

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**

ELTON JOSÉ SCREMIN

**ANDARILHOS DE ESTRADA E TRECHEIROS: PERCEPÇÕES SOBRE A
CONDIÇÃO DE VIDA, CIDADANIA E ACESSO À SEGURIDADE SOCIAL**

**PONTA GROSSA
2022**

ELTON JOSÉ SCREMIN

**ANDARILHOS DE ESTRADA E TRECHEIROS: PERCEPÇÕES SOBRE A
CONDIÇÃO DE VIDA, CIDADANIA E ACESSO À SEGURIDADE SOCIAL**

Dissertação apresentada como requisito parcial ao título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Área de Concentração: Cidadania e Políticas Públicas. Linha de Pesquisa: História, Cultura e Cidadania.

Orientador: Prof. Dr. Miguel Archanjo de Freitas Júnior.

**PONTA GROSSA
2022**

S433 Scremin, Elton José
Andarilhos de estrada e trecheiros: percepções sobre a condição de vida, cidadania e acesso à Seguridade Social / Elton José Scremin. Ponta Grossa, 2022. 100 f.

Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas - Área de Concentração: Cidadania e Políticas Públicas), Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Miguel Archanjo de Freitas Junior.

1. Errância. 2. Nomadismo. 3. Andarilhos de estrada. 4. Trecheiros. 5. Cidadania. I. Freitas Junior, Miguel Archanjo de. II. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Cidadania e Políticas Públicas. III.T.

CDD: 305.8

TERMO DE APROVAÇÃO

ELTON JOSÉ SCREMIN

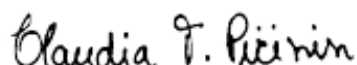
"Andarilhos de estrada e trecheiros: percepções sobre a condição de vida, cidadania e acesso à Seguridade Social".

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

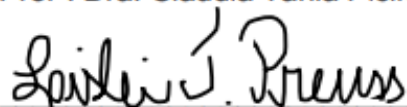
Assinatura pelos membros da Banca



Prof. Dr. Miguel Archanjo de Freitas Jr - UEPG-PR - Presidente



Prof^a. Dra. Cláudia Tania Picinin - UTFPR-PR - Membro Externo



Prof^a. Dra. Lislei Teresinha Preuss - UEPG-PR – Membro Interno

Prof. Dr. José Sterza Justo – UNESP-SP - Suplente Externo

Prof. Dr. Bruno Pedroso – UEPG-PR – Suplente Interno

Ponta Grossa, 28 de outubro de 2022.

À memória de meu pai, Edwaldo Antonio Scremin, que mesmo sem ter completado a educação básica, não mediu esforços para investir na educação dos filhos, acreditando que o conhecimento era a chave para o crescimento pessoal e profissional. Sinto por ele ter nos deixado alguns meses antes que eu completasse esta etapa acadêmica.

AGRADECIMENTOS

É com imensa gratidão a Deus, por ter me proporcionado a saúde, o discernimento e a resiliência necessárias para cumprir esta etapa, que agradeço:

Aos meus pais, por todo o ensinamento que recebi desde a tenra infância até a idade adulta. Aos meus irmãos, pela parceria nos estudos e na vida.

Ao meu orientador, professor Miguel Archanjo de Freitas Junior, pela condução dos estudos, pelos apontamentos e pelas revisões sempre oportunas.

Aos professores José Sterza Justo e Lislei Teresinha Preuss, pelas sugestões, apontamentos e direcionamentos no exame de qualificação. Ao primeiro, por ter servido de inspiração por sua enorme experiência frente ao objeto de estudo; à professora Lislei, pelas oportunas intervenções na pesquisa, seja durante as aulas das disciplinas do mestrado ou nos encontros do grupo de estudos e pela visível empolgação com a temática desta dissertação.

À professora Cláudia Tânia Picinin por ter substituído o professor Justo, quase que intempestivamente na banca da defesa da dissertação, trazendo seus apontamentos muito coerentes para o trabalho final.

A toda a minha família, em especial aos meus filhos Vinícius e Mariana Scremin, pelos quais dediquei todo o tempo disponível durante minhas folgas do trabalho, vivenciando com eles os melhores momentos da minha vida durante suas infâncias. Agora adolescentes, souberam apoiar-me na decisão de voltar a estudar e entenderam a necessidade de dedicar boa parte do meu tempo livre ao desenvolvimento desta dissertação.

Aos meus colegas de mestrado, em especial à Monique Krubniki e ao Jorge de Lima Junior, com os quais me *orientava* após receber as orientações do professor Miguel.

À Polícia Rodoviária Federal, representada pela Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal (UNIPRF) e pela Delegacia PRF de Ponta Grossa, onde desenvolvi o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*, em parceria com a colega e amiga Silvane Furlanetto.

A todos os Andarilhos de Estrada e Trecheiros que me proporcionaram compreender um pouco mais da errância e do nomadismo contemporâneos. Pessoas pelas quais continuarei lutando para dar-lhes visibilidade perante a sociedade.

