

As características presentes na errância e no nomadismo, evidenciadas através do relato de experiência do Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros

The characteristics present in wandering and nomadism, evidenced through an experience report of the lives on the road project: road wanderers and nomads

Elton José Scremin*

Miguel Archanjo de Freitas Júnior**

José Sterza Justo***

Lislei Teresinha Preuss****

Resumo: A deambulação contínua de nômades e errantes permeia-se de problemas pessoais, sociais e estruturais influenciados pelo capitalismo, globalização e modernidade. Mazelas sociais, sofrimento físico, psicológico, consumo de álcool e a ausência do Estado são marcantes. Objetivou-se identificar as características da errância e do nomadismo, apresentando, como um relato de experiência, dados estatísticos e principais momentos do Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros. Utilizando revisão bibliográfica e o trabalho de campo, apresentou-se dados das abordagens realizadas no projeto. Utilizou-se Análise de Conteúdo (Bardin, 2016) para tratamento das informações. Constatou-se, a partir de uma amostra significativa, convicções já existentes no meio acadêmico e foram apresentados dados inéditos sobre a errância e o nomadismo contemporâneos. A condição suportada por andarilhos de estrada e trecheiros é a última alternativa de uma vida permeada por sofrimentos e

* Doutorando em Ciências Sociais Aplicadas na UEPG. Mestre em Ciências Sociais Aplicadas pela UEPG. Tecnólogo em Segurança Pública pela UNINTER. Licenciado em Educação Física pela UEPG. Docente em cursos promovidos pela UNIPRF. E-mail: elton.scremin@prf.gov.br.

** Doutor em História pela UFPR. Mestre em Ciências Sociais Aplicadas pela UEPG. Licenciado em Educação Física pela UEPG. Professor do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG. Pró-reitor de Graduação da UEPG. E-mail: mfreitasjr@uepg.br.

*** Livre Docente em Psicologia do Desenvolvimento pela UNESP – Assis. Doutor em Psicologia pela PUC-SP. Mestre em Psicologia Educacional pela PUC-SP. Graduado em Psicologia pela UNESP. Professor do Programa de Pós-graduação em Psicologia da UNESP – Assis. E-mail: sterzajusto@yahoo.com.br.

**** Doutora em Serviço Social pela PUC-RS. Mestre em Serviço Social pela UFSC. Graduada em Serviço Social pela UFSC. Coordenadora do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG. E-mail: lisleipreuss@hotmail.com.



This content is licensed under a Creative Commons attribution-type BY

desilusões, em que se manifesta a miséria material e existencial, projetando uma baixa expectativa de vida ao caminhante.

Palavras-chave: Andarilhos de estrada. Errantes. Nômades. Extrema pobreza.

Abstract: The continuous wandering of nomads and wanderers permeates from personal, social and structural problems influenced by capitalism, globalization and modernity. Social ills, physical and psychological suffering, alcohol consumption and the absence of the State are striking. Tried to identify the characteristics of wandering and nomadism; presenting, as an experience report, statistical data and main moments of the Lives on the Road Project: wanderers and walkers. Using bibliographic review and field work, data of the approaches taken in the project were presented. Content Analysis (Bardin, 2016) was used to process the information. It was verified, with a significant sample, convictions that already exist in the academic environment and unpublished data in the scientific literature on contemporary wandering and nomadism were presented. Condition borne by road wanderers and walkers is the last alternative of a life permeated by suffering and disappointment, where material and existential misery is manifested, projecting a low life expectancy for the walker.

Keywords: Road wanderers. Walkers. Nomads. Extreme poverty.

Recebido em 09/06/2023. Aceito em 29/11/2024.

INTRODUÇÃO

Deslocamentos fazem parte do cotidiano do ser humano. Seja para suprir necessidades básicas de sobrevivência ou pelo ímpeto de descobrir novos horizontes, o homem sempre foi um itinerante. Atualmente, os deslocamentos humanos podem ser realizados de diversas formas, inclusive virtuais, e com uma infinidade de motivações diferentes.

Na Modernidade, com o fenômeno da globalização, os fatores econômicos que antes tinham abrangência e importância local passaram a ter um peso determinante nas relações existentes entre as sociedades do mundo, influenciando de forma diversa os atores dos diferentes degraus da pirâmide social.

Diante deste cenário, a pressão do capital sobre as economias mais frágeis do planeta tem impulsionado pessoas em busca de um lugar que ofereça melhores condições de sobrevivência, mesmo que longe de sua terra natal. Bauman (2017) destaca que esses migrantes econômicos são movidos pelo desejo de encontrar um lugar rico em oportunidades.

Não obstante, no Brasil, um tipo não convencional de itinerância pode ser representado pelas figuras dos Andarilhos de Estrada e dos Trecheiros – pessoas que caminham desoladamente pelos acostamentos das rodovias do país, sem um objetivo definido ou com um destino temporário e incerto, des preocupados em medir as distâncias percorridas.

A errância vivenciada pelos Andarilhos de Estrada e o nomadismo, condição de vida dos Trecheiros, remetem a condições críticas de subsistência, as quais eles vivenciam por escolha ou imposição social e cujas circunstâncias – dentre elas a caminhada contínua e a extrema pauperização – sujeitam-nos a sérias consequências na sua qualidade de vida, principalmente no tocante à Proteção Social.

Em estudos realizados no Paraná, no ano de 2018, constatou-se que a vulnerabilidade desses andantes em relação aos acidentes rodoviários é elevada. A letalidade desse grupo em acidentes do tipo atropelamento de pedestre é duas vezes maior em relação ao restante da população (Scremin; Freitas Junior, 2019).

Buscando entender um pouco mais sobre esses nômades e errantes rodoviários, foi criado o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*, no ano de 2019, no estado do Paraná. O projeto se desenvolveu no âmbito da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e consistia em Planos de Abordagens para identificar aspectos do seu cotidiano e propor possíveis soluções para prevenção de atropelamentos, bem como buscar alternativas para encaminhamentos especializados a serviços públicos na área de saúde ou assistência social, quando necessário.

Diante disto, os objetivos deste artigo são: 1) Identificar as características presentes na errância e no nomadismo vivenciados por andarilhos de estrada e trecheiros que transitam pela Região dos Campos Gerais, no Paraná; e 2) Apresentar, no formato de um relato de experiência, os dados estatísticos e os principais momentos do trabalho desenvolvido com nômades e errantes durante o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*.

O caminho metodológico proposto neste artigo foi o levantamento de campo, o qual “... se caracteriza pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer” (Gil, 2002, p. 55) e a revisão bibliográfica, que “... é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (Gil, 2002, p. 50).

O referido projeto foi constituído por dois Planos de Abordagem: o primeiro, de cunho quali-quantitativo, realizado no ano de 2019, no qual foram entrevistados 50 (cinquenta) caminhantes; e o segundo, de caráter quantitativo, realizado no ano de 2020, durante a Pandemia de COVID-19, no qual foram abordadas 85 (oitenta e cinco) pessoas e era destinado a repassar informações e fornecer suprimentos para prevenção da COVID-19 para quem vivia no trecho.

Este artigo é composto por uma Introdução, um tópico sobre Errância e Nomadismo seguido da apresentação do *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*, contém uma descrição da Metodologia utilizada e apresenta os Resultados e a Discussão, culminando com as Considerações Finais¹.

São apresentados dados estatísticos relevantes sobre a condição de vida de andarilhos e trecheiros, trazendo informações inéditas na literatura científica a respeito da errância e do nomadismo contemporâneos. Percebe-se que a condição de vida suportada por andarilhos de estrada e trecheiros aparece como a última alternativa de uma vida permeada por sofrimentos e desilusões, na qual a miséria manifesta-se de forma material e existencial, projetando uma baixa expectativa de vida ao sujeito.

O texto do Relato de Experiência que compõe este artigo, sob a perspectiva metodológica, é uma forma de narrativa de modo que o autor, quando narra através da escrita, está expressando

¹O presente artigo compõe o texto da dissertação defendida no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), no ano de 2022, sob o título “Andarilhos de Estrada e Trecheiros: percepções sobre a condição de vida, cidadania e acesso à Seguridade Social” (Scremin, 2022).

um acontecimento vivido. É um conhecimento que se transmite com aporte científico; assim, o texto deve ser produzido *em primeira pessoa* de forma subjetiva e detalhada (Grollmus; Tarrés, 2015).

A narrativa em primeira pessoa é adequada neste caso porque o autor esteve imerso nas ações do *Projeto Vidas na Estrada*, porquanto foi o idealizador e o responsável pela execução do projeto, incluindo as fases de planejamento, a coleta e a análise de dados.

