

39



Horizontes  
Antropológicos

ANTROPOLOGIA E TRABALHO

2013



**Na estrada e na lama com Jorge, um brasileiro.  
Trabalho e moradia nas fronteiras do  
desenvolvimento**

**André Dumans Guedes**

---



**Edição electrónica**

URL: <http://journals.openedition.org/horizontes/413>  
ISSN: 1806-9983

**Editora**

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

**Edição impressa**

Data de publicação: 20 Junho 2013  
Paginação: 319-345  
ISSN: 0104-7183

**Referência eletrónica**

André Dumans Guedes, « Na estrada e na lama com Jorge, um brasileiro. Trabalho e moradia nas fronteiras do desenvolvimento », *Horizontes Antropológicos* [Online], 39 | 2013, posto online no dia 28 outubro 2013, consultado o 04 maio 2019. URL : <http://journals.openedition.org/horizontes/413>

---

---

# NA ESTRADA E NA LAMA COM JORGE, UM BRASILEIRO. TRABALHO E MORADIA NAS FRONTEIRAS DO DESENVOLVIMENTO

*André Dumans Guedes\**

*Universidade Federal do Rio de Janeiro – Brasil*

**Resumo:** *Através de uma leitura do romance Jorge, um brasileiro e me servindo do material produzido em outras pesquisas, busco aqui pensar a relação entre os grandes projetos de desenvolvimento, o trabalho e a mobilidade popular. Discuto inicialmente a atividade dos peões construtores de estradas, articulando-a depois às questões da moradia e do relacionamento empregado-patrão. Argumento que as experiências destes peões, expressas de maneira emblemática por certas ideias associadas à estrada e à lama, oferecem uma entrada privilegiada para se pensar alguns dos sentidos assumidos pelo trabalho nas “camadas populares” de uma maneira mais geral. Ao mesmo tempo, tais ideias articulam temas e contextos aparentemente díspares, determinados significados e práticas comuns relacionando o trabalho, a mobilidade, a moradia, a formação da pessoa e concepções sobre a desigualdade social.*

**Palavras-chave:** *construção de estradas, desenvolvimento, moradia, trabalho.*

**Abstract:** *Analyzing the novel Jorge, um brasileiro and considering the data produced in other researches, I consider here the relation between large development projects, labor and popular mobility. In the first place, I describe the activities of workers responsible for building roads; later I relate this topic to the issues of housing and of the relationship between workers and bosses. I argue that the experiences of these road building workers, conspicuously expressed through certain ideas related to the “road” and the “mud”, offer a privileged perspective to think about some more general meanings related to labor among the popular classes considered in a broader sense. At the same time, these ideas articulate disparate themes and contexts, certain common meanings and practices relating labor, mobility, housing, person formation and conceptions about inequality.*

**Keywords:** *development, housing, road building, work.*

---

\* Em pós-doutorado.

*Chuva e sol, poeira e carvão  
Longe de casa, sigo o roteiro mais uma estação  
Minha vida é andar por esse país  
Pra ver se um dia descanso feliz*  
Luiz Gonzaga, *Vida de viajante*

Neste artigo realizo uma leitura do romance *Jorge, um brasileiro* (França Jr., 1983), escrito pelo mineiro Oswaldo França Jr. e publicado em 1967. Tal leitura será orientada por pesquisas que venho realizando nos últimos anos em torno dos efeitos e sentidos de grandes projetos de desenvolvimento, destacando-se aí minha tese de doutorado (Guedes, 2011). Centrada na questão da mobilidade tal como ela é vivida e pensada por certos grupos “sertanejos” do centro-norte do país, essa tese foi escrita a partir de um trabalho de campo realizado no norte de Goiás, junto a garimpeiros atingidos por barragens e trabalhadores de hidrelétricas, mineradoras e empreiteiras.

Já o romance em questão tem como cenário aquele interior do país que, no início da década de 1960, também vivencia as transformações desencadeadas por uma série de grandes obras. Tal realidade nos é apresentada de um ponto de vista privilegiado: Jorge é um caminhoneiro experimentado que, refletindo sobre sua vida e trabalho nesse tipo de empreendimento, descreve suas experiências nos mais distantes rincões do país. Nessas fronteiras e limites, a “ocupação” e “modernização” dessas áreas têm como condição e ponto de partida esse tipo de serviço ao qual ele tanto se dedicou: a construção de estradas. Adiante ficará evidente a importância dessa atividade para meus interesses de pesquisa. Por ora adianto que *Jorge* me é um documento precioso por ser o único material que conheço a tratar com detalhes de tal universo; além disso, ao mesmo tempo em que me permite testar o alcance de certas hipóteses e conclusões delineadas em Guedes (2011), essa obra facilita a exposição delas no espaço restrito de um artigo. Nesse sentido, eu poderia dizer que é “através” desse romance que apresento os dados de minha pesquisa.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> E se eu recorro com tanta confiança a *Jorge, um brasileiro* para tal procedimento é também porque eu já havia me assombrado com a qualidade e potencial heurístico das descrições de França Jr. (1989) a respeito do universo do garimpo em *De ouro e de Amazônia*.

Se eu considero esses grandes projetos sob essa perspectiva, é também com a intenção deliberada de passar ao largo daqueles referenciais teóricos e políticos que têm orientado o grosso da produção voltada à sua análise neste Brasil contemporâneo e “neodesenvolvimentista”. Procedendo assim, busco chamar a atenção para a relevância dos significados nativos atrelados ao *trabalho* naqueles universos “populares” que – na literatura contemporânea posicionada criticamente diante desses projetos – vêm sendo analisados primordialmente a partir de outras chaves (por exemplo, pela consideração de sua dimensão “étnica” ou “identitária”, ou via a ênfase nos impactos “modernizantes” sobre “modos de vida tradicionais”). Meu objetivo aqui é também sugerir o quão produtivo pode ser, nas pesquisas sobre esses universos, investir na análise específica de determinadas experiências do trabalho – inclusive para a investigação de outros temas. Mais do que questões de ordem teórica ou disciplinar, é a própria centralidade “cosmológica” do trabalho para as pessoas que estudamos – o trabalho enquanto valor, matriz de outros significados ou mecanismo de integração de experiências aparentemente díspares – o que me parece tornar prementes os investimentos antropológicos sobre esse tema.

## Na estrada

Funcionário dedicado, Jorge se vê em apuros diante da tarefa de levar a tempo, de Caratinga até Belo Horizonte, aquele carregamento de milho. *E eu tendo que pensar em como ia descobrir uma estrada para passar com as oito carretas, cada uma com um peso que era capaz de afundar muita estrada boa. E com aquela chuva não havia estrada boa em lugar nenhum* (29).<sup>2</sup> Quase no fim da jornada, com o prazo se esgotando e as rodovias intrafegáveis, Jorge não vê saída a não ser ele próprio *abrir um caminho* (136), em pequenas estradas abandonadas ou sobre o mato, por onde as carretas passarão.

*Cortar um pedaço do barranco* (128); *alargar um pouco a estrada* (131); *arranjar pedras para forrar o chão* (134); *criar um desvio por dentro do rio* (136); *arrancar os tocos de árvores dos lugares onde iam passar as rodas* (137); *abrir a cerca de arame farpado que acompanhava a margem da*

---

<sup>2</sup> Os trechos em itálico seguidos de um número entre parênteses são citações do livro aqui analisado, acompanhadas da página em que aparecem. Termos em itálico isolados são categorias nativas tomadas de Guedes (2011) ou de outras etnografias.

*estrada* (168): por dias e dias, é a essas atividades que se dedicam Jorge e os motoristas que o acompanham. Munido de pá, enxada e machado, Jorge não é mais apenas um caminhoneiro: mas novamente um construtor de caminhos, ironicamente se vendo obrigado *a ajudar bastante o Departamento de Estradas* (132) até chegar a Belo Horizonte.

As agruras enfrentadas por ele para fazer o carregamento chegar ao seu destino sob condições tão adversas são o grande mote de sua narrativa. Esse feito heroico, por outro lado, só adquire plenamente sentido à luz de outros serviços e viagens, lembrados por Jorge e por ele intercalados ao cerne de seu relato. Não deixa de ser sugestivo, assim, que alguns desses caminhos que estão agora afundando tenham surgido com a contribuição do próprio Jorge que, num passado não muito distante, manejando veículos *com caçamba em vez de carroceria* (77), trabalhou nestes *serviços de terra e de companhias grandes que mexem com estradas e construções* (70): naquela mesma Rio-Bahia agora interditada; e também na rodovia Brasília-Acre, num trecho da Belo Horizonte-Vitória, ou em Brasília, empregado por firmas contratadas pela Novacap – a Companhia Urbanizadora da Nova Capital.