RESUMO

Nos acostamentos das rodovias brasileiras há pessoas que caminham sem destino, transportando tudo num saco, num carrinho de mão ou na garupa da bicicleta: são os andarilhos de estrada, praticamente invisíveis e excluídos socialmente. A deambulação contínua desses nômades e errantes decorre de problemas pessoais, sociais e estruturais influenciados pela associação do capitalismo e da globalização, conjugados na modernidade. Suas vidas são marcadas pelas mazelas sociais, pelo sofrimento físico e psicológico do trecho e pela ausência do Estado. A condição de vida dos 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 exclusão vivenciada por esses errantes destoa completamente do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, basilar na Constituição Federal e fundante da cidadania e das políticas públicas. O objetivo do primeiro artigo é identificar as características presentes na errância e no nomadismo; e apresentar, no formato de um relato de experiência, os dados estatísticos e os principais momentos do *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*. Utilizou-se a revisão bibliográfica, a pesquisa documental e o trabalho de campo, apresentando os dados de duas etapas do projeto Vidas na Estrada. Concluiu-se que a condição de vida dos andarilhos apresenta características que, juntas, projetam uma baixa expectativa de vida no sujeito. Constatou-se empiricamente, com uma amostra significativa de andarilhos e trecheiros, algumas convicções já existentes no meio acadêmico; foram apresentados dados sobre errância e nomadismo contemporâneos ainda não citados na literatura científica. O objetivo do segundo artigo foi realizar uma revisão sistemática na literatura disponível em repositórios virtuais de periódicos, teses e dissertações para estabelecer o estado do conhecimento a respeito das publicações que associam a errância e o nomadismo com o acesso às políticas públicas na área da Assistência Social. A metodologia utilizada foi o Estado do Conhecimento. Foram encontrados 35 trabalhos e após seleção pautada nos objetivos do estudo, restaram 04 artigos e 01 tese, os quais foram analisados. Pôde-se concluir que as Políticas Sociais do Estado não alcançam os andarilhos de estrada, devido à condição da errância. Inexistem estudos sobre *cidadania e andarilhos*. Há necessidade de estudos que abordem os modus operandi que podem ser implementados para que os atendimentos assistenciais alcancem os Andarilhos de Estrada. O objetivo do terceiro artigo é identificar se os direitos sociais, especialmente os que compõe a Seguridade Social, estão disponíveis ou são acessados pelos nômades e errantes rodoviários. Pretendeu-se verificar se a Proteção Social, assegurada no plano jurídico formal, possui efetividade e eficácia para essa população. Concluiu-se que há vários óbices na implementação dos direitos sociais aos nômades e errantes. A Seguridade Social está acessível somente no direito à saúde, pois a previdência social esbarra no caráter contributivo enquanto os princípios da matricialidade sociofamiliar, da descentralização político administrativa e da territorialidade impedem o atendimento na área da assistência social.

Palavras chave: Andarilhos de Estrada, Trecheiros, Direitos Sociais, Cidadania.

ABSTRACT

The continuous roaming of nomads and wanderers stems from personal, social and structural problems influenced by capitalism and globalization, conjugated in modernity. The lives of hikers and trecheiros are marked by social ills, the physical and psychological suffering of everyday life on the roads and the absence of the State. The purpose of the first article is to identify the characteristics present in wandering and nomadism; and to present, in the form of an experience report, the statistical data and the main moments of the work developed during the *Vidas na Estrada* Project: walkers and trecheiros. The proposed methodological paths are the bibliographic review, documental research, and field work, presenting data from two approaches that are part of *Vidas na Estrada* project. It was concluded that the living conditions of these road walkers present traits which, when combined, project a low life expectancy on the subjects. It was empirically verified, with a significant sample of nomads and wanderers, some convictions that already exist in the academic environment, as well as data not previously mentioned in the scientific literature regarding contemporary wandering and nomadism. A wanderer's life is perceived as the last alternative of a life permeated by suffering and disillusionment, in which misery manifests itself in a material and existential way. On the shoulders of Brazilian highways, it is possible to see people walking aimlessly, barely carrying anything, in bags, wheelbarrows or on the back of bicycles. They are the road walkers, practically invisible and socially excluded. The exclusion experienced by these wanderers is completely at odds with the Principle of Human Dignity, fundamental to the Federal Constitution, and foundation of citizenship and public policies. The aim of this article is to carry out a systematic review of the literature available in virtual repositories of journals, theses, and dissertations to establish the state of knowledge regarding publications that associate wandering and nomadism with access to public policies in Social Assistance. The methodology used was the State of Knowledge. Preliminarily, 35 works were found and, after selection based on the objectives of the study, 04 articles and 01 thesis remained that were analyzed. From reading the material, it was possible to conclude that the services offered by Social Policy provided by the State do not reach the road wanderers, due exactly to their wandering condition. There are no studies that focus on the citizenship of wanderers, therefore there is a need for more specific studies that address which *modus operandi* can be implemented so that assistance services reach the Road Walkers.

