu pai, nós lutando pescando aí eu fiquei naquele ritmo (conciliando a profissão de pescador com a de carroceiro), gostava de um peixinho fresco que eu panhava. É aí é assim, até hoje eu manto nessa profissão (se mantém nessa profissão), porque adoro”*.

Tomas de Aquino: *“Eu me aposentei pela pesca graças a Deus! eu me aposentei pela pesca, faz 15 anos que eu me aposentei”*.

Entrevistador: O entrevistado falou de sua experiencia de quando foi se aposentar e como foi questionado com duas perguntas para poder conseguir a tão sonhada aposentadoria como pescador.

Tomas de Aquino: *“Olha criança foi como eu digo, eu comprei está carroça mais a minha profissão é pescar, minha profissão é pescaria”*.

Tomas de Aquino: *“Eu vou brigar só porque eu dei uma margem de....., parece que foi 300 contos que eu dei, pra eles, aí eu ia brigar com eles? Né?”*.

Entrevistador: Perguntei ao seu Tomas se foi 300 reais para tentar precisar o momento onde se tentou organizar o sindicato dos carroceiros do município de Santa Helena. Se a moeda fosse reais poderíamos precisar que foi entre o período da década de 90 e 2000.

Tomas de Aquino: *“Trezentos reais...., era muito dinheiro (risos)”*!

Entrevistador: Fiquei um tanto confuso em seguida, porque ao tentar precisar o período em que se tentou construir o sindicato dos carroceiros do município de Santa Helena e perguntando qual era a moeda pelo qual seu Mazico pagou a quantia de 300 reais aos responsáveis em organizar o sindicato, em seguida ele comentou que o dinheiro da época era cruzeiro. Apesar das informações parecerem desconstradas em relação ao período

da tentativa de criação do sindicato, viria conseguir informações mais precisas com o carroceiro Benedito.

Tomas de Aquino: *“Era cruzeiro! cruzeiro ainda”. (risos)*

Entrevistador: Perguntei ao seu Tomas em relação a criação do sindicato, quem estava à frente na organização do mesmo? e se eles eram daqui mesmo do município de Santa Helena?

Tomas de Aquino: *“Eram! Uns já morreram, desses velhos já só tem um que é Luís, lá do...., da ponta da areia. Acho que já tá até caducando, Tá velhão”.*

Entrevistador: Perguntei se ele era carroceiro também?

Tomas de Aquino: *“Não, ele não era carroceiro, ele queria ganhar o dinheiro (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“Faço que nem finado Walfredo, era só ladrão (risos)”.*

Entrevistador: Entre histórias e causos seu Tomas de Aquino compartilhou informações sobre a vivência de carroceiro e falou outros nomes de carroceiros que viviam na luta diária desse ofício tradicional.

Tomas de Aquino: *“Criança! nessa história de carroça, sabe quem...., tem um cara que é....., ele nunca largou a carroça. É....., Valdemar, Valdemar Bagé bagrinho, esse aí esse cara era Dico, Murfino, eram cansado de levar coisas para a beira”.*

Tomas de Aquino: *“Eles tavam quase me matando (se referindo ao preço para levar as ferramentas de pescaria para a beira), rapaz! vou comprar a minha carroça, ah melhorou demais”.*

Tomas de Aquino: *“Comprei uma canoa de seis metros e meio quase fura só esses parafusos até, de tanto eu levar e trazer (se referindo a um dos parafusos que dá carroça)”.*

Tomas de Aquino: *“Nesse porto aqui a água vinha até bem ali pertinho de casa, nós amarrava lá, me lembro como se fosse hoje, eles chegavam com um pau, um cadeado, fogo desatavam a canoa para levar, nesse tempo, agora é no tesourão. (contando causos sobre tentativas de roubo de canoas em tempos passados)”.*

Tomas de Aquino: *“Edinho também era carroceiro demais”.*

Entrevistador: Perguntei ao carroceiro quais locais ele geralmente vai para conseguir fretes?

Tomas de Aquino: *“Não! eu faz muito tempo que eu larguei de tá...., vez de quanto eu vou botar uma terrinha por ali de plantar cebola então, não tenho um ponto fixo”.*

Entrevistador: Perguntei se ele trabalha só quando é procurado para fazer algum tipo de trabalho?

Tomas de Aquino: *“É! uma terrinha, mais já estou velho e não vou mais tá me matando! (risos)”.*

Entrevistador: Perguntei se nessa rotina de trabalho quando aparece algum contrato para ele, que horas ele começa e quando termina?

Tomas de Aquino: *“Não, eu quando vou botar uma terrazinha, quando já muito tarde, também eu não vou mais. Também já estou velho com a coluna quase "esporando".*

Entrevistador: Perguntei se ele vai pela manhã?

Tomas de Aquino: *“Quando dá de ir, quando não dá passo dois, três dias aí”.*

Entrevistador: Fica dependendo de alguém que encomende?

Tomas de Aquino: *“É, e a coluna”. (risos).*

Entrevistador: Comentei sobre a quantidade absurda de peso que seu Tomas carrega, já conhecia um pouco de sua rotina de trabalho, a minha Mãe é uma de suas clientes e comprava a saca de terra, própria para o plantio de cheiro verde e outras plantas. Ele relatou um pouco desse trabalho penoso pelo qual passa para complementar a renda da aposentadoria.

Tomas de Aquino: *“Carrego de dentro da carroça (risos). Eu encho dentro da carroça marro a boca (risos)”.*

Entrevistador: Seu Mazico me mostrou diversos momentos durante a entrevista, vários hematomas e cicatrizes que segundo ele são marcas do trabalho pesado de anos em que está inserido na profissão de carroceiro.

Tomas de Aquino: *“Rapaz! eu tô com esse inchaço aqui (apontando para o tornozelo)”.*

Entrevistador: Comentei com o entrevistado que gostaria de acompanhar um dia da rotina de trabalho dele?

Tomas de Aquino: *“Nós vamos.” (risos).*

Tomas de Aquino: *“Esse aí que é o importante, porque só contando não tem nem graça. Eu não sabia, se não tinha te convidado pra nós ir junto lá encher quatro de esterco de palmeira "cipaur". lá eu fui quase eu choro”.*

Entrevistador: Perguntei onde ficava essa região?

Tomas de Aquino: *“Fica bem aqui perto da fazenda. É duro tem que ir pro mato no sol quente. Quase eu do uma orarca lá”.*

Entrevistador: Comentei com seu Tomas que durante os caminhos da pesquisa pelo qual estava fazendo sobre a profissão, pode observar que a maioria desses trabalhadores tem a mesma rotina exaustiva de trabalho, sempre carregando cargas pesadas nas carroças na grande maioria das vezes sozinho.

Tomas de Aquino: *“Eu porque já trabalhei muito desde novo, me adaptei. Eu quanto trabalhava pra ir pra fora eu não tinha conforto, agora graças a Deus”.*

Tomas de Aquino: *“Um saco desse é pesado pra disgrama né? eu coloco dentro da carroça para mim encher os pouquinhos, dá um trabalho”!*

Tomas de Aquino: *“Marro a boca dentro da carroça e quando eu encho aqui, aí eu vou ali com Lorenzo, ali com camarão pra eles me ajudar a botar”.*

Entrevistador: Perguntei para seu Tomas, quais tipos de fretes ele costumava fazer? citei se ele carregava tijolo por exemplo.

Tomas de Aquino: *“Não! tijolo não, é mais o adumo mesmo, também não é todo dia”.*

Entrevistador: Comentei que o seu trabalho ficou disponível apenas para aqueles que o ainda procuram para fazer algum tipo de trabalho.

Tomas de Aquino: *É!*

Entrevistador: Perguntei a seu Tomas se ele ainda tinha uma rede de convivência boa com os seus clientes?

