

# O COTIDIANO DOS CAMINHONEIROS NO OESTE DO BRASIL<sup>1</sup>

Nataniél Dal Moro<sup>2</sup>

**Resumo:** Na década de 1970, houve expressiva expansão de plantios agrícolas sobre as terras da Região Centro-Oeste do Brasil, grande parte delas ainda não utilizadas comercialmente pela economia monocultora do milho e da soja. Muitos caminhoneiros, pensando em transportar essa produção agrícola, rumaram para esta região. Tendo em vista essa realidade, este artigo analisa a presença de caminhoneiros, sobretudo dos provenientes da Região Sul do Brasil, em terras do oeste brasileiro no referido período, enfocando particularmente o cotidiano de trabalho com que estes sujeitos se depararam.

**Palavras chave:** Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, agricultura, soja, transporte, migração.

## THE DAILY LIFE OF TRUCK DRIVERS IN WESTERN BRAZIL

**Abstract:** In the 70's, there has been significant expansion of agricultural plantations on Mid-Western Brazil, most of them not yet used commercially by monocultural economy of maize and soya. Many truck drivers, thinking of carrying this agricultural production, then headed to this region. In view of this reality, this article analyzes the presence of truck drivers, especially those coming from the South of Brazil, in lands of western Brazil in that period, particularly focusing on the everyday work that these people found.

**Keywords:** Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, agriculture, soy, transportation, migration.

### Um oeste brasileiro muito convidativo

Ganhar a vida, no sentido de ter alguma renda ou salário que desse para sustentar a família e ainda amealhar algum bem material, como casa e automóvel, não era tarefa fácil para a maioria dos caminhoneiros dos Estados da Região Sul do Brasil na década de 1970. A competição era grande e as oportunidades de trabalho eram poucas, quando comparadas com as existentes em outras áreas do País e até mesmo nações vizinhas, como o Paraguai e a Bolívia.

Além disso, nem sempre o ganho era satisfatório em suas terras natais ou regiões geograficamente mais próximas dos seus lares. Era preciso, então, encontrar outras

---

<sup>1</sup> Essa pesquisa foi financiada pela CAPES.

<sup>2</sup> Doutor em História Social pelo Programa de Estudos Pós-Graduados em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), onde participa do Núcleo de Estudos de História Social da Cidade (NEHSC) e ministra oficinas para o curso de especialização em História, Sociedade e Cultura da PUC-SP. Trabalha também como editor assistente na Revista Cordis. E-mail: natanieldalmoro@bol.com.br

plagas para trabalhar. E exemplos não faltavam nas próprias famílias dos caminhoneiros migrantes: já nos anos das décadas de 1940 a 60 houve deslocamento de caminhoneiros gaúchos para áreas do Estado de Santa Catarina e do Paraná. Nessa época o trabalho abarcava a derrubada e o transporte de madeira de florestas nativas dessas regiões para o Estado do Rio Grande do Sul.

Com o avanço das atividades agrícolas para a Região Centro-Oeste do Brasil e parte da Região Amazônica – chama-se muito isso pelo nome de expansão da Fronteira Agrícola – houve grande migração populacional para estes locais. Os migrantes se propunham a realizar os mais diversos trabalhos, mas em geral acabavam se fixando em atividades ligadas ao mundo agrícola e comercial, numa referência direta às experiências de trabalho que tinham das suas terras de origem, como tão bem demonstrou Yule (1999).

Seguramente mais de 1 milhão de pessoas da Região Sul migrou entre as décadas de 1950-80 para os territórios dos antigos Estados de Mato Grosso e de Goiás. Depois da década de 1990 o fluxo migratório, para o território desses Estados, teve considerável redução, embora ainda ocorra. Nesse período houve a intensificação também da emigração de brasileiros agricultores para áreas de solos férteis do Paraguai e da Bolívia, áreas que até então eram pouco ou quase nada utilizadas pelas agriculturas monocultoras do milho e, mais ainda, da soja. Há aproximadamente 500 mil brasileiros vivendo nesses países (MORO, 2009: 11).

Se por um lado havia pessoas que migraram com o objetivo de firmar residência, como os comerciantes e agricultores, por outro havia também os migrantes que iam para o oeste brasileiro apenas na época em que ocorria a colheita e o transporte da produção agrícola, ainda muito rudimentar nos anos 70. Esses migrantes eram os caminhoneiros que saíam da Região Sul, mas também de outros Estados do Brasil, e iam fazer a safra em terras do oeste do País.

Nesse trabalho o termo oeste brasileiro refere-se, sobretudo, aos territórios físicos das municipalidades da região central e centro-sul do Estado de Mato Grosso do Sul, em específico àquelas, como Dourados, Maracaju, Rio Brilhante e Sidrolândia, que passaram, nesse período e décadas posteriores, a ter parte considerável da sua economia calcada na produção de grãos como o milho e, mais ainda, a soja.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> A região em estudo, que atualmente faz parte da Unidade Federativa brasileira chamada Mato Grosso do Sul foi criada apenas no final da década de 1970. Portanto, durante a maior parte do presente trabalho a região estudada chamava-se centro e centro-sul do sul do Estado de Mato Grosso. Pode-se intitular o local

### **Nem todo trabalho compensava**

Embora houvesse significativo fluxo de cargas na Região Sul do Brasil e trabalho propriamente não faltasse para quem tinha caminhão na década de 1970, o fato é que se trabalhava muito mais e se ganhava muito menos do que quando se labutava nas terras do oeste do Brasil.