Key Words: Road Wanderers, Trecheiros, Social Rights, Citizenship.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	09
2 METODOLOGIA	13
3 ARTIGO 1 - ERRÂNCIA, NOMADISMO E EXCLUSÃO SOCIAL – UM RELATO DE EXPERIÊNCIA DO “PROJETO VIDAS NA ESTRADA: ANDARILHOS E TRECHEIROS”	16
3.1 INTRODUÇÃO	17
3.2 ERRÂNCIA E NOMADISMO: MUITO ALÉM DA MOBILIDADE	18
3.3 O PROJETO VIDAS NA ESTRADA	22
3.4 METODOLOGIA	25
3.5 RESULTADOS E DISCUSSÃO	26
3.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS	36
4 ARTIGO 2 - ANDARILHOS DE ESTRADA E TRECHEIROS NO ACESSO ÀS POLÍTICAS SOCIAIS: O ESTADO DO CONHECIMENTO	39
4.1 INTRODUÇÃO	40
4.2 DIGNIDADE HUMANA COMO REQUISITO FUNDAMENTAL	41
4.3 METODOLOGIA	47
4.4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	51
4.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
REFERÊNCIAS	62
5 ARTIGO 3 - DIREITOS SOCIAIS À MARGEM DA RODOVIA: ANDARILHOS E TRECHEIROS NO ACESSO À SEGURIDADE SOCIAL	65
5.1 INTRODUÇÃO	66
5.2 DIREITOS SOCIAIS: PREVISÃO LEGAL E INEFICÁCIA DA NORMA	68
5.3 INVISIBILIDADE E DESPROTEÇÃO SOCIAL	72
5.4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	74
5.5 A SEGURIDADE SOCIAL	78
5.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
REFERÊNCIAS	89
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO	93

1 INTRODUÇÃO

A rodovia, para a maioria dos seus usuários, é um local de trajeto, um meio de ligação entre a origem e destino de uma viagem. Alguns a utilizam diariamente para ir e voltar ao local de trabalho ou estudo, tornando-a parte de seu cotidiano. Para outros ela é o local de desempenho do seu ofício, onde se opera o transporte de pessoas ou mercadorias já que a maioria das Commodities, dos insumos e dos produtos brasileiros chegam ao destino por essas vias terrestres.

Normalmente as pessoas passam pelas rodovias embarcadas em veículos potentes e, a não ser pela atenção destinada ao trânsito, sequer percebem o que ocorre na área lindeira. Entretanto, no meu trabalho como Policial Rodoviário Federal desde janeiro de 2005, aprendi a prestar atenção em tudo o que ocorre no entorno de uma rodovia, desde a condição do pavimento, sinalização horizontal e vertical, infrações de trânsito e principais causas de acidentes, pontos de ocorrência de criminalidade em geral, até algumas situações que poucas pessoas percebem tais como alguns pedestres que sobrevivem abaixo da linha da pobreza, transitando cotidianamente nos acostamentos das rodovias.

Nos perímetros urbanos o trânsito de pedestres é mais comum, composto por pessoas que necessitam cumprir pequenas distâncias ou atravessar a rodovia, mas na área rural o caminhar pelos acostamentos é pitoresco. Essa deambulação rodoviária *ao longo do trecho* é uma característica de pessoas que vivem na rodovia, sem um destino certo tais como os *andarilhos de estrada* que caminham ao léu pelos acostamentos; ou ainda, de pessoas que tem um destino temporário ou incerto, como os *trecheiros* que se deslocam a pé entre as cidades, em busca de uma oportunidade de trabalho que muitas vezes não é encontrada.

Em dezessete anos trabalhando nas rodovias do Brasil já realizei vários atendimentos a andarilhos e trecheiros, desde acidentes do tipo atropelamento em que as vítimas pertenciam ao grupo em questão, até ocorrências criminais que culminaram com a prisão deles. Alguns eram fugitivos do sistema prisional, outros apresentam transtornos psiquiátricos, mas a maioria sabia discorrer sua trajetória de vida no trecho, marcada pelas diversas mazelas enfrentadas no cotidiano.

Essas pessoas perambulam compassadamente pelos acostamentos, aparentemente sem destino certo. Paupérrimos, carregam seus pertences em um

saco, mochila, garupa da bicicleta ou num carrinho de mão improvisado. Como a silhueta desses andantes não se destaca na paisagem, eles passam despercebidos por onde quer que andem. Assim, pouco se sabe sobre essa condição de vida adotada, por escolha ou imposição, pelos andarilhos e trecheiros que circulam cotidianamente pelos acostamentos das rodovias do Brasil.

Mediante essas constatações surgem algumas perguntas cujas respostas necessitam de um maior conhecimento do pesquisador sobre o objeto de pesquisa. Como é viver no trecho? Quais as mazelas resultantes dessa condição de vida? Quais as diferenças existentes entre errantes e nômades? Como o Estado pode interferir ativamente de forma a proporcionar um alento para quem vive numa das mais cruéis condições de vida na nossa sociedade?

Alguns cientistas sociais já se debruçaram sobre o tema da errância e do nomadismo contemporâneos, mas os estudos ainda são raros e se restringem a um grupo de estudos de uma universidade do interior paulista¹, além de algumas pesquisas isoladas pelo Brasil afora.

