

ARGONAUTAS DO ASFALTO: ESTUDO DA FORMAÇÃO DO *ETHOS* DE CARROCEIRO¹²

Vanderlan Silva (UFCG/PB)

RESUMO

Este trabalho analisa o processo de formação do *ethos* dos carroceiros da Feira Central de Campina Grande-PB. Carroceiros são trabalhadores que oferecem serviços de transportes de mercadorias às freguesas na principal feira da cidade. A feira é um grande evento, seja pela dimensão econômica, seja por sua importância histórica e social. Ela funciona de segunda a sábado e recebe cerca de oitenta mil pessoas aos sábados. Com uma área de 75 mil metros quadrados, 4.400 pontos comerciais e 10 mil comerciantes que vendem os mais variados itens. A história da Feira Central se entrelaça à existência da cidade. É em meio ao aglomerado de pessoas que aproximadamente 200 carroceiros oferecem seus préstimos. A pesquisa de campo foi desenvolvida a partir da observação das práticas cotidianas dos carroceiros, de entrevistas com 60 deles, doze feirantes, e dezesseis fregueses, além do administrador da Feira. Os carroceiros realizam o transporte em carrinhos de mão, mas até meados da década de oitenta do século passado, eram conhecidos como balaieiros, pois usavam balaio de palha, no qual colocavam as compras, apoiado numa rodilha de pano colocada sobre a cabeça. Neste sentido, o carroceiro ‘é uma atualização’ do outrora balaieiro. Atingido pelos ares da modernidade, com a maior oferta de carrinhos de aço e a facilidade de locomoção pelos labirintos da feira, o carroceiro expressa bem o paradoxo de mudanças e continuidades no universo da Feira Central. Por um lado, ele oferece seus serviços como outrora, abordando senhoras e senhores, gritando, colocando a carroça à sua frente, negociando o preço a cada situação. De outra forma, a carroça é a ‘nova’ marca do serviço secular de transporte na feira, com facilidades de descolamento em relação ao balaio, maior durabilidade, mas também com desafios para caminhar em meio à multidão, com milhares de pernas que se apresentam como obstáculos dos quais os carroceiros precisam se fazer peritos na arte de navegar, a fim de não as atingir. Para isso, desenvolvem práticas de comunicação singulares: “dá licença, olha o ferro, olha o sangue”. Dentre os carroceiros, apenas uma é do gênero feminino; a maioria tem origem na cidade sede da Feira; com idade superior a quarenta anos, sendo a presença marcante. Alguns dos entrevistados têm mais de 80 anos. A ‘renovação’ do quadro de carroceiros parece estar garantida pela presença de crianças e jovens. As marcas da vulnerabilidade social são fortes e permanentes: analfabetismo, ausência de trabalhos no mercado formal ou migração deste para a feira por causa idade. Eles ainda convivem com as marcas de estigmas sociais, que entre outras, os acusam de sumirem com as compras dos fregueses.

Palavras-chave: feira, carroceiro, vulnerabilidade.

¹ Trabalho apresentado na 34ª Reunião Brasileira de Antropologia (Ano: 2024).

² A pesquisa que serviu de base para este texto contou com ajuda financeira do CNPq de 2022 a 2024, através de bolsas de Iniciação Científica. Ao longo desses dois anos, Raí Porto, Nathália Lévy e Mariana Macedo foram bolsistas do projeto.

O CHÃO DA FEIRA CENTRAL

Este trabalho analisa o processo de formação do *ethos* dos carroceiros da Feira Central de Campina Grande-PB. Carroceiros são trabalhadores que oferecem serviços de transportes de mercadorias às freguesas e aos fregueses na principal feira da cidade paraibana.

A Feira Central de Campina Grande é um evento cuja história se entrelaça à existência da cidade, seja pela dimensão econômica, seja por sua importância histórica e social. Situada no agreste paraibano, o local onde a cidade surgiu em 1697 era até então ocupada pelo povo indígena cariris. Situada entre o litoral paraibano e o sertão, a cidade foi desde longa data lugar de encontro, de descanso e de negociação dos tropeiros que seguiam viagem entre essas duas localidades.

Com sua emancipação na segunda metade do século XIX (1864), o evento da feira passou a ser um termômetro das relações sociais, econômicas e políticas. A historiadora Eliete Gurjão (2000, p. 38) revela que do século XIX até o ano de 1935 a feira mudava de lugar de acordo com as mudanças políticas na cidade, cujos mandatários ora eram os liberais, ora os conservadores: “A feira semanal continuava mudando de local de acordo com o grupo então no poder”.