Justamente por isso, cada vez mais e mais caminhoneiros foram puxar a safra de soja e de milho nos Estados de Mato Grosso e de Goiás. Boa parte dos agricultores destes locais também era migrante. Tinham vendido suas propriedades na Região Sul e se mudaram para o oeste do Brasil, por vezes até mesmo para o Paraguai e a Bolívia.

As terras oestinas, conforme externou Nelson Werneck Sodré, em obra publicada ainda no início dos anos 40, tinham pouco ou nenhum valor já fazia alguns séculos. E, em comparação com os valores pagos por terras de outras Unidades Federativas do Brasil, desta forma continuaram até a década de 1970.<sup>4</sup>

Grande parte das terras pertencia aos pecuaristas que, por sua vez, venderam-nas quase que de graça aos migrantes que esboçavam algum interesse em pagar alguma coisa, dar algum dinheiro, por terras que “nada produziam” e só serviam para o gado pastar. Alguns fazendeiros viam o ato dos migrantes agricultores de querer comprar tais terras como a realização de um favor em benefício, mas não dos que compravam, mas sim em prol dos que vendiam as terras. Garcez (1986) informa que com a venda de um hectare no Rio Grande do Sul era possível, por vezes, comprar de 6 até 10 hectares em Mato Grosso.

As terras próximas às cidades, em geral, não eram tão acessíveis. No entanto, as áreas mais afastadas das estradas e de núcleos urbanos e também as terras mais arenosas e, portanto, não muito adequadas ao crescimento de pasto para o consumo do rebanho bovino tinham preços extremamente baixos e acessíveis ao poder de compra dos

---

também como Região da Grande Dourados, pois engloba mais de dez municipalidades. No dia 11 de outubro de 1977 o Estado de Mato Grosso foi dividido. A porção norte continuou a ser mencionada como Estado de Mato Grosso. O território do sul de Mato Grosso passou a compor o território do então recém-criado Estado de Mato Grosso do Sul que, a partir de 1º de janeiro de 1979, contava também com boa parte do aparato administrativo e político necessário ao funcionamento de uma Unidade Federativa. Aproveite esse momento para agradecer aos caminhoneiros Euclides Dal Moro, Natalim Dal Moro e Olympio Dal Moro, respectivamente meu tio, pai e avô, pelas conversas que tivemos sobre a vida destes trabalhadores no oeste e também em outras localidades do Brasil. Sem as suas observações muitos dos detalhes e análises presentes neste trabalho são seriam possíveis.

<sup>4</sup> Essa obra é um marco na forma de se escrever e de se entender a história do povo e da terra que atualmente integram o Estado de Mato Grosso do Sul, pois na década de 1940 esse território compunha o sul de Mato Grosso. O escrito é contestatório diante das ações de trabalho e da relação dos pecuaristas com a terra. Sodré (1941: 126-127) afirma que a região só continuava sendo um “desertão”, tanto econômico como populacional, em razão das escolhas políticas feitas pelos pecuaristas que impediam a fixação de pessoas nessas terras.

migrantes. Por esse motivo, o preço da terra ajudou muito e facilitou as negociações entre vendedores e compradores, já que com o dinheiro da venda de alguns hectares na Região Sul do Brasil era possível adquirir vários mil hectares no oeste.

Como existiam poucos caminhoneiros autônomos no oeste, os migrantes agricultores chamavam seus conterrâneos para fazer o trabalho. O valor dos fretes também não era nada desprezível. Pagava-se de 30 a 40% a mais do que no Rio Grande do Sul. Muitos caminhoneiros migrantes conseguiram comprar suas residências e formar educacionalmente seus filhos por meio do trabalho que realizavam na época da safra, que compreendia os meses de março até agosto. Mas o grande objetivo residia mesmo no fato de se conseguir pagar as prestações dos caminhões, pois quase todos eram financiados.

Nesta perspectiva, o oeste era um local de trabalho e o sul um espaço de lazer e de convívio mais demorado com os familiares. Era também um lugar para se gastar ou aplicar o dinheiro amealhado em outras regiões, mostrando assim as conquistas feitas aos que haviam ficado.

Portanto, cada vez mais caminhoneiros rumaram para Mato Grosso e Goiás na época da safra. Permaneciam nestes Estados dois, três, por vezes até seis meses numa rotina de trabalho bastante intensa: labutava-se até 18 horas por dia, e dirigindo na maior parte das vezes em estradas de chão e também atoleiros.

Priorizava-se por trabalhar durante as horas em que o sol estava ausente pelo fato do calor ser muito acentuado durante o dia, em particular o calor solar das 12 às 16 horas, às vezes superior aos 40°C. Essa temperatura causava inclusive grande desgaste nos pneus e, portanto, era um período do dia no qual não compensava rodar com os veículos. Sendo assim, para se ter menores despesas a maior parte dos caminhoneiros procurava rodar em outros horários, e isso incluía também trabalhar durante a noite.

Alguns iam sozinhos; outros com suas famílias. Havia também os que ficavam nos postos de combustíveis esperando que os agricultores viessem contratá-los para realizar o “puxe” de alguma lavoura, mas esses eram poucos em relação ao montante de caminhoneiros que rumaram para o oeste brasileiro.<sup>5</sup> A cabine do caminhão, em geral, era a casa destes sujeitos.