É necessário pensar nessa população pelo viés do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana na tentativa de lhes garantir o mínimo existencial, previsão legal e consagrada em nossa Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Na Carta Magna estão previstos vários direitos que deveriam estar ao alcance de todo cidadão, mas de início já se esbarra num primeiro entrave que nos leva a uma reflexão: será que somos todos cidadãos?

Esta indagação nos remete a outras questões que precisam ser refletidas com bastante cautela e que acabaram auxiliando para o desenvolvimento do presente estudo. O que é cidadania? O Princípio da Dignidade da Pessoa Humana está presente nos acostamentos das rodovias brasileiras, local de trânsito e parada, moradia e sustento dos andarilhos de estrada e trecheiros? O conceito de Seguridade Social está presente na nossa Constituição, mas o acesso à proteção do Estado é possível para quem sobrevive caminhando nos acostamentos das rodovias?

Essa população é invisível para os viajantes e eventualmente até para os profissionais que operam na rodovia, mas qual é a real dimensão dessa invisibilidade e como ela interfere na vida do trecheiro e do andarilho de estrada?

¹ Pesquisadores do Grupo de Pesquisa *Figuras e modos de subjetivação no contemporâneo* – UNESP-SP, na cidade de Assis-SP.

Esses questionamentos foram fundamentais para a motivação do presente estudo, no qual buscou-se encontrar um ponto de equilíbrio entre o conhecimento adquirido como operador de segurança pública nas rodovias federais, a literatura científica disponível e a realidade desses andantes que são o objeto de estudo nesta dissertação.

Durante o trabalho na PRF, nas ocorrências que envolviam andarilhos ou trecheiros, a principal dificuldade estava no encaminhamento destes quando o problema não era médico ou criminal, mas quando esse pedestre tinha uma necessidade diversa, tal como o atendimento na área de assistência social, visto que aparentemente não existe um serviço socioassistencial específico para essa parcela populacional. Diante disto, é necessário investigar se os princípios fundantes da Proteção Social do Estado podem ser empregados às pessoas em constante itinerância e sem pertencimento a um território.

Ao invés de se tratar de pessoas em *situação de rua*; andarilhos e trecheiros vivem em *situação de rodovia* ou em *situação de errância* e este paradoxo que num primeiro momento parece não ter distinção semântica, pode fazer toda a diferença na vida de pessoas que sobrevivem abaixo da linha da extrema pobreza, contando com bem menos do que aqueles que em condição análoga, sobrevivem nas cidades.

A falta de identificação com um lugar de referência para todo o tipo de atendimento parece ser um grande complicador na vida de andarilhos de estrada e trecheiros, aparentemente os excluindo de um rol de possibilidades no tocante à Proteção Social - na qual se inclui a Seguridade Social – que deveria minimizar os efeitos nefastos provocados pelo capitalismo e pela globalização nas populações economicamente desfavorecidas, ajudando a proporcionar a dignidade que aparentemente falta aos nômades e errantes.

No intuito de melhor compreender a condição de vida desses nômades e errantes rodoviários, bem como as principais formas de acesso deles aos direitos sociais previstos em nossa Carta Magna, é que se buscou aprofundar os estudos neste trabalho acadêmico.

Esta dissertação está dividida em três artigos interdependentes, objetivando caracterizar a condição vivenciada por andarilhos e trecheiros que circulam pelas rodovias federais da região dos Campos Gerais e verificar como ocorre o usufruto dos direitos sociais, principalmente no tocante à Seguridade Social, condição essencial para o resgate da cidadania desses moradores do trecho.

Para que se atingisse o objetivo principal, cada artigo aprofundou em uma temática e desta forma contribuiu para uma análise mais densa dos diferentes problemas, ficando os objetivos específicos assim estabelecidos:

- 1) Apresentar os dados estatísticos e os principais momentos do trabalho desenvolvido durante o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*, identificando as características presentes na errância e no nomadismo.
- 2) Realizar uma revisão sistemática na literatura disponível em repositórios virtuais de periódicos para estabelecer um panorama a respeito das publicações que associam a errância e o nomadismo com o acesso à Proteção Social; e
- 3) Identificar se os direitos sociais, especialmente os que compõe a Seguridade Social, estão disponíveis e são acessados pelos nômades e errantes que circulam pelas rodovias federais. Analisando se a Proteção Social, assegurada no plano jurídico formal, possui alguma efetividade e eficácia para essa população.

2 METODOLOGIA

Esta dissertação é apresentada no formato *Multipaper*, seguindo o modelo Escandinavo, composta por três artigos.

A construção da dissertação no formato Escandinavo encontra previsão na Instrução Normativa do Colegiado do Programa de Pós-graduação Mestrado/Doutorado em Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de Ponta Grossa-Pr, de 17 de maio de 2021.

O formato *multipaper* de construção de dissertações e teses tem essa denominação por ser formado por vários artigos científicos interligados entre si que, no conjunto, devem atingir os objetivos elencados ou testar as hipóteses propostas. Este formato se contrapõe ao formato tradicional onde há uma unidade textual e que geralmente é subdividido em capítulos.