O projeto partiu de uma iniciativa individual do autor e foi autorizado pela gestão regional da PRF no estado do Paraná; entretanto, a ação não foi incorporada no Portfólio de Projetos da Instituição pela gestão nacional e não teve seus dados incluídos em sistemas consolidados de informações gerenciais da PRF.

Errância e nomadismo: muito além da mobilidade

Durante a pré-história, grupos de *Homo Sapiens* se deslocavam pelos territórios em busca de alimentos, influenciados pelas migrações de animais, pelo crescimento das plantas ou pelas intempéries e, ocasionalmente, migravam para explorar novas terras (Harari, 2015). Esse foi o embrião do que hoje conhecemos pelo termo *Mobilidade Humana*, que congrega todos os tipos de deslocamento do homem sobre o globo, sejam eles a pé, montado ou embarcado.

Dentro da mobilidade humana existe um conceito tradicional no qual a migração é tida como o movimento de pessoas ou grupos, de um lugar para outro, de forma estável ou temporária e por motivos diversos, tais como: conflitos armados, catástrofes naturais, lutas políticas, étnicas, religiosas ou sociais; precárias condições econômicas e desigualdade de classes ou sonhos de realização pessoal. Essa definição engloba tanto os viajantes ocasionais como os migrantes, sendo que estes se deslocam buscando espaço para nova inserção social (Zamberlam, 2004).

Segundo Bauman (2001), na modernidade, a mobilidade humana tomou novas dimensões. A evolução dos meios de transporte mudou radicalmente a concepção do tempo, bem como a sua relação com o espaço. Tornou-se mais fácil chegar a lugares longínquos em reduzido lapso temporal. As inovações tecnológicas cada vez mais acessíveis foram difundidas e disponibilizadas para o transporte de pessoas num nível global.

Na modernidade, a velocidade das mudanças surpreende e os eventos apanham de surpresa o homem, parecem estar fora do controle e não se consegue compreendê-los plenamente. Vivencia-se um período em que suas consequências estão se tornando mais radicalizadas e universalizadas que antes. Verificam-se contornos de uma ordem nova e diferente (Giddens, 1991).

Como destacado por Bauman (2017), a modernidade é uma época marcada pela quebra de um padrão tradicional, na qual as certezas se liquefazem e as mudanças, em vários aspectos da vida, são constantes.

Tais mudanças acentuam-se em virtude da conexão, em tempo real, das diversas comunidades existentes no globo. O mundo se conectou e troca informações diuturnamente, independente de fusos horários. A *Globalização* é um fenômeno que integra os países num único ambiente global:

[...] ou seja, o mundo visto como um conjunto único de atividades interconectadas que não são estorvadas pelas fronteiras locais, provocou um profundo impacto político e cultural, sobretudo na sua forma atualmente dominante de um mercado global livre e sem controles (Hobsbawm, 2007, p. 10).

No mundo globalizado, a importância dada ao tempo e à necessidade de aproveitamento dele, ocupando-se de várias tarefas simultaneamente, tornou a celeridade nos deslocamentos um fator indispensável à vida moderna.

Vários autores entendem o advento da modernidade e a globalização como fenômenos que impulsionam o indivíduo para a errância (Justo, 1998; Nascimento; Justo, 2000; Peres, 2001; Maffesoli, 2001; Nascimento, 2004). Isto porque as transformações trazidas pela modernidade e pela globalização têm acentuado a desigualdade social, a qual também deriva dos profundos problemas estruturais do Brasil, levando cada vez mais pessoas à errância, conformando-os numa exclusão social sem precedentes.

Zamberlam (2004) relata a *Migração Social*, que é a exclusão das pessoas dentro de sua classe, com a perda de direitos básicos e impossibilidade ou dificuldade de ascensão social espacial ou reinserção ao processo produtivo.

Segundo Bauman e Mauro (2016), os pobres participam – ou deveriam participar – da sociedade e das relações de poder entre capital e trabalho, ainda que fosse em pequenas proporções, mas, por não projetarem nenhuma sombra social, também não deixam nenhuma pegada política.

Assim, o mundo de excluídos cresce diariamente, fato que pode ser percebido pelo aumento do número de andarilhos e trecheiros nas rodovias do Brasil, embora não haja estatística a esse respeito. Basta um olhar mais atento para as estradas e rodovias que esta hipótese certamente será confirmada.

Contudo, é importante destacar que o nomadismo não está ligado somente à necessidade econômica ou à funcionalidade, pois o que move o nômade é o desejo de evasão, existindo um ímpeto de *pulsão migratória*, incitando-o a mudar de lugar, de parceiros e de hábitos para realizar as diversas facetas da personalidade do sujeito (Maffesoli, 2001).

Nascimento e Justo (2000) relatam que o fenômeno do nomadismo parece estar associado a uma série de fatores inerentes à modernidade:

A globalização, a flexibilização do trabalho, a informatização e automação da produção, a substituição da sociedade industrial pela de serviços, a virtualização da realidade, a dispersão, o individualismo, a aceleração do tempo e a expansão do espaço têm exercido um papel considerável na desterritorialização do sujeito e na sua impulsão para o nomadismo (Nascimento; Justo, 2000).

Foi diante deste cenário marcado por incertezas e contradições, que o processo migratório chegou ao homem contemporâneo. Nele constata-se pessoas que vivem num modo não usual de migração, paradoxalmente a toda modernização da sociedade. Estes indivíduos agem como se estivessem parados no tempo, sem preocuparem-se com todo esse processo tecnológico que se desenvolveu com maior ênfase na modernidade.

É com base nestas percepções que esses errantes recebem a cognominação de Andarilhos de Estrada. *Andarilhos* porque suas vidas se resumem à deambulação constante; e, *de Estrada* porque é nelas que vivem, caminhando pelos acostamentos das rodovias em busca de oportunidades ainda não reveladas. Segundo Silva e Justo (2020), a errância se refere a uma deambulação sem rumo, sem previsibilidade e sem um lugar de destino. O nomadismo se refere aos deslocamentos constantes admitindo os retornos, as circularidades ou previsibilidades de caminhos e rotas.

A errância é típica dos Andarilhos de Estrada, enquanto o nomadismo é característico dos Trecheiros, que se deslocam entre as cidades buscando inserção social em trabalhos de curta duração e geralmente de baixa qualificação.

Tanto andarilhos quanto trecheiros têm uma característica em comum: a caminhada à margem das estradas e rodovias do Brasil. Característica esta que pode confundir o observador desatento, pois ambos estão caminhando na tentativa de sanar suas necessidades básicas.

No deslocamento dos trecheiros, existe certa previsão no caminho e seu objetivo é definido pela necessidade de encontrar trabalho no trecho, fato este que acaba levando-o a constituir um tipo de migração contínua, seguido de paradas esporádicas conforme a duração da atividade laboral encontrada (Scremin, 2022).

Já o deslocamento dos andarilhos, por ser errático, tende a não se encaixar num padrão migratório. Conforme destacou Nascimento (2013), eles não devem ser compreendidos como migrantes ou moradores em situação de rua das cidades, pois sua condição existencial é a perambulação a pé pelas estradas, sem destino definido, diferenciando-se do conceito de migração e transitoriedade.

Para Justo (2012) e Freitas (2014), o diferencial entre andarilhos e trecheiros está tanto no modo de deambulação como no estilo de suas paragens, pois enquanto andarilhos caminham exclusivamente pelas rodovias e se abrigam improvisadamente onde o trecho os permitir, utilizando os meios de fortuna disponíveis, os trecheiros, além de caminharem pelas rodovias, também costumam se utilizar de passagens fornecidas pela assistência social de alguns municípios e eventualmente adentram às cidades, acomodando-se temporariamente nas instituições nela disponíveis ou simplesmente usufruindo temporariamente das *comodidades* oferecida pela urbe.

Nascimento (2013) afirma que os andarilhos de estrada vivem a forma mais radical do fenômeno da errância contemporânea, sem qualquer tipo de visibilidade social ou espaço de cidadania, vivendo no ostracismo em virtude de sua inexpressão no cenário social.

A vida no trecho faz com que tudo seja volátil, efêmero e transitório desde os objetos que usam, os lugares por onde transitam e até as pessoas com as quais mantêm algum contato esporádico numa realidade radicalmente adversa, incerta, imprevisível e fragmentada (Nascimento; Justo, 2018).

O desapego familiar e a falta de identificação com um território são marcantes entre andarilhos e trecheiros que transitam pelo país sem destino certo. França (2007) afirma que eles se autodenominam de *trecheiros*, reconhecendo-se e sendo reconhecidos por habitarem esse espaço de trânsito. Espósito (2017) entende que não há estabelecimento de um território fixo, morada ou lar que possam habitar, eles interagem com diversos territórios, conforme transitam por eles. Afinal, “O trecheiro é o habitante do trecho, esse segmento de espaço e tempo que, por poder ser qualquer fração do todo, não é fração alguma” (Justo, 2011, p. 18).