Tomas de Aquino: *“Não! Eles me tratam bem, mas eu tenho assim um convenio com eles mais porque a gente vai..., caindo e o que vale é a continuação. Né? todos os dias eu não tenho, tô quase com..., vai fazer dois anos que eu não tô mais me movimentando com eles,*

têm esse esterco aí, eu boto quando eles vem aqui, eles encasquetaram agora, a mulherada querendo pra botar (risos) terra”.

Entrevistador: Falei que uma dessas mulheres era a minha mãe que todo mês que praticamente encomendava um saco de esterco. (risos).

Tomas de Aquino: “É! (risos). É aí a gente tá passando é as vezes eu também não posso afirmar um..., uma coisa assim sem eu fazer, né”!

Entrevistador: A entrevista vai se tornando mais leve e o carroceiro entrevistado vai ficando mais à vontade em falar sobre a sua profissão secundária, já que ele sempre deixa claro durante a nossa conversa que é pescador de carreira e carroceiro nós meses em que a pesca é proibida no Estado.

Tomas de Aquino: “Tem uma coisa que eu não entendi como é, então é uma coisa que o cara tem que contar o que ele é. Né”!

Tomas de Aquino: “Porque, tu não sabe, tu também não sabe, eu já tô velho, já passei tanta dá coisa desse mundo de meu Deus, que vocês nunca passaram. Né”!

Tomas de Aquino: “É aí, a gente vai contar no presente o que tá passando agora, porque depois que contar desde o 70 (risos), aí ninguém iria acreditar, né. Mais agora não, agora tudo tá moderno”.

Entrevistador: Perguntei se já não existia o respeito que outrora já se teve por esses profissionais e se hoje a profissão não tem mais o prestígio que se tinha em tempos passados?

Tomas de Aquino: “É, é verdade. Eu vejo o carroceiro ali, lá onde eu vou assim, vou de manhã me sento lá, aí eles começam a tá me atentando (brincando uns com os outros nesse caso), aí chega um, aí falam com eles (os carroceiros), pra eles botarem uma cozinha ali, eles procuram o preço eles dizem que é 15 (reais), ele diz que não (o cliente), vão falar com a carrocinha da moto. Ai o cara ficou desclassificado um pouco, não bota mais nada, e o cara tem história pra contar, não paga mais tem história pra contar. (risos)”.

Entrevistador: Comentei sobre o empresariado local e se eles ainda o chamavam para realizar algum tipo de frete?

Tomas de Aquino: “Dá onde!”.

Entrevistador: Comentei também sobre uma outra entrevista que tive com um carroceiro, onde ele falava de um grande empresário local, com lojas em vários municípios da baixada maranhense, que no começo dependia do trabalho dos carroceiros para realizar fretes, e hoje em dia não os procura mais. O seu Tomas contou um pouco da história de vida desse empresário nascido no município e nós falou de sua trajetória.

Tomas de Aquino: *“O J (nome de um empresário da cidade), ele já foi pobrinho também, me lembro que J ele fazia até com uma sobrinha minha, ele era pobre, ele vendia numa lojinha assim não era maior do que esta casinha aqui”.*

Tomas de Aquino: *“Agora J.... tá podendo tá só pulseirona de ouro, tu tá vendo porque tu não via o começo da vida dele. (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“Mas tu sabe o que é isso? cabeça, ele não bota o que tem fora, esse que é o motivo. É só gente dele que trabalha, agora que ele tá botando gente estranha, mas é só o pessoal dele, família. Né”?*

Tomas de Aquino: *“Ele é cheio de ideia demais, é onde ele tá nesse aí, nessa loucura por que? porque ele....., ele colheu o que você planta, como um pé de planta um pé de arroz você tá com a intenção de colher a parte dele, né”?*

Tomas de Aquino: *“Agora o cara não planta ele não pode colher, (risos) e foi o que aconteceu com ele, vivia de mão fechada que não cortava nada (risos). Tá aí com altura medonha (se referindo as grandes quantias de dinheiro que o empresário já conseguiu)”.*

Entrevistador: Perguntei ao seu Tomas, quais as maiores dificuldades que ele enfrenta ou enfrentava com relação ao seu segundo trabalho de carroceiro e se ele ajuda a complementar a renda da família?

Tomas de Aquino: *“É rapaz! ajuda. Se eu dependesse só disso aí, o cara iria morrer de fome. (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“É....., é arriscado morrer de fome. Criança, as coisas estão tão difíceis, aí é que pior (pra carroceiro)”.*

Tomas de Aquino: *“Não dá não. Tem esses caras que trabalham naquela coisa lá no depósito, tem 300 as vezes 400 conto”.*

Entrevistador: Perguntei qual era a renda mensal de seu Tomas se fosse contar apenas com o seu trabalho de carroceiro?

Tomas de Aquino: *“Rapaz eu não tenho melhor ideia, porque..., olha essa carroça velha aí, eu já botei a carretinha, as vezes eu boto três canoas, pra dentro da água, e eles de dentro da água eu levo pra casa, aí é 20 contos pra trazer, já ganhei 60 né!”*

Tomas de Aquino: *“Aí eu vou dormir, (risos) tô nem aí mais, já tô no fim da linha (risos)”.*

Entrevistador: Insistir mais um pouco na busca de uma resposta, perguntei se era bem baixo, entre 300 ou 200 reais?

Tomas de Aquino: *“Não. Dá onde eu não ganhei mais, eu já fiz um tempo, ganhei 200 contos em frete, mais foi pouco dias, eu me aposentei e larguei de mão”.*

Entrevistador: A quantidade de dinheiro arrecadado com o trabalho de carroceiro, fica dependendo exclusivamente dos clientes que vão procurar seu Tomas, ele não depende desse trabalho para conseguir dinheiro, graças a sua profissão primeira de pescador e o dinheiro da aposentadoria.

Tomas de Aquino: É!

Entrevistador: Durante a entrevista em vários momentos teve momentos de interrupção vindas de pessoas que conheciam o seu Tomas e que buscavam saber como ele vai de saúde, como vai a família e etc. Algo bem comum em cidades interioranas.

Entrevistador: Perguntei a seu Tomas qual a importância do seu instrumento de trabalho, como ele o via?

Tomas de Aquino: “Ha foi, ela. Por isso que eu nunca vendo ela, eu tenho orgulho por que ela ainda tá me dando de comer. Eu boto as minhas coisas pra lá (referindo ao seu material de pesca que ele leva para as margens do rio), e trago de outro pra cá, né. Meus pariceiros pescador é eu boto....., as vezes eu boto dois eu boto três (canoas em sua carrocinha acoplada a sua carroça), dos pariceiros pescador. O futuro mesmo é só quase só pescador, canoa. Ajuda”.

Entrevistador: Perguntei a seu Tomas se em tempos passados alguma das várias gestões do município contrataram ele ou algum outro carroceiro para prestar serviço de frete?

Tomas de Aquino: Não!

Entrevistador: Perguntei se ele em algum momento foi chamado por alguma gestão do município?

Tomas de Aquino: “Dá onde! Nunca foi contratado por coisa nenhuma, Prefeitura sempre foi danada, primeiro que prefeito só que pra ele, né”.

Entrevistador: Comentei que em relação a construção da cidade ela foi muito importante, já que não se tinha o mesmo acesso a carros, caminhões ou carrocinhas para se fazer fretes como se tem hoje, fazendo com que a população se busca os trabalhadores carroceiros para levar todo o material de construção?

Tomas de Aquino: “Foi, foi. Mais a carrocinha já tem a muito tempo”.

Entrevistador: O seu Tomas trás o nome da possível primeira pessoa a inserir a carrocinha no cotidiano trabalhista de Santa Helena mais no momento da entrevista ele não conseguiu lembrar o nome. acabou citando um nome de alguém chamado Paulo.

Tomas de Aquino: *“O primeirinho quem trouxe essas carrocinhas, faz muito tempo, acho que Paulo”.*

Entrevistador: Perguntei a ele em que década as empresas locais começaram a adotar as carrocinhas como ferramenta de entrega de produtos, perguntei se foi no ano de 2000 para cá e ele me confirmou.