Quase um século depois de “estar situada no mesmo lugar”, a Feira Central cresceu exponencialmente desde então, tal como a cidade na qual se insere. Atualmente, segundo os dados oficiais da administração municipal, ela ocupa uma área de 75 mil metros quadrados, distribuídos em oito ruas, com 4.400 pontos comerciais e 10 mil feirantes que negociam de segunda a sábado. Este último é o dia de maior movimento de pessoas e negócios, nele a feira recebe quase 80³ mil pessoas.

A quantidade de pessoas que vai à feira semanalmente é uma boa amostra da importância desta na dinâmica da cidade. É como se 20% dos moradores da cidade fossem à localidade toda semana. Sua influência pode ser notada no fluxo de pessoas oriundas dos estados vizinhos, a exemplo do Rio Grande do Norte, Ceará e Pernambuco, além das cidades circunvizinhas, que para lá vão em busca de produtos alimentícios frescos, artefatos em couro, raízes, produtos religiosos, móveis e uma “infinidade” de objetos.

³ Disponível em <https://www.labrua.org/pesquisas/feiracentral/>. Acesso em julho de 2024.

Como se diz “à boca miúda”: Na feira tem de tudo. Nas palavras do poeta Manoel Monteiro, na poesia Campina dos meus amores ⁴:

(...) Na nossa Feira Central
Tem de tudo que se queira
Se você quiser comprar
Coisa importante ou besteira
Não procure em outro canto
Se não encontrar na Feira.
Lá tem pegador de brasa,
Arreio, ferragem, sela,
Pote, panela de barro,
Penico, alguidar, tigela,
Chapéu de couro e de palha,
Pilão, esteira e gamela.
(...) Compra peixe seco e fubá,
Fava feijão macassar,
Espora, amarra, chocalho,
Arremedo de caçar
É como estou lhes dizendo,
Tem tudo, é só procurar.”

Um primeiro ‘olhar instrumental’ revela que a feira é um grande centro abastecedor dos moradores da cidade e regiões vizinhas. Nas ruas ocupadas, muitos são os setores que concentram os estabelecimentos comerciais. Tais setores são chamados de ‘feiras’: feira de verduras, de queijos e doces, de carne, de roupas, de peixes, de cereais etc.

Todavia, a feira não se reduz a isto. Ou melhor, em paralelo às negociações comerciais são estabelecidas outras relações, tais como relações de amizade, de camaradagem, de conversação. E obviamente nem todos os que vão à feira o fazem para comprar. Em pesquisa anteriormente desenvolvida⁵, entrevistamos várias pessoas que regularmente vão à feira para reencontrar amigos, para passear, para se divertir e assistir apresentações artísticas, entre outras atividades que não estão diretamente vinculadas às práticas comerciais.

A algaravia da feira com seus múltiplos espaços labirínticos, seus diversos odores, com suas sonoridades, seus pontos comerciais, suas múltiplas cores, além das dimensões demográficas e geográficas fazem dela um evento polissêmico. Não por acaso, a Feira Central de Campina Grande é também chamada pelos cidadãos de ‘feira das feiras’, numa

⁴ <https://memoriasdapoesiapopular.com.br/2014/10/07/poeta-manoel-monteiro-da-silva-producao-literaria/>. Acesso em julho de 2024.

⁵ SILVA, Vanderlan. SOCIABILIDADES “NEGOCIADAS” NA FEIRA CENTRAL DE CAMPINA GRANDE/PB. *Iluminuras*, Porto Alegre, v. 21, n. 54, p. 375-398, setembro, 2020.

cidade que tem uma dezena delas. Em 2017 o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAM) reconheceu⁶ a Feira Central como Patrimônio Cultural do Brasil.

A Feira Central é o palco da maior concentração de carroceiros na cidade de Campina Grande e a presença de milhares de pessoas que fazem compras nas oito ruas que formam essa feira livre e que são mantidas fechadas à circulação de automóveis.

Esta descrição da feira serve para situar os/as leitores/as no universo social no qual desenvolvemos nossa pesquisa sobre o *ethos* dos carroceiros.