Esse reconhecimento com o trecho cria uma identidade de não pertencimento a um território e uma identificação com o local de trajeto, que, aliada à pouca receptividade por onde passam, acaba transformando o trecheiro em um trabalhador fugaz; assim, ele sempre migrará em busca de outra oportunidade laboral, pois seu habitat é o caminho.

Nascimento (2008) entende que os trecheiros se encontram numa transição entre o nomadismo e a errância, porque, à medida que os anos passam, a probabilidade de encontrarem um trabalho, mesmo que temporário, diminui. Portanto, a tendência é que se tornem andarilhos de estrada tendo em vista as miseráveis condições que vivenciam no trecho.

O Projeto Vidas na Estrada

As rodovias são o lugar de trânsito e uns dos maiores signos de movimento na modernidade. Impossível precisar a quantidade de pessoas que por elas transitam diariamente. Assim, a operação diuturna de uma rodovia é de importância fundamental para um país e, se ela parar, todo o entorno para.

No tocante à Segurança Pública, a principal instituição com atribuições nas rodovias do Brasil é a Polícia Rodoviária Federal (PRF), criada no governo do presidente Washington Luís, em 24 de julho de 1928, sob a designação de *Polícia de Estradas*. A Missão da PRF consta de seu Mapa Estratégico 2023-2028: “Proteger a vida, promovendo segurança pública com cidadania nas rodovias federais e nas áreas de interesse da União” (Brasil, 2023).

A PRF é uma instituição quase centenária, na qual ingressei no ano de 2005. Atualmente ela é composta por cerca de 12.000 (doze mil) agentes e é responsável pelo policiamento de aproximadamente 76.000 (setenta e seis mil) quilômetros de rodovias federais. Uma corporação cujos objetivos estratégicos estão fortemente ligados à segurança viária em ações de educação para o trânsito, promoção da mobilidade, promoção de livre circulação e que se fortalece na promoção e respeito aos Direitos Humanos (Brasil, 2022a).

Embora o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – assevere que os pedestres são os principais atores do trânsito e que os veículos de grande porte devem zelar pela segurança dos veículos menores e todos devem preocupar-se com o pedestre, historicamente as rodovias do Brasil foram projetadas primordialmente para os automotores (Brasil, 1997).

Segundo Scremin e Freitas Junior (2019), os pedestres caminham sob um risco que aumenta na mesma proporção em que a indústria automobilística oferece inovações tecnológicas nos veículos, proporcionando mais potência, estabilidade e capacidade de transporte de carga. A rodovia tornou-se um ambiente de alta periculosidade para quem resolve seguir a pé por esse caminho.

Segundo dados da PRF (Brasil, 2022b), no primeiro semestre de 2022, o atropelamento de pedestres foi a segunda causa de mortes nas rodovias federais do Paraná, embora tenha sido somente a quarta causa de acidentes graves no mesmo período.

Caminhar à margem da rodovia é uma tarefa arriscada e foi justamente por observar um determinado tipo de pedestre e sua vulnerabilidade, junto à dificuldade de torná-lo *menos vulnerável*, em vários aspectos, que me interessei pela condição de vida do Andarilho de Estrada e do Trecheiro.

Esses nômades e errantes rodoviários são figuras frágeis e pitorescas, de andar comumente remansado, de pouco trato com as pessoas, carentes de muito e carregando o pouco que têm num saco improvisado, numa mochila, num carrinho de mão ou na garupa de uma bicicleta que já não oferece segurança para rodar (Justo, 2011).

No início da minha carreira como policial considerava que esses andantes eram pessoas que caminhavam sem destino e que, sem atrapalhar o trânsito, não impactavam a segurança viária. Entretanto, com o passar dos anos, atendi acidentes que vitimaram andarilhos de estrada, abordei andarilhos que eram procurados pela justiça, conduzi à delegacia andantes que haviam cometido crimes às margens da rodovia e medie conflitos entre andarilhos que estavam na iminência de se confrontarem por motivos que, na época, entendi como fúteis.

Percebi que quase ninguém os percebe, que sua silhueta não projeta sombra na sociedade em que vivemos, que caminham à margem da rodovia e vivem à margem da sociedade. São

notados somente nos momentos críticos e quando, geralmente, já é tarde para que se possa fazer algo por eles.

No ano de 2018, num plantão de 24 (vinte e quatro) horas, atendi duas ocorrências de atropelamento na mesma noite, num intervalo de aproximadamente 3 (três) horas entre os acidentes. As duas vítimas foram a óbito no local, ambos eram andarilhos. Naquela noite busquei na *internet* outras informações sobre mortes de andarilhos por atropelamento e verifiquei várias notícias sobre esse tipo de acidente em diversas rodovias do Brasil. Assim, constatei que não era incomum a morte de andarilhos por atropelamento.

Não existiam estatísticas a respeito, então interessei-me primeiramente por produzir dados confiáveis sobre atropelamentos de andarilhos e, logicamente, de buscar uma maneira de prevenção desse tipo de acidente nessa população específica.

Assim, o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros* surgiu da análise da pesquisa realizada por Scremin e Freitas Júnior (2019) que descreveram a fragilidade dos andarilhos no tocante à vitimização em atropelamentos nas rodovias. Os autores analisaram 90 (noventa) acidentes do tipo atropelamento de pedestre ocorridos nas rodovias federais da Região dos Campos Gerais, no Paraná, no ano de 2017 e no primeiro semestre de 2018. Constataram que 20,87% dos acidentes envolviam andarilhos de estrada, mas, ao analisar o número de vítimas fatais, descobriram que os acidentes com andarilhos eram mais graves e foram responsáveis por 32,43% das mortes por atropelamento naquele período. A taxa de letalidade² entre os andarilhos foi de 63,15% enquanto, no grupo de pessoas que não eram nômades ou errantes, essa taxa foi de 29,41%, denotando que os andarilhos de estrada, quando vítimas de atropelamento, têm uma tendência de vitimização fatal que é duas vezes maior quando comparada com o grupo de *não andarilhos*.

O Projeto Vidas na Estrada se iniciou no ano de 2019, com a elaboração de Planos de Abordagens sistematizadas com andarilhos e trecheiros, objetivando: a) orientá-los quanto à prevenção de acidentes; b) a aplicação de um questionário para o levantamento das principais características, necessidades, dificuldades e desafios desse grupo, visando subsidiar a criação de protocolos de atendimento e de encaminhamentos para os serviços públicos de saúde ou de assistência social, quando necessário.

O principal escopo do projeto era provê-los de informações para que não fossem atropelados; entretanto, conforme o projeto avançava, percebi que a preocupação não deveria ser somente para que não morressem e, sim, para que tenham dignidade enquanto vivem.

METODOLOGIA

O Projeto Vidas na Estrada foi implementado através de levantamento de campo que se fez presente em dois momentos: o primeiro, no ano de 2019, com um Plano de Abordagens implementado entre os meses de fevereiro e abril daquele ano. Foram abordadas 50 (cinquenta) pessoas em situação de errância ou nomadismo, as quais foram submetidas a um questionário semiestruturado que visava estabelecer um panorama sobre a condição de vida no trecho. As entrevistas eram realizadas ao longo do trecho ou nas Unidades Operacionais da PRF. O roteiro das entrevistas era composto pelos tópicos: 1) Identificação Pessoal; 2) Alimentação, Higiene Pessoal e Histórico Médico; 3) Vínculos Familiares; 4) Motivação da Andança; e 5) Antecedentes

² A taxa de letalidade é obtida dividindo o número de pessoas que foram a óbito no local do acidente pela quantidade de vítimas dos acidentes. Os números percentuais são obtidos multiplicando-se o resultado por 100.

Criminais. Foi utilizado um bafômetro cedido pela PRF (Marca ELEC – modelo BAF-300) devidamente aferido e calibrado, no qual os abordados eram convidados a se submeterem ao teste para verificar se estavam caminhando sob efeito de álcool no momento da abordagem. Os dados foram compilados numa *planilha do Excel* que forneceu dados quantitativos e qualitativos (Scremin, 2022).

