

Andarilhos de estrada: perigos, riscos e vulnerabilidade social

Wanderers: dangers, risks and social vulnerability

Alexandre Espósito*

José Sterza Justo**

Resumo: A questão dos riscos, perigos e vulnerabilidades tem sido objeto crescente de preocupações da ciência e de políticas públicas diante de circunstâncias que expõem o ser humano a desastres e tragédias com elevados índices de letalidade e sofrimentos intensos às vítimas atingidas, especialmente quem vive em situação de vulnerabilidade social. O presente artigo foca uma população ainda pouco conhecida pela ciência e pela sociedade em geral, bastante sujeita a riscos, perigos e vulnerabilidades associados às suas condições de vida. Trata-se dos andarilhos de estrada, pessoas que transitam pelos acostamentos das rodovias, perambulando sem destino, vagando para algum lugar. A presente pesquisa, utilizando entrevistas realizadas por meio de abordagens nos próprios acostamentos das rodovias, revelou que, nessa condição de vida errante, eles estão expostos a atropelamentos, maus-tratos, roubos, desavenças e, sobretudo, ausência da garantia de direitos e proteções sociais mínimas. A despeito das dificuldades e desafios que enfrentam na errância pelos acostamentos das rodovias, predomina entre eles a percepção de um ambiente urbano sedentarizador, rígido, opressivo e aprisionante, enquanto a ambiência da estrada é vista como mais potencializadora de si, enriquecedora da vida e libertadora. O estudo da condição de errância vivida pelos andarilhos de estrada permite ampliar as reflexões e questionamentos sobre conceituações de risco, perigo e de vulnerabilidade, sobretudo, aquelas forjadas em experiências de sedentarização e de territorialização constituídas na habitação dos espaços urbanos.

Palavras-chave: Andarilhos. Riscos. Perigos. Vulnerabilidades.

Abstract: The issue of risks, dangers and vulnerabilities has been a growing object of concern in science and public policies, in the face of situations that expose human beings to occurrences of disasters and tragedies with high mortality rates and intense suffering for the affected populations,

* Doutor, mestre e graduado em Psicologia Social pela Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista (UNESP-Campus de Assis). Professor do Centro Universitário de Ourinhos (Unifio). E-mail: alexandreespositosp@gmail.com

** Doutor e Mestre pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professor do Departamento de Psicologia Social da Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista (UNESP-Campus de Assis). E-mail: sterzajusto@yahoo.com.br



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

especially people in a situation of social vulnerability. This article focuses on a population that is still little known by science and society in general, and is highly exposed to risks, dangers and vulnerabilities associated with their living conditions. These are road walkers, people who live walking along the shoulders of highways, wandering aimlessly, heading nowhere. This research, using interviews carried out through approaches on the shoulders of highways, revealed that, in this condition of wandering life, they are exposed to being run over, mistreated, robbed and involved in disagreements and, above all, to the lack of guaranteed rights and minimum social protections. Despite the hardships and challenges they face while wandering along highway shoulders, they predominantly perceive the urban environment as rigid, oppressive, and confining, whereas the atmosphere of the road is viewed as empowering, life-enriching, and liberating. Studying the itinerant lifestyle of these road wanderers allows for a broader reflection and questioning of concepts such as risk, danger, and vulnerability, particularly those shaped by the experiences of sedentarization and territorialization inherent to inhabiting urban spaces.

Keywords: Wanderers. Risks. Dangers. Vulnerabilities.

Recebido em 13/05/2024. Aceito em 11/08/2026

INTRODUÇÃO

Vulnerabilidade e risco social são conceitos que aparecem interligados nas ciências sociais e ganharam muita visibilidade a partir dos anos de 1980, sob forte impulso da Síndrome da Imunodeficiência Adquirida (Aids), quando passaram a ser esteios das políticas públicas (Carmo; Guizardi, 2018; Monteiro, 2011). Nas primeiras aparições e em seus desdobramentos posteriores, eles procuravam dar inteligibilidade a diferenças individuais no enfrentamento ou em respostas a condições adversas – principalmente sociais – e à incidência de certos problemas em determinados grupos ou segmentos sociais.

O conceito de vulnerabilidade, por um lado, foi se consolidando na tentativa de se compreenderem fatores protetivos contra circunstâncias de exposição do sujeito a adversidades, bem como fatores de risco ou fragilizações ante tais situações. Já o de risco ganhou corpo e refinamento ao se buscar identificar níveis ou graus de exposição de grupos ou determinadas parcelas da população a cenários adversos que poderiam culminar em tragédias ou situações de sofrimento e prejuízos. Trata-se de um conceito referido a cálculos de probabilidade de ocorrência de um fenômeno em um tempo e um lugar específicos.

Grosso modo, é possível tomar como principal distinção entre eles o fato de terem como foco o indivíduo (vulnerabilidade) ou o coletivo (risco). Ainda assim, estão intrinsecamente associados e visam a um objetivo comum: diagnosticar situações de exposição a contingências adversas e instruir ações profiláticas capazes de reduzir ou, eventualmente, erradicar perigos, sofrimentos e danos advindos de determinadas condições ambientais, sociais, culturais, psíquicas, econômicas, políticas ou de outra ordem.

A partir da década de 1990, com o aumento das preocupações, em âmbito global, com problemas sociais agudos, tais conceitos passaram a ser amplamente utilizados e propagados por organismos internacionais. Buscava-se difundir políticas públicas universais que pudessem responder minimamente às dificuldades emergentes que se alastravam mundialmente relativas a extrema pobreza, racismo, preconceitos étnicos, questões de gênero, violência e negligência contra minorias ou populações indefesas (crianças, velhos, indígenas e tantas outras parcelas da humanidade).

O amplo uso desses conceitos fez com que ganhassem vários contornos e servissem de orientação para políticas públicas igualmente diversas que se estendem de um polo liberal-individualizante-normalizador até outro, oposto, de viés crítico que procura situar os riscos e vulnerabilidades como consequência dos jogos de poder que comandam a sociedade e o Estado. O primeiro, por entender que os riscos e vulnerabilidades envolvem predisposições individuais ou “fatores internos”, além das condições sociais gerais, procura centrar suas ações na proteção de grupos ou no fortalecimento dos indivíduos. Já o segundo, por considerar que riscos e vulnerabilidades são produções sociais decorrentes do sistema econômico, social e político, busca dirigir suas ações no plano estrutural e coletivo (Benelli, 2016; Janczura, 2012; Miguel, 2015; Reis *et al.*, 2014; Scott *et al.*, 2018; Veras; Cordeiro, 2023).

Riscos, vulnerabilidades e suas relações com pobreza, desigualdades sociais, discriminações raciais e preconceitos contra mulheres, homossexuais, transexuais, pessoas em situação de rua, pessoas com necessidades especiais e tantos outros segmentos da população e diversidades humanas foram amplamente abordados na literatura científica e nas políticas públicas, ainda que longe de se chegar a algum equacionamento mínimo. Contudo, pouco se investigaram as relações dos riscos e vulnerabilidades com mobilidades humanas radicais que se configuram como vidas errantes, conforme é o caso dos andarilhos de estrada, que caminham, sem destino, pelos acostamentos das rodovias.

Se, por um lado, a vida estacionária, em lugares consolidados e espaços fechados, como a família, não traz segurança absoluta nem protege o sujeito contra riscos, perigos ou vulnerabilidades – como bem mostram as violências, os abusos e as negligências domésticas –, por outro, o cenário não é diferente em espaços abertos e situações de trânsito ou de mobilidade. Em ambos os contextos há exposição, considerando-se que fazem parte, em última instância, da vida, jamais invulnerável, conforme atesta a morte (Le Breton, 2009).