Barbosa (2015) apresenta algumas vantagens do método Escandinavo em relação ao método tradicional, iniciando pela maior socialização do conteúdo da dissertação/tese que, ao invés de permanecer no repositório do Programa de Pós-Graduação, ganha visibilidade quando da publicação em periódicos. Outro ponto positivo é a possibilidade de utilização de diferentes metodologias de pesquisa nos artigos que compõem o conjunto final.

Duke e Beck (1999) apontam que o formato *multipaper* leva o mestrando/doutorando a se ambientar mais facilmente com a pesquisa, desenvolvendo as competências necessárias a um pesquisador.

O modelo Escandinavo também evidencia uma maior produção acadêmica nos programas de pós-graduação, pois os resultados da pesquisa são publicados à medida em que os artigos são escritos e submetidos aos periódicos, ainda antes da conclusão da tese/dissertação.

Santana (2017) ressalva que a construção de uma dissertação constituída por vários artigos que embora tenham caráter de complementaridade, pode incorrer em sobreposição de ideias ou argumentos que podem aparecer em mais de um artigo, bem como causar uma impressão de fragmentação devido aos objetivos de cada *paper*. Esses fatos podem ser solucionados com uma introdução consistente que faça a conexão necessária entre os artigos e demonstre a necessidade da utilização de alguns conceitos básicos em todos os artigos.

Observados os pontos acima, esta dissertação foi construída numa composição de três artigos interdependentes que, juntos, permitem responder à questão central da presente dissertação: verificar se ocorre o usufruto dos direitos sociais para os nômades e errantes, principalmente no que concerne à Seguridade Social, condição essencial para o resgate da cidadania desses moradores do trecho.

O primeiro artigo, denominado *Errância, Nomadismo e Exclusão Social – Um Relato de Experiência do Projeto Vidas na Estrada: Andarilhos e Trecheiros*, trata da caracterização da errância dos andarilhos de estrada e do nomadismo dos trecheiros, buscando retratar sua condição de vida e as agruras enfrentadas no trecho, destacando o peso da Modernidade e da Globalização na precarização das condições de sobrevivência e das relações pessoais do grupo em estudo, apresentado os resultados obtidos no projeto realizado no interior do estado do Paraná, fazendo um contraponto com alguns achados na literatura científica. Os objetivos deste artigo são: 1) Identificar as características presentes na errância e no nomadismo; e 2) Apresentar, no formato de um relato de experiência, os dados estatísticos e os principais momentos do trabalho desenvolvido durante o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*. O artigo foi submetido à *Revista Interdisciplinar de Mobilidade Humana (REHMU)* em abril de 2021, passou pela primeira revisão na qual foram solicitadas correções obrigatórias, as quais foram entregues em setembro do mesmo ano.

No segundo artigo, denominado *Andarilhos de Estrada e Trecheiros no Acesso à Proteção Social: o Estado do Conhecimento*. Demonstrou-se um panorama a respeito dos estudos que envolvem andarilhos de estrada ou trecheiros e respectivo acesso às políticas públicas na área de Assistência Social. Este artigo ainda será submetido para publicação na *Revista Stricto Sensu*. O referido texto tem como objetivo realizar uma revisão sistemática na literatura disponível em repositórios virtuais de periódicos, teses e dissertações para estabelecer o estado do conhecimento a respeito das publicações que associam a errância e o nomadismo com o acesso às políticas públicas na área da Assistência Social.

O terceiro artigo tem o título de *Direitos Sociais à Margem da Rodovia: Andarilhos e Trecheiros no Acesso à Seguridade Social*. Os direitos sociais, idealizados com a finalidade de garantir um mínimo social ou existencial aos cidadãos, estão amparados no Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, o qual permeia o texto constitucional brasileiro. O objetivo deste artigo é identificar se os direitos sociais,

especialmente os que compõe a Seguridade Social, estão disponíveis ou são acessados pelos nômades e errantes que circulam pelas rodovias federais. Pretende-se verificar se a Proteção Social, assegurada no plano jurídico formal, possui alguma efetividade e eficácia para essa população. Após a defesa da dissertação o artigo será encaminhado para publicação, conforme sugestão dos membros da banca.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, J. C. Formatos insubordinados de dissertações e teses na Educação Matemática. In: D'AMBÓSIO, B. S.; LOPES, C. E. (org.). **Vertentes da subversão na produção científica em Educação Matemática**. Campinas: Mercado das Letras, 2015. p. 347-367.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Diário Oficial da União, 05 out. 1988, Seção 1, p.1.

DUKE, N. K.; BECK, S. W. Research news and comment: Education should consider alternative formats for the dissertation. **Educational Researcher**, v. 28, n. 3, p. 31-36, 1999.

SANTANA, K. C. L. **Relação professor-materiais curriculares em Educação matemática**: uma análise a partir de elementos dos recursos do currículo e dos recursos dos professores. 163f. Tese (Doutorado em Educação Matemática) – Faculdade de Ciências Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP), São Paulo, 2017.