O segundo momento ocorreu no ano de 2020, durante a Pandemia de COVID-19, com o objetivo de levar informações sobre a prevenção da doença e de seus principais sintomas, bem como fornecer insumos para a higienização necessária. Nesse Plano de Abordagens, entre os meses de junho e agosto do ano de 2020, foram abordadas 85 (oitenta e cinco) pessoas em situação de errância ou nomadismo. Foi desenvolvido um *Formulário Google* para que os policiais rodoviários federais que avistassem andarilhos ou trecheiros os preenchessem conforme os relatos das pessoas abordadas. A pesquisa consistia em um breve questionário estruturado com 06 (seis) perguntas destinadas a verificar a identificação pessoal e o porte de documentos, a idade, o sexo, o modo de deslocamento e transporte de pertences e se a pessoa já havia recebido informações sobre a COVID-19.

As abordagens da primeira fase do Projeto Vidas na Estrada foram realizadas por mim, acompanhado por uma policial especialista na área de Direitos Humanos da PRF. No segundo Plano de Abordagens, as ações eram realizadas pelos policiais rodoviários federais que, durante o seu turno de serviço, avistavam os caminhantes nas rodovias. Eles realizavam a abordagem, orientavam andarilhos e trecheiros sobre a prevenção da COVID-19, entregavam os insumos e preenchiam o formulário que alimentava uma planilha com os dados relativos à abordagem.

As entrevistas foram submetidas a uma Análise de Conteúdo, conforme o proposto por Bardin (2016). As categorias foram estabelecidas *a priori*, de acordo com as questões do roteiro de entrevista: 1) Identificação Pessoal; 2) Alimentação, Higiene Pessoal e Histórico Médico; 3) Vínculos Familiares; 4) Motivação da Andança; e 5) Antecedentes Criminais. As respostas dos participantes, em cada categoria, foram codificadas manualmente e processadas com uso de planilhas do Excel, sem o uso de *softwares* especializados. Os dados quantitativos foram coletados por meio da contagem das ocorrências das unidades de sentido, em cada categoria, e os qualitativos pela presença e significação das mesmas.

O rigor da análise e da interpretação dos dados foi fundamental para direcionar a fase de planejamento das ações voltadas para a segurança viária e, posteriormente, na busca do entendimento dos principais óbices enfrentados pelos andarilhos e trecheiros no acesso aos serviços proporcionados pelo estado.

À época, a Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal – UNIPRF não dispunha de um Comitê de Ética formalizado e os Conselhos de Ética das regionais, no âmbito estadual, estavam voltados para aspectos da conduta dos Agentes da PRF durante as atividades inerentes à função. Portanto, as entrevistas realizadas no projeto não foram submetidas a um Comitê de Ética em Pesquisa naquela oportunidade.

Autodeclaração de princípios e procedimentos éticos na pesquisa em ciências sociais

Esta pesquisa derivou de uma ação voltada para uma melhor compreensão da condição de vida caracterizada pela errância e pelo nomadismo daqueles que perambulavam pelas rodovias federais da região dos Campos Gerais, no Paraná. Essa ação foi decorrente do estudo sobre a

vitimização de andarilhos de estrada em acidentes rodoviários do tipo atropelamento de pedestre realizado por Scremin e Freitas Junior (2019).

No intuito de buscar subsídios para o planejamento de ações que visassem diminuir a vitimização dos andarilhos de estrada e trecheiros em acidentes rodoviários, elaborou-se um Plano de Abordagens para realização de entrevistas para coleta de informações e obtenção de dados estatísticos que pudessem melhor orientar os próximos passos dos policiais responsáveis pelo policiamento rodoviário na região onde se desenvolveu o projeto.

O segundo Plano de Abordagens relatado neste artigo visava orientar os caminhantes rodoviários, fossem eles errantes ou nômades, sobre as implicações decorrentes da Pandemia de COVID-19, trazendo-lhes informação a respeito da nova doença, medidas de prevenção e orientações para a busca de tratamento médico quando necessário.

Embora as ações não tenham sido submetidas a um Comitê de Ética em momento oportuno, foram observados os procedimentos necessários para salvaguardar a identidade dos integrantes dessa população vulnerável que foi investigada no projeto, bem como a confidencialidade dos dados, os quais foram divulgados somente de forma estatística e, quando relatados em alguma situação específica de determinada abordagem, esta ficou resguardada pelo anonimato dos participantes. No desenvolvimento do referido projeto, os entrevistados não foram expostos a qualquer tipo de risco. Seus relatos não foram divulgados ou expostos de qualquer forma, nem sequer ao público interno da PRF. Os dados, sejam eles quantitativos ou qualitativos, não foram inseridos em sistemas oficiais da PRF, tampouco foram extraídos dados de sistemas operacionais da PRF para utilização nesta pesquisa.

A entrevista só era iniciada com a anuência dos andarilhos e trecheiros. Optou-se pela gravação em vídeo do consentimento dos entrevistados tendo em vista que um percentual considerável de nômades e errantes sequer é alfabetizado e muitos destes são analfabetos funcionais, com dificuldade de entender o que representa um formulário de livre consentimento.

Condizente com o que Coutinho (2019) propõe, o consentimento foi obtido após detalhada exposição dos objetivos da pesquisa, relatando os possíveis benefícios ao grupo em questão. Buscou-se esgotar as dúvidas dos participantes para que não se sentissem compelidos a participarem da pesquisa e pudessem decidir de forma autônoma, livre e esclarecida sobre a participação, seja para responder aos questionamentos, seja para realizar o teste no etilômetro que lhes era disponibilizado.

Tais medidas foram necessárias devido à vulnerabilidade explícita da condição vivenciada por andarilhos e trecheiros, pois, segundo a Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde (Brasil, 2016), eles fazem parte de uma população que possui a diminuição da capacidade de decisão em decorrência de fatores individuais, psicológicos, econômicos, sociais ou políticos.

Nesta seara, Cruz (2019) expõe algumas preocupações que os pesquisadores devem ter ao realizarem pesquisas com essa população, destacando a relação de poder existente entre o pesquisador e o entrevistado.

Entretanto, o fato das entrevistas terem sido realizadas por agentes de segurança pública uniformizados não se tornou um óbice durante as ações, pois as abordagens eram realizadas com foco na segurança dos andarilhos e dos trecheiros. Ao demonstrar a existência de um compromisso institucional com a segurança dos caminhantes, orientando-os sobre os cuidados com o trânsito e sobre as consequências da Pandemia de COVID-19, os policiais demonstravam a preocupação que havia com esse grupo, conquistando sua confiança. Essa interação de pessoas que vivem no trecho e policiais que operam nas rodovias constituiu-se num ambiente propício à empatia

(Justo, 2011). Assim, a Polícia Cidadã, como é reconhecida a PRF, expunha sua preocupação com a Dignidade da Pessoa Humana (Grohmann, Battistela, Radons, 2012; Pires, 2016)

Carvalho e Mainardes (2019) relatam que os Comitês de Ética em Pesquisa tiveram sua origem na necessidade da regulamentação das pesquisas realizadas com seres humanos na área médica e estenderam sua amplitude de atuação para outras disciplinas. Portanto, a regulamentação baseia-se na área biomédica, desconsiderando em parte as peculiaridades das áreas das ciências humanas, sociais e sociais aplicadas. Diante disso, muitos pesquisadores dessas áreas não submetem seus projetos ao sistema de revisão ética existente.

Diante dos óbices e dos entraves já citados, mesmo sem a submissão desta pesquisa a um Comitê de Ética, buscou-se de todas as formas resguardar a confidencialidade dos dados, o anonimato dos participantes, obter a autorização expressa dos sujeitos entrevistados, demonstrando a importância do desenvolvimento desta pesquisa e os benefícios aos participantes da mesma, sem desenvolver qualquer forma de risco para os andarilhos de estrada e trecheiros abordados no decorrer do Projeto Vidas na Estrada.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Durante o primeiro Plano de Abordagens do Projeto Vidas na Estrada, várias histórias nos foram narradas com riquezas de detalhes e empolgação. Poucas entrevistas foram interrompidas em virtude de uma condição de transtorno ou delírio dos entrevistados. Uma dificuldade que se sobressaiu durante as entrevistas foi a identificação civil dos caminhantes, pois 62% não portavam documento de identificação, sendo que alguns inexistiam nos bancos de dados da Receita Federal e das Secretarias de Segurança Pública dos estados, pois nunca obtiveram Cadastro de Pessoa Física (CPF) ou carteira de identidade.

A falta de documentação se traduz em ausência de perspectivas. Segundo Martinez (2011), o anonimato civil decorrente do extravio dos documentos pessoais acaba por deixar o errante fora das esferas burocráticas estatais, conformando-os cada vez mais numa condição de exclusão.