CAMPO DE PESQUISA E SUJEITOS

Comprar ou vender objetos não é a atividade do sujeito cujo *ethos* escolhemos estudar na feira, muito embora seus serviços sejam importantes para o deslocamento das mercadorias que chegam e saem cotidianamente e em certa medida para a circulação de muitas pessoas, em especial àquelas que recorrem aos seus préstimos e que de outra maneira teriam maior dificuldade de locomoção pelas ruas, vielas, labirintos, becos e nos (des) encontros com milhares de pessoas que por ali circulam.

O personagem que investigamos expressa em sua existência os movimentos de adaptações, mudanças e permanências, de tradição e modernidade, de reinvenção (reatualização) da Feira Central. Ao mesmo, é um personagem que vive o estigma da invisibilidade, pois raramente se fala sobre ele, sequer são conhecidos pelos nomes pessoais. Na hierarquia da feira, o carroceiro ocupa o mais baixo estrato social. Numa das primeiras conversas com uma autoridade da administração municipal, ela nos afirmou que jamais tinha pensado nos carroceiros como trabalhadores da feira.

A fala da autoridade é sintomática do lugar social ocupado pelos carroceiros na feira e por conseguinte na cidade. E tal importância, como pudemos averiguar, vem de longa data. Até finais da década de 80 e início dos anos noventa do século passado, os carregadores de fretes eram conhecidos como balaieiros, pois realizavam o transporte das compras de fregueses e feirantes em “balaio”, apoiado sobre uma rodilha de pano colocada sobre a cabeça para amenizar as dores causadas pelo peso das mercadorias.

As observações do historiador (Albuquerque Jr. 2013: 31. nota 22) revelam como as condições de vulnerabilidade social dos carregadores da Feira Central se fazem presentes desde a época daqueles que são considerados como predecessores dos carroceiros atuais:

⁶ Ver: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/4367/feira-de-campina-grande-pb-e-novo-patrimonio-cultural-do-brasilero>. Acesso em julho de 2024.

Uma das práticas que me chamava mais atenção quando trabalhava na feira de Campina Grande era, justamente, a do uso dos balaieiros: homens muito pobres, quase sempre muito velhos, que suportavam o peso excessivo de um balaio sobre suas cabeças. Sendo um claro resquício da sociedade escravocrata que tivemos, a existência daquela figura e das relações que envolviam balaieiros e fregueses me chocava. Correndo a pé, atrás dos fregueses, que iam colocando sem dó nem piedade as mercadorias mais pesadas (melancias, jacas, jerimuns, quilos de feijão, farinha, batata, etc) dentro do balaio, até quase ficarem aplastados sob seu peso, estes homens, muitas vezes, eram enviados até a casa do freguês para entregar as mercadorias, andando a pé, enquanto este se deslocava de carro para casa. A remuneração que recebiam era irrisória.

Com o passar do tempo, a modernização sentida e expressa no cotidiano da feira também atingiu os balaieiros, que passaram a realizar suas funções com o auxílio de uma nova ferramenta: o carro (ou carroça) de aço, que lhes rendeu o epíteto de “carroceiros”.

Neste sentido, o carroceiro ‘é uma atualização’ do outrora balaieiro. Atingido pelos ares da modernidade, com a maior oferta de carrinhos de aço e a facilidade de locomoção pelos labirintos da feira, o carroceiro expressa bem o paradoxo de mudanças e continuidades no universo da Feira Central. Por um lado, ele oferece seus serviços como outrora, abordando senhoras e senhores, gritando, colocando a carroça à sua frente, negociando o preço a cada situação ou recebendo o que lhe oferecem. Assim, a carroça é a ‘nova’ marca do serviço secular de transporte na Feira Central, com facilidades de descolamento em relação ao balaio, maior durabilidade, mas também com desafios para caminhar em meio à multidão, com milhares de pessoas que se apresentam como obstáculos diante dos quais os carroceiros precisam se fazer peritos na arte de navegar para não atingir os transeuntes. Para isso, desenvolvem práticas de comunicação singulares para alertar as pessoas de sua presença: “dá licença”; “olha o ferro”; “olha o sangue”.

No universo da feira, os carroceiros são considerados personagens "meios", coadjuvantes diante das interações predominantes naquele lugar. Vistos a partir de óticas depreciativas, que ajudam a precarizar seu trabalho de características braçais, cuja atividade não exige nenhuma qualificação profissional. Seu trabalho é constantemente desvalorizado e mesmo invisibilizado, o que nos ajudar a compreender o porquê da autoridade não o considerar. No entanto, os carroceiros se configuram como sujeitos de singular relevância para o "praticar a feira", uma vez que atuando no transporte de mercadorias para feirantes e fregueses, contribuem para a dinamicidade do cotidiano da Feira Central.