Tratando dos trabalhadores atuando na construção de Brasília, Lins Ribeiro (2006, p. 52, tradução minha) apresenta o depoimento de um carpinteiro acerca de “sua experiência de viagem por precários caminhos [...] até o território da construção, no princípio de 1957: [...] ‘Demoramos cinco dias de Goiânia até aqui para vir com o caminhão. Não havia estradas, não havia nada. Era uma questão meio complicada vir para cá.’ Sendo o isolamento decorrente de sua localização em lugares distantes um traço recorrente dos projetos de grande escala, uma das condições concretas para a sua realização é justamente a construção de estradas que viabilizem ou barateiem a chegada daqueles fluxos humanos e materiais necessários para o prosseguimento da obra. Os trabalhadores “pioneiros” – os que “acampavam em barracas de lona e comiam a céu aberto com a tarefa de construir os primeiros barracões” (Lins Ribeiro, 2006, p. 82, tradução minha) – vivenciam de forma particularmente aguda, nesses momentos iniciais, as agruras decorrentes do isolamento e da distância: medo de levar flechada de índio ou a necessidade de *levar até comida se não quisesse caçar pelo caminho* (55) – *tudo quanto era peça ou coisa que você precisasse comprar, tinha que encomendar aos pilotos dos três aviões da Companhia* (71).

Aquilo que em Brasília aparece como uma condição necessária para a realização da obra principal, em outros casos constitui o próprio projeto a ser executado. Levando adiante o programa da Marcha para o Oeste iniciada no primeiro governo Vargas, a construção dessa cidade pretendia estimular a interiorização do desenvolvimento não apenas do Centro-Oeste como também da Amazônia. Nesse sentido, a ela se vincula – antecedendo e induzindo empreendimentos posteriores – a criação ou prolongamento de grandes rodovias como a Belém-Brasília, a Brasília-Acre, a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém.

Jorge nos lembra que, nesses confins ou na Novacap, *o serviço de construção era sem parar* (56). Jornadas intensas e longas, precárias condições de trabalho, dias e dias trabalhando *na chuva, sem camisa e com calos de sangue aparecendo na mão* (130): em tal contexto, não surpreende que a rotatividade da mão de obra seja alta. Ele chega mesmo a subornar soldados para que os *pau-de-arara* trazidos do Nordeste permaneçam trabalhando. *A gente os levava nos caminhões e eles trabalhavam, e não deixávamos que saíssem da pedreira para não ficarem espertos e comecem a fugir. Mas sempre fugiam* (143).

Em situações como essa, fica evidente no relato de Jorge aquela “mais fundamental distinção” (Lins Ribeiro, 2006, p. 95, tradução minha) orientando o trabalho e as relações num canteiro de obra: a que se estabelece entre “profissionais” e “peões”. Nessas obras, a oposição remete acima de tudo ao grau de qualificação e especialização profissional, e às suas implicações sobre a hierarquia dos cargos. Mas para compreender o que está em jogo nas experiências desses *pau-de-arara*, convém acompanhar a circulação de *peões* como eles para além dos limites desses canteiros.

Mello e Souza (2004, p. 85, grifo do autor) nos lembra, em primeiro lugar, que as referências aos *peões* são bastante antigas:

Já em pleno desenvolvimento do Império Colonial português, o alvará de 1570, expedido sob o reinado de D. Sebastião, estabelecia a diferença entre a pena administrada aos *peões*, que se caracterizava pelo fato de poderem ser açoitados, e a destinada às *pessoas de mor qualidade*, castigadas muito freqüentemente com o degredo. Isso não quer dizer que os peões não fossem afetados pelo degredo, mas a recíproca não era verdadeira: uma *pessoa de mor qualidade* nunca seria açoitada.

Na literatura, o termo *peão* costuma aparecer vinculado apenas ao universo considerado pelo pesquisador, sem que os diversos contextos em que ele se faz presente sejam relacionados entre si. Por outro lado, um “peão do ABC” paulista apresenta-nos uma bela (in)definição do termo:

Peão dá muito sentido. Porque... tem lugar que falam peão quem amansa animal bravo. Tem lugar que quando fala peão, quer dizer, já todo mundo entende que é peão de boiadeiro. Pessoa que trabalha prum boiadeiro tocando boiada que hoje num tá tendo mais. Outros fala peão a pessoa que pega... que sai da família pra vivê em outro lugar e... levando só a mala. Chega lá arruma um serviço vai trabalhá. Lá o fulano manda embora, ele vai pra outro lugar e assim pur diante. Quer dizer que anda circulando e trabaiano pra um e pra outro. Agora, peão, aquele brinquedo... e aqui em São Paulo chamam de peão todo aquele que tem salário baixo. (Rainho, 1980, p. 11).

A coerência e continuidade entre situações aparentemente díspares são delineadas pelas próprias trajetórias individuais, sendo comum uma mesma pessoa desempenhar diversas das atividades acima destacadas (Guedes, 2011; Minayo, 1985). A própria persistência do termo, histórica e situacionalmente, vincula-se a traços que respondem pela associação entre essas diversas situações: o peão está invariavelmente relacionado e contraposto às “pessoas de mor qualidade”; e a “mobilidade ocupacional” característica deles está intrinsecamente vinculada à “mobilidade espacial” do que “sai da família pra vive em outro lugar [...] circulando e trabaiano pra um e pra outro”.

Essa persistência do termo e das vivências associadas a ele pode ser ilustrada pela história deste senhor a quem Jorge oferece carona, nas proximidades de Ipatinga. Antigo empregado do *melhor fazendeiro por ali*, homem que *cuidava muito “das criação dele”*, o senhor largou esse emprego para trabalhar *fazendo carvão*, para a *Acesita colocar nos fornos* (161). Jorge compreende então a razão dessas plantações de eucalipto que vem encontrando por todo canto em Minas Gerais. A proliferação de firmas como essa, enquanto “patrões” alternativos àqueles fazendeiros, e a conseqüente ampliação do “espaço para organizações estranhas ao sistema tradicional de dominação”, não implicaram necessariamente a dissolução de “padrões” (Palmeira, 1989, p. 100) de relacionamento já há muito tempo existentes. Estes últimos se atualizam, nas Minas Gerais dos anos 1960 para cá, em novos contextos: mais nas *firmas, companhias* e plantações no “cerrado”, menos nas velhas fazendas voltadas à *criação* (Dainese, 2012).



Conversando com o senhor, Jorge percebe que aquele *era um serviço que ele mesmo não gostaria de fazer*. O primeiro comentara *que só os de pulmões fortes é que aguentavam, sem ficar doentes. Os outros, os de “peito fraco”, não podiam fazer aquele serviço porque ficavam tossindo e tinham febre; disse também que na época da chuva era um serviço bom, porque não deixava sentir frio, mas que no calor fazia suar sem parar*; e mencionou ainda que *de tanto pisarem no barro quente, a pele do pé ficava grossa e que depois não sentiam mais queimar* (162). Trabalho e serviços *brutos*, evocados pela referência às intempéries climáticas – chuva, frio, calor: o significado da recorrência de tais imagens, nos relatos dos *peões* acerca de suas próprias vidas, é um dos meus focos aqui. E não são também comuns e significativas as referências a pés duros como o desse senhor, literal e figuradamente calejados (Guedes, 2011, p. 218-220)? Esterci (1985, p. 237) nos lembra da etimologia do termo *peão*, que “foi construído sobre a raiz latina pes-pedis (pé) e remete ‘àquele que anda a pé’” – movimentando-se, portanto, em condições precárias: sem ser a cavalo, no Portugal dos seiscentos ou no Brasil colonial; descalço ou calçando *aquela botina de couro cru, com o solado de pneu, único sapato* que aguenta o batente dos canteiros de obra (78); realizando serviços grosseiros e perigosos, desde sempre: na fazenda, na firma, na estrada e na lama...