---

<sup>5</sup> A conjugação ortográfica correta é puxar – e não puxe –, mas ela não era utilizada com frequência pelos caminhoneiros.

### **Casa rodante e os medos de adoecer, morrer e ser morto**

Muitos caminhoneiros, ainda hoje, mas especialmente em décadas passadas e em particular os caminhoneiros autônomos, ficavam mais tempo fora de casa do que nas suas próprias residências. Neste sentido, possuíam casas rodantes, já que moravam nas cabines dos veículos. Ora estavam em uma região, ora em outra.

Tinha-se de tudo um pouco no caminhão: roupas, alimentos (sobretudo arroz, charque, salame, queijo, óleo, sal, açúcar, doces, compotas e enlatados), algumas peças de roupa, cobertas, produtos de limpeza, remédios, um pouco de dinheiro, fitas de música e outras coisas mais, como galão de combustível para alguma emergência, chaves para fazer reparos na mecânica e também erva-mate para o preparo do chimarrão.

Tudo isso se fazia necessário por causa da distância de uma cidade da outra no oeste brasileiro, algo em torno de 70-120 quilômetros, e algumas até mais longínquas, e a economia que se podia fazer ao não utilizar produtos vendidos na beira da estrada e nos vilarejos e vilas, cujo valor era sempre bem mais elevado. Boa parte dessas vendas era feita em bolichos localizados na beira das estradas, predominantemente não asfaltadas, que são uma espécie de armazém que comercializa um pouco de cada gênero, quase sempre os de primeira necessidade.

Esses estabelecimentos comerciais, por sua vez, também eram poucos e os horários de funcionamento quase sempre restritos ao período de claridade solar. Quando a noite chegava eram interrompidas as atividades nos bolichos por duas questões: falta de clientes e para evitar possíveis roubos.

Ter uma reserva de alimentos e outros gêneros era necessário porque muitos caminhoneiros não objetivavam ficar só alguns dias longe de suas casas, mas sim semanas e, não raro, meses. Se ficassem poucos dias trabalhando no oeste o ganho era pouco e, no fim das contas, o que era para ser ganho maior em relação ao que podiam obter em suas terras de origem virava só despesa.

Restava então morar literalmente na cabine. Passar dias e mais dias dirigindo. Criar e às vezes educar os filhos na vida da estrada. Conviver com restrições, saudades e mais apavorante do que isso com medos bastante reais, como o de ser assaltado e morto por pessoas ou animais. Convivia-se também com o medo de adoecer ao ser picado por insetos voadores, como mosquitos e moscas que lesionavam o tecido da pele, e contrair doenças endêmicas da região oestina, que não eram comuns na Região Sul do Brasil.

O medo de ser morto por animais era muito real no imaginário dos migrantes e também no dos seus familiares, principalmente na cabeça das mulheres, devido algumas pessoas terem sido, de fato, devoradas no oeste por onças ou engolidas por sucuris e jibóias. Quando da passagem do então presidente norte-americano Theodore Roosevelt (2010: 88) pelo oeste do Brasil na década de 10 do século XX, acompanhado pelo Marechal Cândido Rondon, o político estadunidense fez a seguinte afirmação: “É incrível a quantidade de insetos que mordem, picam, devoram, depositam bernes e causam sofrimento.”<sup>6</sup>

De passagem pela região da cidade de Ponta Porã em 1929, no sul de Mato Grosso, o Comandante Leônidas Borges de Oliveira (2010: 85) também registrou em seu diário que uma “onça pintada de grande porte” avançou sobre os três cachorros da expedição e, depois, atacou seriamente Mário Fava, um dos integrantes.

O grupo matou o felino e com a ajuda dos indígenas foram em busca de atendimento para o vitimado. Os integrantes, contudo, não chegaram, na viagem, a ser atacados por outros felinos, mas infelizmente os nativos nada puderam fazer contra os insetos voadores e as formigas venenosas que atacaram os corpos dos viajantes, cobrindo-os de ferimentos e causando-lhes uma dor insuportável (OLIVEIRA, 2010: 86).

Contudo, a maioria das mortes vitimava não propriamente pessoas, mas sobretudo animais novos, como bezerras, ou animais domésticos, em particular os cachorros, pois avançavam sobre as cobras, impedindo-as de seguir o trajeto que faziam. Logo, eram mordidos.

Os meios de comunicação em esfera nacional, como a Revista Veja, também contribuíram para solidificar essa idéia, que, na verdade, é muito mais um mito do que uma realidade. Em 1975, época da regularização das viagens rodoviárias de ônibus da Região Sul para a Região Centro-Oeste, conforme noticiou o periódico, foram registrados casos de sumiço de pessoas durante o trajeto. Segundo o motorista Francisco Manique, que fazia a linha Cuiabá-Porto Velho, ocorriam paradas forçadas devido às condições do tempo e da estrada.

No “trecho entre Ouro Verde e Vilhena, ele constatou, quando se preparava para reiniciar a viagem, que estava faltando um passageiro. “Saímos todos a procurá-lo no meio do barro”, conta. “Encontramos o cadáver na floresta, estraçalhado por uma onça.”

---

<sup>6</sup> A Expedição Científica Roosevelt-Rondon teve início em 1913 e término no dia 30 de abril de 1914. Um relato pormenorizado do ocorrido está na obra intitulada *Nas selvas do Brasil* (ROOSEVELT, 1943).