3 ERRÂNCIA, NOMADISMO E EXCLUSÃO SOCIAL – UM RELATO DE EXPERIÊNCIA DO PROJETO VIDAS NA ESTRADA: ANDARILHOS E TRECHEIROS

3 WANDERING, NOMADISM AND SOCIAL EXCLUSION - AN EXPERIENCE REPORT OF THE LIVES ON THE ROAD PROJECT: ROAD WANDERERS AND NOMADS

Resumo: A deambulação contínua dos nômades e errantes decorre de problemas pessoais, sociais e estruturais influenciados pelo capitalismo e globalização, conjugados na modernidade. A vida de andarilhos e trecheiros é marcada pelas mazelas sociais, pelo sofrimento físico e psicológico do cotidiano no trecho e pela ausência do Estado. O objetivo deste artigo é identificar as características presentes na errância e no nomadismo; e apresentar, no formato de um relato de experiência, os dados estatísticos e os principais momentos dos trabalhos desenvolvidos durante o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*. O caminho metodológico proposto é a revisão bibliográfica, a pesquisa documental e o trabalho de campo, apresentando os dados de dois planos de abordagens constituintes do projeto Vidas na Estrada. Concluiu-se que a condição de vida desses caminhantes rodoviários apresenta características que, juntas, projetam uma baixa expectativa de vida no sujeito. Constatou-se empiricamente, com uma amostra significativa de nômades e errantes, algumas convicções já existentes no meio acadêmico, bem como foram apresentados dados não anteriormente citados na literatura científica a respeito da errância e do nomadismo contemporâneos. 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.

Palavras-chave: Andarilhos de Estrada, Trecheiros, Nomadismo, Errância.

Abstract: The continuous wandering of nomads and wanderers stems from personal, social and structural problems influenced by capitalism and globalization, conjugated in modernity. The life of hikers and trecheiros is marked by social ills, by the physical and psychological suffering of everyday life on the stretch and by the absence of the State. The purpose of this article is to identify the characteristics present in wandering and nomadism; and to present, in the form of an experience report, the statistical data and the main moments of the work developed during the Vidas na Estrada Project: walkers and trecheiros. The proposed methodological path is the bibliographic review, documental research and field work, presenting data from two plans of approaches that are part of the Vidas na Estrada project. It was concluded that the life condition of these road walkers presents characteristics that, together, project a low life expectancy in the subject. It was empirically verified, with a significant sample of nomads and wanderers, some convictions that already exist in the academic environment, as well as data not previously mentioned in the scientific literature regarding contemporary wandering and nomadism. The situation in which the wanderers live is perceived as the last alternative of a life permeated by suffering and disillusionment, in which misery manifests itself in a material and existential way.

Keywords: Road Wanderers, Walkers, Nomadism, Wanderer.

3.1 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, despreocupados 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 – os sujeitam 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. Sua letalidade 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 consistia em Planos de Abordagens para identificar aspectos do seu cotidiano e propor possíveis soluções para prevenção de

atropelamentos, bem como buscar alternativas para o encaminhamento especializado quando necessário.

Diante disto, os objetivos deste artigo são: 1) Identificar as características presentes na errância e no nomadismo; e 2) Apresentar, no formato de um relato de experiência, os dados estatísticos e os principais momentos do trabalho desenvolvido durante o *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*.

O referido projeto foi constituído por dois Planos de Abordagem: o primeiro, de cunho quanti-quali realizado no ano de 2019, no qual foram entrevistados 50 (cinquenta) caminhantes; e o segundo, quantitativo, que foi realizado no ano de 2020 em plena 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.

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, 2008, p.55) e a revisão bibliográfica, que “... é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (GIL, 2008, p.50).

O 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 um acontecimento vivido. É um conhecimento que se transmite com aporte científico, assim, o texto deve ser produzido na 1ª pessoa de forma subjetiva e detalhada. (GROLLMUS; TARRÉS, 2015).

3.2 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 onde 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, onde 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.

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

mantém algum contato esporádico numa realidade radicalmente adversa, incerta, imprevisível e fragmentada (NASCIMENTO; JUSTO, 2018).

O desaparecimento 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.

3.3 O PROJETO VIDAS NA ESTRADA

As rodovias são o lugar de trânsito e uns dos maiores signos de movimento na modernidade. Impossível precisar quantos milhões, ou bilhões de pessoas 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 2021-2028: “*Promover a segurança pública, protegendo vidas, garantindo a mobilidade nas rodovias federais e nas áreas de interesse da União*” (BRASIL, 2021).

Uma instituição quase centenária, na qual ingressei em janeiro de 2005. A tarefa mais comum de quem assume uma vaga de Agente de Polícia Rodoviária Federal é também a mais importante: realizar o policiamento nas rodovias federais, de forma ostensiva e preventiva, com o intuito de prover segurança pública, evitando que o crime ocorra; bem como promover a segurança viária, evitando que o acidente aconteça, zelando pela incolumidade das pessoas que utilizam a rodovia e suas cercanias.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 1997) 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 o pedestre, historicamente as rodovias do Brasil foram projetadas primordialmente para os automotores. 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, 2022), 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, juntamente com a dificuldade de torná-lo *menos vulnerável* em vários aspectos, que me interessei pela condição de vida do Andarilho de Estrada e do Trecheiro.