Mas por que tanta atenção concedida aqui ao termo *peão*? Jorge, afinal de contas, deixa claro que é uma espécie de encarregado ou gerente – que não tem escrúpulos em relatar as frequentemente violentas artimanhas de que lançou mão para controlar seus subordinados, estes sim trabalhadores desqualificados e braçais, gente sem *profissão*. Situado “entre” o patrão e o peão, dependendo das circunstâncias Jorge oscila ora numa direção, ora noutra. Justamente em função dessa posição ambígua, ele demora a se dar conta de alguns dos sentidos do seu laço com seu patrão, e do que ele compartilha com os *peões*. Veremos adiante algumas das implicações decorrentes da dura e tardia constatação dessa realidade, um dos temas centrais do livro.

A importância assumida por estes que constroem os caminhos, bem como pelo próprio ato de construí-los, fica evidente quando nos lembramos da provável origem do termo *trecho*, categoria em torno da qual se organizou, nas últimas décadas e por áreas diversas do centro-norte do país, todo um conjunto de valores, práticas e sentidos referentes às diversas modalidades “populares” da experiência da mobilidade (Guedes, 2011). Na literatura, esse termo começa a aparecer nos anos 1980 numa série de trabalhos acadêmicos

voltados para o estudo de trabalhadores “migrantes”, na discussão do que seus autores vão chamar frequentemente de “grandes projetos”: empreendimentos agropecuários, mineradoras, siderúrgicas, usinas hidrelétricas, obras de infraestrutura (ver, dentre outros, Antonaz, 1995; Esterci, 1985; Figueira, 2004; Magalhães, 1983; Martins, 1998; Rumstain, 2009). Eu mesmo mostrei (Guedes, 2011) como tal categoria era central para a descrição das vivências de jovens que, nos dias de hoje, *rodam o trecho* atuando na construção de usinas hidrelétricas, implantando torres de transmissão de energia ou trabalhando para grandes mineradoras. Na sua autobiografia – sintomaticamente intitulada *Urrando no trecho. Recordações de um engenheiro de obras* – Corrêa (2007, p. 11) apresenta a única explicação que conheço para o surgimento do termo *trecho*, que viria

das grandes e lineares obras de estrada onde é prática comum dividir-se o volume global de serviço em lotes, entregando-os a várias empreiteiras [...] [que ficam responsáveis por diferentes] frentes, ou trechos, da obra. É comum, num casual encontro entre operários que constroem uma mesma rodovia, a pergunta: “Em que trecho você está?”, seguindo-se a resposta que identifica a empreiteira responsável pelo mesmo e os quilômetros que limitam sua faixa de atuação. O termo Trecho extrapolou suas iniciais fronteiras e como se todo o Brasil fosse um imenso canteiro de serviços, passou a designar todas as grandes obras e os homens que as executam, os peões do Trecho, nômades por excelência e necessidade.

Como se todo o Brasil fosse um imenso canteiro de serviços... Ainda mais do que supunha Corrêa (2007), essa categoria parece ter se expandido também em outras direções. Como sugerido acima, o termo *trecho* passou a ser utilizado não apenas pelos que trabalham em grandes obras, mas também para designar aquelas experiências evocadas – no passado, pelas gerações anteriores ou em outras circunstâncias – pela categoria *mundo*.

Frequentes em inúmeras etnografias, as referências a esse *mundo* raramente merecem atenção mais detida por parte dos analistas – o que não é o caso de Woortmann (2009) e Scott (2009). Ambos mostram que tal categoria se refere a vivências, por vezes desejadas, de situações contrapostas à familiaridade do lar ou da terra de origem: o *mundo* é, assim, um “espaço simbólico de uma liberdade que se apresenta a todos como uma maneira de aproveitar recursos em locais mais distantes” (Scott, 2009, p. 266) como também um

universo marcado pela “incerteza, o desconhecido, o perigo” (Woortmann, 2009, p. 218). A “migração” camponesa no Nordeste não decorre então apenas de necessidades de ordem socioeconômica, possuindo também sua dimensão ritual e de formação da pessoa:

Para tornar-se *homem* é preciso enfrentar o *mundo* [...] Os filhos de todas as categorias sociais devem “conhecer o mundo”. Vários *sitiantes* referiam-se com evidente orgulho às suas viagens; aos lugares “adiantados” que conheceram, cidades ou regiões agrícolas; à intimidade adquirida com implementos agrícolas modernos; a tipos de alimentação distintos daqueles habituais na região. Ter viajado torna as pessoas superiores a quem nunca saiu do lugar. A migração marca, sobretudo, a superioridade dos que agora são *homens* com relação aos que ainda são *rapazes*. (Woortmann, 2009, p. 219, grifo do autor).

Não por acaso, a maioria das locuções verbais nas quais o termo *trecho* se faz presente são variações de expressões populares bem mais antigas, aí o *mundo* aparecendo no lugar daquela categoria. O *trecho* passou a ser, assim, a feição assumida por ele nos canteiros de obras, usinas e alojamentos espalhados por todo o país. Mas não é somente isso, na medida em que, extrapolando esses espaços e situações, retorna ao “mundo” mais amplo para, aí, vitalizar e ressignificar toda uma tradição de mobilidade popular (sobretudo “sertaneja”) bastante antiga – o que Vieira (2001) chama de “cultura da andança”. As referências ao *trecho* assinalam assim as novas condições e contextos com que se defrontariam os que se pusessem a *andar* pelo país; o surgimento e difusão do termo assinalando ao mesmo tempo uma ruptura – referente a transformações sociais e econômicas aceleradas a partir dos anos 1960 – e uma continuidade – justamente com a experiência das gerações anteriores que, elas também e de maneira privilegiada no centro-norte do país, *correram* e *conheceram o mundo* (Guedes 2011).

## Na lama

Preocupado em encontrar uma estrada para passar as carretas, Jorge se aborrece ainda mais ao perceber que estragou sua calça. *E digo para você que quem mexe com esse negócio de carro, principalmente caminhões, nem sempre sabe se vai acontecer alguma coisa que o force a se sujar. Mas digo que,*

*quando a roupa não é para sujar, não sujo, e sou capaz de trocar um pneu interno traseiro de uma carreta e não me sujar nem um pingo em lugar nenhum* (35). Só que, *viajando naquela estrada, nem a alma você conseguia manter limpa...* (170). Frustrado e cansado, *com as mãos [...] sujas e os pés cheios de barro, com os sapatos pesando mais de dez quilos* (170), por alguns instantes Jorge se permite divagar, sonhando com o conforto e as facilidades de outro tipo de vida, espécie de contraponto a tudo que vinha enfrentado naqueles dias na estrada e na lama.

*E eu pensando comigo que eu nunca tinha tido uma casa minha mesmo para morar. E que se fosse contar, ia ver que depois que comecei a trabalhar para o senhor Mário, tinha morado mais tempo em barraca e cabina de caminhão, do que em casa, ou barracão, ou garagem, ou escritório. E que nunca também tive lugar certo para morar muito tempo. Sempre foi aquilo de mudar de um lugar para outro. De ir trabalhar num lugar e depois ir para outro, e depois outro. Fiquei pensando que se eu trabalhasse muito tempo num lugar só, e tivesse uma casa, e chegasse e estivesse chovendo, eu iria tirar o sapato antes de entrar e, lá dentro, poderia estar a Sandra. E na hora que eu entrasse, ela poderia estar costurando, ou lendo uma revista, ou fazendo qualquer coisa, e isso seria bom. Seria bom a casa ser minha e ela estar lá dentro* (53).

Referindo-se ao que Marx chama de “proletariado nômade”, Leite Lopes (1979, p. 92) ressalta seu “caráter celibatário”, consequência direta da natureza de suas atividades e da impossibilidade de suas famílias os acompanharem em seus deslocamentos. Seguindo as trilhas abertas por este autor, Lins Ribeiro (2006, p. 93-44, tradução minha) mostra que essa ausência das famílias estava na origem de boa parte dos conflitos surgidos entre candangos e *firmas* na construção de Brasília:

Os operários, sobretudo os que eram casados e se encontravam sem suas famílias, se contrariavam por não poder contar, por exemplo, com alguém para lavar sua roupa, o que os obrigava a gastar parte do pouco tempo livre ou do salário com essa atividade. Se considerarmos que era comum não haver uniformes de trabalho, ficando esse tipo de gasto sob a responsabilidade do próprio operário, e também que o material com o qual se trabalhava (cimento, areia, tábuas com farpas e pregos expostos, etc.), assim como o modo como as condições naturais do trabalho (sol, chuva) destruíam ou expunham as vestimentas a um desgaste rápido, podemos avaliar melhor o que significava para um operário não contar com os serviços de conservação e manutenção de sua roupa.