O presente artigo pretende analisar e discutir as vulnerabilidades e riscos que emergem na condição de mobilidade, especificamente aquela vivenciada por andarilhos de estrada, a saber, pessoas que vivem caminhando pelos acostamentos das rodovias e fazem desse caminhar constante e sem rumo um modo de existência que pode ser considerado como errante.

Este artigo decorre de um recorte feito em uma ampla pesquisa, conduzida com andarilhos de estrada e trecheiros, focalizando especificamente as condições de vulnerabilidade social e riscos atinentes às condições, modos de vida e experiências desse segmento da população. Trata-se de pessoas que vivem em um constante caminhar pelos acostamentos das rodovias do país, sem a miragem de ponto de chegada ou de um destino. Carregam todos seus parques pertencentes às costas, em sacos ou mochilas ou, ainda, se valendo de carrinhos de mão improvisados e de bicicletas precárias. Dormem debaixo de pontes e viadutos, em locais de parada de ônibus, em algum recanto de postos de serviços ou no “meio do mato”, como eles mesmos dizem, improvisando um abrigo mínimo com lonas de plástico para a forragem do chão e alguma cobertura.

Os andarilhos propriamente ditos dificilmente adentram as cidades; só o fazem em situações de extrema necessidade. Preferem viver no ambiente das rodovias, caminhando de um lugar a outro. É nesse ambiente que se dizem capazes de construir e dominar meios de sobrevivência e de alcançar realizações como as de autonomia, liberdade e experiências de prazer de conhecer e se aventurar pelo mundo. Alegam que o ambiente urbano lhes é hostil e que nele se sentem indesejados, ameaçados, vistos e tratados com preconceitos, desaprovação e rejeição (Freitas; Justo, 2021).

Dentre essas pessoas, é possível identificar um subgrupo que se autodenomina trecheiros. Ao contrário dos andarilhos propriamente ditos, vivem circulando de uma cidade a outra, ora transitando pelos acostamentos das rodovias, ora se valendo de passes de viagens concedidos pelos serviços de assistência social dos municípios e fazendo os percursos com ônibus interurbanos. Ficam alguns dias em cada cidade, via de regra, se integrando à população de rua local e recorrendo a auxílios assistenciais de entidades públicas ou filantrópicas.

Os andarilhos permanecem completamente alijados de quaisquer políticas públicas ou de serviços de assistência social públicos ou filantrópicos. São absolutamente negligenciados pela sociedade e permanecem invisíveis. Nesse sentido, poderiam ser tomados como uma população de altíssima vulnerabilidade e riscos. Nada lhes é assegurado no dia a dia: alimentação, pouso, higiene, agasalho, roupas, tratamento de saúde, alguma fonte de renda e assim por diante. Dependem da disposição de cada estabelecimento comercial, de cada caminhoneiro, de funcionários das concessionárias de rodovias, de policiais rodoviários e de viajantes que encontram para dar-lhes, voluntariamente, alguma atenção ou apoio.

No recorte realizado na pesquisa-âncora – uma pesquisa qualitativa que utilizou recursos da etnografia – foram selecionados apenas andarilhos propriamente ditos, por viverem de forma mais extrema as condições de nomadismo e errância nas quais se pretende analisar e discutir as experiências de vulnerabilidade social e riscos.

MÉTODO

O trabalho de pesquisa com andarilhos de estrada traz desafios consideráveis e inusitados, tanto pela escassez de publicações sobre o assunto quanto pela dificuldade de adentrar o campo empírico. Não existe qualquer mapeamento ou dados censitários sobre essa população. Não constam dos recenseamentos demográficos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nem de quaisquer levantamentos ou contagens realizados por outras instituições. A ausência de estimativas do número total de andarilhos e de sua distribuição pelas rodovias de diferentes regiões do país compromete o estabelecimento de amostragens estatísticas e o planejamento prévio de tentativas de abordagens nas rodovias onde poderiam ser encontrados com mais facilidade.

À semelhança da maneira como vivem, as pesquisas de campo precisam absorver a lógica da errância e ser conduzidas com algum grau de imprevisibilidade e incerteza, mediante deslocamentos dos pesquisadores pelas rodovias em busca do sempre incerto e casual encontro com esses caminhantes que transitam pelos acostamentos a pé ou, no máximo, utilizando uma bicicleta.

No caso dos autores do presente artigo, a experiência de campo acumulada ao longo de muitos anos permitiu realizar um mapeamento dessa população pelas principais rodovias paulistas capaz de facilitar a escolha de percursos e horários nos quais a presença de andarilhos seria mais frequente. Também à semelhança das experiências dos andarilhos, os pesquisadores tiveram que

assumir riscos, perigos e vulnerabilidades inerentes à realização de abordagens e entrevistas nos próprios acostamentos das rodovias ou, na melhor das situações, em algum recuo mais seguro, quando era possível. Eventuais intempéries, como calor, intensos ruídos de ventos e do trânsito de veículos que, em muitos casos, prejudicam gravações de áudio ou até mesmo a conversação, são condições inevitáveis nesse trabalho de campo muito distinto de situações de laboratório ou de espaços comunitários, de instituições ou outros espaços urbanos.

O encontro com andarilhos configura uma situação relacional e comunicativa, bem diferente daquelas que ocorrem usualmente em pesquisas de campo, mesmo aquelas realizadas em espaços abertos. O encontro é pontual, único e irrepetível, com duração difícil de ser estabelecida previamente. A abordagem, a explicação do seu motivo, a explanação dos objetivos da pesquisa, o convite para a participação, os termos do livre consentimento e a concordância – sempre registrados em áudio, pela impossibilidade e pela inadequação do uso convencional do papel impresso –, o *rappor*t inicial, enfim, tudo tem que ser feito no tempo de duração do único encontro que pode durar alguns minutos ou horas. Dificilmente um mesmo andarilho é encontrado em outras rodovias e ocasiões do trabalho de campo, embora alguns percorram determinados trechos, em caminhadas de ida e volta que podem durar semanas ou meses.

O *rappor*t inicial é outro grande desafio, seja pelo tempo exíguo do encontro, seja, sobretudo, pela situação inusitada que se apresenta para o andarilho. Como são ignorados e habituados às suas solitárias caminhadas, se surpreendem quando são abordados por pessoas que se apresentam como professores ou estudantes de universidades interessados em conhecer a maneira como vivem. A desconfiança inicial é inevitável e pode demandar algum tempo para que seja minimizada e se abra espaço para a construção de uma relação favorável à realização da entrevista. Contudo, com a acumulação de experiências ao longo das pesquisas, foi possível criar formas de abordagens e de relacionamento que permitiram imersões nesse campo capazes de possibilitar compreensões das falas e narrativas contextualizadas e de contemplar sentidos e perspectivas dos entrevistados.

Coleta e tratamento dos dados

Os participantes do estudo foram abordados e entrevistados nos acostamentos das rodovias por onde caminhavam. No total, os pesquisadores percorreram, nos anos de 2022 e 2023, aproximadamente 12 mil quilômetros das principais rodovias do estado de São Paulo, como Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares, Washington Luís, Marechal Rondon e outras secundárias. No recorte realizado, selecionaram-se 35 entrevistas nas quais foram abordadas questões relacionadas aos propósitos deste artigo, a saber, as vulnerabilidades e riscos vividos pelos andarilhos em suas incessantes jornadas ao longo dos intermináveis caminhos que trilham nos acostamentos das estradas. As entrevistas foram gravadas, transcritas e posteriormente submetidas a uma análise de conteúdo, utilizando-se o recurso do aplicativo Atlas.ti.