As abordagens eram realizadas no dia do plantão de 24 (vinte e quatro) horas, nas Unidades Operacionais da PRF ou mais comumente ao longo do trecho. Os entrevistadores, Policiais Rodoviários Federais, estavam sempre uniformizados e, geralmente, a viatura era estacionada no acostamento onde eram feitas as abordagens aos andantes. Neste primeiro Plano de Abordagens, de cunho quali-quantitativo, realizei toda a coleta de dados. Algumas vezes a abordagem ocorria no local de repouso noturno encontrado pelo andarilho, que podia ser sob a cobertura de um ponto de ônibus, postos de combustíveis, embaixo de uma árvore ou qualquer lugar que os protegesse do relento, da chuva ou do frio.

Após as apresentações iniciais do entrevistador, a explanação dos objetivos da abordagem, uma breve explicação sobre o projeto em curso e o pedido de consentimento para a participação, gravado, as primeiras perguntas visavam criar um *holding*, um clima de acolhimento e segurança. Geralmente versavam sobre o trecho, indagando se tudo estava transcorrendo bem na caminhada, se teria ocorrido alguma situação de perigo ou alguma ameaça. Aos poucos, o diálogo ia adentrando às questões do roteiro previamente estabelecido.

Alguns destes caminhantes rodoviários relataram que iniciaram sua jornada nômade ou errática ainda na adolescência, mas a maioria o fez na idade adulta. A motivação geralmente estava ligada a problemas familiares (56%) havendo relatos de infidelidade conjugal, eventos traumáticos ligados à morte dos pais, cômputo ou filhos, além de brigas entre irmãos. Cerca de

14% dos entrevistados disseram que iniciaram a caminhada devido à dependência química. O mesmo percentual de errantes informou que o motivo disparador foram problemas econômicos e sociais tais como o desemprego ou ainda por viverem uma extrema carência material o que os impossibilitava de prover um abrigo. Os aventureiros corresponderam a 12% da amostra e buscavam conhecer novos lugares em seus deslocamentos, enquanto 4% não souberam informar o motivo pelo qual deixaram a vida sedentarizada – assentada num trabalho, residência, no ambiente urbano, num círculo familiar e de relações sociais relativamente estáveis – porque apresentavam aparentes transtornos psiquiátricos que praticamente impediam uma comunicação coerente durante as entrevistas.

Metade dos andarilhos e trecheiros entrevistados relataram que ainda mantinham contato com algum familiar, mas somente 38% haviam realizado contato nos últimos seis meses. A principal forma de contatar os familiares, daqueles que ainda o faziam, era a visita presencial, pois o contato via telefone ou aplicativos de mensagens é fato raro nesse grupo de pessoas e, quando ocorre, está restrito a poucos trecheiros.

Percebe-se tanto nos andarilhos como nos trecheiros uma fragilização de vínculos afetivos ao optar pela solidão às margens da rodovia em detrimento do convívio familiar. Por onde quer que passem, sequer chegam a firmar laços de amizade, mantendo sempre uma desconfiança com as pessoas que deles se aproximam. Optam por romper com um modo de vida territorializado – socialmente estabelecido num determinado espaço geográfico e psicossocial – e assumem a errância ou o nomadismo, caminhando pelos acostamentos das rodovias, como modo exclusivo de sobrevivência.

Os eventos e as situações que impulsionaram essas pessoas para uma vida nômade ou errante, relatadas nas entrevistas do projeto vidas na estrada, já foram citadas em alguns estudos na literatura científica (Peres, 2001, 2002; Peres; Justo, 2005; Nascimento, 2004, 2013; Justo, 2011; Justo; Nascimento, 2005; Nascimento; Justo, 2012; Justo *et al.*, 2019; Silva; Justo, 2020).

Nascimento (2004) acrescenta que os fatores que impulsionam o indivíduo para a vida errante podem estar ora interligados e ora conjugados separadamente. Peres e Justo (2005) propõem que nenhum acontecimento isolado, por mais impactante ou desestruturante que seja, teria o potencial de levar uma pessoa à condição de nômade ou errante.

Esses posicionamentos foram identificados nos relatos dos andarilhos e dos trecheiros durante as entrevistas do Projeto Vidas na Estrada. Foi possível observar que os eventos se sobrepõem, e a conjugação de fatores, de forma concomitante ou recorrente, parece tornar insuportável uma vida estável e sedentária, empurrando a pessoa para o trecho onde experimentará um longo caminho sem previsão de retorno.

Peres (2001) complementa que a maioria dos nômades e errantes não opta pelo trecho, mas são compelidos a adotar essa condição de vida por fatores que fogem de seu controle. Essa variedade de fatores causais da errância e do nomadismo nas estradas do Brasil se apresentam como principal indicativo da complexidade dessa condição de vida marcada pela incessante deambulação pelos acostamentos das rodovias (Peres; Justo, 2005).

Embora não afirmado pelos entrevistados, os envolvimento de natureza criminal podem ter contribuído para adoção da errância ou do nomadismo, pois 54% relataram que possuíam antecedentes criminais e 62% já haviam sido presos. Das pessoas que possuíam antecedentes criminais à época, 40% eram em virtude de crimes contra o patrimônio, 32% por crimes contra a pessoa e 12,5% devido ao tráfico ilícito de entorpecentes. Devido à deambulação constante no

trecho, eles não acompanham inquéritos ou processos judiciais dos quais fazem parte, sendo julgados à revelia tanto em ações cíveis como penais.

Durante o trabalho na escala de serviço, já me deparei com andarilhos que possuíam mandado de prisão em aberto por serem fugitivos do sistema prisional ou por prisão civil decorrente do não pagamento de pensão alimentícia estabelecida judicialmente. Efetuei prisão por tentativa de homicídio entre andarilhos, pois um errante armado com um pedaço de madeira golpeou a cabeça do oponente enquanto brigavam por pertences e restos de comida. A hostilidade não é incomum entre os habitantes do trecho. Justo (2011) traz relatos de desconfiança e temores pela sobrevivência que motivaram agressões entre andarilhos, além de narrativas sobre roubos e homicídios ocorridos nas rodovias ou no seu entorno.

Dos caminhantes rodoviários entrevistados, 82% se declararam negros ou pardos e 58% tinham alguma área de sua pele tingida por tatuagens; 72% não havia completado o ensino fundamental, dos quais 8% eram totalmente analfabetos. Dentre a quase totalidade de analfabetos funcionais, surgiu o relato de um trecheiro (2%) que havia iniciado um curso superior.

Embora não sejam portadores de um conhecimento científico ou acadêmico e alguns sequer conheçam as letras do alfabeto, tanto andarilhos quanto trecheiros têm um enorme conhecimento da vida, do trecho e da vida no trecho. Para muitos errantes, essas duas palavras são sinônimas há muito tempo. Por esse motivo, conversar com um andarilho ou um trecheiro pode se tornar uma tarefa complexa. O referencial de quem vive no trecho é totalmente diferente de quem não conhece essa realidade. Conforme o assunto abordado, o diálogo flui rapidamente. Os assuntos precisam ser inseridos na conversa, partindo do ponto de vista do trecheiro para, só então, se chegar ao cerne do diálogo pretendido pelo pesquisador.

Qualquer aproximação com nômades e errantes rodoviários é marcada pela desconfiança, por viverem num modo peculiar de vida, no qual estar sozinho facilita a obtenção de ajudas, tais como para alimentação, pernoite ou até mesmo alguma doação em dinheiro que, por vezes, é utilizada para comprar a *cachaça*.

Neste sentido, uma característica marcante dos andarilhos de estrada, já relatada em vários estudos, é o consumo frequente de álcool (Nascimento, 2008; Nascimento; Justo, 2000, 2012, 2018; Justo, 2011; Justo; Nascimento, 2005; Leite; Alves, 2015; Freitas; Justo, 2019; Scremin; Freitas Junior, 2019; Scremin, 2022). O uso contumaz de bebidas alcólicas serve, como alegam, tanto para esquecer o passado quanto para enfrentar o presente de agruras e a vergonha da vida no trecho, funcionando como um *anestésico moral*.

Dos andantes abordados, 60% relataram que realizavam uso frequente de álcool. A bebida mais utilizada era a *cachaça*, com prevalência de 94% entre os usuários entrevistados. Entretanto, no momento da abordagem, somente 22% estavam caminhando sob efeito de álcool, atestado pelo exame de um bafômetro da Polícia Rodoviária Federal, ao qual os andarilhos e os trecheiros foram submetidos durante a entrevista. Os caminhantes eram convidados a realizar o teste do bafômetro, sendo-lhes relatada reiteradamente a não obrigatoriedade da submissão ao teste. Entretanto, nenhum entrevistado se recusou a soprá-lo.