São cerca de 200 carroceiros que ali trabalham, entre eles têm os que labutam todos os dias e os que só trabalham aos sábados, pois durante a semana realizam “bicos” como trabalhadores sazonais em atividades diversas. Nesse universo, predominantemente masculino, apenas uma mulher desempenha tal atividades. A maioria tem origem na cidade sede da feira; com idades superiores a quarenta anos, sendo a presença de idosos marcante. Alguns dos entrevistados têm mais de 80 anos.

Como pudemos observar ao longo de dois anos de pesquisa, a renovação do quadro de carroceiros parece estar garantida pela presença de crianças, adolescentes e jovens. As marcas da vulnerabilidade social são fortes e permanentes: analfabetismo funcional, ausência de trabalhos no mercado formal, ou migração deste para à feira por causa idade. a imensa maioria tem no trabalho da feira a única e/ou principal fonte de renda familiar. De acordo com as entrevistas realizadas, eles ganham em média R\$ 600,00 por mês. À precarização econômica e social se junta à visão estigmatizadora sobre suas procedências. Não foi incomum o encontro com vários fregueses que argumentaram que não contratavam carroceiros ou então só contratavam os conhecidos, pois sempre tinham um caso a relatar sobre o furto de feiras por parte dos carroceiros durante os trajetos percorridos por fregueses, que sempre seguem à frente, realizando compras e as depositando no carrinho.

Ao contrário das impressões do historiador Durval Muniz a respeito da raça dos balaieiros, a predominância racial dos carroceiros é branca, pois são 53% de pessoas brancas e 47% de negros (pardos e pretos). Tais dados são baseados nas observações realizadas durante as entrevistas, bem como na análise dos dados pessoais, inclusive das fotografias contidas nas fichas cadastrais do recenseamento promovido pela prefeitura municipal nos anos de 2022 e 2023 e facultada à pesquisa.

OS CAMINHOS DA PESQUISA:

A proposta de investigar as atividades e visões dos carroceiros se insere em certa tradição dos estudos antropológicos de estudar pequenos grupos. Por vezes marginalizados e excluídos dos processos de domínio político.

Nas Ciências Sociais, e particularmente na Antropologia, nós procuramos nos confrontar, estudar os grandes temas e realidades que são igualmente estudadas por historiadores, economistas e sociólogos. A diferença, tal como observa Geertz (1989: 31), é que fazemos isso nos lugares obscuros, nos pequenos lugares. E nós acrescentamos, a partir de personagens marginalizados, estigmatizados, socialmente invisibilizados.

Nesses lugares (e seus personagens), buscamos compreender/responder questões que dizem respeito a toda a humanidade, mesmo reconhecendo as especificidades.

No seio da sociedade capitalista brasileira e particularmente na cidade de Campina Grande o grupo dos carroceiros da Feira Central permanece como indizível, invisível, desvalorizado e estigmatizado.

Esta pesquisa teve caráter qualitativo, na esteira do que propôs (MINAYO, 2007), ao defender que a metodologia qualitativa favorece a interpretação dos significados e das intencionalidades presentes nos atos humanos, construídos a partir de estruturas de significações.

A pesquisa de campo foi desenvolvida ao longo de dois anos, a partir da observação das práticas cotidianas dos carroceiros e de entrevistas realizadas com carroceiros, fregueses/as e feirantes. As incursões etnográficas foram realizadas em diferentes dias da semana ao longo do período de pesquisa.

As razões pelas quais nos propomos a entrevistar fregueses, feirantes, além dos próprios carroceiros, assentam-se na perspectiva de que as visões que os indivíduos e grupos constroem sobre si mesmos e sobre os demais são elaboradas a partir das relações que estabelecem entre si, durante as quais acrescentam, confirmam ou negam interpretações sobre eles e sobre os demais. Por isso, fregueses e feirantes se mostram como interlocutores importantes para a construção de um bom entendimento antropológico sobre as práticas e valores dos carroceiros da Feira Central de Campina Grande. Nós entrevistamos 60 carroceiros, 16 fregueses e 12 feirantes.

Nesse processo de construção do conhecimento antropológico sobre os carroceiros, os diálogos com eles, com feirantes, com o administrador e com os fregueses foram maneiras de polir as lentes a partir das quais pudemos melhor compreender o *ethos* desse personagem singular da feira.