Tomas de Aquino: *Aham.*

Entrevistador: Voltei a perguntar se no processo de entregas das mercadorias relacionadas a construções civis da cidade, eram eles que na maioria das vezes faziam entregas de mercadorias como cimento, tijolo, areia etc.?

Tomas de Aquino: *“É de vez enquanto a gente botava é naqueles tempos das queles tijolinhos dois furos, quando foi pra esses tijolos seis furos aí já modificou, já era em carros. Eles botavam em carros porque o cara fica..., o dono fica sem condições porque é difícil uma carroça fica dividindo com um bando daqueles de tijolo grandes, era muito grande (risos), comeu muito a base sio, é o dinheiro”.*

Tomas de Aquino: *“Ele bota num carro, ele leva tudo de uma vez. Né”!*

Entrevistador: O frete ficava mais barato tanto para o vendedor quando para o cliente?

Tomas de Aquino: *É!*

Entrevistador: A entrevista é interrompida mais uma vez com a chegada de um cliente que procurava seu Tomas para fazer um serviço.

Entrevistador: Perguntei a ele se era um cliente a procura de seus serviços?

Tomas de Aquino: *“Não era uma..., um capim que ele queria pra nós botar fora, de um terreno”.*

Entrevistador: Perguntei a seu Tomas se ele conhecia alguma história ou curiosidade dessa profissão afim de descobrir mais detalhes desse trabalho que só estes profissionais conhecem?

Tomas de Aquino: *“Não porque não tinha”.*

Entrevistador: Logo em seguida ele voltou a citar a tentativa de criação do sindicato dos carroceiros de Santa Helena.

Tomas de Aquino: *“Quando foi pra construir o sindicato isso aí um ladrão roubou, aí bandalhou tudo, o deles lá. Ai não dá nem do cara ficar dando uma entrevista como uns aí ficam né, isso aí o caboclo tira aqui é dá o nome....., esqueci como é o nome, tudo*

evoludo...., voluntario que não tem um sindicato que não tem um órgão que possa se comunicar, não tem. É isso aí que é um pouco atrapalhado da pessoa em mexer uma folha, entendeu né”?

Entrevistador: Tentei aprofundar mais um pouco nessa questão de tentativa de criação do sindicato dos carroceiros do município de Santa Helena perguntando porque do motivo de se criar tal sindicato?

Tomas de Aquino: *“Foi esse cara que foi pra São Luís e.....”*

Entrevistador: Ficou um suspense no ar pra saber mais sobre essa tentativa de criação do sindicato, isso porque outra vez a entrevista é interrompida, pois seu Tomas precisou atender mais uma cliente que lhe encomendou um saco de esterco. Após atender a mais um de seus clientes seu Tomas continuou a nós dá informações sobre o sindicato.

Tomas de Aquino: *“Aí o cara olhou lá, aí cara chegou aí contando que ele tinha olhado lá no sindicato lá era bem organizado e não sei o quê. O ladrão (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“Aí ele...., rapaz! esse tempo era tempo do Ceará (nome de um outro carroceiro), tu não conheceu. Ceará era um velhão que morava lá perto de Dona Lurdes de malhadeira, aí ele quis criar, pois era bom fazer também aqui. Rapaz! e essa palavra pegou (referindo-se ao sindicato), iria pegar, pegou porque eles pegaram muito dinheiro”.*

Tomas de Aquino: *“Aí nesse tempo, tinha muita carroça aí demais”.*

Entrevistador: Perguntei ao seu Tomas se ele tinha algum registro fotográfico desse tempo?

Tomas de Aquino: *Não!*

Entrevistador: Comentei que gostaria muito de ver alguma foto desse período onde vários dos carroceiros citam que no passado do município de Santa Helena se tinha muitos carroceiros atuando no perímetro urbano do município, onde alguns carroceiros citam que havia quase 200 trabalhadores neste tipo de serviço!

Tomas de Aquino: *“Era pra isso, não! 200 assim não, mas tinha muita carroça, aqui em Santa Helena, morada nova, Caema, ponta da areia, tudo tinha aqui”.*

Tomas de Aquino: *“Tinha muita”!*

Entrevistador: Notei que o entrevistado começou a bocejar, perguntei ao entrevistado se ele gostaria de continuar a entrevista em um outro dia? como a resposta dele foi positiva em continuarmos nossa entrevista, comentei que em outras entrevistas com carroceiros, eles citam que havia muitos carroceiros e uma grande oferta de trabalho, principalmente na área portuária da cidade.

Tomas de Aquino: *“Era sio, esse valde....., o carroceiro que mais trabalhava aqui era Hominho, Mocinho irmão de finado Dadá, Valdemar que mora lá pro lado da avenida, Antoniozinho. Esses que era os caras que botavam terra aqui tudo, Tinha Ceará, João Patacho (risos)”*.

Entrevistador: Falei que era interessante a forma como esses trabalhadores falavam desses tempos de grande fluxo de carroceiros, onde de certo modo esses foram os tempos auges da profissão dentro do município. Comentei que era uma pena até agora não ter encontrado nenhum registro fotográfico desses tempos, citados pelos carroceiros.

Tomas de Aquino: *“Ah não tem! É importante isso aí, mas não tenho fotos dele, nesse tempo não tinha nem esses celulares digitais (risos)”*.

Entrevistador: Entre risadas, brinquei com essa situação, falando que se tivesse celular digital nesse período, ele já tinha tirado várias fotos pela cidade.

Tomas de Aquino: *“(risos). Rapaz, vou dizer uma coisa, Ô lugar atrasado de peste (risos). Eu me lembro que na época, meu irmão! ver como é hoje né, e como era no passado, pra ir em Pinheiro era montado em carro de boi, nós morava no São Sebastião nós ia de carro de boi (risos)”*.

Tomas de Aquino: *“Dava lama aqui (pouco abaixo do joelho), dois dias de viagem, isso que era sofrimento”*.

Entrevistador: “Aprofundei mais sobre esse ponto de falta de estradas, citando a entrevista de um outro carroceiro que relatou sobre esse ponto da falta de acesso ao município por via térrea e como não havia estradas que ligassem o município de Santa Helena a outras cidades, as mercadorias chegavam por via marítima eram desembarcadas no cais da cidade, cabendo aos carroceiros fazerem a logística da entrega das mercadorias a depósitos e residências. Com a abertura das estradas as mercadorias começaram a chegar com mais facilidade no município, e agora carros e caminhões poderiam entregar as mercadorias sem ajuda dos carroceiros”.

Tomas de Aquino: *“É verdade”*.

Tomas de Aquino: *“A.M (empresário e político da cidade de Turilândia) trabalhava lá cabeceira da ponte, foi esse cara que chegou com essas carretinhas, primeirinha ele colocou 5 carretinhas aí acabou com o lado de Ederson de Niltinho marrento. (risos)”*.

Entrevistador: Comentei sobre um projeto de lei de esfera federal que propõem o fim dos veículos de tração animal em vias urbana, lei essa que ainda seria votada.

Tomas de Aquino: *“É, não tem mais pra carroceiro porra nenhuma (risos)”*.

Mostrei uma foto do veículo que eles querem implantar no lugar da carroça, veículo esse que funcionaria com energia elétrica e que não prejudicaria tanto os profissionais que seguem nessa profissão.

Tomas de Aquino: *“Sabe o que é isso? Eu assistir aí que o cara judia muito com os animais, não botava a comida, cai de pau, aí cara batendo animal, o jumentinho não pode com a carga, caiu e ele meteu cacete, tentou levantar de tudo qualquer jeito mais não pode mais, aí a polícia chegou foi denunciado, chegou tirou o jumento e botou ele, da onda que ele pode. aí foi para o pau também (risos), tem gente mal pra desgraça”.*

Entrevistador: Comentei que nunca tinha presenciado maus tratos desse tipo por parte dos carroceiros a seus animais e que aparentemente os animais pareciam está bem tratado e alimentado.