Já nos acidentes rodoviários que vitimaram fatalmente andarilhos, Scremin e Freitas Júnior (2019) constataram, por intermédio da dosagem alcoólica no sangue coletado das vítimas pelo Instituto Médico Legal do Paraná (IML-PR), que 66% dos andarilhos haviam consumido bebidas alcólicas e que a concentração de álcool em 58,33% destes estava num nível em que a desordem motora, emocional e a conseqüente falta de percepção do perigo contribuíram significativamente para que os acidentes viessem a ocorrer.

Durante as entrevistas do projeto, foi possível observar que 20% dos nômades e errantes faziam uso de bicicletas nos seus deslocamentos. Geralmente eram os trecheiros que optavam pela celeridade na tentativa de encontrar uma nova atividade laboral. As bicicletas utilizadas apresentavam mau estado de conservação, comprometendo a segurança e algumas sequer possuíam sistema de freios. Eram utilizadas somente nos trechos planos e sua principal função era transportar os pertences, pois, na maior parte do percurso, elas eram empurradas pelos itinerantes. Tudo era transportado sem uma distribuição adequada do peso sobre o veículo e o excesso de carga interferia na dirigibilidade e na distância de frenagem. Entretanto, não há estatísticas de acidentes englobando estes nômades ciclistas.

A deambulação constante pelas rodovias traz consequências degradantes para a saúde, visto que a quilometragem média diária percorrida pelos andantes, segundo os próprios relatos, era de 37,7 quilômetros, enquanto os nômades ciclistas percorriam uma média de 76,3 quilômetros.

Ao vencerem tais distâncias com um quadro patente de desnutrição, uma vez que as refeições geralmente provêm de doações de terceiros, com um desgaste físico exacerbado e com sequelas provenientes de doenças não tratadas ou de acidentes de trânsito, a caminhada torna-se deletéria para a saúde. Assim, ao longo dos anos, a precariedade de se viver na errância ou no nomadismo, enfrentando as agruras e a intempérie sem proteção alguma, acaba debilitando-os e provocando um rebaixamento da imunidade, o que contribui para uma diminuição da expectativa de vida.

A desesperança em relação à longevidade contém, ainda, elementos externos. Coimbra (2006) afirma que a criminalização da pobreza justifica os atos de violência contra os trecheiros, dado que, no mundo capitalista, quem não tem trabalho é criminalizado. Essa afirmação é corroborada por Leite e Alves (2015), ao apontar que os andarilhos de estrada fazem parte dos grupos mais excluídos da sociedade e mais vulneráveis à violência e à vitimização, com taxa de mortalidade muito mais alta quando comparada com a população que possui a segurança da moradia fixa.

A idade dos entrevistados no primeiro Plano de Abordagens desenvolvido no projeto variou entre 18 e 64 anos, com maior prevalência na faixa etária entre 31 e 50 anos, idade em que se encontravam 56% dos sujeitos. Somente uma pessoa (2%) tinha mais de 60 anos. Já quanto ao tempo em que estavam no trecho, predominaram pessoas com até 10 anos de caminhada (54,5%), seguidas da faixa que compreendia de 11 a 20 anos (29,5%), enquanto 7% dos entrevistados relataram que estavam na estrada entre 21 e 30 anos e 9% tinham mais de 30 anos de trecho.

Büll e Bernardo (2011) e Espósito (2017) também trataram a questão da idade dos andarilhos, relatando ter encontrado pessoas de várias faixas etárias, mas identificando poucos idosos. Scremin e Freitas Júnior (2019), em seus estudos sobre vitimização em acidentes de trânsito, relatam não terem constatado andarilhos vítimas de atropelamentos na faixa etária superior a 59 anos, justamente pela condição de vida ao qual estão submetidos.

Justo e Nascimento (2005) entendem que o andarilho pode estar *adaptado* à dinâmica da modernidade, já que, vivendo sem raízes e sem memórias, sem saudade e sem ilusão de progresso de vida, torna-se solitário, imediatista, individualista e errante. Vive uma situação de extremo isolamento, desassistência, desamparo e solidão. Segundo Peres e Justo (2005), os andarilhos buscam contatos interpessoais somente nas situações de extrema necessidade.

Essa característica dos nômades e errantes foi motivo de preocupação durante o avanço da Pandemia de COVID-19, no ano de 2020. No Brasil, a emergência sanitária foi decretada no mês de março daquele ano, em meio a uma série de incertezas que eram geradas pelas notícias vindas da Ásia, da Europa e da América do Norte. As reportagens informavam uma taxa de letalidade considerável para a população acometida pela COVID-19. A melhor forma de enfrentar a

doença era a prevenção, na qual se orientava o distanciamento social, o uso de equipamentos de proteção individual (EPI's), tais como luvas e máscaras, a higienização frequente das mãos, além da limpeza ou da desinfecção dos objetos utilizados.

Nesse momento, foi elaborado o segundo roteiro de entrevistas do Projeto Vidas na Estrada: o Plano de Abordagens a andarilhos e trecheiros para a prevenção da COVID-19. Na incerteza gerada pela Pandemia de COVID-19, com uma contaminação crescente no Brasil e com os exemplos verificados no restante do mundo, o temor era o de que nômades e errantes acometidos pelo *coronavírus* SARS-CoV-2 padecessem às margens das rodovias, sem qualquer tipo de auxílio ou atendimento, pois, embora vivenciassem diariamente um isolamento social característico de sua condição de vida, havia interação com outras pessoas nos momentos de extrema necessidade, tais como na busca por alimentação, água, bebidas e abrigo, dentre outras.

O objetivo desse Plano de Abordagens era provê-los de informações para que pudessem identificar os sintomas e a forma de prevenção da doença, bem como fornecer alguns insumos necessários para que as medidas preventivas fossem implementadas.

Neste segundo momento do projeto – quantitativo – as abordagens foram realizadas pelos Policiais Rodoviários Federais que realizavam o patrulhamento pela rodovia. Quando avistavam algum andarilho ou trecheiro, abordavam-no e preenchiam o formulário Google. O questionário consistia em 06 (seis) perguntas que tinham o intuito de identificar os itinerantes, verificar o porte de documentação pessoal, o tipo de deslocamento e a maneira de transporte dos pertences, além de elucidar se os mesmos já haviam recebido informações sobre a COVID-19, bem como seus sintomas e as principais formas de prevenção. Caso a resposta fosse negativa, eram repassadas as informações necessárias sobre a doença e sua prevenção, sugerindo ainda que, caso viesse a apresentar sintomas, procurasse imediatamente atendimento médico.

Entre os meses de junho e agosto do ano de 2020, foram sensibilizadas 85 (oitenta e cinco) pessoas em situação de errância ou nomadismo. Ao final da entrevista era entregue um kit composto por: 02 (duas) máscaras faciais, 02 (dois) sabonetes, 01 (uma) toalha de mão, 01 (um) par de sandálias e 01 (um) cobertor. A concessionária de rodovias providenciou os insumos, o Departamento Penitenciário do Paraná (DEPEN-PR) providenciou a confecção das sandálias de borracha em uma de suas unidades prisionais e os cobertores foram doados por um comerciante da região.

Como esse Plano de Abordagens foi implementado no inverno e a região dos Campos Gerais, no Paraná, fica a uma altitude de aproximadamente 1.000 a 1.500 metros do nível do mar, acumulando temperaturas negativas em determinados dias dessa estação do ano, essa fase do projeto foi bem recebida pela imprensa e pela população em geral. Dentro do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, a Comissão Nacional de Direitos Humanos da PRF recomendou a todas as Unidades da Federação que adotassem procedimento análogo para sensibilização do maior número possível de andarilhos de estrada acerca das consequências da doença que motivou a Pandemia.

Constatou-se que a ação foi implementada oportunamente, pois 61,2% das pessoas abordadas não tinham conhecimento dos sintomas e das medidas necessárias para a prevenção da COVID-19.

Na Tabela 1, foi possível comparar algumas respostas às questões das entrevistas realizadas nos dois Planos de Abordagens que compõe o Projeto Vidas na Estrada.

Tabela 1 – Comparativo entre os planos de abordagens do Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros realizados em 2019 e 2020, na Região dos Campos Gerais, no estado do Paraná.

Abordagens	2019	2020
Quantidade de abordagens	50	85
Média etária dos abordados	40,5 anos	38,2 anos
Percentual feminino nas abordagens	6%	3,5%
Percentual de pessoas sem documentos	62%	57,64%
Percentual de nômades ciclistas	20%	17,65%

Fonte: Os autores.

Não há variação significativa na comparação realizada na tabela acima, embora as abordagens tenham sido realizadas em épocas distintas. A Tabela 1 confirma a constatação empírica de que as mulheres raramente adotam a condição de vida conformada na errância ou no nomadismo.