(KUCK, 1984: 91).

Os próprios migrantes, pois viam com frequência animais silvestres como lobos ou jacarés nas cidades e nas estradas, ajudaram sobremaneira na propagação da idéia de que o oeste era um lugar que tinha animais que devoravam as pessoas. Ajudaram na divulgação dessa idéia também entre os seus conterrâneos, e comprovaram tais afirmações por meio de conversas acaloradas e em algumas oportunidades, mas menos comuns, via imagens, como a que se observa a seguir e que focaliza o oeste como um espaço habitado ao mesmo tempo por pessoas e por animais.

**IMAGEM 1:** Um caminhão, um caminhoneiro e uma onça pintada.  
Ou: O Progresso dominando a Natureza?



**Fonte:** Acervo fotográfico de MORO, Natalim Dal. 1 fotografia, color. Local: Estado de Goiás-GO, atual Estado de Tocantins-TO. Ano: 1979.

Essa imagem externa um caminhoneiro do sul do Brasil em viagem ao oeste brasileiro e os possíveis contatos deste com aquele ambiente. A fotografia, que data do início da década de 1980, sintetiza bem o tipo de material imagético que os migrantes mostravam para os seus familiares e conhecidos, quando retornavam às suas terras natais.

A onça pintada era o bicho-símbolo de maior expressividade da natureza desta região, mostrando-se dona de uma força quase que indomável. O sujeito que a tinha visto podia dizer que, de fato, deparara-se com um oeste bravio e perigoso. No entanto, podia afirmar também que este oeste tinha como ser domado, já que a pata traseira do animal era presa por uma corrente, como a própria imagem demonstra.

As caçadas aos animais silvestres eram muito comuns nos anos 70, feitas geralmente por grupos de homens, e se provava que de fato ela tinha ocorrido, e fora

bem-sucedida, mostrando-se fotos dos bichos abatidos ou, não raro, os próprios couros e carcaças das cabeças dos animais aos que não tinham praticado esse esporte sazonal de vários caminhoneiros.

A munição era comprada no Paraguai, mas as armas vinham com os caminhoneiros na cabine. A arma era, nesse sentido, um instrumento de lazer e também de defesa contra assaltantes e assassinos. Não raro se escutava no oeste a notícia de que um motorista migrante tinha sido assassinado com vários tiros e seu corpo foi encontrado em avançado estado de putrefação. O caminhão desaparecia e dificilmente era recuperado. A rota de fuga era para o Paraguai. Mesmo com essas dificuldades, fazer a safra no oeste era um trabalho muito atrativo.

### **Puxar a safra**

No mês de fevereiro os caminhoneiros do sul já procuravam cargas (como adubo, calcário, fertilizantes químicos, maquinários, postes de iluminação, cimento ou arroz), cujo destino fosse os Estados de Mato Grosso e de Goiás. Caso não conseguissem carga para as cidades de Goiânia, Cuiabá, Rondonópolis, Campo Grande e Dourados, por exemplo, e para não trafegar com os veículos vazios (pois isso representava despesa sem ganho) aceitavam outras rotas, em especial para os Estados de Minas Gerais, o norte do Paraná e São Paulo. Sobretudo deste último Estado pegavam novo frete; então chegavam ao oeste.

Vários caminhoneiros já tinham tudo acertado com os produtores rurais (sojicultores). Cada um tinha a sua lavoura para puxar. O trabalho era constante. Só não havia puxe em razão do tempo não permitir, da estrada não possibilitar o escoamento da produção ou pelo fato de algum equipamento agrícola ter quebrado. Essas situações se faziam muito presentes, ainda mais porque a maioria dos sojicultores não possuía contatos políticos efetivos nos âmbitos municipal e estadual para viabilizar a melhoria das estradas que davam acesso às suas propriedades e nem mesmo as autoridades, sobretudo as municipais, tinham maquinários para fazer os trabalhos necessários nas vias.

Havia agricultores que contratavam apenas um caminhão para puxar os grãos, porém, também havia lavouras que contavam com vários veículos para fazer o puxe de uma mesma área. Algumas lavouras na região dos Municípios de Sidrolândia, de Maracaju e de Dourados tinham, isso no final da década de 1970, até 40-50 caminhoneiros fazendo o puxe da safra de soja: 90% dos caminhoneiros eram da Região

Sul do Brasil (MORO, 2007a: 15).

Como a maioria dos agricultores não tinha silo nas propriedades para estocar os grãos, quando as condições do tempo e da estrada impediam o transporte destes até os armazéns, acomodava-se temporariamente a produção no próprio campo, enlonando-a para impedir a fixação de umidade nos grãos e a conseqüente diminuição do preço do produto, caso se fizesse uma análise laboratorial.

As propriedades agrícolas, e mesmo assim apenas algumas delas, só passaram a ter silos próprios e uma infraestrutura menos precária do ponto de vista mercadológico e gerencial devido significativa ajuda governamental.

O Programa de Desenvolvimento da Grande Dourados (PRODEGRAN), instituído pelo Governo Federal em meados da década de 1970, foi essencial para prover a zona rural, na época o extremo sul do Estado de Mato Grosso, de uma infraestrutura básica, mas ainda deficitária, que possibilitou a chegada de produtos químicos e maquinários e o escoamento da produção agrícola de forma mais perene, uma vez que transportar pessoas e mercadorias pelo oeste era um verdadeiro martírio.