SUBTERRÂNEOS DA SOCIEDADE PARAIBANA

As evidências de pobreza, vulnerabilidades, sofrimento social e desgaste corporal dos homens que exercem a atividade de carroceiro na feira saltam aos olhos. Como já destacado, em sua maioria são pessoas que têm idade superior a quarenta anos e cujas origens familiares são marcadas pelas difíceis condições de existência. As origens geográficas, bem como os locais de moradia na cidade de Campina Grande e nas cidades vizinhas, de onde muitos vêm, em becos, sítios e até alguns como moradores em situação de rua atestam as condições de marcada pela precariedade, da qual o exercício da função

de carroceiro parecer assegurar a continuidade, por causa dos poucos rendimentos que propiciam.

Aliás, os preços dos fretes revelam bem o baixo empoderamento dos carroceiros, conforme podemos observar no diálogo com o carroceiro Santos:

Pesquisador: Se a pessoa não perguntar, por que é que o senhor não diz o valor que o senhor espera?

Santos: É assim porque, só vai ser acertado quando chegar lá num determinado ponto. E aí às vezes eles dão o que eles querem e às vezes a gente cobra...e nem lhes diz que não tem, não dá e aquela coisa toda. Mas é assim, né? A gente vai vivendo assim, né?

A visão de Santos é comum entre os carroceiros, mas não é unânime. Tal como em outras situações, há aqueles que pensam e agem diferente. É o caso de Wando.

Pesquisador: Quanto é mais ou menos o frete assim pra você rodar na feira?

Wando: Depende da distância e do peso também.

Pesquisador: Quando você pega alguém que quer o frete você já diz o valor?

Wando: Já negócio o valor.

Pesquisador: Aí tu perguntas pra onde vai?

Wando: É, pra saber a distância.

Tal como as posturas assumidas frente às freguesas e aos fregueses na negociação dos preços, os dias de frequência dos carroceiros varia. A maioria vai à feira de segunda a sábado, chegando entre 6h e 7h da manhã e permanecendo até 13h ou 15 horas, de acordo com as demandas dos clientes. Aos sábados, dias de maior intensidade, também se tem a presença de carroceiros que vão apenas nesse dia, e embora sejam poucos, eles utilizam o trabalho na feira como complemento de renda frente às atividades que desempenham com regularidade durante a semana, a exemplo de capinador, servente de pedreiro etc.

Ao mesmo tempo, essa baixa frequência de alguns pode ser prenúncio de que poderão se dedicar exclusivamente à vida de carroceiro, tal como ocorreu com carroceiros que após perderem empregos e “bicos” passaram a se dedicar integralmente à feira.

O *ethos* do carroceiro requer um longo e paciente aprendizado. Saber escolher um lugar para fazer ponto ou circular por setores interessantes; pronunciar palavras que despertem atenção dos fregueses e freguesas; conduzir e proteger bem as compras transportadas, navegar pelas ruas, com frequente paradas e retomadas para acompanhar os/as contratantes são alguns dos desafios que os carroceiros enfrentam nesse processo.

As estratégias dos carroceiros variam entre fixidez em um ponto de referência e itinerância. Muitos se apoiam em esquinas e em pontos de vendas (bancas) de feirantes conhecidos e ali oferecem seus préstimos. Mas há os que circulam de maneira permanente em busca de freguesas. Para atrair a atenção, as estratégias são diversas, há os carroceiros que oferecem os serviços em bom tom: vai carroça aí, senhora?; precisa de um carroceiro?. Há também os carroceiros tímidos, que não se pronunciam verbalmente, embora o olhar atento e a carroça sempre à frente não deixem dúvidas sobre seus serviços. Durante a pesquisa entrevistamos três carroceiros com baixa audição, sendo dois octogenários e um com 57 anos, este com enormes dificuldades auditivas.



Foto 1: Carroceiro octogenário aguarda a freguesa enquanto essa faz suas compras e as deposita na carroça.
Fonte: pesquisa de campo, março de 2024.

As muitas dificuldades enfrentadas por eles não parecem representar obstáculos para realizar o ofício de transportador. Durante as incursões e entrevistas observamos que a grande maioria dos carrinhos de mão tem uma lona ou papelão que serve para proteger o carrinho de mão de líquidos que possam vazar dos produtos transportados, assim como servem para proteger os produtos de quedas ou mesmo da água da chuva, tão frequente na cidade. Eles mantêm ainda uma corda sobre a carroça que serve para amarrar os produtos.