Existem poucos estudos direcionados a investigar a presença de pessoas do gênero feminino perambulando pelos acostamentos das estradas e rodovias. Silva e Justo (2020) expõem, em um estudo realizado numa instituição que atende a homens e mulheres em *situação de passagem/transição*, em uma cidade do interior do estado do Mato Grosso do Sul, que apenas 10% das pessoas que lá se abrigam eram mulheres. Importante ressaltar que o estudo foi realizado com trecheiros, já que os andarilhos dificilmente adentram aos centros urbanos em busca de alojamento.

Scremin e Freitas Junior (2019) contabilizaram somente uma figura feminina vítima de atropelamento de pedestre no levantamento realizado em rodovias federais no interior do Paraná, o que corresponde a 5,62% dos errantes vitimados.

No segundo momento da pesquisa realizada com andarilhos e trecheiros, constatou-se novamente que o anonimato civil é uma realidade para quem vive no trecho. A falta de documento de identificação os impossibilita de participar dos programas de transferência direta de renda, tais como o Bolsa Família, outrora transformado em *Bolsa Brasil* ou do Auxílio Emergencial, que fora criado no ano de 2020, em virtude do avanço da Pandemia de COVID-19.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No desenvolvimento deste artigo, foi possível mapear as características presentes na errância e no nomadismo de andarilhos e trecheiros, contrapondo alguns aspectos da revisão bibliográfica com os dados empíricos coletados no *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*.

Pela revisão da literatura, é notável o peso atribuído à modernidade e ao capitalismo, conjugados num mundo globalizado, impondo mais crueldade àqueles que foram compelidos a adotar a errância ou o nomadismo como condição de vida.

A errância precisa ser reconhecida como um problema muito além da simples itinerância ou migração. As motivações e as consequências dessa condição de vida, inclusive as diversas nuances decorrentes das diferenças regionais e culturais do país, devem ser mais bem compreendidas. A situação em que se conformam os andarilhos de estrada é percebida como a última alternativa de uma vida permeada por sofrimentos e desilusões, na qual a miséria se manifesta de maneira material e existencial.

A migração contínua, aliada à extrema pauperização, traz consequências nefastas ao longo dos anos no trecho. A incessante jornada solitária debilita o andante e, somada à desnutrição, à falta de higiene e às doenças dela advindas, à fragilização de vínculos, ao peso dos pertences carregados diuturnamente, ao risco de vitimização em acidentes de trânsito e à exposição constante à criminalidade violenta nos arredores das cidades e nos pontos de parada noturna, dentre outras situações vivenciadas no trecho, denunciam que os andarilhos de estrada e os trecheiros compõem o grupo mais fragilizado dentre aqueles que vivem abaixo da linha da pobreza. Essa fragilidade se traduz numa baixa expectativa de vida.

As informações fornecidas durante as entrevistas permitiram a obtenção de dados quantitativos; entretanto, para que se possa afirmar que a amostra é representativa, torna-se necessário identificar o quantitativo total dessa população, o que ainda não é possível estimar. Segundo Scremin *et al.* (2024), as particularidades dessa condição de vida, marcada pela constante deambulação, dificulta o levantamento de dados pelos métodos tradicionais dos Censos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)³ ou pelos cadastros do Sistema Único de Assistência Social (SUAS).

Os dados obtidos pelo Projeto Vidas na Estrada corroboram com vários aspectos apontados pelos cientistas sociais que se dedicaram a estudar a errância e o nomadismo. Alguns aspectos puderam ser inequivocamente confirmados, tal como os itinerantes que caminhavam sob o efeito de álcool (22%), atestado *in loco* com o uso de bafômetro da PRF.

A quantidade de errantes ou nômades que já haviam sido presos (62%), a baixa escolaridade (72%), a falta de documento de identificação (62%) e o pequeno percentual de mulheres na errância (3%) eram informações ainda não relatadas num estudo com número significativo de pessoas entrevistadas no trecho.

Pela primeira vez, foi verificado o percentual de nômades rodoviários que se deslocam de bicicleta (20%), fato que merece destaque e chama a atenção para este padrão de deslocamento realizado em bicicletas em mau estado de conservação. Não há estatísticas sobre acidentes com ciclistas trecheiros.

As estatísticas do Projeto Vidas na Estrada apontam ainda para um pequeno percentual de caminhantes com transtornos psiquiátricos severos (4%), com os quais não foi possível estabelecer uma conversa razoável durante as entrevistas. Outro dado importante é o percentual de andarilhos ou trecheiros que não possuíam informações sobre a COVID-19 (61,2%) durante a Pandemia.

Pôde-se verificar que os motivos da desfiliação e início da caminhada, embora sejam muito particulares e específicos para cada errante ou nômade, acabam sendo recorrentes e permeados por fatores presentes e costumeiros na sociedade, mas que são potencializados por uma pulsão de errância que, segundo Maffesoli (2001), é parte da constituição humana. Trata-se de um desejo de sair de um determinado lugar e ir para outro, ainda que à curta distância e retornando, posteriormente. Um desejo de viajar, de se aventurar, de explorar outros lugares e formas de viver ou de fugir, de abandonar situações de sofrimento e ir para onde quer que seja, para lugares desconhecidos, em busca de melhores condições de vida. A pulsão de errância e o desejo de fugir, enquanto uma de suas expressões, teriam sido fundamentais para a humanidade se desenvolver como tal, passando a habitar praticamente todo o planeta e a criar diferentes culturas.

³ O Censo Demográfico é realizado no Brasil de dez em dez anos, sob responsabilidade do IBGE, e tem por objetivo contar os habitantes do Território Nacional, identificar as suas características e revelar como vivem os brasileiros. Conhecer em detalhe como é e como vive a população é de extrema importância para o governo e para a sociedade (IBGE, 2016). Os Censos no Brasil são realizados desde o ano de 1872 e sua última edição teve a coleta de dados realizada no ano de 2022.

De diferentes formas e intensidades o ser humano se movimenta no plano geográfico, social, afetivo, emocional, cognitivo, cultural e tantos outros, diversificando as formas de ser e de existir e produzindo singularidades. Dentre as diferentes formas, existem a dos andarilhos e trecheiros, que precisam ser assimiladas, no conjunto da sociedade, respeitadas, protegidas e valorizadas como modos de vida que podem contribuir para a compreensão das agruras e dos desafios do contemporâneo marcado pela aceleração do tempo e por ampliações dos espaços e dos relacionamentos psicossociais. A aceleração do tempo e a compressão do espaço, características da modernidade (Harvey, 1992) associadas às forças de pressão, ou compressão, do capital e à globalização, podem ter contribuído para a história de abandono da vida sedentarizada de muitos entrevistados. Andarilhos e trecheiros não vivem fora da curva da normalidade, mas sim num dos seus extremos, no ponto máximo da errância.

A escassez de estudos e pesquisas, junto com a negligência do Estado, tornam-os completamente invisíveis, isolados na solidão e no individualismo, expostos às vulnerabilidades, ao desamparo e à falta de apoio para desenvolverem e aprimorarem seus modos de vida. É necessário que a ciência e o Estado se voltem para essa população, produzindo e aprofundando conhecimentos sobre eles e criando políticas públicas capazes de fornecerem respaldos para que possam auxiliá-los na solução de seus problemas e no enfrentamento de desafios, na busca de melhorias na qualidade de suas vidas.

Nômades e errantes se identificam com o trecho, com o lugar de passagem, com o transitório, o efêmero e o fugaz. Vivem o presente sem perspectiva de futuro e sem possibilidade, ou vontade, de retorno aos lugares do passado.

Como que se adotassem uma visão Hobbesiana para suas vidas, andarilhos e trecheiros preocupam-se exclusivamente consigo mesmos e suas relações com terceiros são marcadas pela desconfiança. Sobrevivem como se estivessem num Estado de Guerra, em que sua vida é solitária, pobre, sórdida, embrutecida e curta (Hobbes, 1974). Sentem-se como desertores da sociedade, ignorados, negligenciados e indesejados.

Abandonados pelo Estado e pela sociedade de maneira geral, vivenciando uma exclusão social sem precedentes, sobrevivendo da filantropia e da compaixão de terceiros, sem um horizonte que os permita sonhar com dias melhores, andarilhos e trecheiros lutam cotidianamente pela sobrevivência numa realidade insólita, na qual somente uma razão os move: o trecho!

REFERÊNCIAS

- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BAUMAN, Z. **Estranhos à nossa porta**. São Paulo. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2017.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 2001.
- BAUMAN, Z.; MAURO, E. **Babel: entre a incerteza e a esperança**. São Paulo: Ed. Schwarcz-Companhia das Letras, 2016.
- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, [1997]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 25 ago. 2022.