### **O desafio de dirigir em estradas mato-grossenses**

Apenas um ou outro lugar possuía asfalto no oeste brasileiro em meados do século XX. A BR-163, que estabeleceu comunicação rodoviária entre o sul de Mato Grosso e o Estado de São Paulo, e que hoje corta quase que totalmente o Estado de Mato Grosso do Sul de norte a sul foi concluída no final dos anos 60.

Fora essa via de comunicação, quase todas as estradas do sul de Mato Grosso eram de chão batido, e sem cascalho, sobretudo quando se realizava o puxe da safra de fazendas para os armazéns das cidades, almejando, depois, escoar a produção pelos trilhos da única estrada de ferro do sul de Mato Grosso.

O meio de transporte ferroviário foi efetivado na região sul de Mato Grosso ainda na década de 1910, com a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) que ligou essa região, que hoje compõe o território do Estado de Mato Grosso do Sul, ao Estado de São Paulo e, décadas depois, também à Bolívia. Nos anos 40 já estava em operação um ramal da NOB entre as cidades de Campo Grande e de Ponta Porã, esta última na fronteira seca do Brasil com o Paraguai.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Em 1957 a NOB teve o seu nome alterado e passou a integrar um grupo, composto também por outras ferrovias brasileiras, que se chamou Rede Ferroviária Federal S/A. No ano de 1996 foi privatizada e mudou outra vez de nome.

Esse meio de comunicação e de transporte, por seu turno, foi válido para escoar, nos anos 70, a produção agrícola estocada nos armazéns, pois foram construídos estrategicamente próximos da malha ferroviária e tinham aporte logístico adequado para transferir os grãos dos armazéns para os vagões, no entanto, a ferrovia não tinha como suprir as necessidades iniciais do escoamento da produção agrícola das lavouras, que era o transporte do campo para os armazéns. Esse trabalho era feito predominantemente por meio do transporte rodoviário.

Nos anos 70 as estradas pavimentadas, e isso em todo o Brasil, ainda não eram tão expressivas (e no oeste ainda hoje não o são). Os Estados das Regiões Sudeste e Sul concentravam a maioria destas vias. No oeste brasileiro a qualidade das vias rodoviárias era quase sempre péssima devido à magnitude dos fatores infraestruturais e naturais que restringiam a atuação humana e tecnológica sobre este ambiente.

As estradas existentes, e parcamente sinalizadas, davam conta de atender aos interesses da mais expressiva atividade econômica da região, que era a pecuária extensiva. Para o transporte das tropas de gado as estradas eram aceitáveis. Já para o tráfego de caminhões essas mesmas vias eram totalmente inadequadas, pois as estradas praticamente eram uma continuação dos campos e matos, quando não dos próprios leitos dos rios e lagos. Muitas das pontes existentes, pois em vários trechos das estradas elas não existiam, ou a situação destas já estava muito precária, ficavam avariadas com a passagem de veículos pesados, ainda mais quando estes transportavam mercadorias ou grãos, como a soja.

A letra da música Estrada da vida, gravada por Gildo de Freitas (1964), trovador gaúcho muito conhecido destes caminhoneiros, ilustra magistralmente como esses sujeitos encaravam ou procuravam enfrentar o oeste e as suas estradas. Conforme consta em parte da letra: “Quanto mais brava a estrada. Mais eu mostrei resistência.” E diante de um ensinamento como esse, ou de uma filosofia como essa, muitos continuavam o trabalho.

Mas nessa empreitada não adiantava muito consultar mapas para se inteirar da condição das vias. Os mapas rodoviários, naquela época, eram muito limitados, para não dizer totalmente incondizentes com a real situação das estradas do oeste brasileiro, já que por serem vias de chão batido a alteração da qualidade das mesmas era sazonal e nos mapas essas informações de alertas não constavam, ficando os caminhoneiros desguarnecidos da possibilidade ou não de empreender viagem por um ou outro caminho.

Alguns motoristas valiam-se de dados obtidos com moradores locais, tropeiros ou motoristas que tinham feito o trajeto. Outros, mais arredios, ou precavidos, buscavam e utilizavam apenas informações fornecidas por outros motoristas, em específico companheiros, já conhecidos, e da mesma profissão. A comunicação via rádio, entre um motorista e outro, já existia, contudo, nem todos os caminhoneiros possuíam este tipo de tecnologia nos veículos.

A conservação das vias era dificultada ou impedida em razão dos poucos recursos das municipalidades, das distâncias e por terem pequena densidade populacional. Ademais, as condições naturais, como as existentes em meses chuvosos do final de um ano até o início do ano seguinte, quando muitas áreas ficam total ou parcialmente alagadas, tornavam intransitáveis alguns trechos das estradas que eram quase que totalmente de chão batido ou, quando muito, tinham apenas uma fina camada de cascalho, nem sempre de qualidade para suportar o peso transportado pelos caminhões.

Os agricultores que já contavam com tratores, como precaução diante das péssimas condições das estradas, acabavam por seguir os caminhoneiros. Se fosse preciso, os sojeiros auxiliavam os motoristas nos locais mais críticos, puxando-os para que não ficassem atolados e a produção deixasse de ser escoada. A estrada BR-060, que liga as municipalidades de Campo Grande e Sidrolândia, era, em meados da década de 1970, um local, dentre muitos outros, de difícil trânsito para os caminhoneiros.