À frente de alguns carrinhos de mão, na parte que circunda a roda, tem-se faixa de pano ou tiras de borracha, que servem para proteger as pernas em caso de contatos, evitando assim ferimentos nos transeuntes atingidos.



Foto 2: Imagem do carroceiro mostrando sua “carroça”
Fonte: Pesquisa de campo, maio de 2023.



Foto 3: “Carroças” no ponto de apoio, aguardando clientes.
Fonte: pesquisa de campo, julho de 2024.

Andar pelas ruas da feira é um desafio para todos que a frequentam, especialmente aos sábados, pois são milhares de pessoas que vão e vem por suas ruas; onde até motos disputam espaços com fregueses em meio às bancas que os feirantes avançam além dos limites estabelecidos, na busca de atrair compradores. Para o carroceiro caminhar em meio a esse aglomerado é uma empreitada desafiadora, que exige um longo aprendizado, “jogo de cintura” e negociação permanente com as dezenas de pessoas pelas quais eles têm que passar todas as vezes que conduzem um frete ou mesmo quando estão em busca de alguém que os contrate.

Como já destacamos anteriormente, os carroceiros usam várias expressões para alertar os transeuntes de suas presenças e do perigo da carroça bater nas pernas, entre essas, constatamos que as mais recorrentes são: “dá licença”; “olha o ferro”; “olha o sangue”. Esse cuidado faz dos carroceiros peritos na arte de navegar com suas carroças carregadas de mercadorias entre os milhares de fregueses, mesmo que incidentes sejam inevitáveis.

Muitas vezes quando esbarram nas pernas alheias com suas carroças eles são notados, considerados como trabalhadores da feira, mas são percebidos de forma negativa, por vezes “insultados”: tá cego?; olha por onde anda.

É nesses momentos que saem momentaneamente da invisibilidade social à qual eles têm sido “condenados” na urbe campinense”; saem não para emergir à visibilidade, mas “apenas” para que escutem e saibam que seus lugares são de subordinação, de subserviência às outras categorias sociais que trabalham ou circulam na Feira Central de Campina Grande. Os carroceiros ocupam os mais baixos estratos sociais dentre os personagens desse evento do qual os moradores da urbe paraibana tanto se ufanam.

Esse lugar de invisibilidade atribuído aos carroceiros é fruto de múltiplas variáveis sociais que conduzem a um processo perene de vulnerabilização e que se evidencia de forma muito clara nas relações cotidianas que esses estabelecem com os fregueses e com os feirantes. Nessas, os carroceiros quase sempre se apresentam desempoderados, inclusive para estabelecer parâmetros para aquilo que parece ser a razão primordial de seu trabalho, o valor do frete (seu ganha pão).

Entre os entrevistados de nossa pesquisa, parte considerável deles sequer apresenta aos clientes o valor desejado para realizar o transporte.

Talvez os carroceiros da Feira Central de Campina Grande sejam uma amostra daquilo que o Jessé Sousa nominou de ralé brasileira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história dos carregadores de frete está imbricada na existência secular da Feira Central, cujas origens remontam aos meados do século XVIII.

Ao longo desse tempo, a feira tem sido uma caixa de ressonância das transformações econômicas, sociais, culturais e tecnológicas que ocorrem no mundo e que “atingem” o Brasil e a cidade de Campina Grande de muitas formas. A introdução das carroças de aço nas últimas décadas como instrumento de trabalho desses homens que usam a força corporal para ganhar o pão é a prova mais recente dos impactos que atingem a vida de trabalhadores que secularmente ocupam as frestas da vida social.

Ao longo desta pesquisa tivemos oportunidades de encontrar, observar, dialogar e entrevistar parte considerável dos homens que trabalham como carroceiros na feira. Assim, podemos afirmar que para além da “unidade” que usamos para defini-los, eles têm origens geográficas diversas e características sociais comuns, pois são homens que vivem situações de miséria e pobreza, cuja atividade laboral como carroceiros não lhes reserva outra coisa, a não ser mantê-los dentro deste quadro de vulnerabilidade social.

Muitos dos carroceiros entrevistados são idosos (septuagenários, octogenários) e exercem a atividade desde a infância, quando os fretes ainda eram transportados em balaios. Eles foram “levados” à feira por parentes, que também exerciam a mesma atividade. E esse é um ciclo que se renova, pois vários outros carroceiros que continuam na labuta também levaram alguns de seus filhos para serem carroceiros, como é o caso da única mulher carroceira da Feira Central, cujo filho mais velho, de 16 anos, também labuta na atividade duplamente, na Feira Central durante a semana e aos domingos na Feira da Prata.