Tomas de Aquino: *“É mais tem gente mal sio”!*

Entrevistador: Perguntei se em Santa Helena já houve casos de maus tratos do animal por parte dos carroceiros? mal terminei a pergunta e o entrevistado imediatamente me respondeu.

Tomas de Aquino: *“Não! Eles têm aquele maior cuidado, e isso aí dá....., dá cadeia quem maltrata um animal desse sio. Ele vai montado conduz ele com uma carga grande e ainda mete o pau, né rapaz! Sacanagem”.*

Entrevistador: Seu Tomas demonstra seu total repudio indignação com carroceiros que cometem maus tratos para com o seu animal, notei que até o seu semblante se fechou ao falar sobre essa questão, ele falou não saber de casos como esse no município.

Entrevistador: Perguntei a seu Tomas se ele já se envolveu em algum conflito com motoristas no momento em que estava exercendo seu trabalho?

Tomas de Aquino: *“Não! Na primeira era o seguinte, a carroça o cara tem que ir na mão dele, até porque a polícia ele quer saber rapaz a onde era que tu tava? por onde tu seguiu? qual é a tua mão”?*

Tomas de Aquino: *“Eu tava aqui, todo mundo tá olhando, né. Isso aí é com o veículo e com o meu, aí cara....., o cara não tem como ele tentar querer que o cara endireite o carro dele (consertar o veículo em um possível acidente), as vezes está bandalhado ele quer renovar com as custas do carroceiro, mas não pode”.*

Entrevistador: Comentei com seu Tomas que outros carroceiros evitam andar por vias mais movimentadas para evitar conflitos e que muitas das vezes acabam dispensando serviços que estejam em vias muito movimentadas para evitar esses tipos de conflitos. Comentei também as investidas dos agentes de trânsito que mandou eles se retirarem de um determinado ponto da cidade por achar que eles estavam atrapalhando o trânsito de carros.

Tomas de Aquino: *“É mais as vezes tá correto, né. porque eles não podem onde os carros tá passando o cara da carroça não pode estacionar lá, só se eles buscar uma carga, aí ele vai caçar jeito um horário para ele poder pegar aquela carga. Porque o carro paga imposto e carroça não paga”.*

Tomas de Aquino: *“O soldado de trânsito ele tá certo por causa disso”.*

Entrevistador: *Perguntei a seu Tomas como ele ver o futuro da profissão de carroceiro daqui para a frente se ela vai continuar a fazer parte do cotidiano do município*

Tomas de Aquino: *“Da onde! Nadinha”.*

Entrevistador: A entrevista é interrompida mais uma vez pela chegada de conhecido de seu Tomas que parece combinar com ele uma ida para pescar. Esse diálogo acontece de maneira rápida e com muitas gargalhadas de ambos. Logo após essa interrupção o seu Tomas volta com a sua resposta em relação ao futuro da profissão.

Tomas de Aquino: *“Vai, a tendência é terminar, olha Lorivaldo já me contou que ele é obrigado a comprar um carro, um carrinho baixo pra fazer entregas que carroça já tão tudo já se escorando, não sei o quê. tá no bom né”.*

Tomas de Aquino: *“Eu....., eu que te digo essa história, tô nem aí”.*

Entrevistador: Essa fala do seu Tomas revela uma situação em comum em relação a todos os outros carroceiros entrevistados, o fato de não se reconhecer como carroceiro. Algo que pode estar ligado a falta de reconhecimento da profissão de carroceiro como atividade trabalhista impossibilitando que estes trabalhadores consigam se aposentar na sua área, fazendo com que estes trabalhadores optem por migrar para outra modalidade trabalhista, nesse caso a de pescador, criando uma imagem um tanto depreciativa desta profissão.

Entrevistador: Como é frequente na entrevista o seu Tomas que tem a profissão de pescador como primeira modalidade de trabalho fala com orgulho desse seu trabalho, diferente da profissão de carroceiro que volta ou outra evidencia mais as dificuldades em exercer esse trabalho.

Tomas de Aquino: *“Agora é uma profissão que eu gosto muito, rapaz eu gosto muito de pescar! Uma hora dessas assim eu tô no rio (era por volta de 17:40) já dei uma pescada já botei meu comer no fogo, a gente bota água do arroz bota dentro. (risos)”.*

Entrevistador: Brinquei com seu Tomas que uma hora dessas ele vem falar de comida, brincando com o fato de estarmos perto do horário do jantar. (risos)

Tomas de Aquino: *“Escorreu água da minha boca. (risos)”.*

Entrevistador: Entre muitas risadas, uma fala de seu Tomas me chamou bastante atenção e de certo modo vai de encontro com aquilo que já havia citado a cima, sobre a

depreciação da profissão de carroceiro. O entrevistado faz uma comparação entre as suas duas atividades trabalhista, algo bem interessante que nos leva a pensar sobre o quão prejudicial pode ser essa profissão tanto na parte física quanto da mental.

Tomas de Aquino: *“Eu acho o melhor peixe aquele que a gente panha na hora. (risos). O objetivo da pescaria e pra carroça, o....., a carroça é muito esforçado já a pescaria ela é cansativo mais não como a carroça”.*

Tomas de Aquino: *“Olha! Eu levo a minha cama, toda a canoa tem aquele....., aquela coberta tu bota o beiral bota a cama por cima aí já tô de bucho cheio tô deitado lá. (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“9:30 é que a gente vai pescar também aí só de manhã. eu não gosto de pescar aqui por perto, vou pescar no Paruá, no barracão é longe mais no rio, lá acha de manhã”.*

Entrevistador: Seu Tomas continuou a falar de sua experiência como pescador, durante mais algum tempo, algo que ele gostava muito, depois de algum tempo ele voltou a falar do seu trabalho como carroceiro, nesse momento sua fisionomia muda a voz fica mais baixa ao falar da sua segunda profissão.

Tomas de Aquino: *“Pois é, esse aqui é mais cansativo do que a pesca. Agora a gente tendo uma bixa dessas pra levar os bagulhos da gente de pesca pra beira do rio é muito bom”.*

Entrevistador: Nessa parte da entrevista, seu Tomas enaltece a sua ferramenta de trabalho como carroceiro, como algo importante para sua profissão de pescador. Ele buscou dá outro sentido para o seu trabalho como carroceiro, algo que ele pudesse utilizar como extensão de sua atividade trabalhista primeira, e assim ele fez, juntou as duas profissões e empenhou-se na profissão de pescador.

Tomas de Aquino: *“A gente deixa lá o companheiro fica vigiando eu faço deixar minhas lá o companheiro fica vigiando eu venho deixa a carroça ajeita a bolsa e vem embora”.*

Tomas de Aquino: *“Com dois dias eu venho buscar ela (a carroça) pra ir botar a canoa e as caixas e tudo junto”.*

Entrevistador: Terminei a entrevista com o seu Tomas agradecendo a sua contribuição para construção desse trabalho, avisando ele que o trabalho estará disponível caso queira saber o resultado final dessa pesquisa.

Entrevistador: Quando já me preparava para encerrar a entrevista lembrei-me de perguntar sobre possíveis nomes de pessoas que ainda fabricavam ou consertavam carroças no município de Santa Helena.

Tomas de Aquino: *“Era Gica, filho de Raimundo Gato, ele que fabricava carroça aqui. Esse daí ele garrou em Guimarães essa carroça, rapaz ele é muito danado”.*

Entrevistador: Pedir mais informações sobre o Gica, seu Tomas me repassou a localização incompleta dele, em seguida falou que ele poderia não está vivendo no município, pois estaria em outro estado a trabalho

Tomas de Aquino: *“Eu não sei se ele não tá para o Paraná agora”.*

Entrevistador: Perguntei se ele era o principal fabricante de carroças da cidade e se ele conhecia outros nomes de fabricantes?