Nos depoimentos desses mesmos trabalhadores, essas “condições naturais do trabalho” se fazem frequentes: “a gente sofria de todo mundo ficar doente [...] aqui foi aquela chuva, chovia a noite inteira, caindo água, e a gente com aquela capa de lona martelando a laje, para fazer aquele túnel da estação...” (Lins Ribeiro, 2006, p. 145, tradução minha). De forma análoga, os engenheiros e políticos envolvidos com a construção da nova capital insistiam no fato de que todos ali, eles inclusos, estavam “submetidos a precariedades e incômodos”; para que aquela grandiosa obra fosse levada a cabo, “era preciso então que não fossem levados em consideração o pó, o barro, o frio, o calor, a intempérie, a fadiga ou o mal-estar” (Lins Ribeiro, 2006, p. 163, 173, tradução minha).

Chuva e lama, sol e poeira: aqueles que trabalham nessas grandes obras parecem assim particularmente expostos ao que há de agressivo na exposição ao clima, e fazem questão de expressar isso para descrever suas condições de trabalho. Mas essa exposição não seria, por outro lado, particularmente propícia para a reflexão e expressão de experiências mais gerais? Como Jorge afirmou acima, se ele *trabalhasse muito tempo num lugar só, e tivesse uma casa, e chegasse e estivesse chovendo*, ele *iria tirar o sapato antes de entrar para encontrar-se, lá dentro*, com a Sandra. Tirar o sapato antes de entrar, estabelecer uma fronteira a partir da qual a lama e a sujeira não são mais bem-vindas: ritual que assegura que o “dentro da casa”, por mais simples que ela seja, oferece um contraponto a um “lá fora” diante do qual se deseja – no final de um dia de trabalho, no fim de uma jornada, no final da vida – algum resguardo e *sossego* (Guedes, 2011, p. 414-420).

Para quem está acostumado com essa vida de *trabalhar num lugar e depois ir para outro, e depois outro*, o contraponto oferecido por uma casa própria – de preferência onde há uma mulher esperando – parece ser significativo. Precisando sair de Governador Valadares, Jorge recorre à ajuda de Altair, antigo subordinado seu que se estabelecera aí. Ele logo descobre que Altair virou dono de uma oficina, *muito arrumada e limpa e bem montada*; e que ele havia não apenas se casado como também havia *escorado os irmãos* (67) dela, arrumando emprego para eles. Bem tratado e paparicado naquela casa alegre, Jorge se dá conta do quão feliz está Altair, o que o faz ficar *pensando [...] porque o Altair tinha sido meu empregado na estrada [...] e ele não tinha nada naquela época e depois aquela casa e tudo ali era dele. E ele fazia as coisas que queria, e a mulher olhava para ele, eles eram casados e era uma coisa que eu fiquei pensando ali naquele silêncio, dentro da sala que era dele.* (91).

Mas até mesmo os que se encontram mergulhados na agitação da *estrada* e da *lama* recorrem a práticas e artimanhas que, na ausência da *tranquilidade* conspicuamente expressa pela casa, matizam as agruras dos *movimentos* e mantêm em funcionamento sua oposição àquilo que, nesta casa, é vivido de maneira particularmente intensa. Não viria daí também o cuidado manifesto por Jorge e Cia. pelos seus caminhões? Habitado a morar *mais tempo em barraca e cabina de caminhão* do que em lugares relativamente mais estáveis e “domésticos” (*casa, ou barracão, ou garagem, ou escritório*), Jorge está sempre preocupado em *melhorar a aparência* (100) dos veículos que maneja, e fica satisfeito ao descobrir que um de seus motoristas tem uma cabine que parecia *quarto de moça, tão limpa e arrumada que tive até a impressão de que ele jogava perfume lá dentro* (109).

Tema persistente no livro: naquela chuva e com todo aquele barro, Jorge está sempre a apontar o que consegue resistir à “contaminação” ocasionada por estas coisas: aquele *velho muito limpo e bem uniformizado* na estação de trem de Valadares (110); as *duas camisas de presente para cada motorista* (73) que o patrão levou até a Brasília-Acre; o bar acolhedor em Dionísio onde *não estava frio como lá fora* (178) e onde, sugestivamente, ele conhece aquela garçonne *quentinha*, os dentes com *aquele perfume* (181); vestido com a roupa *mais limpa que tinha* (180), na cabine dele a moça lhe fez esquecer a *agitação*, a preocupação, o *movimento* e o clima lá fora: *eu nunca tinha ficado quieto daquele jeito, e ela tinha falado para eu ficar quieto, e eu fiquei, e senti aquele calor subindo* (182).

À beira da estrada, Jorge foi tratado *como se fosse [...] um menino que precisasse de cuidados* (86) nesse prostíbulo – espaço que, para alguns, explicita a vida anômica e “sem eira nem beira” dos peões do trecho (Martins, 1998, p. 705), essa gente desligada “das suas antigas relações familiares sem construir novas” (Figueira, 2004, p. 18). Se para estes autores os prostíbulos são como a antítese do lar e da família, para aquele que *morava, comia e dormia ao lado* (122) de outros homens meses a fio, as coisas parecem diferentes. Entre a *casa da Dona Olga* e a “verdadeira” casa, há sim diferenças importantes; mas elas parecem subordinadas a uma oposição mais relevante: novamente, é o aconchego do “lar”, real ou metafórico, o contraponto ao *movimento* das estradas. *Dona Olga olhando para ele como se ele fosse um namorado que tivesse viajado há muito tempo e voltado naquele dia...* (89).

*Olhe como a gente está. Barro puro* (146). O manter-se limpo, ou a busca de pequenas doses de conforto e calma, parecem assim remeter antes a uma necessidade de equilibrar “cosmologicamente” forças ou vetores presentes no *mundo* do que a práticas estrita ou funcionalmente higiênicas. De um lado, teríamos a estrada, lama, o movimento, a agitação, com sua perpétua ameaça de a tudo englobar; de outro, como produtos de esforço e trabalho, estariam o conforto, o sossego, a limpeza, a tranquilidade.

A contraposição dessa turbulência do *mundo* ao *sossego* e à *tranquilidade* propiciadas por uma “casa minha mesmo para morar” (ou por outras coisas *próprias*, como um negócio) é banal apenas na aparência. Pois ela remete a uma espécie de pilar cosmológico do catolicismo rústico ou popular (Guedes, 2011; Pompa, 1995; Vieira, 2001), e pode ser explicitada de maneira nítida pelos movimentos messiânicos que, nos anos 1950 e 1960, buscavam fugir do “desenvolvimento” naquele Centro-Oeste então transformado por rodovias como a Belém-Brasília. Tais movimentos eram orientados por um “projeto de autonomia [...] entendido, por vezes, como a proposta de uma vida de *sossego* diante das pressões externas, que permita viver com mais *tranqüilidade*” (Vieira, 2001, p. 119, grifo da autora). Essas “pressões externas” – firmas, estradas, grilagem – antes de implicarem a extinção de uma bucólica e pacata existência “pré-moderna”, anteriormente imune ao turbilhão do desenvolvimento, aparecem para tais romeiros como uma comprovação de que, nesta vida e conforme o dizer de um deles, “a jornada do pobre é mudança. O pobre não tem sossego. Sempre a gente é tocado pela situação, procura lugar mais novo. [...] E essa jornada da gente só termina quando a gente morre. Você fica no meio da viagem, os filho segue a jornada.” (Vieira, 2009, p. 109). Levando ao extremo o reconhecimento do que há desde sempre de *movimentado* no *mundo*, a andança dos posseiros não terá fim; e o *sossego* será postergado para um “final”: o fim da vida (a morte, não a velhice), o fim do *mundo* milenarista ou o fim da jornada – no *ponto final* onde estão as Bandeiras Verdes anunciadas pelo Padre Cícero.