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 percebia esses andantes como pessoas que caminhavam sem destino e que, sem atrapalhar o trânsito, não empecavam 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, mediei 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 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 e constatei que não era incomum a morte do andarilho 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 têm uma tendência de vitimização fatal que é duas vezes maior quando comparada com o grupo de *não andarilhos*.

O projeto se iniciou no ano de 2019 tendo objetivos tais como: a idealização de planos de abordagens sistematizadas com andarilhos e trecheiros, visando repassar

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.

orientações para prevenção de acidentes e o preenchimento de um questionário a ser usado para o levantamento das principais características, necessidades e dificuldades desse grupo, visando identificar os óbices e aprimorar a rede de apoio para encaminhamento/acolhimento de caminhantes acometidos por transtornos mentais, enfermidades ou ainda pela necessidade de atendimento na área de assistência social.

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.

3.4 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 conversas 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 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 que forneceu dados quantitativos e qualitativos.

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 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 de 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 do Projeto Vidas na Estrada eram realizadas por mim e por uma colega de trabalho, especialista no assunto de Direitos Humanos e participante do Grupo de Enfrentamento aos Crimes Contra os Direitos Humanos na PRF. 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. Portanto, as entrevistas realizadas no projeto não foram submetidas a um Comitê de Ética em Pesquisa naquela oportunidade.

3.5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Várias histórias nos foram detalhadas com riquezas de detalhes e empolgação, foram poucas as entrevistas interrompidas em virtude de condição de transtorno ou delírio dos entrevistados. Uma dificuldade que se sobressaiu durante as entrevistas foi a identificação civil dos andantes, 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 CPF ou RG.

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. Estávamos sempre uniformizados e geralmente a viatura era estacionada no acostamento onde interpelávamos os andantes. Algumas vezes a abordagem ocorria no local de repouso noturno encontrado pelo andarilho, que podia ser sob a cobertura de um ponto de ônibus, posto de combustíveis, embaixo de uma árvore ou qualquer lugar que os protegesse do relento, da chuva ou do frio.

Conversávamos primeiramente sobre o trecho, perguntávamos se tudo estava transcorrendo bem na caminhada, se houve algum perigo ou alguma ameaça e aos

poucos íamos nos aprofundando na conversa até chegar ao projeto que estava sendo desenvolvido. Com o aceite por parte do entrevistado, fazíamos uma pequena gravação em vídeo para formalização daquele momento e passávamos para as perguntas que faziam parte do questionário.

Alguns destes caminhantes rodoviários relataram que iniciaram sua jornada nômade ou errática ainda na adolescência, mas a maioria iniciou na idade adulta. A motivação geralmente estava ligada a problemas familiares (56%) havendo relatos de infidelidade conjugal, eventos traumáticos ligados à morte dos pais, cônjuge ou filhos, além de brigas entre irmãos. Cerca de 14% dos entrevistados disseram que iniciaram a caminhada devido à dependência química, mesmo percentual de errantes que informou que o gatilho se deu em virtude de questões sociais tais como o desemprego, ou por viver em extrema carência material e sem condições 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 sedentária, pois 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 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 consolidado pela sociedade e assumem a errância ou o nomadismo nos acostamentos da rodovia como modo exclusivo de sobrevivência.

As motivações relatadas nas entrevistas do Projeto Vidas na Estrada já foram citadas na literatura científica em vários estudos (PERES, 2001, 2002; PERES; JUSTO, 2005; NASCIMENTO, 2004, 2013; JUSTO, 2011; JUSTO; NASCIMENTO, 2005, 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; já Peres e Justo (2005) propõe 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 trecheiros durante as entrevistas do Projeto Vidas na Estrada pois, pôde-se perceber que os eventos se sobrepõem e a conjugação de fatores, de forma concomitante ou recorrente, parece tornar insuportável uma vida estável e sedentária, empurrando-o 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 rodoviária (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. Nota-se a discrepância de existir maior percentual de presos do que de antecedentes criminais, fato que pode ser explicado pela quantidade de pessoas que foi alvo de prisão civil em virtude de falta de pagamento de pensão alimentícia estabelecida judicialmente. 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.

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, bem como já efetuei prisão por tentativa de homicídio entre andarilhos, onde 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 própria sobrevivência que motivaram agressões entre andarilhos, além de narrativas sobre roubos e homicídios ocorridos no trecho.

Dos caminhantes rodoviários entrevistados 82% declararam-se 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 de uma

quase totalidade de analfabetos funcionais. Somente um trecheiro (2%) 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 que é abordado o diálogo flui rapidamente, mas os assuntos devem ser inseridos na conversa partindo do ponto de vista do trecheiro para só então se chegar ao cerne da conversa idealizada pelo pesquisador.

Por viverem num modo peculiar de vida, optando pelo isolamento social como alternativa para obter o alimento, a paragem, ou a ajuda financeira - que por vezes é utilizada para comprar a *cachaça* - qualquer aproximação com nômades e errantes rodoviários é marcada pela desconfiança.