Na utilização do Atlas.ti, foram criadas categorias de análise, relacionadas diretamente ao objetivo da pesquisa mediante a leitura e codificação das falas dos entrevistados que se referiam a perigos, riscos, temores e situações em que se sentiam desprotegidos ou sob a iminência de alguma ameaça. As categorias gerais foram estabelecidas previamente e subdivididas em subcategorias, a saber:

Riscos: Referências a situações em que avaliavam como sendo mais propensas à ocorrência de algum acidente ou acontecimento que pudesse acarretar algum prejuízo ou transtorno. Essa categoria geral foi subdividida em: a) riscos noturnos; b) riscos diurnos; c) riscos nos acostamentos;

d) riscos nas dependências de restaurantes e postos de serviços; e) riscos nas imediações das cidades.

Perigos: Referências a objetos, pessoas e situações que podem representar alguma ameaça. Essa categoria geral foi subdividida em: a) pessoas (policiais, caminhoneiros, funcionários de postos de serviços, de restaurantes e de concessionárias); b) animais peçonhentos; c) acostamentos malconservados; d) atropelamentos; e) agressões/violência; f) intempéries; g) doenças; h) objetos que podem se desprender dos veículos; i) deslocamentos de ar decorrentes da passagem de veículos pesados ou em alta velocidade.

Vulnerabilidades: Essa categoria foi definida como referências a tratamentos recebidos de instituições e de pessoas com as quais mantêm algum tipo de relacionamento nas rodovias, tratamentos nos quais se sentem acolhidos e protegidos ou desamparados e expostos a rechaços, discriminações e ameaças.

RESULTADOS

Tratamento recebido na estrada

No conjunto das entrevistas, apareceram relatos de tratamentos diferentes recebidos de pessoas e instituições com as quais os andarilhos acabam tendo algum tipo de contato, estabelecendo breves relacionamentos no dia a dia da vida na estrada ou da vida errante.

Restaurantes e postos de serviços

Quanto ao tratamento recebido por parte de restaurantes e postos de serviços situados à beira das rodovias, foram unânimes em afirmar que em alguns são bem recebidos, porém, em outros, são extremamente discriminados ou rechaçados. Chegaram a nomear redes de postos de serviços que até impedem a entrada deles no recinto, acionando seguranças para dizer que não são bem-vindos e que não podem ingressar ali.

Os andarilhos relataram que os restaurantes e postos de serviços que permitem sua presença geralmente oferecem marmita, água potável e eventualmente lhes permitem tomar banho e se recolher em algum recanto para o pernoite. Porém, também foram unânimes em afirmar que, mesmo quando são recebidos e bem tratados, percebem que precisam manter distância dos fregueses, não compartilhando os mesmos espaços. São direcionados a algum recanto aos fundos e fora da vista dos clientes. Segundo disseram, existe um acordo tácito, não explícito, entre eles e os administradores dos restaurantes e postos de serviços pelo qual recebem alguma ajuda em troca de permanecer distantes das outras pessoas e até fora da vista delas. Além disso, em alguns casos devem ficar o mínimo de tempo possível – o suficiente para pegar a marmita, abastecer o recipiente de água que levam e seguir caminho.

Nos casos em que são autorizados a pernoitar em algum recanto do estabelecimento, também se aplica a regra da permanência mínima: podem dormir até receber um café e um pão pela manhã; a partir daí, precisam ir embora.

Trechos de algumas falas sobre o assunto são muito ilustrativos desse tipo de relação pautada na troca de uma ajuda por uma rápida e disfarçada permanência no recinto dos postos de serviços e restaurantes.

A maioria te ajuda, mas eles também te ajudam para você ir embora logo. Eles não gostam que você incomode os fregueses, no caso, os clientes. Tem essas redes [nome de duas redes de postos de serviços], você chega e eles te ajuda, te dão café da manhã, te dão almoço, tem a janta. Mas também você pegou e saiu.

Outro andarilho fez o seguinte comentário sobre o tratamento recebido nos restaurantes e postos de serviços:

A maioria doa, nega não, muito poucas pessoas que negam. É muito pouco lugar que você chega e você escuta um não, e se escuta um não, uma pessoa boa do lado paga, né? Aí fica até mais ruim pra ele, né, melhor ele dar e... também o cara vai embora, né.

Concessionárias

Quanto ao relacionamento e tipo de tratamento que recebem dos funcionários das concessionárias, as experiências são parecidas. Segundo os entrevistados, em geral não são incomodados ou maltratados por essas pessoas, principalmente as que trabalham nas praças de pedágio e nos postos de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) existentes ao longo das rodovias privatizadas. Afirmam que não são impedidos de caminhar pelos acostamentos. Um ou outro relata situações em que receberam algum tipo de pressão velada no sentido de saírem da rodovia, por exemplo, com o oferecimento de carona, nos veículos-guinchos, para as cidades próximas ou para outras rodovias. Entretanto, a maioria disse que é tratada cordialmente pelos funcionários, que, às vezes, oferecem coletes refletivos (de segurança), água, café ou até um lanche ou marmita.

À semelhança dos postos de serviços e restaurantes, a permanência nas praças de pedágio ou nos postos de SAU não é permitida, sobretudo durante a noite, quando mais precisam. Os andarilhos mencionaram, ainda, que, quando estão com algum problema de saúde que demande atendimento médico, os funcionários os encaminham aos serviços de saúde da cidade mais próxima. Aqueles que utilizam bicicletas ou carrinhos de mão informaram que, quando ocorre algum problema mecânico que impede a rodagem, são socorridos pelo SAU, que os transporta até um posto de serviço mais próximo.

De maneira geral, resguardadas algumas exceções, eles disseram que não enfrentam maiores problemas com as concessionárias das rodovias, conforme se pode depreender dos seguintes trechos extraídos das entrevistas:

Ajudam quando você pede ajuda, vamos supor, uma carona. É muito difícil, mas tem muita concessionária que ajuda, aí leva até o próximo posto deles, te ajuda. Você chega, toma um café, eles te dão alguma coisa para comer, dão uma água gelada. Eles te dão um apoio.

Costuma dar, na base aqui [SAU] eles também costumam dar carona, puxar um pouquinho pra frente, eles não levam, não vão me levar até [mencionou o nome de uma cidade], né, mas me deixam uns 30, 40 km pra baixo, se conversar com eles ali.

Policiais rodoviários

Os policiais rodoviários, vez ou outra, podem solicitar documentos de identificação pessoal, mas isso acontece, segundo os relatos, quando há suspeita de se tratar de algum evadido da Justiça, o que consideram raro. Quando passam pelos postos da polícia, podem até receber alguma atenção e ajuda, como café, água ou biscoito, por exemplo. Perguntados sobre a maneira como são tratados pela polícia rodoviária, responderam:

Eles [policiais] param um pouco. Eles param porque tem muita tranqueira na pista, entendeu. Aí tem neguinho que rouba a mãe, o pai, mata a mãe, pai, para fumar essas drogas aí, entendeu. Aí, por causa de uns, os outros paga. Foge da cadeia, entendeu, aí pensam que a gente é foragido, alguma coisa. Pede o documento, nós mostra, apresenta o documento. Eu fiquei mais de 10 anos [referindo-se ao tempo que permaneceu preso].

Outro disse o seguinte:

Não incomoda. Nós pega na rodovia que a gente passa, até passa onde tem a base deles, tem base que já tem água do lado de fora, mas se a gente quer pegar um café vai lá, pega um café, se tiver coisa de comer a gente pega também. Mas dependendo dos policiais que tão ali no momento, cê entendeu?