Tratando dessa mesma área, Velho (2007, p. 122-123) destaca que “o chamado milenarismo parece ser apenas a ponta do *iceberg* de uma concepção do mundo bem mais disseminada”; o que nos leva à sugestão de que esta vida associada “à impermanência” e “concebida como viagem” (Vieira, 2001, p. 117) não é privilégio dos que trespassam os longínquos sertões. Tal vivência do *mundo* como *movimento* pode ser levada ao seu limite pelos peões do

trecho ou pelos que buscam as Bandeiras Verdes,<sup>3</sup> mas ela não é de todo estranha aos moradores das periferias das grandes cidades que lutam por um lugar para residir – também aí estamos nos limites ou fronteiras do desenvolvimento, materializados por essa ou aquela *cidade de barracas, acompanhando a ponta da estrada* (71), onde tantos descrevem suas vidas como sendo desde sempre *movimentadas* (Dainese, 2012; Guedes, 2011).

Vidas *movimentadas*, como essas comuns no Recanto das Emas – cidade-satélite de Brasília estudada por Borges (2003, p. 50):<sup>4</sup> aí, “tudo parece conspirar para que o movimento não cesse e todos almejem, com frequência, ‘se mudar’”. Um dos interlocutores desta mesma autora afirma que, nesse local, nada consegue aquele que “fica parado”: “A realidade de vida aqui é o dia-a-dia. Aqui é uma vida sem sonho, é realidade. Quem mora no Plano Piloto leva uma vida na sombra, acorda a hora que quer. Tá entendendo? Só na hora que quer. Não precisa nem se esforçar muito que o dinheiro está vindo na porta. Aqui é preciso *correr atrás*.” (Borges, 2003, p. 40, grifo do autor). *Correr atrás*, não ficar *parado*, movimentar-se; e aprender a conviver com a *lama*, é claro. Tratando dos esforços dessas pessoas para melhorarem suas condições habitacionais, Borges (2003, p. 43) destaca a oposição entre as “casas ‘na cerâmica’” e o “mundo do chão batido”; apresenta-nos essa senhora que “engoliu poeira à sua maneira”, e que “se lembra do primeiro lugar onde morou na capital federal: ‘era barro mesmo, aquela W3, aquela terra. Não tinha essa pista principal asfaltadinha não. Era terra...’” (Borges, 2003, p. 70); e ela também elenca, dentre “os tormentos de quem ganha um lote”, “a poeira nos dias secos; a lama na estação chuvosa”, contrapondo tudo isso ao que se passa nas “cidades vizinhas, já formadas” (Borges, 2003, p. 72). “Essa nuvem vermelha perseguindo os moradores talvez seja a imagem que melhor sintetize as agruras por que passa quem vive em uma cidade sem pavimentação [...] ‘Olha o poeirão! Tá vindo pra cá!’” (Borges, 2003, p. 103).

<sup>3</sup> Se nos movimentos milenaristas essa vivência do *movimento* enquanto traço definidor do *mundo* é exacerbada por essas peregrinações sem fim, em outros contextos do catolicismo popular essa mesma lógica se manifesta com mais discrição, contida pelos limites do ritual. Ainda assim, o privilégio cosmológico do *movimento* permanece – orientando, por exemplo, a realização das folias de reis em Minas Gerais, os *giros* implicando a “renúncia temporária da casa em troca de um longo período de viagem pelo ‘mundo’” (Pereira, 2012, p. 129).

<sup>4</sup> Lins Ribeiro (2006) mostrou como o surgimento dessas cidades-satélite se articula à própria forma como se deu a construção de Brasília, se relacionando diretamente às agruras vividas nos acampamentos, que estimularam os trabalhadores a buscar informalmente terrenos destinados a outros usos.



Já numa “comunidade” no subúrbio do Rio de Janeiro, Aguião (2009, p. 47-50) nos mostra que a

distinção mais significativa no cotidiano local é a que separa seus territórios em “com lama” e “sem lama” [...] Com lama ou sem lama, a poeira é onipresente já que as obras são onipresentes. Há sempre algum monte de tijolo, areia, terra, pedras ou entulho. É impressionante a velocidade com que a paisagem muda.

Se a lama oferece a “distinção mais significativa no cotidiano local”, é justamente na medida em que assinala a distinção entre o que está “pronto” e o que não está; mas é também por ela destacar a maneira através da qual se dá a passagem de um polo a outro, assim como o próprio caráter dinâmico e reversível dessa oposição. Nada está de fato “pronto”, tudo sempre parece estar em *construção*. (Não seria essa a grande ironia da situação enfrentada por Jorge? Ele, um construtor de estradas sempre em *movimento*, se encontra imobilizado e em apuros porque *as coisas todas estavam estragando e caindo e afundando. E mesmo as coisas que já haviam sido consertadas, já estavam outra vez estragando* [20]. Perante a força e a perenidade da lama, até o asfalto parece render-se e explicitar-se enquanto solução meramente provisória.)

É assim que Borges (2003, p. 113) chama a atenção para uma ambivalência que é fundamental para meu argumento. Tratando daqueles moradores e do “inelutável caráter incompleto de suas obras”, dentro ou fora de suas casas, ela salienta, em primeiro lugar, a compreensão deles a respeito de como funciona o poder público local: disseminando a “legítima crença na imprescindibilidade do asfalto para que a vida siga adiante” e apresentando então o asfalto como “realização” de um político particular (Borges, 2003, p. 89); ao mesmo tempo, tais promessas não são nunca cumpridas “por completo”, sua “perenidade” sinalizando que o “comprometimento constante do governador com a realização de obras” e a “não-observância de algo prometido” é inerente ao tipo de relação que une e afasta eleitores e políticos (Borges, 2003, p. 110). Por outro lado, ela argumenta que, “no Recanto das Emas, não conheci ninguém que vivesse em uma casa que estivesse aos seus olhos pronta, acabada, concluída” (Borges, 2003, p. 111). Dadas essas constatações, ela se pergunta: a ênfase desses moradores na incompletude de todas essas obras se justifica “porque os espaços sociais por onde circulam têm essa forma ou, pelo contrário, os espaços teriam essa forma porque é assim que as pessoas concebem o mundo” (Borges, 2003, p. 113)? Poderíamos grafar em itálico esse último

termo, e evocar novamente aquele *mundo* enquanto categoria nativa, explicitando uma visão do “mundo” marcado pela instabilidade, pelos *movimentos*, pela precariedade.

A *construção* da casa parece oferecer um modelo privilegiado para as práticas genéricas de criação (Guedes, 2011, p. 230-234) – se com “criação” entendemos estes esforços para a obtenção de coisas *próprias*, elas se definindo justamente pela sua estabilidade relativa perante o que há de movimentado e precário no *mundo*. Mas o *trecho* não é o lócus por excelência dessa turbulência mundana? A *estrada*, a *lama* e a *construção*, além de remeterem às adversidades “objetivamente” vividas por essas pessoas, parecem ser boas para pensar: evocando-as, essas pessoas podem falar e refletir sobre coisas importantes tais como a *vida*, a *realidade*, o *mundo*. Talvez por isso, e por remeter à tarefa dos que, na *lama*, *constroem estradas*, a categoria *trecho* tenha ela mesma se movimentado em tantas direções, dando conta das experiências de mobilidade, instabilidade, precariedade e aventura que são enfrentadas não apenas por certos trabalhadores mas pelos “pobres” de uma maneira geral. A esse respeito, lembremos que os *peões* – como “aquele brinquedo” (Rainho, 1980, p. 11) – estão sempre a *rodar*, transbordando também os limites estritos do “trabalho”: *peão* pode designar, no norte de Goiás, um sujeito qualquer, desde que pobre. Lá e em outros cantos, todo pobre tem um quê de *peão*...

## Na firma e na casa do patrão

Tendo trazido de maneira heroica as carretas até Belo Horizonte, Jorge está feliz e orgulhoso. Ao entrar no escritório da firma, porém, ele descobre que fora demitido – o carregamento de milho, de fato, deveria ter sido entregue alguns dias antes. Ele sai então em busca de seu patrão, mas encontra apenas sua *refinada* mulher na residência do casal. *E eu quieto e vendo a Dona Helena ali, na minha frente, dentro daquela sala onde as cortinas não deixavam o sol entrar. [...] E eu gostando de estar naquela poltrona macia e pensando naqueles dias todos naquela estrada, naquele barro e com aquela chuva. E sem ter tido um minuto para ficar sentado, quieto e sem pensar em nada. E pensando nisso eu ficava querendo ficar mais quieto ainda. E gostava e achava bom ficar ali na sombra...* (19-20). Após alguns minutos de espera, ele a toma em seus braços e lhe dá um beijo – para então partir, encerrando assim a história.