Na época chuvosa, que abarca os meses de novembro e dezembro de um ano e o primeiro bimestre do outro, quando muito o mês de março, a maioria dos caminhoneiros chegava em Sidrolândia ou lavouras estabelecidas nas proximidades da urbe somente depois de passar por Campo Grande. Mesmo assim, houve situações em que caminhoneiros migrantes ficaram acampados nas cercanias da cidade de Campo Grande por quase duas semanas para ver se as chuvas paravam e a estrada deixava de ter atoleiro.

O caminhoneiro dessa época, e que trabalhava nesta região do Brasil, pouco habitada por pessoas, não era e nem podia ser apenas um motorista que se limitasse ao trabalho de tão somente dirigir o veículo. Nesse tempo, quando a tecnologia veicular era limitada e as estradas precárias, os veículos apresentavam determinados problemas no percurso, exigindo que o condutor fizesse, ele mesmo, a regulagem dos freios, a troca de pneus e de correias, a reparação de fios danificados das sinaleiras ou de lâmpadas queimadas, dentre outros trabalhos.

Sem meios de comunicação para chamar assistência técnica cabia ao motorista, então, resolvê-los, ou restava-lhe ficar pelo caminho esperando uma possível ajuda que só então chamaria um possível profissional, na época algo bem raro nas cidades, para ver se este podia, ou não, ir ao encontro do caminhoneiro para ver se resolvia o problema. Esses caminhoneiros tinham que ser, por isso mesmo, também borracheiros, eletricitas e mecânicos dos seus veículos. Do contrário, ficavam literalmente parados na estrada.

### **Família na boléia: um cotidiano de significativas experiências**

Viajar pela estrada não permitia romper apenas fronteiras físicas. Viajar possibilitava adentrar em outros territórios e, em certa proporção, vivenciar outras experiências.

Na medida em que os Estados de Mato Grosso e de Goiás ficavam geograficamente mais pertos também aumentava o calor. Por vezes, na cabine do caminhão a temperatura chegava aos 40°C. Os paliativos eram abrir a janela do veículo, mas daí passava-se a respirar também mais poeira, e/ou ligar o ventilador, que era bem pequeno em relação ao espaço que precisava ser ventilado. Os caminhoneiros chegavam a sentir 44°C na cabine, isso nas proximidades do Município de Cascavel, no Estado do Paraná, por volta das 12 horas.

Embora o chimarrão/mate não fosse relegado para segundo plano pela maior parte dos caminhoneiros migrantes da Região Sul, ao chegar em Mato Grosso havia outra bebida de relevo além da tradicional bebida que “roda e não anda”. Muitos do sul chamavam o tereré (bebida feita de erva-mate e de origem indígena/paraguaia) de “mate frio”. Não se colocava no tereré água chiando, mas sim água em temperatura ambiente ou, quando era possível, pedras de gelo. O tereré era servido não num porungo, como reza a tradição do mate ou do chimarrão, mas sim num chifre de gado.

A sopa paraguaia era outro elemento que marcava muitas das pessoas que migravam temporariamente para o oeste do Brasil. Detalhe: a sopa paraguaia era uma torta assada, feita basicamente de milho, legumes, queijo, cebola, ovos, sal e gordura vegetal. Portanto, não era líquida, mas sim sólida.

A alimentação, de modo geral, também diferia daquela preparada na Região Sul. No oeste, o sabor da comida era bem mais apimentado. A guavira e a chipa são outros componentes deste intercâmbio migratório.

A guavira, também conhecida pelos nomes de gabirola, gavirola, guariroba, dentre vários outros, é um arbusto silvestre existente em campos e pastagens do oeste brasileiro, em especial o Cerrado, que serve de complemento para o preparo de sucos, sorvetes, batidas, comidas salgadas e muitos outros alimentos.

A chipa, por sua vez, é vista pela maior parte da população do Estado de Mato Grosso do Sul (que antes de 11 de outubro de 1977 integrava o território de Mato Grosso, assim como o Estado de Tocantins também fazia parte do território do Estado de Goiás até o final da década de 1980) como tendo origem paraguaia. Este alimento é feito com polvilho, gordura vegetal, ovos e queijo caipira ralado. Depois de mexer bem a massa, são feitas tiras e leva-se ao forno. O formato tradicional da chipa é um U. Se faltar este formato o alimento deixa de ser, com base na tradição local da cidade de Campo Grande, uma chipa.

Embora nem todas as experiências vividas pelos migrantes temporários sejam tão visíveis quanto às da alimentação, pode-se externar outros exemplos de aprendizado entre os sujeitos que saíram da Região Sul do Brasil e os que estavam em outros Estados deste mesmo Brasil. A questão da sombra mortal é um ótimo exemplo e, além disso, ajuda a sinalizar claramente que as pessoas possuem conhecimentos parciais sobre o mundo e, mais ainda, sobre o mundo que pertence a outras pessoas.

Querendo valer-se da sombra de uma árvore, já que fazia muito calor no interior do veículo e o sol era implacável, principalmente para as pessoas de pele branca, uma mãe saiu do calor da cabine do caminhão no qual estava com a sua filha de nem um ano de idade e foi se refugiar sob a sombra de um coqueiro.