O carroceiro Leandro é exemplo de alguém que “escolheu” exercer a atividade “por conta própria”, depois de ter trabalhado em empregos formais como operário e comerciário. O fato de seu pai já ser carroceiro surge ante seus olhos “apenas” como detalhe. Detalhe que numa análise socioantropológica revela a força inexorável de construções de destinos sociais que atingem indivíduos como ele.

O processo de “reprodução” dessa lógica social funciona em várias faixas de rolamento, a exemplo de Cassiano, cuja influência para ser carroceiro foi exercida pelo filho.

Nesse universo, há alguns poucos carroceiros que exercem tal atividade em paralelo a outras atividades, como servente de pedreiro, pintor, estudante. Pelo que pudemos constatar, em geral esses carroceiros vivem um processo de transição dessas

atividades para a de carroceiros e isso se deve a múltiplos fatores, tais como dificuldades para se manter ou encontrar novo lugar no mercado formal.

Para alguns, a atividade de carroceiro, exercida em alguns dias funciona como “complemento de renda”, ao mesmo tempo que se delinea como uma possibilidade de atividade permanente no futuro. É o que observamos também no caso dos jovens estudantes que trabalham na feira. Em dois casos observados, os filhos de Karina e de Eduardo são carroceiros para ajudar em casa e também para não se “envolver com coisa errada”, como nos afirmou o pai, que é carroceiro há 40 anos.

Para esses estudantes, ser carroceiro é por ora uma atividade extra, mas que, ao que tudo indicam as influências e possibilidades familiares, poderá, nos anos vindouros, se constituir como atividade laboral principal.

Poucos são os carroceiros que “tiveram” oportunidade de estudar. Entre os entrevistamos, a imensa maioria não frequentou a escola mais do que três anos. Unindo-se às situações social e econômica, a baixa escolaridade favorece a manutenção do quadro de vulnerabilidade social por eles vivenciada, na medida em que limita suas possibilidades no mercado de trabalho, os empurrando para situações de informalidade e de precariedade. E isso os desempodera cotidianamente, inclusive na negociação para estabelecer o valor do frete, como vimos. E a consequência imediata disso é o baixo valor recebido. O fato de muitos carroceiros “deixarem” ao bel prazer do freguês definir o valor a ser pago, impede qualquer previsibilidade de ganhos.

Certo dia de pesquisa, quando questionados sobre o “apurado” em um dia ruim, as afirmações foram reveladoras da vulnerabilidade que vivem. Os entrevistados afirmaram que nesses dias ganham entre R\$ 1,00 real e R\$ 20,00. Numa das entrevistas realizadas numa quarta-feira, às 11h30 da manhã, o entrevistado Santos nos informou ter conseguido naquela manhã “4 real. (risos dele). Foi o que eu ganhei hoje”.

Os carroceiros exercem suas atividades num palco permanente de manifestações artísticas, culturais, políticas e econômicas da cidade. A Feira Central é lugar de encontros, de sentimentos, de sociabilidades as mais variadas.

Como poucos fenômenos sociais, a feira representa a renovação e a mudança constantes, e por isso temos insistido em nomeá-la de “mangue social”, graças a essa capacidade de se manter e de se modificar ao longo das décadas. A Feira Central resiste às mudanças tecnológicas e as incorpora, tal como incorporou as carroças de aço, os pagamentos através de cartão de crédito e mais recentemente via pix. Nesse mangue social, a feira continua a existir graças aos sentimentos e as ações daquelas e daquelas

que diariamente a erguem através da montagem de suas barracas, das compras realizadas, das mercadorias transportadas.

Nesses fluxos contínuos de aglomerações que diariamente se produzem, os carroceiros por nós estudados são espécies de costureiros que com suas curtas e longas caminhadas compõem as urdiduras de suas existências individuais, ao passo que ajudam a compor a história da feira. Como poucos trabalhadores daquele evento social, eles exprimem a face cruel de nossa pirâmide social; revelam as contradições e as desigualdades sociais, econômicas e culturais do nosso país e cidade.