Se mais uma vez estamos ante a tensão entre a “vida na sombra” e as experiências de quem tem que incessantemente “correr atrás” sem poder “ficar parado” (cf. Borges, 2003, p. 40), agora o que está em jogo é a contraposição das vidas de Jorge e de seu patrão. É com esse encontro com Dona Helena que Jorge inicia e encerra seu relato. Todas as peripécias vividas por ele parecem se orientar, na economia mais geral de sua narrativa, para atribuir sentido aos acontecimentos ocorridos nesse dia, sinalizando igualmente como tudo isso introduziu uma ruptura que o transformou, fazendo-o perceber que *estava diferente, com aquilo de ficar pensando tanto. Antes eu não pensava* (91).

Começar a *pensar*, coisa perigosa. Antes mesmo de fazê-lo por si próprio, Jorge pressentira as implicações dessa prática. Em Brasília, ele fora *apanhar dois homens que tinham fugido da pedreira*, dois daqueles *pau-de-arara* (117) sob sua responsabilidade. *O contrato que a gente fazia com eles, era de três meses, mas sempre, antes de completar esse tempo, eles iam ficando sabidos e começavam a fugir. E quando um fugia, e a gente não o apanhava logo de volta, os outros começavam a pensar e isso era muito ruim* (117). *Pensar*, para Jorge ou para estes nordestinos, é pensar a respeito do sentido do trabalho e de suas relações com seus *patrões*.

O Jorge que nos é apresentado ao longo do livro é um funcionário ideal, ao menos do ponto de vista de um empregador: ele trabalha duro e faz questão de um serviço bem feito, e ajuda o patrão a se safar de toda sorte de dificuldades; sua lealdade e submissão dão a tônica do relacionamento entre os dois. Em mais de um momento, ele relembra com carinho as experiências vividas na estrada junto com seu patrão, num passado não muito distante. *Naquele tempo, o senhor Mário era homem para pegar um caminhão em Belo Horizonte e levá-lo, ele mesmo dirigindo, até aquele mato da Brasília-Acre. [...] E era com satisfação que a gente trabalhava para um homem daqueles* (72).

A importância assumida pela presença desse patrão nos canteiros de obra fica evidente ao lembrarmos-nos daquela “ideologia da grande obra” identificada por Lins Ribeiro (2006) na construção de Brasília. Através da ideia de “democracia da fronteira”, o Estado e as companhias difundiam a crença de que, ali e de maneira equivalente, “eram todos pioneiros, candangos, que participavam contribuindo cada um com seus trabalhos específicos para a realização da grande obra” (Lins Ribeiro, 2006, p. 162, tradução minha); e, como já vimos, todos – “nos sujos e apertados alojamentos coletivos dos peões” ou na “luxuosa e espaçosa casa do proprietário da companhia” – estariam

também igualmente sujeitos “aos incômodos causados pelo pó e pela lama” (Lins Ribeiro, 2006, p. 119, 163, tradução minha).

Tal “democracia” ofereceria a todos, também, possibilidades de melhorar de vida ou enriquecer. O patrão de Jorge, sempre evocando tal ou qual negócio *que era coisa pra ficar rico em pouco tempo*, argumentava que o próprio Jorge *ia acabar um homem cheio de dinheiro* (58), e ele acreditava: *me parecia que eu tinha que trabalhar até tarde da noite e me levantar cedo, e que se não fosse assim, estaria perdendo tempo e deixando outros passarem à minha frente* (58). Seu patrão, como tantos outros empresários do período, soube sim encontrar maneiras de expandir e variar seus negócios, investindo neste posto de gasolina ou naquela fábrica de camisas. Em virtude disso mesmo, Jorge vai se dando conta de que ele vai *deixando de se preocupar* (112) com a transportadora, passando a não levar *as coisas mais a sério como devia* (105) – ou como o próprio Jorge o fazia.

É somente ao ser demitido que Jorge finalmente se vê obrigado a reconhecer a lógica que agora orienta as ações de seu patrão. Orgulhoso de ter sido capaz de trazer as carretas, Jorge quer narrar-lhe suas proezas, e mostrar que a despeito de tudo conseguira realizar um serviço bem feito; mas se dá conta de que tudo o que lhe importa são os prazos. No escritório da firma, onde recebe a notícia de sua demissão, Jorge desconta sua frustração no contador: com sua flacidez e seu paletó – *ele só trabalhava de paletó* (187) – esse último parece corporificar os parâmetros escriturais e financeiros que não só norteiam de fato o funcionamento da *firma* como também tornam irrisórios os esforços e habilidades de Jorge. *E fui e joguei no rosto dele o que fui encontrando nos bolsos. E eram papéis e dinheiro* (187). O que é vivido na *estrada* e na *lama*, novamente, se contrapõe ao que impera num espaço resguardado e seguro: o escritório. Nesse momento de crise, tal contraposição se manifesta através de lógicas e práticas que são complementares e antagônicas, as primeiras sendo hierarquizadas e colonizadas pelas segundas.

Como os engenheiros e políticos citados por Lins Ribeiro (2006) e o próprio Corrêa (2007) citado acima, o patrão de Jorge também conheceu, em canteiros e acampamentos por esse país, as vicissitudes da estrada e da lama. Se nesse sentido elas são também “democráticas”, todos podendo vir a experimentar-las, na prática a distinção entre sua vivência contingente ou sua experiência cotidiana faz toda a diferença, e respondem pelas distâncias objetivas que Jorge enfim percebe existir entre ele e seu patrão.

Ainda no que se refere à expressividade das intempéries climáticas, Sigaud (2000, p. 40, grifo da autora) assinala que, nos acampamentos de sem-terra em Pernambuco, para aqueles que buscam justificar sua pretensão a um lote (algo *próprio* como uma casa ou um negócio) a “forma adequada de ‘dizê-lo’ tem sido o ‘socar-se debaixo da lona preta’ e compartilhar com os demais os sofrimentos causados pela chuva, pelo calor da *lona*, os despejos, a alimentação precária e a incerteza em relação ao futuro”, conforme uma “ética do sofrimento [...] [que] dá sentido à sua ação”. Se não há dúvidas de que a *estrada* e a *lama* expressam sim algo da ordem desta “ética do sofrimento”, o sentido delas não se esgota aí, vinculando-se também a outras – e menos penosas – dimensões.

Como Woortmann (2009, p. 118) sugeriu, aquele *mundo* marcado pela incerteza e pelo perigo é também um “lugar de riqueza”. Se aquela ideia de “democracia da fronteira” obscurece o fato de que as possibilidades de enriquecer são desigualmente distribuídas, não há razão, por outro lado, para supor que a eficácia “ideológica” de tal tipo discurso tenha sido capaz de manter “iludidos” trabalhadores como Jorge. A despeito dessa desigualdade, há sim a possibilidade, nos grandes projetos, de se obter ganhos acima do usual – por exemplo, via uma infinidade de horas extras (Lins Ribeiro, 1988, 2006). Lembremo-nos assim do feliz destino de Altair, o antigo colega de Jorge morando em Valadares, que, trabalhando para empreiteiras, criou condições para, posteriormente, *construir* um negócio *próprio*: estabilizado e estável, ele estava casado e *fazia o que queria* (68), tendo alcançado a privilegiada autonomia de quem pode *ir pra frente* (90) sem patrão.

Além disso, argumentei que a estrada e a lama são boas para *pensar*. Mais importante ainda, e como o exemplo de Jorge e dos paus-de-arara mostra, elas são também boas para *começar* a pensar. Foi Rumstain (2009), tratando dos trabalhadores maranhenses nas plantações de soja do Mato Grosso, quem primeiro destacou quão significativas são as afirmações de que “o trecho ensina” – ideia coerente com aquele papel do *mundo* na formação da pessoa. É no *mundo* – longe de casa, no *trecho* – que o *mundo* – a *vida*, a *realidade* – se revela em toda a sua plenitude. É o *trecho*, portanto, um espaço privilegiado para a apreensão e aprendizado do que há de atribulado, cruel, injusto (e fabuloso) no *mundo*. A transformação sofrida por Jorge remete justamente a um aprendizado dessa ordem. Seu patrão não se deu sequer ao trabalho de

ouvir-lhe a respeito do atraso na entrega e, demitido, não há mais como ele ignorar isso que a vida na estrada lhe vem fazendo *pensar*.