Caminhoneiros

A fala de um dos entrevistados pode ser tomada como síntese do que todos disseram sobre o tratamento dispensado por caminhoneiros. Quando indagado sobre a questão, respondeu:

95% de todos esses motoristas que passam pelas estradas nos ajudam. Agora, tem aqueles 5% que nem, uma vez um rapaz que... não conheço, nem sei a placa do caminhão, me tacou uma bexiga de urina, estourou nas minhas costas. Então, de 20 anos [referindo-se ao tempo que vive na estrada], eu só tenho essas três situação: uma vez me tacaram urina, uma vez me tacaram tinta e a outra vez, a pior de todas, foi a laranja, que o cara me tacou na minha nuca e eu desmaiei, né, então, esses 5%.

Dentre os vários relatos, foi mencionado que, na maioria das vezes, o contato com os caminhoneiros ocorre nos postos de serviços, quando os motoristas fazem pausas para descanso, refeições e pernoites. Segundo os andarilhos, esses profissionais normalmente oferecem comida e, eventualmente, algum pequeno auxílio em dinheiro. Contudo, o que mais valorizam nesse contato é o tratamento cordial e respeitoso que recebem deles.

Riscos, perigos e vulnerabilidades

Considerando as intersecções entre as categorias “Riscos”, “Perigos” e “Vulnerabilidades”, foram registrados relatos que permitem traçar um amplo panorama dos temores que rondam os andarilhos, bem como as exposições a riscos, perigos e situações de desamparo social e institucional em que vivem nas estradas.

Violência, agressões e furtos

A ambiência da estrada é permeada por um clima amistoso de solidariedade e cordialidade, conforme foi possível observar nos relatos dos tratamentos recebidos pelos andarilhos de outros personagens do cotidiano estradeiro. Entretanto, também existe ali um clima de animosidade e violência que eclode tanto no relacionamento entre os próprios andarilhos quanto com outras pessoas que compõem o entorno. O trecho de uma entrevista, citado anteriormente, em que um andarilho diz ter sido vítima de agressões de caminhoneiros, sinaliza esse lado da ambiência estradeira.

Alguns relatos, extraídos das entrevistas com diferentes andarilhos, são bastante ilustrativos. Sobre o que considera mais perigoso na estrada ou aquilo que gera medo, um dos participantes do estudo comentou:

À noite. Eu aconselho vários andantes, ou como eles mesmo se julgam, trecheiro, meu, evita de andar a noite. Assim os caras não vão ficar fazendo tiro ao alvo neles, fazendo isso e aquilo. Porque você pode ver, várias placas, só marca de tiro.

Quanto à indagação se há outros perigos – além de ser atropelado – ele respondeu:

Tem, pode passar uma pessoa que gosta de tirar a vida dos outros e tirar a vida da gente né. Dormir em parada de ônibus não é bom, já mataram em parada de ônibus, eu não durmo.

Quanto à violência, agressões e roubos praticados entre eles, os participantes foram questionados se houve situações de serem ameaçados ou de alguém querer agredi-los. Um deles afirmou:

Às vezes você passa por alguma... é igual no dia a dia normal, às vezes tem gente que não vai com a sua cara, mas já passei, já, ué. Mas não briguei, nada, levei no banho-maria, mas às vezes acontece.

Um casal de andarilhos, um homem e uma mulher que começaram juntos essa saga – algo raro de se encontrar –, quando perguntados sobre riscos e perigos, relataram a seguinte história:

[Mulher] Esse aqui [a mulher se referindo ao marido] inventou de sair de manhã, de madrugada, tinha dois caras indo e falando “vamos pegar eles”, e foi com tudo. Falei “vamos pegar nossas coisas e dar no pé”, aí os caras iam pra cima, esse daqui tirando coisa de barraca.

[Marido] E eu tirei, porque o cara queria pegar nós, falou “olha ali, ó eles ali”. [O entrevistador perguntou: E vocês estavam na estrada?].

[Mulher] Na estrada, não tinha ninguém, saída da cidade, descendo a serra.

[Marido] Aí pegaram, e ela teve a ideia, “vamos se jogar pra dentro de uma casa”, pedimos nem licença. De madrugada, fora de hora.

[Marido] Estavam com má intenção, principalmente com ela, né, aí conseguimos, ficamos quietinhos, e eles falavam “olha eles ali”, daí o outro “onde?”. Tava escuro.

[Mulher] E cada palavrão que eles xingavam, moço.

Vários andarilhos relataram situações de violência, riscos e perigos que existem, sobretudo, quando se abrigam debaixo de viadutos, pontos de ônibus ou até mesmo em postos de serviços nas imediações das cidades, conforme o relato desse casal. Nesses casos, é muito comum se

referirem à ameaça que, para eles, representam aqueles que chamam de “nóias” (segundo dizem, são usuários de drogas – geralmente dependentes de *crack* – que furtam para obtê-las).

Um dos andarilhos, relatando sua trajetória da casa (morando com os pais) para a rua e depois para as rodovias, mencionou as dificuldades de relacionamento com os “nóias”. Indagado se passou algum tempo na rua ou se foi para a estrada, comentou:

Não, não gosto de ficar em cidade, porque hoje tem um problema. Antigamente era mais legal, há 10 anos atrás, da primeira vez que eu saí. Porque hoje em dia tem a questão da droga, do dependente químico, e você tá ali e eles não são culpados por isso. Mas ah, tá muito foda isso daí, porque tem um preconceito social, tem maldade social e tem a maldade deles próprios, porque eles estão na fissura de querer fumar, usar drogas e drogas e drogas e você está ali no meio, eles acabam te roubando. Fazer o quê? Você não entende. Tipo um chinelo, ando de chinelo trocado. É capaz deles roubarem meu chinelo trocado.

Aqueles que possuem bicicleta se dizem bastante visados e expostos a roubos, conforme o relato de um entrevistado:

Já, já fui roubado muitas vezes.
[O entrevistador perguntou: E a bicicleta, nunca te roubaram?].
Já, já me roubaram uma vez, eu tinha uma outra, cromadinha.
[O entrevistador fez outra pergunta: E roubaram onde, em posto de gasolina ou você estava na cidade?].
Em posto de gasolina, tava sentido norte, Apucarana.

Outro andarilho ciclista reforçou o risco de furtos. Ao ser indagado se era perigoso andar com bicicleta e se havia sofrido tentativa de roubo, respondeu:

Oxe, ô, só 5, só 5 bicicletas me roubaram. Quando eu saí de São Paulo, quando eu fui pra Mato Grosso do Sul, pedalando, aí me roubaram uma, quando eu cheguei lá em Goiás me roubaram outra, vai roubando, vai roubando. Eu sou que nem aquele livro de Jacó, “rouba tudo, mas não mexe nele não!”.

Um andarilho “carrinho”, como são chamados aqueles que usam algum tipo de carrinho de mão improvisado para levar seus pertences, também mencionou uma experiência de furto e os riscos das proximidades das cidades:

[O entrevistador perguntou: Você já chegou a usar um carrinho, a ter um carrinho?].
Já, tive vários. Já me roubaram. Já tive vários, e quero fazer outro.
[O entrevistador fez nova pergunta: E como foi que te roubaram?].
Eu tava chegando numa ponte, na 050 [número de identificação da rodovia], e tinha uns morador debaixo da ponte, eu tava chegando na beirada da ponte, tinha uns 2, 3 ou 4, o primeiro da frente pegou no carrinho e falou “esse carrinho é nosso”, olhei pra frente e vi mais uns 3, falei assim “então fica com ele”. Eu não vou reagir, né?