Tomas de Aquino: *“Foi, quase todas mais a maior parte eles compravam em Pinheiro, lá tinha mais era feia demais. Eles foram desejando fazer esse..... (o entrevistado estava tentando lembrar o nome de uma figura importante do ramo da carpintaria) era Nequinho não, era Manézinho, Manézinho que fazia umas carroças aí feita a patacho”.*

Tomas de Aquino: *“É daqui o Gica carpinteiro. Ele morava bem ali, mais depois que se separou da mulher não sei nem por onde tá, o cara é bom”.*

Entrevistador: Comentei que ele poderia até ter fotos desse período auge da profissão de carroceiro do município de Santa Helena, mas o seu Tomas comentou que ele também não teria.

Tomas de Aquino: *“Ah ele não tem, eles não tiravam nesse tempo, ele não tinha celular digital e nada. (risos)”.*

Entrevistador: De fato, parece difícil imaginar que alguém teria tirado alguma foto desses profissionais em tempos passados, já que a dificuldades enfrentadas pela população Helenense em ter acesso a produtos como esse era bastante grande. O seu Tomas continuou falando sobre o carpinteiro Gica dando detalhes desse profissional que contribuiu bastante para o desenvolvimento desta atividade no município.

Tomas de Aquino: *“Ele sai de lá, ele iria pra casa de Antônio de Lulu beber cachaça. (risos muitos risos)”.*

Tomas de Aquino: *“Siou faz muito tempo que ele fez (referindo-se a sua carroça)”.*

Entrevistador: Nesse momento o lado carroceiro de seu Tomas fala mais alto, ele olha para o seu instrumento de trabalho estacionado em uma puxadinha feita em frente a sua residência que serve tanto como área de descanso dos finais de tarde como também garagem para abrigar a sua carroça das intempéries climáticas. perguntei a quanto tempo ele a tem?

Tomas de Aquino: *“Rapaz ela já tem mais de 15 anos”.*

Entrevistador: A gente nota o zelo e o cuidado que seu Tomas tem com a sua carroça que segundo ele tem mais de 15 anos de idade mais que conserva todas as características originais desde a sua criação.

Entrevistador: Aproveitei que o entrevistado estava bem à vontade com a entrevista e pedir para ele me falar o nome de cada parte da carroça, brinquei com ele dizendo que de seu instrumento de trabalho eu só conhecia os pneus, houve um momento de bastante risadas em torno dessa minha fala, logo em seguida ele calmamente se levantou de sua cadeira e começou a falar os nomes de cada parte da carroça.

Tomas de Aquino: *“olha! isso aqui é o cabeçalho, ali onde eu boto as coisas.....é”.*

Entrevistador: Pedir um tempo para seu Tomas e aproveitei que meu primo Jorge Lucas, estava junto comigo durante toda a entrevista para que tirasse fotos de cada parte citada pelo entrevistado enquanto continuava a gravação da entrevista. Seu Tomas bastante prestativo, recomeçou a sua apresentação de cada parte da carroça.

Tomas de Aquino: *“1- Esse aqui é cabeçalho, 2- A messa, 3- As laterais é estai pá, 4- as rodas, 5- Aí tem essa parte chamada Jumério (é a parte da suspensão da carroça, as molas), 6- Esse aqui é o suporte”.*

Entrevistador: Além desses nomes algo me chamou bastante a atenção na carroça de seu Tomas que foi uma adaptação da carroça para o seu trabalho de pescador. O suporte adicionado atrás da carroça, permitia que seu Tomas se acopla a carretinha que utilizava para carregar a sua canoa e levasse para a beira rio aproveitando a força do animal para levar a sua canoa até o seu objetivo.

Tomas de Aquino: *“Esse é a coisa que eu levo a minha canoa”.*

Entrevistador: Nós momentos finais da entrevista voltei a perguntar sobre os fabricantes de carroças no município, perguntei a seu Tomas se ele sabia me informar o nome de um outro carpinteiro que fabricava carroças na área urbana do município, comentei que um outro carroceiro havia me citado um homem que trabalhava perto da rodoviária da cidade que segundo ele fabricava carroças, perguntei a seu Tomas se ele o conhecia?

Tomas de Aquino: *“Não, quem vez em quanto que ajeita aí é Zé Pedrinho, ele é carpinteiro, é de uma oficina que tem ali perto da rodoviária, da rodoviária a gente tá olhando, que tem uma casinha aberta. quando esbandalha eles vão lar é ajeitam”.*

Entrevistador: Perguntei se ele fazia carroças pois era um ponto importante para conhecermos se está profissão sofreu ou sofre com a falta de encomendas desse tipo de veículo, Seu Tomas cita o nome de outra pessoa que ainda faz carroças.

Tomas de Aquino: *“Quem faz carroça aí, sio por hora é só tijolinho ali naquela rua ali lá embaixo”.*

Entrevistador: Nesse momento Jorge Lucas que estava junto comigo acompanhando e ajudando na coleta de dados falou que sabia de quem seu Tomas estava falando, em seu caminho para casa já havia notado que o carpinteiro popularmente conhecido como tijolinho, estava com uma carroça de cor azul na porta de sua casa, fato esse confirmado

pelo seu Tomas. Combinei com ele de me levar até o local para conseguir uma entrevista com este senhor.

Tomas de Aquino: *“Ele tá até fazendo uma carroça lá, fazendo o cabeçalho, pintado, lavagem e tal”.*

Entrevistador: Comentei então que ainda tinha gente a procura desse tipo de transporte e que era importante ouvirmos o ponto de vista dele em relação ao futuro desta profissão e se a pouca procura por esse instrumento rudimentar de locomoção estaria ou estar prejudicando a sua profissão.

Tomas de Aquino: *“Pra levar para o mato, essa carroça que ele tá fazendo é pra levar lá pra fazenda dele”.*

Entrevistador: *Perguntei a seu Tomas que hoje em dia quem encomenda a compra de uma carroça são só trabalhadores que vivem nas regiões interioranas?*

Tomas de Aquino: *É.*

Entrevistador: *Pra cá mesmo para área urbana não?*

Tomas de Aquino: *“Não! sio olha, não tem a....., a cidade fechou, porque...., de tanto veículo e essas carretinhas, caminhões, D20 então aí fechou aí ninguém mais pode fazer, ele vai aqui nesta rua, ele não pode vim por essa mais de tanto carro, fica refém. Ele vai deixar uma carga aqui ele tem que dá um dobro lá na rodoviária pra ele passar de novo aqui, ele não pode mais, ficou complicado, por que tão vendendo os que tem tão vendendo vai vender o burro. não querem mais essa vida”.*

Entrevistador: Aproveitei que ele entrou nessa parte de venda de carroças e perguntei a média de preço de sua carroça?

Tomas de Aquino: *“3 mil! eles já me atentaram demais agora, para mim vender a minha carroça, o cara me pergunta, quanto ela tá? (se referindo a sua carroça) da onde eu não vendo. Por que eu vou vender essa carroça? eu vendo amanhã não tenho uma refeição né!”*

Entrevistador: Essa parte citada pelo entrevistado revela que apesar de ele não ser carroceiro de carreira, demonstra que ele vender seu instrumento de trabalho, nesse caso a carroça, estaria colocando sua renda em risco, mesmo estando em uma profissão cheia de incertezas em relação ao futuro.

Entrevistador: Perguntei a seu Tomas onde eles comprem os animais que são utilizados para puxar a carroça?

Tomas de Aquino: *“Aqui mesmo”.*

Entrevistador: Perguntei se tinha alguma espécie de feira de venda de animais no município?