Agora ele percebe claramente não apenas a distância entre seu universo e o de seu patrão, como também descobre que a realidade de quem tem que “correr atrás” pouco ou nada interessa a quem vive *parado* – que também por isso a conhece tão pouco. Familiarizada com essas assimetrias, a informante de Borges (2003, p. 40) é didática, explicando para essa antropóloga (que certamente veio do lado de lá) como são as coisas na *realidade*: “Aqui é uma vida sem sonho, é realidade. Quem mora no Plano Piloto leva uma vida na sombra, acorda a hora que quer. Tá entendendo?” Do ponto de vista de quem vive e aprende no *mundo*, a ignorância “patronal” de sua *realidade* (*sonho, sombra*) é como que a contrapartida dessas vidas *paradas* – afinal de contas e dado o que o *mundo* é, faz-se necessário *movimento* para que haja conhecimento e pensamento. Poderíamos sugerir então, grosseiramente e de acordo com essa perspectiva, a existência de algo como um “cosmopolitismo popular”, acionado por uma visão do mundo que se constitui na medida em que este último é percorrido, *corrido*, enfrentado e conhecido, preferencialmente na estrada e na lama; como contraponto, estaríamos perante o “paroquialismo” desses padrões que, ao que parece, estão demasiado voltados para si próprios e para suas vidinhas desequilibradamente confortáveis e *tranquilas*, pouco se importando com o que se passa além delas.

Jorge agora não para de *pensar*, e o resultado disso, na catarse das linhas finais do romance, não é outro senão o meter novamente o pé na estrada. A mesma atitude que ele buscava reprimir entre os *peões* que se subordinavam a ele é o que lhe resta: *E fui na garagem dos concreteiros, e peguei minhas coisas que eram poucas, e coloquei tudo dentro das minhas duas bolsas, e saí dali* (189).

## Conclusão

Se a crítica pós-moderna explicitou os processos ficcionais através dos quais as etnografias são construídas, isso não implica que as fronteiras entre elas e as obras assumidamente literárias tenham sido inteiramente borradas. *Jorge, um brasileiro* é sem dúvida um romance. E é também por isso que sua leitura realizada à luz de uma pesquisa antropológica pode enriquecer a nossa compreensão de certas formas através das quais este último tipo de

procedimento intelectual é levado a cabo. Pois num caso como no outro a produção de um material escrito foi viabilizada por certo tipo de encontro que, do ponto de vista dos que são “representados” nesses textos, é basicamente o mesmo. Tomando esses termos num sentido ampliado, mais uma vez nos deparamos com as relações entre *peões* e *patrões*, expressas agora via o que no norte de Goiás se conhece como a oposição entre *corridos* e *lidos*. Não tenho, aqui, condições para explicitar o alcance e importância dessa oposição (Guedes, 2011, p. 245-339). Destaco apenas que, através dela, esses *corridos* ou *peões* atribuem sentido ao trabalho do etnógrafo, situando-o no interior de um conjunto de práticas com as quais eles estão há muito familiarizados: aquelas típicas do homem *lido* e *estudado*, vindo dos grandes centros, do “sul” ou do exterior, e que se dedica a registrar as histórias “do povo”, sempre tendo em mente a realização de uma *pesquisa* (Velho, 2007, p. 109). Tratamos aqui não apenas do naturalista do século XIX, do folclorista, do romancista ou do cientista social; mas também do geólogo, do funcionário do Estado, do sanitário, do indigenista, dos engenheiros militares e civis, do militante.

Tal *pesquisa*, de acordo com esse ponto de vista, surge também em decorrência daquele “paroquialismo patronal” acima evocado, e com frequência se faz acompanhar de suspeitas: por que diabos, e logo agora, essa gente se pôs em *movimento* e vem se interessar por nossas vidas? Essas desconfianças, porém, não são suficientes para turvar o encanto potencial dessa ocasião, e do que ela pode propiciar: a oportunidade para que o *corrido* mais uma vez descreva o que viu e viveu no *mundo*, dessa vez para um respeitável homem *lido*. Certamente uma grande influência para França Jr., o *Grande sertão: veredas* de Guimarães Rosa se organiza explicitamente a partir dessa modalidade de encontro: o jagunço Riobaldo narra suas aventuras nos confins de Minas Gerais para este ilustre visitante que o ouve com devoção enquanto toma notas em sua caderneta. O mesmo formato narrativo estrutura *Jorge, um brasileiro*.

Em ambas as obras, a frequentemente incômoda distância “social” separando o “patrão lido” do “peão corrido” é reconhecida, a existência dessa diferença tornando mesmo possível – e legítimo, para o segundo – o surgimento do texto escrito. Tratamos aqui também de um processo educativo, as hierarquias vigentes tensionadas sem que as diferenças sejam apagadas: escute minhas histórias, você que tanto estudou; eu também sei das coisas, que aprendi na estrada e no mundo, escolas da vida; ouça-me com atenção, anote e publique um livro, você pouco conhece desse mundo em que vivo!

Retomemos aquela ambivalência evocada por Borges (2003, p. 113), referente à incompletude das obras na vida dos moradores do Recanto das Emas: ela seria atributo dos “espaços sociais por onde [eles] circulam [...] ou, pelo contrário, os espaços teriam essa forma porque é assim que as pessoas concebem o mundo”? Estranha coincidência entre, por um lado, a dinâmica de constrangimentos estruturais relativamente externos às pessoas em questão (por exemplo, a articulação da política de obras e da política eleitoral no Distrito Federal); e, por outro, as próprias concepções cosmológicas dessas pessoas, internalizadas e relativamente independentes daqueles contextos. Ao discutir o *trecho*, busquei mostrar como algo análogo se passava aí: pois tal categoria remetia tanto a essa “central specificity of the engineering industry [...] the rotation of the labor force” (Lins Ribeiro, 1988, p. 211) quanto às inflexões e transformações que asseguravam a persistência *mundana* da “cultura da andança” de que fala Vieira (2001). Argumentei anteriormente (Guedes, 2011) que tais “coincidências” poderiam ser pensadas à luz da sugestão de Sahlins (1997, p. 53), considerando então a realidade dos “que souberam extrair, de uma sorte madrastra, suas [...] condições de existência”. Se desde sempre tais pessoas têm enfrentado adversidades que as fazem *andar* pelo *mundo*, lutando bravamente para conseguir, nesses contextos delineados pela *estrada* e pela *lama*, algum *sossego*, elas puderam ao menos fazer da necessidade virtude. Longe de apenas sobreviver, ou de reagir mecânica ou instrumentalmente às adversidades que lhes foram impostas, elas as reconheceram e articularam a uma visão do *mundo* onde essas adversidades adquirem sentido e são “produtivamente” utilizadas: na criação de pessoas vividas e experimentadas, ou através da experiência do que há de inusitado, rico e fabuloso neste mundo. Foi em função de tudo isso que argumentei que, no norte de Goiás que estudei, a mobilidade – ou melhor, o *movimento* – aparece como uma espécie de metáfora básica da vida social.

Não deixa de ser curioso, a esse respeito, comparar tais formulações com alguns dos pressupostos que, ao longo das últimas décadas, têm norteado o grosso da produção acadêmica centrada na questão dos grandes projetos de desenvolvimento. No momento em que as políticas “desenvolvimentistas” voltaram à ordem do dia, centenas de estudos, nos mais diversos campos disciplinares, vêm chamando atenção para os impactos induzidos por elas sobre a vida de grupos “subalternos”: anteriormente os camponeses, e cada vez mais quilombolas, indígenas e comunidades tradicionais. Nos estudos sobre



os atingidos por barragens iniciados na década de 1980, de certa forma pioneiros nesse campo, foi a noção de “deslocamento compulsório” o que melhor evidenciou, do ponto de vista dos analistas, os efeitos danosos desses grandes projetos. Já hoje parece que é a ideia de “desterritorialização” o que com mais nitidez exprime a violência dessas iniciativas, explicitando então os dramas vividos pelos que têm seus “territórios” ameaçados pela expansão das fronteiras de acumulação capitalista. Bem antes disso, na segunda metade do século passado o conceito de “migração” se vinculou fortemente à problemática da “modernização” do campo, com a consequente “expulsão” do homem rural para as grandes cidades.