Na comparação entre perigos relacionados a possíveis ataques de animais e agressões de outras pessoas, andarilhos ou não, surgiu a mesma avaliação de perigo, que pode ser ilustrada com as falas a seguir:

A pista [referindo-se ao ambiente das rodovias] tá ruim, mas você dormir em cidade, amanhã você não vai ter nada. É muito trecheiro, eles quer roubar as coisa que da gente que não tem nada. Eu prefiro dormir no posto, e aqui na rodovia, tem menos perigo, é mais fácil enfrentar uma onça do que o próprio companheiro.

Já me assaltaram e levaram a bicicleta na Argentina, mas a polícia recuperou tudo. Outra vez foi no Brasil. Levaram minha barraca. São pequenas coisas que acontecem. Às vezes a gente tem que passar por cidades que são um pouco complicada.

[O entrevistador perguntou: Você já teve alguma situação que passou mais apertado? Já foi atacado por algum bicho?].

Cobra, matei uma cascavel, quer ver? Eu vou mostrar, não ela, o guizo dela que eu tirei só [mostrou para o entrevistador o guizo de uma cobra].

Bicho não tem problema, perigo maior é o bicho homem.

Às vezes dormir no meio do mato é mais seguro do que na cidade, porque ali a gente sabe onde a gente tá. Se tem um bicho, Deus tá olhando o bicho, nós somos também da natureza.

Um dos entrevistados mencionou um tipo de risco que, embora não seja muito frequente, pode acontecer e causar danos a quem está andando pelo acostamento:

Ah, a gente corre alguns poucos riscos, umas coisinhas, muito pouco, quando solta uma roda, costuma uma roda escapar, alguma ferramenta, alguma coisa, a gente tá sempre precavido, graças a Deus.

Sobre o risco de atropelamentos

Dentre as vulnerabilidades às quais os andarilhos estão expostos, incluem-se os riscos de atropelamentos. Os acostamentos das rodovias são estreitos, alguns malconservados, ao que se somam falhas ou ameaças propositas dos motoristas e certos hábitos dos próprios andarilhos, como o consumo excessivo de bebidas alcoólicas. Tudo isso aumenta esse tipo de risco, conforme ilustram os relatos a seguir:

Às vezes os caras tão com caminhão, no celular, quando vê eles tão em cima da gente. Então tem que tá olhando, de vez em quando sai caminhão pro acostamento, sai carro pequeno, os cara só presta atenção na internet. Por isso que tem que andar com a cabeça certa, eu já perdi muito conhecido meu, do trecho, bêbado, morrer debaixo de caminhão.

[O entrevistador perguntou: O que você acha mais perigoso na estrada, do que você tem mais medo?].

Tem hora que as brincadeiras dos carreteiros, tem brincadeira que não tem necessidade [de jogar a carreta muito perto do acostamento].

Perguntado se abandonaria a vida no trecho caso tivesse uma oportunidade, um deles afirmou que sim e citou os riscos e perigos como principais motivos:

Sairia, se eu pudesse, sim. Porque é muito sofrimento e a gente corre risco também, de alguém desviar, de noite é o maior perigo, motorista dá rabiada, jogar a carreta na gente. então, não ando de noite. Se anoiteceu, deito ali, durmo ali, porque é perigoso.

Alguns riscos apresentam uma probabilidade baixíssima de acontecer, mas somados a outros, igualmente imprevisíveis e de baixa ocorrência, criam um clima de insegurança e incerteza quanto ao que pode ocorrer durante o caminhar pelos acostamentos das rodovias ou mesmo nas paradas em restaurantes e postos de serviços. A esse respeito, um dos entrevistados relatou:

Eu tava indo pra Brasília, em 2017, no posto, passou um cara com uma carreta engatada no carro dele, carregada, pesada. A carreta bateu o canto nas minhas costas, eu descontrolei e a roda passou em cima das minhas pernas. Não quebrou, não danificou nada nas minhas pernas, mas doeu um pouco na hora, doeu bastante. Eu fiz exercícios e andei logo depois daquilo e não ficou sequer nem nada.

[O entrevistador perguntou: Qual é a maior dificuldade, os perigos? Você tem algum tipo de medo, alguma coisa te preocupa na estrada?].
Ser atropelado.

Um andarilho ciclista também citou o risco e perigo de atropelamento: “Andando com a bicicleta, o maior perigo é o trânsito. Motoristas que não respeitam o ciclista”.

Dentre os poucos dados e estatísticas sobre andarilhos de estrada, destacam-se os levantados por Scremin e Freitas Junior (2019) em uma pesquisa quantitativa realizada sobre atropelamentos e mortes de andarilhos nas rodovias federais da região de Campos Gerais, no norte do Paraná. As informações obtidas em boletins de ocorrência de acidentes de trânsito indicavam que a taxa de mortalidade de andarilhos (63,15%) em atropelamentos nas rodovias era bem maior do que a dos não andarilhos (29%) e que a maioria das ocorrências se deu no período noturno.

Cabe acrescentar que, dentre os andarilhos entrevistados, poucos utilizam coletes refletivos de proteção. Contudo, aqueles que caminhavam a pé o faziam no sentido contrário do fluxo da pista (na contramão), exceto os ciclistas, que pedalavam na mesma mão de direção do fluxo dos veículos, conforme recomendado pelos códigos de trânsito para cada caso.

Vulnerabilidades

O modo de viver dos andarilhos, perambulando pelos acostamentos das rodovias, traz consigo vulnerabilidades específicas. A fome, ou insegurança alimentar, por exemplo, que afeta boa parte das pessoas sedentarizadas nas cidades em condição de pobreza extrema, não se constitui em uma das principais vulnerabilidades para eles, segundo seus relatos. Nenhum dos entrevistados se referiu à fome como uma dificuldade do dia a dia; ao contrário, todos afirmavam que conseguiam uma marmita ou prato de comida, assim como algum tipo de alimentação no café da manhã.

Alguns mencionam que, eventualmente, quando estão caminhando por trechos mais longos, com postos de serviços e restaurantes distantes entre si, podem sentir fome ou sede. Porém, fora dessas condições excepcionais, um prato de comida ou uma marmita nunca faltam no dia a dia, como se pode observar nos seguintes trechos de entrevistas:

95% dos motoristas nos ajuda, e essa é o nosso principal manguêio, são eles que nos ajuda, eles que nos dão comida, muitas das vezes quando a gente não tem um posto pra arrumar comida, a gente faz sinal que tá com fome e eles param, dão comida...

[O entrevistador pergunta: Os restaurantes e postos de gasolina dão comida, dão um apoio, e tal?].

Dão, são gente boa. O pessoal nunca nega comida para ninguém, não. Nunca nega, não, o pessoal é gente boa mesmo. Aí eu passo nesses lugar, às vezes durmo nos restaurantes, durmo debaixo de ponte, também, aí vou andando.

Embora possam conseguir o mínimo necessário para a sobrevivência no dia a dia, nada disso está assegurado. Não possuem direitos formais ou garantias na socialidade informal que se desenvolve entre os atores da ambiência estradeira que lhes dê uma segurança básica.

As falas são recorrentes quanto ao sentimento de desproteção social. Ao longo das estradas, não há qualquer serviço de assistência social, e quando essas pessoas adentram a cidade procurando ajuda, também não se sentem suficientemente acolhidas e amparadas. Ao ser indagado se entra em alguma cidade para receber algum auxílio da assistência social, um entrevistado respondeu:

Não, não adianta, você chega e o pessoal te joga de um lado pro outro. Que nem, tava ali em [cita o nome de uma cidade], cheguei na assistência e pedi um chinelo, uma meia e uma calça, e a moça “tem que ir lá, em tal lugar”, então vamos, “tem que ir em outro tal lugar”, falei “ah, guarda pra vocês isso aí, guarda pra vocês e pronto, deixa eu continuar do meu jeito”. É que nem diz os caras, se você pode ajudar, ajuda, se não, não joga de um lado pro outro.