Não é por acaso que nós os classificamos como argonautas, tomado no seu sentido de perito na arte de navegar. Os carroceiros da Feira Central são peritos na arte de navegar na vida, com suas dificuldades e desafios, em meio à multidão que se aglomera e se desloca permanentemente para “fazer a feira”.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. **A Feira dos Mitos**. A fabricação do folclore e da cultura popular (nordeste 1920-1950), São Paulo: Intermeios, 2013.
- ARAÚJO, Giovanna de Aquino Fonseca. **As feiras livres nortistas portuguesas e nordestinas brasileiras como lócus de trabalho, e de bens simbólicos na contemporaneidade** in Anais do IV Congresso Internacional de História, Maringá-PR. Set. 2009a. Disponível em <http://www.pph.uem.br/cih/anais/trabalhos/460.pdf>. acesso do em 15/04/2017.
- CABRAL FILHO, Severino. **A cidade revelada: Campina Grande em Imagens e História**, Campina Grande: EDUFCG, 2009.
- CARVALHO, Andressa K. Silva. **O trabalho dos carroceiros na cidade de Natal: cotidiano, política e emoções em torno de uma atividade ameaçada**. Dissertação (mestrado em Antropologia social), UFRN, Natal, 2016. 249 fls.
- FERNANDES, Silvana Torquato. **Uma outra representação da modernização em Campina Grande: a cidade nas páginas do Diário da Borborema (1960/1980)**. Dissertação em História, Campina Grande, UFCG, 2011, p.110 a 115.
- GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1989.
- GEERTZ, Clifford. **Nova luz sobre a Antropologia**, Rio de Janeiro: Zahar editores, 2001.
- GURJÃO, Eliete. Para onde o poder vai, a feira vai atrás: estratégias de poder da elite campinense, da Monarquia à República Nova *In*: GURJÃO, Eliete; SILVA, Josefa; SILVA, Keila et all **Imagens multifacetadas da História de Campina Grande**, Campina Grande: SEC/Prefeitura Municipal de Campina Grande, 2000. pp. 29-57.
- HOUAISS. **Dicionário eletrônico da língua portuguesa**. Versão 1.0, São Paulo: Objetiva, 2001.
- IGUTI, Maria Aparecida. **Os carregadores de um entreposto de abastecimento: Um trabalho precário**. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional, 28 (105/106), 31-43, São Paulo, 2003.
- KINOSHITA, J. O. **A comunicação no mundo do trabalho dos carregadores da CEAGESP**. 2019. 238 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Comunicação) Escola de Comunicação e Artes. Universidade de São Paulo, 2019.
- MARTINS, José de Souza. **A sociabilidade do homem simples**. Cotidiano e história na modernidade anômala, 2ª ed., ver. e amp., São Paulo: Contexto, 2008.
- MINAYO, M.C.S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec, 2007.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. Revista Brasileira de História. São Paulo. ANPUH. vol.27, nº53. Jan-jun,2007, pág. 11-23.
- PIZZIGNACCO, Milla Maués Pelúcio. **Histórias que vós me nordestes: discursos sobre “o popular” em Campina Grande (PB), TCC (Bacharelado e Licenciatura em Artes Visuais)**, UNESP, São Paulo, 2016.
- PONTES, Aída, BARBOSA, Allysson, Philippe Luna *et al.* **Feira Central de Campina Grande. Diagnóstico urbano**. Campina Grande: LabRua, 2019.
- SATO, Leny. **Feira Livre. Organização, trabalho e sociabilidade**, São Paulo: Edusp, 2012.
- SILVA, Alan Franca Paiva. **O mel e fel de um ofício: histórias, memórias e representações nas narrativas de "Chapeados" em Campina Grande nas décadas de 1980 e 1990**. Campina Grande, 2016. 187 f. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2016.

SILVA, Valmir Pereira da. **Artes de fazer a feira** : práticas e representações de negociação na Feira Centra de Campina Grande (PB). UFCG : 2005 (dissertação de sociologia)

SOUZA, Antônio Clarindo B. de. **Lares permitidos, prazeres proibidos**. Sociedade, cultura e lazer na Campina Grande dos anos 50 e 60. Doutorado em História, Recife, UFPE, 2002. p. 325.

SOUSA, Jessé. **A ralé brasileira**. Quem é e como vive., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022.

VEDANA, Viviane **Fazer a feira e ser feirante**: a construção cotidiana do trabalho em mercados de rua no contexto urbano. Horizontes antropológicos, vol.19 n° 39, Porto Alegre Jan./Jun 2013.

VERAS, Roberto (Org.) **Campina Grande em debate**: a condição urbana da periferia pela lente do trabalho e das políticas públicas. Campina Grande: EDUEP/EDUFCG, 2009.