Tomas de Aquino: *“Não, não. Comprava de pariceiro primeiro, eu quando fui comprar eu comprava jumenta, mas eu via que o jumento ele....., ele é nojento (risos) na hora de entrar dentro d'água ele não quer (riso), aí eu comprei um jumento e levei a carne fundo com a canoa, sio, quando eu vejo jumento, aí de madrugada o jumento veio correndo, quando chegou na beira, da onde (risos) se escorou e não foi mais nem pelo diabo (risos)”.*

Tomas de Aquino: *“Aí ficou no pé de Paulo, aí eu voltei tive que encher a carretinha de lá e fui empurrando. Eu disse eu vou te vender não quero mais não, aí eu comprei um burro aí tá certo eu levo dentro d'água, porque é pesado as canoas, porque pra levar elas pra perto da li, elas pesam”.*

Entrevistador: *perguntei que tem que ser um animal forte para o seu tipo de serviço?*

Tomas de Aquino: *“É! Outro dia mesmo não tá com dois dias, chegou um cara aqui com uma mulher, vieram me procurar, como era a minha convivência com....., com esse negócio aí né, é bom! Eles me acharam muito importante esse negócio aí de engatado lá atrás, eu disse pera aí o cara olhando o lado de lá do engate da carroça. Já vieram aí”.*

Entrevistador: Comentei quem será quem era?

Tomas de Aquino: *“Eu não sei (risos). Era uma senhora de idade”.*

Entrevistador: Comentei que provavelmente queriam copiar a sua ideia, falei que era muito interessante a forma como ele adaptou o seu serviço de carroceiro para ajudar no seu trabalho como pescador, acoplando uma carretinha em sua carroça.

Tomas de Aquino: *“Eu acho que era pra isso, eles ficam me perguntando sobre isso aqui e aquilo ali, porque aqui ninguém tem, essa carretinha não tem nadinha mais foi 2 mil, 2 mil.”*

Entrevistador: Comentei que foi um bom investimento que vai lhe ajudar muito no seu trabalho.

Tomas de Aquino: *“Vish! aí eu boto duas, três canoas no dia é rápido, eu sozinho”.*

Entrevistador: Termino a entrevista com seu Tomas agradecendo pela sua contribuição, afirmando que todo o resultado da pesquisa está disponível caso ele queira saber o resultado e combinando um dia para acompanhar o seu trabalho um pouco mais de perto.

Entrevista com o carpinteiro conhecido popularmente como tijolinho

Nome: O entrevistado preferiu ser identificado pelo seu apelido

Apelido: Tijolinho.

Idade: 58 anos

Bairro: Nazaré

Profissão: Carpinteiro Naval

Anos exercendo a profissão: 30 anos

Entrevistador: O entrevistado concedeu uma entrevista em seu local de trabalho, localizado na rua 7 de setembro bairro centro perto das margens do Rio Turiaçu.

Entrevistador: Expliquei o porquê da entrevista, citando os objetivos desde trabalho, falando que vários carroceiros já haviam citado seu nome como um dos últimos carpinteiros que ainda fazia carroças dentro do município de Santa Helena e que buscava saber as suas impressões em relação ao futuro da profissão, conhecer um pouco da sua trajetória de vida e as características de seu trabalho como carpinteiro. Após essa apresentação iniciei a gravação da entrevista com o consentimento do entrevistado, ele por sua vez preferiu ser identificado pelo seu apelido, “Tijolinho”, argumentando que todos os conheciam por esse apelido. Assim como preferido pelo entrevistado, o seu nome ficara oculto e será destacado através de seu apelido.

Entrevistador: As primeiras perguntas estão relacionadas a sua trajetória trabalhista, buscando saber primeiramente, com quem ele aprendeu este ofício tradicional?

Tijolinho: *“Meu mestre já está com Deus, foi José Mendes ele morava em Serrano (cidade do estado do Maranhão), ele se mudou há muitos anos para cá morou há muito tempo por aqui, foi embora para Belém, aí voltou, nessa volta que ele fez o caminho com o tio meu, aí eu comecei engessar com ele né, assim por volta de... 14 anos ou 15 anos. Aí ele veio..., comecei a ingressar com ele aqui, aí ele foi embora e eu fiquei”.*

Tijolinho: *“Aí tinha outras colegas né, dá mesma família dele, o sobrinho dele o irmão dele e aí eu fui ingressando, aí os outros foram tudo fazendo filhos os que eram da área largaram e eu fiquei”.*

Entrevistador: Perguntei ao entrevistado se ele aprendeu tudo com o carpinteiro José Mendes, desde a fabricação de embarcações até outros tipos de produtos como a carroça por exemplo?

Tijolinho: *“Não esse aí já foi por parte minha já, o que aprendi com ele foi só embarcação”.*

Entrevistador: Perguntei como ele aprendeu a fabricar carroça?

Tijolinho: *“Esse eu fui aprendendo por minha conta mesmo”.*

Entrevistador: Notando que o entrevistado já estava bastante à vontade em dá maiores informações sobre a sua vivencia trabalhista, comecei a fazer as perguntas de cunho mais pessoal. A primeira foi a onde ele havia nascido e quantos anos ele tinha de idade e profissão?

Tijolinho: *“Sim (sobre ter nascido em Santa heleno)”.*

Tijolinho: *“58 anos e 30 anos de profissão”.*

Entrevistador: O entrevistado logo destaca os primeiros problemas que recaem sobre o seu ofício de carpinteiro Naval.

Tijolinho: *“É porque hoje em dia eu tô..., não é difícil né? mudou tudo, antigamente isso aqui era uma lindeza de rio em relação a embarcação daqui para as praias, Turiaçu, não tinha estrada né, era só naval era muito bom. Mais depois fizeram estradas pra ir”.*

Entrevistador: Comentei com o entrevistado que os carroceiros que eu pude entrevistar citaram o mesmo problema que impulsionou a desvalorização da profissão que foi no momento da construção das estradas que ligaram o município a outras cidades entre as décadas de 70 ou 80, levando a gradativa desvalorização da profissão de carroceiro que foi perdendo espaço e mercado por conta da concorrência com os veículos automotores. Em quando comentava sobre esse ponto um senhor que estava no local no momento da entrevista comentou que foi na década 70 que ocorreu a construção dessas estradas.

Tijolinho: *“Foi dessa data pra menos”.*

Entrevistador: Perguntei se nesse período como fabricante de embarcações, lucrava bastante e tinha muito trabalho?

Tijolinho: *“Não tive um lucro assim, sempre foi..., um município muito fraco né, e olha um proprietário de uma embarcação dessa aqui ele tem muita dificuldade em fazer financeiramente né, então nunca é aquele valor adequado, há eu faço um barco desse aqui uns três barcos desses vou melhorar de vida, não”!*

Tijolinho: *“Não tem tanto lucro entendeu? Não tem trabalhou cabou de fazer cabou o dinheiro eu não tenho aquela reserva de dinheiro pra ficar dois meses parado aqui, aí cabou, cabou tudo. Fica... não é tão lucrativo assim, a mesma coisa de um play boy aqui de Turiaçu, constrói muito pela beira de praia aí, é a mesma coisa”.*

Entrevistador: Esses pontos parecem está distante do tema central que é sobre a profissão dos carroceiros, mas é exatamente aqui, que vemos como um carpinteiro especialista em construções de embarcações teve que se adaptar às mudanças trazidas no período de construção das estradas provocando uma transformação mais que necessária para conseguir sobreviver em um município em plena expansão.

Entrevistador: O carpinteiro relata nesse ponto os valores cobrados por eles com relação a sua atividade tradicional, trazendo à tona o quanto o seu trabalho é pouco valorizado se comparado ao tanto de trabalho que é despendido na construção de um produto, seja uma embarcação ou outros tipos de produto.

Tijolinho: *“Diária de 140 reais, 120 varia também e não é aquele... que eu faço esse serviço e tô bem de vida não, nem se compara”.*

Entrevistador: O mesmo senhor que estava acompanhando a entrevista complementou a fala do carpinteiro tijolinho.

Senhor: *“Mesmo porque nós não sai de um e entra em outro”.*

Tijolinho: *“Olha eu faço isso aqui, tu sabe quanto tempo faz que eu não faço um molde desde? mais de 5 anos que eu não fazia um. O último que eu fiz é aquele lá no cravo pro irmão de Cajoca”.*

“É mais é remendo”, comentou o senhor que estava acompanhando a entrevista.