Um dos participantes do estudo fez a seguinte observação sobre o acolhimento em albergues para pernoite:

Não, eu não gosto desses lugares não [se referindo a albergues]. Porque é muita pessoa da cidade mesmo, né. Aí você já vem de fora eles querem tirar uma com você, aí é melhor ficar... Eu passo na cidade, entro, tudo. Durmo na rua, mas dentro de albergue não.

Outra queixa apontou a brevidade do acolhimento nos albergues:

É tipo assim, você chega lá pra pedir um apoio do albergue, eles deixam você dormir tipo de um dia pro outro, no outro dia você já tem que sair fora. É, 5 horas da manhã, [nome de uma cidade] aqui mesmo, é assim, você fica lá 1 dia, no outro dia 5 horas da manhã já tem que levantar e ir embora.

A falta de documentos pessoais é outro empecilho relatado para obtenção de alguma assistência. Boa parte não possui qualquer tipo de documentação, seja porque a jogou fora ou a perdeu, seja porque foi roubada ou completamente danificada.

[O entrevistador perguntou: Você já recebeu alguma ajuda da assistência social?].

Não, porque como eu tô sem documento. Eu vou ver se eu entro aqui só pra vender esse material [mostrou algumas latinhas de material reciclável], mas vou sair.

[O entrevistador faz outra pergunta: Sem documento a assistência social não ajuda?].

Não, não tem como se você não tem documento nenhum, né, pelo menos um boletim de ocorrência, né, pra você ter alguma coisa, senão...

Foram bastante recorrentes nas falas as dificuldades para as pessoas encontrarem um lugar seguro para poder dormir. Diante da pergunta acerca do que é mais sofrido no trecho, um dos entrevistados comentou:

Sabe o que é mais sofrido no trecho? É que você não tem um teto pra descansar, você tem que ficar procurando onde você descansar, isso é o problema, o resto é de boa. Você não passa fome, você não passa nada.

A vulnerabilidade dos andarilhos longevos, aqueles com idade mais avançada, é ainda maior. Se o envelhecer na cidade, na vida sedentarizada, já representa um grande desafio na atualidade, na errância pelas estradas ele esbarra em limites bem maiores. Segundo os relatos dessas pessoas, o maior é o da capacidade para andar, a pé mesmo, carregando os pertences às costas, puxando um carrinho de mão ou pedalando uma bicicleta. Não é possível viver perambulando pelos acostamentos como cadeirante ou depender de muletas.

No conjunto das entrevistas, quando perguntados sobre as perspectivas do envelhecimento no trecho, todos reconheceram que seria muito difícil viver até o fim ali. Alguns se mostraram convencidos de que, em determinado momento, teriam que abandonar a vida como andarilhos, mesmo que a contragosto; nesses casos, mencionaram a possibilidade de serem recolhidos em algum asilo. Outros afirmaram que pensavam em morrer na estrada, ao passo que outra parte se recusou a fazer qualquer previsão sobre a velhice, afirmando que não pensa no assunto.

Um andarilho que declarou ter 60 anos, ao falar das dificuldades de se manter na estrada por conta das limitações físicas decorrentes da idade, comentou os obstáculos que está enfrentando para encontrar alguma outra alternativa de vida.

Eu peguei o auxílio emergencial, mas agora acabou e o Bolsa Família eu não tenho, então fiquei meio sem condição de arrumar um cantinho, em qualquer lugar. Eu vou pegar a Castelo, descer e ir pra Santos, vou ter que pegar um ou dois advogados lá pra resolver esses problemas, que tô rodeando, de lá e de cá, e a saúde também não ajuda. Eu fico jogando areia de lá pra cá, minha família não é grande e ninguém me quer. Fui chegando lá e já tavam me mandando embora, falei “tudo bem”, “você vai pegar o advogado e vai ter que resolver o seu problema”.

Entre aqueles que vivenciam algum sofrimento psíquico crônico, a vulnerabilidade e a desassistência alcançam também a área da saúde, ou seja, a inexistência de qualquer política pública de saúde que possa chegar até eles nas estradas.

[O entrevistador perguntou: Escuta, há quanto tempo mesmo você caiu na estrada?].

Eu tenho 50 anos de estrada. Caí na estrada com 10 anos. Eu saí de casa... quando eu saí de casa, eu era doente, eu não tive infância, eu não tive nada, eu não pude fazer nada. E hoje eu sou assim por causa da ignorância humana, que acha que uma pessoa que nasceu doente não tem direito pra nada, só porque eles nasceram perfeitos e puderam estudar.

[O entrevistador faz outra pergunta: Mas que doença você tem?].

Ah, não sei. Só porque a pessoa nasceu doente mental, ele é obrigado a vida inteira a arcar com o que ele não teve culpa, porque o país não pode reconhecer. Na verdade, eu tenho mais estudo que um juiz, eu conheço todo o arquivo de lei, sei a data, até a Comarca de Curitiba eu sei, quando foi criada, entendeu? Então, eu sei o peso do planeta, classificação de números, falo em 12 idiomas, só que pro país eu não tenho valor, então...

Esse andarilho carregava consigo um caderno no qual fazia anotações, registrava o nome de lugares, datas e acontecimentos históricos. Disse que, vez ou outra, frequenta bibliotecas das cidades ou de escolas públicas por onde passa e que permitem o acesso a ele. Parte dos andarilhos vaga pelas estradas, alimentados por ideias e imaginações fantásticas, às vezes convencidos de que estão realizando uma grande obra para a humanidade, imbuídos de uma grande missão.

Na base da vulnerabilidade que expõe os andarilhos a riscos, perigos, desamparo e negligência sociais está o não reconhecimento social e, com ele, a ausência de quaisquer garantias de direitos e de exercício da cidadania. Um deles expôs, de maneira incisiva, essa questão:

É, mas eu não tenho lugar, porque se eu for reclamar “Isso daí é meu direito”, claro, eu sou um morador de rua, em situação de rua, trecheiro ou não. O meu direito está num ‘cassetético’.

O andarilho estava se referindo à sua condição de errante, de quem não tem assegurado um lugar para poder ficar, para se estabelecer, para permanecer pelo tempo que queira. Em algumas cidades, essas pessoas ficam expostas à violência policial utilizada para expulsá-las à força de algum local público ou da cidade. O direito a ser espancado com cassetete, pela polícia, seria o único que possuem, conforme disse ironicamente esse entrevistado.

DISCUSSÃO

No conjunto dos relatos, é possível observar que o universo dos andarilhos não está imune a violência, riscos e perigos. Todos expõem receios e temores que carregam consigo, bem como as fragilidades para enfrentá-los, pela falta de algum tipo de amparo ou proteção social. São recorrentes as menções a riscos de agressões e furtos, atropelamentos, acidentes rodoviários diversos e imprevisíveis, maus-tratos que eventualmente sofrem de caminhoneiros e tantos outros.

No que tange ao tratamento recebido nas rodovias, os relatos mencionam tanto os cordiais e compreensivos, acompanhados de ajudas imprescindíveis ao provimento de necessidades básicas (alimentação e pouso, por exemplo), quanto os ríspidos e coercitivos. Os primeiros são relatados pela grande maioria dos andarilhos, envolvendo a maneira como são acolhidos por funcionários de postos de serviços, restaurantes, concessionárias de rodovias, caminhoneiros e policiais rodoviários. Maus-tratos, riscos e perigos são predominantemente destacados no ambiente urbano, em situações em que eventualmente adentram as cidades ou se abrigam para pernoitar em seus arredores. Ali se sentem mais discriminados e rechaçados do que nas estradas, bem como se deparam com o preconceito da população e com desavenças e ameaças dos próprios pares e das pessoas em situação de rua.