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Atlas das Rodovias Federais**. Brasília, 2022a. 206 p. Disponível em: https://www.gov.br/prf/pt-br/assuntos/atlas-da-prf/atlas-das-rodovias-federais/atlas_rodovias_fed.pdf. Acesso em: 10 nov. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Mapa Estratégico 2023 – 2028**. Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/mapa-estrategico>. Acesso em: 10 nov. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Sistema de Informações Gerenciais – SIGER/ANALYTCS**. Brasília, 2022b. Disponível em: <https://www.prf.gov.br/siger2/servlet/mstrWeb>. Acesso em: 25 ago. 2022.

BRASIL. Ministério da Justiça e Cidadania. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Relatório de Abordagens do Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros**. Ponta Grossa, 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016. Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 98, p. 44-46, 24 maio 2016.

BÜLL, S.; BERNARDO, M H. Aproximações e distanciamentos: novos e velhos trecheiros. **Cadernos de psicologia social do trabalho**, v. 14, p. 311-324, 2011. DOI: 10.11606/issn.1981-0490.v14i2p311-324. Disponível em: <https://revistas.usp.br/cpst/article/view/25710>. Acesso em: 25 ago. 2022.

CARVALHO, I. C. M.; MAINARDES J. Autodeclaração de princípios e de procedimentos éticos. In: MAINARDES, J.; FERRACO, C. E.; AMORIM, A. C.; CARVALHO, I. C. M.; NUNES, J. B. C CARVALHO. **Ética e pesquisa em educação: subsídios**. Rio de Janeiro: ANPED, 2019. p. 205-211.

COIMBRA, C. M. B. Direitos humanos e criminalização da pobreza. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE DIREITOS HUMANOS, VIOLÊNCIA E POBREZA, 1, 2006. Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

COUTINHO, A. S. M. Consentimento e assentimento. In: MAINARDES, J.; FERRACO, C. E.; AMORIM, A. C.; CARVALHO, I. C. M.; NUNES, J. B. C CARVALHO. **Ética e pesquisa em educação: subsídios**. Rio de Janeiro: ANPED, 2019. p. 98-103.

CRUZ, S. H. V. Questões éticas na pesquisa com crianças, adolescentes ou pessoas em situação de diminuição de capacidade de decisão. In: MAINARDES, J.; FERRACO, C. E.; AMORIM, A. C.; CARVALHO, I. C. M.; NUNES, J. B. C CARVALHO. **Ética e pesquisa em educação: subsídios**. Rio de Janeiro: ANPED, 2019. p. 73-81.

ESPÓSITO, A. **Vidas no trecho: as interações dos trecheiros com os ambientes pelos quais transitam**. 2017. 145 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Estadual Paulista, Assis, 2017.

FRANÇA, A. A. **Trechos de vidas errantes no tempo e no espaço do movimento: estudo com andarilhos de estrada**. 2007, 112 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2007.

FREITAS, C. J. **Os indesejáveis: agentes públicos e a gestão da mobilidade de trecheiros e pessoas em situação de rua**. 2014, 189 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Estadual Paulista, Assis, 2014.

FREITAS, C. J.; JUSTO, J. S. Entre a paragem e o trânsito: Atenção Psicossocial para a errância e o nomadismo. **Gerais: Revista Interinstitucional de Psicologia**, v. 12, n. 2, p. 300-318, 2019.

- GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- GROHMANN, M. Z.; BATTISTELA L. F.; RADONS, D. L. Serviços de segurança pública: a imagem da Polícia Rodoviária Federal. **Revista Gestão Pública: Práticas e Desafios**, Recife, v. 3, n. 6, dez. 2012.
- GROLLMUS, N. S.; TARRÉS, J. P. Relatos metodológicos: difractando experiencias narrativas de investigación. *In: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research*, v. 16, n. 2, 2015.
- HARARI, Y. N. **Sapiens: uma breve história da humanidade**. Porto Alegre: L&PM, 2015.
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- HOBBS, T. **Leviatã: matéria, forma e poder num estado eclesiástico e civil**. São Paulo: Abril Cultural, 1974.
- HOBSBAWM, Eric. **Globalização, democracia e terrorismo**. 8. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- JUSTO, J. S. **Andarilhos e trecheiros: errância e nomadismo na contemporaneidade**. Maringá: Eduem, 2011.
- JUSTO, J. S. Errância e errantes: um estudo sobre os andarilhos de estrada. *In: Rumos do saber psicológico*, Assis: Arte & Ciência, 1998. p. 125-139.
- JUSTO, J. S. **Vidas errantes: políticas de mobilidade e experiências de tempo-espaço**. SciELO-EDUEL, 2012.
- JUSTO, J. S.; FREITAS, C. J.; ALMEIDA, J. E. B. Andarilhas de estrada e questões de gênero. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, v. 71, n. 3, p. 88-104, 2019.
- JUSTO, J. S.; NASCIMENTO, E. C. Errância e delírio em andarilhos de estrada. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 18, n. 2, p. 177-187, 2005.
- LEITE, U. R.; ALVES, V. C. S. F. Perdidos no tempo e no espaço: um estudo do perfil, da perspectiva de tempo e da importância das relações familiares de andarilhos em comparação a moradores. **UniRV Online: Revista Científica Eletrônica Interdisciplinar da Universidade de Rio Verde**, v. 1, n. 1, 2015.
- MAFFESOLI, M. **Sobre o nomadismo**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.
- MARTINEZ, M. M. **Andando e parando pelos trechos: uma etnografia das trajetórias de rua em São Carlos**. 2011, 166 f. Dissertação. (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2011.
- NASCIMENTO, E. C. A exclusão dos andarilhos de estrada nas políticas públicas de assistência social. **Revista Psicologia Política**, v. 13, n. 27, p. 319-336, 2013.
- NASCIMENTO, E. C. **Errâncias e errantes: um estudo sobre a mobilidade do sujeito e o uso de bebidas alcoólicas**. 2004, 144 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Estadual Paulista, Assis, 2004.
- NASCIMENTO, E. C. **Nomadismos contemporâneos: um estudo sobre errantes trecheiros**. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

NASCIMENTO, E. C.; JUSTO, J. S. Concessionária de rodovia e estratégias de controle: o caso dos andarilhos de estrada. **Psicologia & Sociedade**, v. 30, p. 01-10, 2018.

NASCIMENTO, E. C.; JUSTO, J. S. Road wanderers in Brazil: A study on modern psychosocial human mobility. **International Journal of Sociology and Anthropology**, p. 165-171, 2012.

NASCIMENTO, E. C.; JUSTO, J. S. Vidas errantes e alcoolismo: uma questão social. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 13, n. 3, p. 529-538, 2000.

PERES, R. S. Andarilhos de estrada: estudo das motivações e da vivência das injunções características da errância. **Psico – USF**, v. 6, p. 67-75, 2001.

PERES, R. S. Tão longe, tão perto: andarilhos de estrada e a vivência do distanciamento familiar. **PSIC – Revista de Psicologia da Vetor Editora**, v. 3, n. 2, p. 6-13, 2002.

PERES, R. S.; JUSTO, J. S. Contribuições das técnicas projetivas gráficas para a compreensão da personalidade de andarilhos de estrada. **Estudos de Psicologia (Natal)**, v. 10, n. 2, p. 305-312, 2005.

PIRES, D. R. **Governança em Segurança Pública: mecanismos de liderança, estratégia e controle na Polícia Rodoviária Federal**. 2016. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

SCREMIN, E. J. **Andarilhos de estrada e trecheiros: percepções sobre a condição de vida, cidadania e acesso à seguridade social**. 2022. 100 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2022.

SCREMIN, E. J.; FREITAS JUNIOR, M. A. O Consumo de Álcool e a Vitimização de Andarilhos em Atropelamentos nas Rodovias Federais da Região dos Campos Gerais. *In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS: DEMOCRACIA E DIREITOS HUMANOS*, 3, 2019. Ponta Grossa. **Anais [...]**. Ponta Grossa: UEPG, 2019. v. 3, p. 1-15.

SCREMIN, E. J.; FREITAS JUNIOR, M. A.; PICININ, C. T. Andarilhos de estrada e os entraves no acesso à seguridade social. **Revista de Gestão e Secretariado**, v. 15, n. 2, p. 1-22, 2024.

SILVA, L. C.; JUSTO, J. S. Errância e nomadismo feminino: o caso de duas mulheres trecheiras. **Psicologia & Sociedade**, v. 32, p. 1-11, 2020.

ZAMBERLAM, J. **O processo migratório no Brasil e os desafios da mobilidade humana na globalização**. Santa Maria: Pallotti, 2004.