Certamente não é minha intenção minimizar as adversidades decorrentes da existência desses grandes projetos ou do modelo econômico a eles vinculado sobre a vida destas pessoas. Gostaria apenas de sugerir que, na análise desses fenômenos, temos privilegiado ferramentas analíticas que parecem se assentar em pressupostos não problematizados, e que remetem a ideias que nos são bastante caras a respeito do que é – ou deve ser – a “modernidade”. Tenho em mente, em especial, aquela “specific emphasis on rupture” que, conforme Englund e Leach (2000, p. 227), “organizes, as ever in the discourse of modernity, the ways in which relevant research questions are identified and their potential answers circumscribed”. Essa ênfase na ruptura poderia ser exemplificada pela referência a uma emblemática, difundida e popular passagem de *O manifesto comunista*: “Esse abalo constante de todo o sistema social, essa agitação permanente e essa falta de segurança distinguem a época burguesa de todas as precedentes [...] Tudo que era sólido e estável se desmancha no ar.” (Marx; Engels, 1998, p. 2).

Na medida em que identificamos a instabilidade e a agitação a essa modernidade, e estamos convictos de que sua chegada implica necessariamente uma ruptura, tendemos automaticamente a projetar, naqueles universos subitamente violentados por ela, os atributos diametralmente opostos àqueles que usamos para defini-la: enraizamos um “campesinato”, encontramos já prontas comunidades tradicionais e territorializadas (ameaçadas, portanto, de “desterritorialização”), subsumimos todos os deslocamentos e andanças do homem “rural” a uma epifenomenal “migração”. Frequentemente vinculado ao propósito de ressaltar situações efetivamente dramáticas e revoltantes, o apelo a tais pressupostos implica uma oposição simplista entre o positivo da estabilidade (terra, território, comunidade) e o negativo dos deslocamentos

(migração, desterritorialização, expulsão). Mesmo considerando a perspectiva aqui apresentada como um caso-limite, dela emerge a sugestão de que, de maneira mais geral, os *movimentos* são vivenciados de maneira menos maniqueísta – e mais interessante – por diversos segmentos das “camadas populares”. (E reitero então a relevância heurística do trabalho para a compreensão destes *movimentos*, dada a expansão “metafórica” de sentidos associados a ele para outros contextos.)

A ênfase unilateral dos analistas na ruptura desencadeada pelos empreendimentos modernos faz de sua “chegada” uma espécie de ponto zero da história, naturalizando a própria estabilidade – que costuma ser pensada, por gente como Jorge, mais como o *construído* do que como o dado; os próprios saberes, práticas e esforços destinados à sua consecução e manutenção são deixados de lado. Tornando secundária a identificação das pessoas com o campo *ou* a cidade e privilegiando as passagens, movimentos e alternâncias, as ideias aqui associadas à categoria *peão* parecem contradizer pressupostos como esses: não por negarem a opressão produzida por esses projetos, mas por lembrarem que violências dessa ordem são sim e por demasiado conhecidas; não por acaso, há séculos a formação das novas gerações privilegia a experiência da *estrada* e da *lama*, e a importância de pés velozes e calejados, para o aprendizado de como, “velhacamente”, lidar com elas.

Nesse sentido, nós que lutamos contra os grandes projetos corremos sempre o risco de nos confinarmos no nosso próprio “paroquialismo patrimonial”. Assumindo a ruptura moderna como um dado (ou *o* dado), somos nós mesmos, os “modernos”, quem mais capacitado está para falar dela com aqueles a quem estamos “aliados”. Preocupados em ressaltar e sedimentar essa “aliança”, esquecemos que ela não é suficiente para dissolver as distâncias – por exemplo, patrão/peão, lido/corrido – que são também constitutivas dela. E perdemos a oportunidade de escutar com atenção o que estes peões “cosmopolitas” fazem questão de nos ensinar – para, dentre outras coisas, tornar pensáveis e criticáveis outros efeitos nocivos desses grandes projetos. Imperativos éticos à parte e como bem sabem esses peões, essa escuta pode destinar-se ao nosso próprio aprendizado, e à capacidade de usarmos o que não sabemos para tensionar, transformar e tornar mais vigoroso – política, intelectual e vitalmente – nosso próprio saber.

## Referências

AGUIÃO, S. *Aqui nem todo mundo é igual: cor, mestiçagem e homossexualidade numa favela do Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Medicina Social)–Instituto de Medicina Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

ANTONAZ, D. *Na escola dos grandes projetos: a formação do trabalhador industrial na Amazônia*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)–Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995.

BORGES, A. *Tempo de Brasília: etnografando lugares-eventos da política*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2003.

CORRÊA, O. *Urrando no trecho: recordações de um engenheiro de obras*. Rio de Janeiro: Corifeu, 2007.

DAINESE, G. *Chegar ao cerrado mineiro: hospitalidade, paixões e política*. Tese (Doutorado em Antropologia Social)–Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

ENGLUND, H.; LEACH, J. Ethnography and the meta-narratives of modernity. *Current Anthropology*, Chicago, v. 41, n. 2, p. 225-248, 2000.

ESTERCI, N. *Conflito no Araguaia: peões e posseiros contra a grande empresa*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

FRANÇA JR., O. *Jorge, um brasileiro*. São Paulo: Ática, 1983.

FRANÇA JR., O. *De ouro e de Amazônia*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.

FIGUEIRA, R. *Pisando fora da própria sombra: a escravidão por dívida no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GUEDES, A. D. *O trecho, as mães e os papéis: movimentos e durações no Norte de Goiás*. 2011. Tese (Doutorado em Antropologia Social)–Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

LEITE LOPES, J. S. Fábrica e vila operária: consideração sobre uma forma de servidão burguesa. In: LEITE LOPES, J. S. et al. *Mudança social no Nordeste: a reprodução da subordinação*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 41-95.

LINS RIBEIRO, G. *Developing the moonland: the Yacyreta Hydroelectric Dam and economic expansion in Argentina*. Tese (Doutorado em Antropologia)–The City University of New York, New York, 1988.

LINS RIBEIRO, G. *El capital de la esperanza: la experiencia de los trabajadores en la construcción de Brasilia*. Buenos Aires: Antropofagia, 2006.

MAGALHÃES, S. *Gente de toda paragem: um estudo sobre a população afluyente numa grande obra*. 1983. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)–Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

MARTINS, J. S. A vida privada nas áreas de expansão da sociedade brasileira. In: NOVAES, Fernando. *História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. v. 4. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 659-725.

MARX, K.; ENGELS, F. *O manifesto comunista*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

MELLO E SOUZA, L. *Os desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Graal, 2004.

MINAYO, M. C. *Os homens de ferro: estudo sobre os trabalhadores da indústria extrativa de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce, Minas Gerais*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)–Museu Nacional/ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1985.

PALMEIRA, M. Modernização, Estado e questão agrária. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 3, n. 7, p. 87-108, set./dez. 1989.

PEREIRA, L. *Os giros do sagrado: um estudo etnográfico sobre as folias em Urucuia, MG*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

POMPA, M. C. *Memória do fim do mundo*: para uma leitura do movimento sócio-religioso de Pau de Colher. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)–Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1995.

RAINHO, L. F. *Os peões do Grande ABC*. Petrópolis: Vozes, 1980.

RUMSTAIN, A. *Peões no trecho*: estratégias de trabalho e deslocamento no Mato Grosso. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)–Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

SAHLINS, M. O “pessimismo sentimental”. Por que a cultura não é um “objeto” em via de extinção. *Mana*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 41-73, abr. 1997.

SCOTT, R. P. Famílias camponesas, migrações e contextos de poder no Nordeste: entre o “cativoiro” e o “meio do mundo”. In: GODOI, E. P et al. *Diversidade do campesinato*: expressões e categorias, v. 2: estratégias de reprodução social. São Paulo: Editora Unesp, 2009. p. 245-268.

SIGAUD, L. A forma acampamento: notas a partir da versão pernambucana. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 58, p. 73-92, 2000.

VELHO, O. O cativoiro da Besta Fera. In: VELHO, O. *Mais realistas que o rei*: ocidentalismo, religião e modernidades alternativas. Rio de Janeiro: Topbooks, 2007. p. 106-130.

VIEIRA, M. A. *À procura das Bandeiras Verdes*: viagem, missão e romaria. Movimentos sócio-religiosos na Amazônia Oriental. Tese (Doutorado em Antropologia Social)–Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

WOORTMANN, K. Migração, família e campesinato. In: WELCH, C. et. al. *Camponeses brasileiros*: leituras e interpretações clássicas, v. 1. São Paulo: Editora Unesp, 2009. p. 217-238.

Recebido em: 31/08/2012

Aprovado em: 17/01/2013