Essa é a razão por que os andarilhos procuram evitar as cidades e acabam por apontar como principal risco o contato com os pares e perigos como os de brigas, agressões e roubos dos seus parques pertences ou de pertences de valor monetário e de sobrevivência, como bicicletas que usam ou mesmo rádios e celulares, no caso de alguns. Um dos entrevistados foi enfático ao dizer que riscos e perigos representados por animais peçonhentos, fortes intempéries, calor e sol escaldantes, longos trechos sem suporte de postos de serviços, restaurantes ou cidades próximas, acidentes de trânsito (atropelamentos) e outros são menos temíveis do que aqueles decorrentes da aproximação e relacionamento com pessoas. Espósito (2022, p. 138) chegou a essa mesma constatação:

Eles preferem transitar pelas rodovias e as paradas nos postos de combustíveis, que lhes passam o mínimo de segurança e por estarem bem vazios ou bem vigiados, a outros ambientes. Mas de qualquer modo, ainda ficam mais em paz dormindo em áreas silvestres e rurais do que nos centros urbanos. Inclusive, entram em matagais para dormir, porque se camuflam e se protegem das violências de origem humana.

Um dado desafiador diz respeito ao fato de terem apontado o ambiente urbano, e não o rodoviário, como o mais preocupante para eles em relação a maus-tratos, riscos e perigos, conforme também pontua Espósito (2022, p. 141). Nas estradas, a presença de equipamentos, serviços públicos e mecanismos de controle social ou de gestão coletiva das relações sociais é bem menor do que nas cidades. As instituições sociais são majoritariamente citadinas, estão localizadas e atuam ali. Se nesse contexto urbano, com todo o aparato institucional de gestão das relações sociais, não se sentem seguros e minimamente protegidos, nas rodovias estão totalmente desguarnecidos e longe do alcance das políticas públicas de segurança, saúde e assistência, entre outras.

Ao analisar publicações científicas sobre o assunto, Scremin (2022, p. 59) concluiu que a principal dificuldade de acesso dessas pessoas a políticas públicas de assistência “é devida à condição de vida errante dos andarilhos, posto que os serviços públicos e ações na área de assistência social ou da saúde são territorializados, a maioria, no espaço urbano, não atingindo-os, em suas andanças pelas rodovias”.

Freitas e Justo (2021), Albuquerque (2009) e Borysow e Furtado (2014) também apontam a limitação dos serviços públicos no trato com andarilhos e pessoas em trânsito ou itinerantes pela dificuldade em desenvolver estratégias capazes de acompanhar suas movimentações e processos de desterritorialização.

Na condição de errantes invisíveis, não estão resguardados ou protegidos por quaisquer instituições sociais voltadas à garantia de direitos, proteção, segurança, amparo e demais suportes coletivos necessários para assegurar a vida em sociedade. A vulnerabilidade decorre da ausência de direitos e proteções legais. Eles vivem um universo sem garantias legais no qual prevalecem o arbítrio e a vontade dos atores aí envolvidos – proprietários, administradores, funcionários de postos de serviços e das concessionárias das rodovias, caminhoneiros, policiais rodoviários e viajantes de maneira geral – que decidem, ao bel-prazer, como se relacionar com os andarilhos.

Essa parcela da população não se sente resguardada por qualquer tipo de proteção social ou legal, seja enquanto perambula pelos acostamentos, seja quando adentra o recinto de algum restaurante ou de outro estabelecimento comercial existentes às margens das rodovias para tentar obter alguma ajuda (água, um prato de comida, um recanto para pernoitar ou, eventualmente, um banho). O mínimo de cidadania não lhe é assegurado nessa condição de errante, de sem-lugar, de desterritorialização perene. Essas pessoas se encontram à mercê de tratamentos arbitrários, voluntariosos e informais daqueles com os quais se deparam. Em caso de serem destratadas ou mesmo sofrerem violência física ou psicológica, não têm a quem recorrer para assegurar algum direito a tratamentos respeitosos e dignos. Scremin (2022, p. 84), em sua pesquisa de mestrado realizada mediante entrevistas com andarilhos nos acostamentos das rodovias ou em unidades operacionais da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Estado do Paraná, concluiu, em total consonância com os achados do presente estudo, que “A cidadania, pautada no princípio da dignidade da pessoa humana, sob a perspectiva de usufruto das três categorias de direitos – civis, políticos e sociais –, não os alcança”.

É importante observar que, sejam as situações nas quais são bem recebidos e tratados, sejam aquelas em que são rechaçados ou até ameaçados, nelas predominam relacionamentos informais e episódicos que dependem das pessoas envolvidas, e não de qualquer norma ou regulação socialmente estabelecida, incluindo algum respaldo legal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modo de vida dos andarilhos pode ser considerado errante, nômade, itinerante e transumante, dependendo do caso. Alguns são errantes, caminham a esmo, não fazem qualquer tipo de planejamento – seja do itinerário ou da direção a seguir, seja de provisionamentos mínimos necessários ao dia seguinte – e não se orientam por qualquer previsibilidade do que poderão encontrar adiante: intempéries, trechos mais inóspitos com pouco trânsito, vegetação, plantações nas cercanias das quais podem recolher algum fruto ou vegetal comestível, poucos postos de serviços e restaurantes, dificuldades para acesso à água e assim por diante. Pode-se afirmar que vivem “sem eira, nem beira”, conforme lembra a expressão popular.

Outros, de perfil mais caracterizado como nômade, diferentemente, se orientam por algumas informações, conhecimentos prévios, experiências anteriores e cálculos sobre as condições com as quais se defrontarão adiante, pelo menos no dia seguinte. Eventualmente até planejam percursos mais distantes, como deslocamentos para regiões mais longínquas ou de um estado a outro. Mesmo assim, são miragens que podem se modificar ao longo do trajeto.

Por sua vez, os itinerantes podem ser considerados como sendo aqueles que fazem um mesmo percurso de ida e volta por determinado trecho. Acabam sendo até reconhecidos por caminhoneiros e demais motoristas que também fazem itinerários fixos e repetitivos ou por funcionários de postos de serviços, de restaurantes, policiais e funcionários das concessionárias de rodovias que trabalham em bases fixas.

Existem, ainda, aqueles de perfil transumante que, diferentemente de todos os anteriores, se deslocam seguindo alguma previsibilidade de encontrar, temporariamente, melhores condições de sobrevivência. Tais previsibilidades podem levar em consideração condições climáticas de determinadas regiões, fenômenos sazonais como colheitas nas lavouras, fluxos de turismo, fluxos de transportes de mercadorias e assim por diante.

Em qualquer caso, porém, os andarilhos apresentam em comum o fato de não terem um modo de vida estacionário, sedentarizado, mas de viverem em constante movimentação, em permanente processo de desencaixe, de habitarem os não lugares – espaços de trânsito (Augé, 1994). Assim, incidem sobre eles, de maneira radical, injunções da vida “trajetiva” que, segundo Virilio (1993), caracteriza o sujeito contemporâneo.

A vida “trajetiva” ou em trânsito nas estradas traz consigo riscos, perigos e vulnerabilidades próprios dela. Vivendo em espaços abertos, em constante movimentação, distantes dos epicentros urbanos e desgarrados de vínculos e de filiações sociais básicas – profissão, emprego, família, círculo de amigos, residência, instituições de saúde, de assistência e outras –, permanecem isolados e invisíveis, como desertores renegados ou negligenciados, não sendo objeto de qualquer consideração. Direitos mínimos, atenções e proteções sociais básicas, políticas públicas e outros esteios da cidadania não chegam até eles. São extremamente vulneráveis e dependentes da socialidade informal que se estabelece na ambiência das rodovias na qual estão expostos à imprevisibilidade de poder estabelecer contatos e relacionamentos amistosos, cordiais e solidários,

mas também se deparar com situações de violência. Não há qualquer tipo de garantias sociais institucionais e formais.