Tijolinho: *“É mais é remendo, remendinho três diárias com um quatro diária com outro uma semana com outro isso só na época de verão no inverno não tem trabalho nenhum”.*

Entrevistador: Comentei com entrevistado que na minha primeira ida a sua residência notei que em um terreno bem a frente, tinha uma carroça pronta, perguntei se ele que havia feito ela?

Tijolinho: *“É de vez enquanto eu faço, até ele faz (se referindo ao senhor que estava acompanhando a entrevista no momento), olha de carpintaria eu faço assim quase tudo, eu não vou dizer que faço tudo porque passa fome o mentiroso, mas eu faço a porta, janela, guarda roupa só que a gente custa pra ver né, não tem um maquinário adequado então não vem mesmo encomenda para fazer, trabalhar assim diarista tô como diarista entendeu?”*

Entrevistador: Perguntei se ele fica dependendo mesmo só de quem encomenda?

Tijolinho: *“É quando chega alguém e diz: O faz... eu preciso fazer uma carroça, a gente vai fazer, me dão o orçamento tudinho”.*

Entrevistador: Perguntei se aquela carroça foi uma encomenda ou fez ela para ficar como uma amostra de seu trabalho caso alguém deseje compra-la?

Tijolinho: *“É foi por encomenda de um colega meu”.*

Entrevistador: Perguntei se esse colega que ele citou morava no município?

Tijolinho: *“É ele faz trabalho aí por... pro lado do Oiteiro pra ir (nome de uma comunidade da zona rural do município). Aí eu faço de vez enquanto faço uma mais isso custa”!*

Tijolinho: *“Não é assim de dizer que eu faço 4, 5 carroças por mês isso não existe não”.*

Entrevistador: Perguntei ao carpinteiro fazendo uma comparação dos tempos em que ele recebia bastante encomenda em média era quantas ele fazia?

Tijolinho: *“Era duas no máximo duas assim nos melhores momentos e isso custa não é todo tempo que parece. Agora é porque a gente se vira de qualquer jeito pra sobreviver”.*

Tijolinho: *“Eu faço carroça eu faço... a canoa, faço o botezinho como este, eu faço maior que este, agora só que.... a dificuldade é que não tem (clientes). Eu concerto carroceria de caminhão e assim a gente vai levando a vida”.*

Entrevistador: Esse é um ponto importante para que tenhamos uma dimensão maior do quanto uma atividade tradicional sofre com as ações do tempo, a nossa sociedade foi se moldando através da cultura do descartável deixando quase que sem espaço para profissões tradicionais que resistem em manter seu trabalho, tal como foram lhe ensinados. Mas até eles tiveram que adaptar alguns pontos de seu trabalho para não ficarem sem recursos para a sua sobrevivência, e isso fica evidente na fala do carpinteiro

tijolinho que passou a fazer trabalhos fora do ramo da carpintaria Naval para assim conseguir se manter.

Tijolinho: *“Eu faço porta, eu faço guarda-roupa, cômoda, cama tudo eu faço o que depender de madeira assim”.*

“Até boneco de madeira (risos)”, brincou o senhor que acompanhava a entrevista.

Tijolinho: *“Só que.... é como eu tô te falando assim, custa não é todo dia não é como..., sempre tem período que a gente passa dois, três meses sem fazer nadinha”.*

Entrevistador: *Perguntei a ele, por quanto em média ele cobra para fazer uma carroça?*

Tijolinho: *“A mão de obra custa 700 reais para uma carroça que vale o meu serviço”.*

Entrevistador: Perguntei se este sempre foi o preço médio ou se já houve aumento ou diminuição do preço?

Tijolinho: *“É aumenta o negócio do...., o dono dá todo o material né”!*

Entrevistador: O dono dá todo material, certo?

Tijolinho: *“O dono dá tudo, tô dizendo que só a minha mão de obra fica entorno de 600, 700 nessa faixa”.*

Entrevistador: perguntei quanto tempo em média ele faz uma carroça?

Tijolinho: *“É em média de três a quatro a dia”.*

Entrevistador: Comentei que era bastante rápido

Tijolinho: *“É, é bem rápido, carroça é porque é simples de fazer. Com três dias, quatro dias ela tá prontinha”.*

Entrevistador: Perguntei a ele se além de carpinteiro ele exerce mais alguma outra atividade trabalhista?

Tijolinho: *“Aqui não, eu já sai pra outro estado lá eu comecei na APVIU em Manaus na construção civil. Aí eu depois, eu voltei para Barcarena eu fiquei em outra firma em uma outra atividade, tubulação”.*

Entrevistador: O local da entrevista começa a ter um maior número de pessoas que moram nas proximidades da carpintaria de seu tijolinho, as conversas aleatórias entre essas pessoas frequentemente acabavam em risadas. Para não comprometer a entrevista, fiz diversas pausas para que o entrevistado pudesse responder as perguntas e brincadeiras feitas por esses senhores, eu por vezes tive que entrar na “dança” e participar das conversas para não parecer indiferente a eles. Após alguns instantes de conversa o entrevistado continuou.

Tijolinho: *“Eu fiquei o cara me chamou aí fui promovido a mecânico montador que é o mesmo encanador industrial né, aí também quando eu vim de lá nunca mais eu fui lá”.*

Entrevistador: A entrevista é interrompida mais uma vez, por conta do grupo de senhores que estavam conversando no local, os assuntos eram os mais diversificados, falam da atividade pesqueira, problemas de saúde, futebol, além também de fazer piadas entre si.

Entrevistador: Retomei as conversas com o carpinteiro Tijolinho, citando um período histórico em que os carroceiros haviam destacado sobre o processo de fabricação das carroças na cidade de Santa Helena, deixando de compra-las do município de Pinheiro passando a comprar dos fabricantes locais. Perguntei a ele se existia alguma diferença ou modelos diferentes de carroça?

Tijolinho: *“Modelo nem tanto viu, o modelo a gente faz do jeito que quer cada um faz do jeito que quer né!? Agora o tamanho tanto eu posso fazer maiorzinho tem uns que fazem muito pequeninho né, aí eles dizem não cabe quase nada de material”.*

Entrevistador: Perguntei a ele se fica a gosto do cliente e em relação a carroça que ele já havia feito como ele a identifica?

Tijolinho: *“É, é um tamanho razoável para um animal assim né, porque é só um animal que vai puxar essa carroça, as vezes bota dois vai depender do dono, mas ela já tá no tamanho padrão ali”.*

Entrevistador: Afim de saber mais sobre as impressões que o carpinteiro tinha em relação as mudanças pelas quais a profissão de carroceiro está passando, e se esse fato estaria prejudicando a sua atividade como carpinteiro já que ele é uma das poucas pessoas que ainda fazem carroças dentro do perímetro urbano do município de Santa Helena, Perguntei a ele se algum carroceiro chegou a procura-lo para fazer alguma alteração na carroça como por exemplo aumentar a mesa (lugar onde se coloca a carga) ou colocar algum tipo de suporte?

Tijolinho: *“Rapaz, não! Não acontece. Acontece quando eu tô fazendo aí eu já faço o tamanho padrão dele que é”.*

Entrevistador: Comentei que durante as entrevistas era nítido o olhar de tristeza dos carroceiros quando se perguntava sobre o futuro desta profissão e que questões como essa permitia saber se algum carroceiro procurou fazer alguma adaptação do seu instrumento de trabalho para tentar competir com os veículos automotores. Tomei como exemplo a sua adaptação a outros tipos de trabalho, o carpinteiro que especialista em fazer embarcações passou a fazer a manutenção das embarcações começou a produzir móveis e a fabricar carroças. Não conseguindo se manter apenas com essa atividade teve que sair do Estado e procurar novas oportunidades de trabalho.

Entrevistador: Perguntei ao entrevistado se caso a profissão de carroceiro deixa de existir na cidade de Santa Helena isso irá lhe prejudica-lo?

Tijolinho: *“Até não porque de uma certa forma se chegar... aproveitava pouco já tô velho mesmo (risos). Agora..., ainda agora a gente tava falando, a gente não acha mais um.... uma*

pessoa que dificilmente encontra pessoas novo, gente nova pra querer aprender aquilo ali entendeu”?