Nesse mesmo instante passou uma senhora que, muito apressadamente, orientou-a para que saísse o mais rápido possível desse local. A anciã disse-lhe que era comum que os frutos do coqueiro caíssem nessa época. Logo, quem estava no local podia sofrer graves consequências físicas e até mesmo morrer. A mãe, então, saiu desse ambiente e foi se refugiar no calor da cabine.

### **Os caminhões movimentavam a cidade na época da safra**

O cotidiano das cidades no oeste brasileiro, antes do desenvolvimento da agricultura monocultora de grãos, era regido basicamente pelo ritmo de trabalho das atividades econômicas da agricultura de subsistência, da erva-mate e da pecuária extensiva. A estrutura cidadina apresentava, assim como as estradas de rodagem pelas quais os migrantes vinham, severas limitações infraestruturais diante do que havia no

mundo destes adventícios. E essas limitações desagradavam muitos dos recém-chegados.

Era constante então o ato de reclamar dos caminhoneiros migrantes e, mais ainda, das suas companheiras ou esposas quando se deparavam com o ambiente oestino, tanto o construído pela natureza como o edificado pelo trabalho dos homens. Na estrada havia mosquitos, calor, desconforto físico e muita poeira, quase da cor vermelha, sendo esta fina como talco, impregnando-se em todos os lugares, e na cidade também, com o agravante das urbes terem uma estrutura bastante diversa das cidades da Região Sul.

A poeira era tão destacada que passou a constituir a alcunha de uma cidade. Campo Grande, naquela década com cerca de 200 mil habitantes, era – e ainda continua sendo – conhecida popularmente como Cidade Morena ou, depois da criação do Estado de Mato Grosso do Sul, Capital Morena. O “morena” é uma referência direta ao pó vermelho da terra, que se agravava em momentos ventosos, deixando tudo empoeirado.<sup>8</sup>

Os estabelecimentos comerciais existentes nas urbes eram poucos e nem sempre funcionavam todos os dias e meses do ano. Havia botecos, bares, casas de tolerância e hotéis que ficavam com as portas abertas apenas na época da safra, funcionando quase que exclusivamente para atender o movimento produzido pelas demandas dos caminhoneiros migrantes.

A comunicação com os familiares era feita por meio de cartas ou, esporadicamente, através de telefonemas originados de postos de serviços das Companhias telefônicas, e sempre com o intermédio de uma atendente para completar a chamada. Naquela época ainda eram poucos e extremamente caros os aparelhos telefônicos com discagem direta. Dependendo do momento, a ligação, sempre com o auxílio da telefonista, levava alguns minutos ou até horas para ser efetivada.

O pagamento de boletos, muitos deles referentes ao financiamento dos veículos e dos implementos rodoviários com os quais os caminhoneiros trabalhavam, só era possível nas cidades de médio porte, como Dourados, Corumbá, Ponta Porã, Três Lagoas e Campo Grande, pois em municipalidades menores, como Sidrolândia, não

---

<sup>8</sup> Pode-se dizer que Campo Grande é conhecida como Cidade Morena no mínimo desde a década de 1910. O religioso Dom Francisco de Aquino Corrêa (1885-1956), que também foi poeta, escritor e governador de Mato Grosso, é um dos autores que pensou a urbe como uma “terra roxa dos guavirais selvagens” (FIBGE, 1958: 158). Por causa da cor vermelha ou roxa de sua terra, a cidade passou a ter tal denominação, sendo inclusive documentada de forma impressa na obra Terra natal como um lugar que tinha “terras tão roxas e mimosas” (CORRÊA, 1922: 95). Outra possível origem do termo se deve a cor da pele das pessoas que nela residem, em particular a pele das mulheres, quase sempre morena. Mesmo diante desses fatos, faz-se necessária uma pesquisa em outros materiais, podendo-se, então, determinar com mais propriedade a autoria individual, ou até mesmo coletiva, do termo.

havia agências bancárias.

A agricultura monocultora, na medida em que foi se estruturando e passou a constituir força econômica relevante de algumas das municipalidades do oeste brasileiro, alterou não apenas os trabalhos e horários das atividades realizadas no campo mas também o cotidiano das cidades, povoados, vilas e vilarejos, muitos dos quais existentes às margens das estradas de chão batido.

As alterações vinham, em geral, na seguinte ordem: chegada dos agricultores, plantio da soja e escoamento da produção. Somente depois chegava o asfalto, a rede elétrica e a infraestrutura estatal, como escolas e postos de saúde. Por enfrentarem essa realidade, muitos dos adventícios diziam – e dizem – que o progresso só chegou ao oeste pelo trabalho das suas mãos.<sup>9</sup>

Alguns adventícios tornaram-se pessoas influentes da cidade e do campo, sobretudo por causa dos ganhos financeiros, e passaram, por meio dos poderes executivo e legislativo, a defender interesses por vezes distintos daqueles da sociedade pastoril, já há décadas consolidada nesta região. Observando o local de nascimento dos prefeitos que governaram Sidrolândia vê-se que de dezembro de 1953, data da criação da municipalidade, até o ano 2007, os políticos gaúchos estiveram no comando do executivo durante a maior parte do tempo (MORO, 2007a: 19). Essa predominância, no entanto, começa a ser construída apenas em meados da década de 1970, quando a atividade agrícola da monocultura da soja se mostra economicamente cada vez mais importante no cenário local.<sup>10</sup>