Portanto, torna-se necessário o reconhecimento social dessas pessoas e da maneira como vivem, acompanhado das garantias sociais básicas que possam respaldar essa forma de vida errante. É preciso assegurar proteção e assistência básicas para aqueles que pretendem viver dessa maneira ou criar alternativas aos que desejam explorar outras possibilidades ou retornar à vida sedentarizada.

Resguardar, proteger o nomadismo, a errância e outras experiências de movimentação e de trajetividade é uma maneira de se contribuir com a promoção da diversidade, da ampliação das possibilidades de vida e de rumos para a humanidade. A errância dos andarilhos traz consigo não apenas um modo de vida que pode ser considerado como radical quanto à subjetivação das forças cinéticas que operam na atualidade, mas também para a construção de formas de produção de conhecimento pautadas em deslocamentos, movimentações e transposições de espaços fechados, territorializados, estacionários e sedentários de produções cognitivas, afetivas e relacionais.

O fazer da pesquisa com andarilhos de estrada traz consigo a epistemologia da errância, a saber, aponta para as condições de possibilidade da produção de conhecimento baseadas no deslocamento, na incerteza, na imprevisibilidade, na busca de caminhos desconhecidos e de explorações metodológicas. Traz consigo, ainda, o desafio de se construir políticas públicas voltadas para populações vulnerabilizadas capazes de alcançar pessoas que vivem em trânsito, desterritorializadas ou que circulam de um território a outro tais como nômades e errantes.

Os serviços públicos de saúde, assistência social, promoção de direitos e de acesso à cidadania e outros existentes não são capazes de chegar aos andarilhos de estrada. Seus equipamentos, programas e serviços estão instalados no espaço urbano e primam por estratégias de territorialização. No máximo, conseguem chegar a pessoas que, à semelhança dos andarilhos, vivem em situação de rua, porém no perímetro urbano. Qualquer tipo de atenção aos andarilhos que vivem caminhando pelas rodovias demanda a criação de estratégias outras, bem diferentes daquelas criadas nos espaços urbanos ou mesmo voltadas para os moradores das zonas rurais.

Resta o desafio de se buscar alternativas, por meio de pesquisas e aprofundamentos de conhecimentos científicos sobre os andarilhos, para que sejam reconhecidos, tenham seu modo de vida legitimado, sejam incorporados como sujeitos de direito e tenham acesso a garantias mínimas e proteções da sociedade e do Estado.

AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), pelo auxílio financeiro concedido para a realização desta pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Cintia Maria da Cunha. **Loucos nas ruas:** um estudo sobre o atendimento à população de rua adulta em sofrimento psíquico na cidade do Recife. 2009. 137 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/8283/1/arquivo3605_1.pdf. Acesso em: 27 jul. 2026.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares:** introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994.

- BENELLI, Silvio José. Risco e vulnerabilidade como analisadores nas políticas públicas sociais: uma análise crítica. **Estudos de Psicologia**, Campinas, v. 33, n. 4, p. 735-745, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-02752016000400016>. Acesso em: 27 jul. 2026.
- BORYSOW, Igor da Costa; FURTADO, Juarez Pereira. Acesso, equidade e coesão social: avaliação de estratégias intersetoriais para a população em situação de rua. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, São Paulo, v. 48, n. 6, p. 1069-1076, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0080-623420140000700015>. Acesso em: 27 jul. 2026.
- CARMO, Michelly Eustáquia; GUIZARDI, Francine Lube. O conceito de vulnerabilidade e seus sentidos para as políticas públicas de saúde e assistência social. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 3, e00101417, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00101417>. Acesso em: 27 jul. 2026.
- ESPÓSITO, Alexandre. **Andarilhos de estrada e riscos da vida errante**. 2022. 282 f. Tese (Doutorado em Psicologia) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2022. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/server/api/core/bitstreams/e974f297-7992-4fdf-af23-65a7bcd8f/content>. Acesso em: 14 jun. 2026.
- FREITAS, Cledione Jacinto; JUSTO, José Sterza. A produção de indesejáveis no espaço urbano: o caso dos trecheiros. **Revista Percursos**, Maringá, v. 13, n. 1, p. 81-107, 2021. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percursos/article/view/54533>. Acesso em: 26 jul. 2026.
- JANCZURA, Rosane. Risco ou vulnerabilidade social? **Textos & Contextos**, Porto Alegre, v. 11, n. 2, p. 301-308, 2012. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/12173/8639>. Acesso em: 26 jul. 2026.
- LE BRETON, David. **Condutas de risco: dos jogos de morte ao jogo de viver**. Campinas: Autores Associados, 2009.
- MIGUEL, Renata. As reflexões de Robert Castel sobre os conceitos de “risco” e “vulnerabilidade social”. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 7., 2015, São Luís. **Anais [...]**. São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2015. Disponível em: https://www.academia.edu/36270688/AS_REFLEX%C3%95ES_DE_ROBERT_CASTEL SOBRE_OS_CONCEITOS_DE_RISCO_E_VULNERABILIDADE_SOCIAL?auto=download&email_work_card=download-paper. Acesso em: 27 jul. 2026.
- MONTEIRO, Simone Rocha da Rocha Pires. O marco conceitual da vulnerabilidade social. **Sociedade em Debate**, Pelotas, v. 17, n. 2, p. 29-40, 2011. Disponível em: <https://revistas.ucpel.edu.br/rsd/article/view/695/619>. Acesso em: 27 jul. 2026.
- REIS, Carolina; GUARESCHI, Neuza Maria de Fátima; HÜNING, Simone Maria; AZAMBUJA, Marcos Adegas. A produção do conhecimento sobre risco e vulnerabilidade social como sustentação das práticas em políticas públicas. **Estudos de Psicologia**, Campinas, v. 31, n. 4, p. 583-593, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1590/0103-166X2014000400012>. Acesso em: 27 jul. 2026.
- SCOTT, Juliano Beck; PROLA, Caroline Abreu; SIQUEIRA, Aline Cardoso; PEREIRA, Caroline Rubin Rossato. O conceito de vulnerabilidade social no âmbito da psicologia no Brasil: uma revisão sistemática da literatura. **Psicologia em Revista**, Belo Horizonte, v. 24, n. 2, p. 600-615, ago. 2018. DOI: <https://doi.org/10.5752/P.1678-9563.2018v24n2p600-615>. Acesso em: 27 jul. 2026.
- SCREMIN, Elton José. **Andarilhos de estrada e trecheiros: percepções sobre a condição de vida, cidadania e acesso à seguridade social**. 2022. 102 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2022. Disponível em: <https://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/3863/1/Elton%20Jos%C3%A9%20Scremin.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2026.

SCREMIN, Elton José; FREITAS JUNIOR, Miguel Arcanjo de. 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, 3., 2019, Ponta Grossa. **Anais** [...]. Ponta Grossa: Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2019. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/15VjsT9gjX2-JKkLmwaWcWAQ_lmWpkj5N/view. Acesso em: 27 jul. 2026.

VERAS, Maura Pardine Bicudo; CORDEIRO, Diego Borges. Nomadismo urbano e vulnerabilidade: população em situação de rua em São Paulo e os desafios às políticas sociais. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, Boa Vista, v. 16, n. 47, p. 474-503, 2023. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.10211285>. Acesso em: 27 jul. 2026.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.