Tijolinho: *“Por isso que ruim, o a gente já não acha quase um ajudante pra pedreiro, um ajudante para carpinteiro pra querer ingressar como eu ingressei na época né! pra aprender a profissão pra manter viva né”?*

Tijolinho: *“há serviço pesado não sei o que tecnologia vai avançando e aí vai querendo ter outros tipos de profissões mais.... leves né”?*

Entrevistador: Comentei com o entrevistado que durante a fase de entrevistas com os carroceiros, várias vezes ouvir os próprios carroceiros desmotivando os membros mais jovens a continuar nesse trabalho, e isso passa por duas questões: a primeira está ligada a esses senhores que querem os filhos ou pessoas mais novas longe dessa profissão por considera-la exaustiva. A segunda está ligada a falta de fretes onde cada vez mais esses senhores vão perdendo espaço por conta da falta de competitividade com os veículos automotores, gerando desse modo uma falta de renda cada vez maior.

Tijolinho: *“Bem ali tinha uma oficina de marcenaria, aí veio, algumas que você ver algum rapazinho querendo aprender, outras não nem tem, só tem mesmo os profissionais, a gente mesmo não acha mais assim”.*

Entrevistador: O conflito de gerações fica explícito nesse momento, a forma como esses trabalhadores começaram nesse ramo tradicional demonstrando interesse em aprender desde jovens o ofício da carpintaria traz à tona uma questão bastante relevante que é o por que as gerações atuais não tem interesse em aprender este trabalho? O próprio senhor que estava acompanhando a entrevista no momento fez um comentário que prova o estranhamento entre as gerações de jovens do passado com está falta de interesse (segundo eles) das gerações atuais em procurar se inserir nesse ramo.

Tijolinho: *“Tem uns que tão com 19 anos não procuram uma profissão, passam o dia todo nisso aqui ô (mexendo as mãos como se tivesse um celular), noite e dia”.*

Tijolinho: *“Aí o que acontece as profissões antigas artesanais vão se..... desmanchando né, vão se acabando”.*

Entrevistador: Comentei que por conta de Santa Helena está conhecendo um relativo desenvolvimento urbano-social muita das profissões ditas como tradicionais estão perdendo espaço, mais que em outras regiões mais desenvolvidas nesse aspecto urbano-social cada vez mais as profissões tradicionais vão sendo valorizadas novamente com uma forte valorização monetária. O próprio entrevistado cita exemplos sobre a valorização das atividades trabalhistas tradicionais.

Tijolinho: *“Na região norte do país, isso aqui é muito valorizado ainda porque pra lá não tem...lá se fala mesmo ribeirão ou é embarcado ou é de avião, ninguém poder ter um avião. (risos)”.*

Tijolinho: *“Aqui já foi tudo cortado em estradas, aí.... vias terrestres, aí mudou muito. O rio tá com essa média aí ó, as embarcações estão começando a parar, comentou o senhor que estava acompanhando a entrevista”.*

Tijolinho: *“Tem lugar que já vai inverno e verão, aqui pra cima Guarirama, Santa Aninha, São Joaquim da linha, tudo isso aí era foco de embarcação antes, hoje é só.... inverno ou verão é o ano todo como a gente chama. Então acabou com este tipo de transporte nesse setor né”.*

Tijolinho: *“Esse aqui ó, esse aqui é do ramo do teto (referindo-se ao senhor que estava presente no local acompanhando a entrevista)”.*

“Eu me aposentei mais tô ainda porque eu tô tendo a peça, mas quem irar fazer aqui? é difícil”. (comentou o senhor que acompanha a entrevista).

Tijolinho: *“Eles querem é vender. Eles fazem aquelas canoas de três paus, vai pra todo lado a ir”.*

Tijolinho: *“Vai enfraquecendo cada vez mais”.*

Entrevistador: As constantes transformações em que a nossa sociedade passa, explica o porquê de trabalhos que antes eram essenciais para a vida da população do município de Santa Helena são hoje considerados ultrapassados e não essenciais, fomos acomodados em condições que nos permita conseguir qualquer coisa com maior facilidade. Essas condições ficam mais claras ainda quando vemos o cotidiano do município Helenense com uma população em busca de maior variedade de produtos com preços mais acessíveis e de rápida entrega.

Entrevistador: A entrevista é interrompida por conta de brincadeiras direcionadas ao entrevistado tijolinho, brincadeiras estas que acontecem a todo momento durante a entrevista.

Entrevistador: Perguntei ao entrevistado se ele dispunha de alguma foto de seus trabalhos em momentos passados ou fotos de carroças que tenha já tenha feito?

Tijolinho: *“Não tenho não”.*

Entrevistador: Comentei que estava à procura de fotos de décadas passadas para compor na construção desse trabalho, mas o entrevistado não conhecia ninguém que pudesse ter fotografias desse período. A curiosidade fica maior quando ouvimos durante as entrevistas com os diversos carroceiros que em períodos passados havia uma grande frota de carroceiros trabalhando constantemente no cais do município de Santa Helena.

Tijolinho: *“É essa época também já passou, depois que evoluiu esse negócio de carrocinha e reboque derrubou muito o carroceiro”.*

“Acabou carroceiro” (afirmou o senhor que acompanhava a entrevista).

Entrevistador: Um outro senhor que havia chegado na oficina durante o dia fez um comentário que me chamou bastante a atenção sobre uma situação em que tentou contratar um carroceiro e ele não aceitou fazer o frete.

Senhor 2: *“olha eu fui atrás de um carroceiro, ele olhou para mim e disse ah rapaz já vai dá 11 horas. (risos) Passam o dia todinho ali na beira do rio a burra amarrada de peito pra cima e ele olhando as mulheres lá no Corrutela” (nome de um bar). (risos).*

Entrevistador: Um outro senhor citou contou uma História sobre um caso em que o animal matou o seu dono, confesso que não entendi muito bem o nome do carroceiro mais dá a entender que o animal matou dono porque o mesmo deixou ele no sol durante muito tempo.

Senhor 3: *“Tu não sabe o burro de teu compadre tu não te lembra?”*

Entrevistador: Perguntou o senhor que acompanhava a entrevista no local

Senhor 3. *“O burro do teu compadre matou ele por isso. Ele ia lá pra avenida enquanto não tivesse trabalho ele tava amarrado lá no poste. o burro se zangou com ele..., ele não terminou matando logo na hora porque foi mal, se não ele dava cinta com as duas mãos, ele não dava uma água para ele assim aí ele baixou, derrubou ele, aí ele ferido que só o raio. O raio que eu disse que ele (o animal) tava muito tempo ali”.*

Entrevistador: Esse fato vai na contramão daquilo que já havia observado durante os momentos da pesquisa de campo, havia um cuidado com os animais geralmente deixados em áreas sombreadas, amarrados para que não se assustassem com algum tipo dos mais diversos barulhos de um centro de uma cidade.

Entrevistador: Vendo que o entrevistado estava com um serviço em andamento fiz as indagações finais, agradecendo pela disponibilidade em conceder uma entrevista, deixando claro que o trabalho estará disponível caso queira saber o resultado final dessa pesquisa. O entrevistado se colocou à disposição caso queira saber mais coisas em relação ao seu trabalho de carpinteiro, especialmente o de embarcações.

Entrevistador: Comentei que toda a entrevista e o trabalho estaria à disposição do entrevistado caso queira saber o resultado final da pesquisa.

Foto – 1. Carroceiro transitando pela rua José Burneth



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022)

Foto –2. Ponto dos carroceiros na travessa da alegria



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022)

Foto -3. Antigo ponto dos carroceiros, localizado também na Trav. da alegria em frente ao posto de gasolina.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

Foto –4. Carroceiro seu Tomas em um dia trabalho.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

Foto –5. Área portuária do município de Santa Helena-MA.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).

Foto –6: Carroça do seu Tomas.



Fonte: Arquivo do pesquisador (2022).