Esse tipo de agricultura fomentou a criação de casas comerciais destinadas à venda de produtos químicos, implementos agrícolas e de agências bancárias. Os agricultores – muitos deles sojeiros, pois plantavam soja –, ao edificarem suas

---

<sup>9</sup> Seguramente ainda é preciso muito estudo para se definir a atuação destes migrantes no oeste brasileiro, bem como a relação destes com as pessoas que já estavam na região, sejam elas indígenas, pecuaristas ou outros grupos sociais já estabelecidos há décadas nesse espaço. É necessário que se problematize também o que os sulistas entendiam por “progresso”, pois essa ação, o progresso, trouxe benefícios para alguns grupos e malefícios para outros, como mostrei na obra *Modernização urbano-citadina e representações sobre os trabalhadores na cidade de Campo Grande (décadas de 1960-70)* (MORO, 2007b).

<sup>10</sup> Outro ponto de atuação dos gaúchos era nas instituições escolares e nas profissões liberais. Esse, no entanto, é um assunto que precisa ser estudado com mais afinco. Deve-se inquirir também a presença de gaúchos ou sulistas que migraram nesta época para o oeste por diversos outros motivos, dentre os quais pode-se destacar as pessoas que eram fugitivas da Justiça, sobretudo as que praticaram assassinatos e se refugiaram nessa região com o objetivo de se tornar, o máximo possível, desconhecidas para os demais sujeitos e sobretudo para os poderes públicos. Outros inúmeros pontos também carecem de estudo, como, por exemplo, o consumo de remédios por parte dos caminhoneiros para estimular o sistema nervoso, que são as anfetaminas, chamadas popularmente de rebites, e a formação de famílias entre pessoas do sul e pessoas do oeste, que deram origem aos matuchos, que são os filhos de mato-grossenses com gaúchos, independente do pai ou da mãe ser de uma região ou de outra.

residências, materializaram novos tipos de arquitetura nos espaços citadinos e nos rurais (MORO, 2012).

Na época da safra, cidades como Sidrolândia e Maracaju passavam a ter uns 70 ou até 100 caminhões rodando e movimentando o espaço da urbe. A maioria ficava próxima dos armazéns, aguardando para descarregar os grãos. Esses caminhoneiros, alguns com suas famílias, determinavam a abertura ou o fechamento de alguns estabelecimentos comerciais. Havia borracharias, mecânicas e postos de combustíveis que funcionavam exclusivamente para atender o movimento gerado pelos caminhoneiros migrantes na época da safra. Depois esses comércios fechavam e só reabriam na próxima safra.

### **Bibliografia**

CORRÊA, Francisco de Aquino. *Terra natal*. 2. ed. Niterói: Escola Typ. Salesiana, 1922.

FREITAS, Gildo de. *Gildo de Freitas*. O travador dos pampas. São Paulo: Continental, 1964. 1 LP.

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (FIBGE). *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, v. 35. (Mato Grosso).

GARCEZ, José Roberto e equipe. *O Interior*. O grito do campo. Porto Alegre, Associação Riograndense de Imprensa (ARI), p. 40-50, 1986.

KUCK, Cláudio. O Oeste mais perto. *Revista Veja*, São Paulo, p. 88-92, 19 set. 1984.

MORO, Nataniél Dal. A constituição de uma elite rural: o caso dos sojicultores em Mato Grosso do Sul (décadas de 1970-80). In: 39º ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS RURAIS E URBANOS, São Paulo, 2012. *Anais...* São Paulo, Núcleo de Apoio à Pesquisa do Centro de Estudos Rurais e Urbanos, 2012.

\_\_\_\_\_. De trabalhador rural para operário urbano. In: 5º ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÕES, Campinas, 2007. *Anais...* Campinas, Associação Brasileira de Estudos Populacionais. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/5EncNacSobreMigracao/public\\_t\\_ra\\_rur\\_ope.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/5EncNacSobreMigracao/public_t_ra_rur_ope.pdf)>. Acesso em: 31 dez. 2007a.

\_\_\_\_\_. *Modernização urbano-citadina e representações sobre os trabalhadores na cidade de Campo Grande (décadas de 1960-70)*. 2007. 365 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Estudos Pós-Graduados em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), São Paulo, 2007b.

\_\_\_\_\_. O poder legalizado no processo de formação das fronteiras econômica e demográfica no sul do Estado de Mato Grosso (décadas de 1960-70). *História em Reflexão*: Revista Eletrônica História da UFGD, v. 3, n. 6, p. 1-15, 2009. Disponível em:

<<http://www.periodicos.ufgd.edu.br/index.php/historiaemreflexao/article/view/474/342>>. Acesso em: 27 dez. 2009.

OLIVEIRA, Leônidas Borges de. In: FERRARI, Osni. *Eu não sabia que era tão longe...* Campinas: City, 2010.

ROOSEVELT, Theodore. In: FERRARI, Osni. *Eu não sabia que era tão longe...* Campinas: City, 2010.

\_\_\_\_\_. *Nas selvas do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1943.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941.

YULE, Marlene Fátima da Silva. *Migrações do gaúcho lavoureiro para Sidrolândia*. 1999. 102 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) – Curso de História, Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande, 1999.

Artigo recebido em 04/06/2012

Artigo aceito em 20/07/2012