Característica marcante dos andarilhos de estrada, já relatada em vários estudos, é o consumo frequente de álcool. (NASCIMENTO, 2008; NASCIMENTO; JUSTO, 2000, 2005, 2012, 2018; JUSTO, 2011; LEITE; ALVES, 2015; FREITAS; JUSTO, 2019; SCREMIN; FREITAS JUNIOR, 2019). O uso contumaz de bebidas alcólicas serve tanto para esquecer o passado como 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 cedido pela Polícia Rodoviária Federal, ao qual os andarilhos e trecheiros foram submetidos durante a entrevista. Apesar de não ter sido imposta a submissão ao teste do bafômetro, os entrevistados não se recusaram a soprá-lo.

Já nos acidentes rodoviários que vitimaram fatalmente andarilhos, constatou-se, por intermédio da dosagem alcóolica no sangue coletado das vítimas pelo Instituto Médico Legal do Paraná (IML-PR), que 66% haviam consumido bebidas alcólicas e que a concentração de álcool em 58,33% 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. (SCREMIN; FREITAS JUNIOR, 2019).

Durante as entrevistas do projeto notei que 20% dos nômades e errantes faziam uso de bicicletas nos seus deslocamentos, estes geralmente era 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. 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 deletérias para a saúde, pois 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 essas distâncias com um quadro patente de desnutrição, pois 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 esse itinerante e deixando-o com uma baixa imunidade, o que contribui para uma baixa 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, pois, no mundo capitalista, quem não tem trabalho é criminalizado. Essa afirmação é corroborada por Leite e Alves (2015) que apontam 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 desses indivíduos variou entre 18 e 64 anos, com maior prevalência na faixa etária entre 31 e 50 anos, idade que se encontravam 56% dos entrevistados. 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 estrada.

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 vitimizados na faixa etária superior a 59 anos, justamente pelo estilo de vida ao qual estão submetidos.

Justo e Nascimento (2005) entendem que o andarilho pode estar *adaptado* à dinâmica da modernidade, pois vivendo sem raízes e sem memórias, sem saudade e sem ilusão de progresso de vida, acaba sendo 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 desinfecção dos objetos utilizados.

Nesse momento foi idealizado 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 de que nômades e errantes acometidos pelo coronavírus SARS-CoV-2 padecessem às margens das rodovias sem qualquer tipo de auxílio ou atendimento. 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.

O questionário consistia em 06 (seis) perguntas no intuito de identificar os itinerantes, verificar o porte de documentação pessoal, o tipo de deslocamento e a maneira de transporte dos pertences, além de verificar se já haviam recebido informações sobre a COVID-19, bem como seus sintomas e as principais formas de prevenção.

Entre os meses de junho e agosto do ano de 2020, foram sensibilizadas 85 (oitenta e cinco) pessoas em situação de errância ou nomadismo. As abordagens eram realizadas pelos policiais rodoviários federais que se encontravam no serviço operacional. Ao avistar um andarilho de estrada ou um trecheiro era realizada a abordagem submetendo-os ao questionário estruturado, passando as informações necessárias sobre a doença e sua prevenção, sugerindo ainda que, caso viesse a apresentar sintomas procurasse imediato atendimento médico.

Ao final da entrevista às pessoas em situação de errância ou nomadismo era-lhes 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 confeccionou as sandálias de borracha e o cobertor foi doado por um comerciante da região.

Como este Plano de Abordagens foi implementado no inverno e a região dos Campos Gerais, no Paraná, fica a uma altitude de aproximadamente 1000 a 1500 metros do nível do mar, acumulando temperaturas negativas em determinados dias dessa estação do ano, esta fase do projeto foi bem recepcionada pela imprensa e pela população em geral. Dentro do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, a Comissão de Direitos Humanos da PRF recomendou a todas as Unidades da Federação que adotassem procedimento análogo para sensibilização do máximo possível de andarilhos de estrada acerca das consequências da doença que motivou a Pandemia.

Percebeu-se que 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 1.1 foi possível comparar algumas respostas que constaram nos dois Planos de Abordagens que compõe o Projeto Vidas na Estrada.

Tabela 1.1 – 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 diferentes. A Tabela 1.1 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 sexo feminino em situação de errância ou nomadismo. Silva e Justo (2020) expõe, em estudo 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 são do sexo feminino. Importante ressaltar que o estudo foi realizado com trecheiros pois 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% das vítimas.

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, recentemente travestido de *Bolsa Brasil*, ou do Auxílio Emergencial que fora criado no ano de 2020 em virtude do avanço da Pandemia de COVID-19.

3.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No desenvolvimento deste artigo, buscou-se identificar as características presentes na errância e no nomadismo, contrapondo alguns aspectos da revisão

bibliográfica com os dados empíricos coletados no Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros.

Pela revisão da literatura percebe-se o peso da modernidade e do 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 percebida 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 as doenças dela advindas, à fragilização de vínculos, ao peso dos pertences carregados diuturnamente, ao risco de vitimização em acidentes de trânsito e exposição constante à criminalidade violenta nos arredores das cidades e 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 estatísticos, entretanto, para que se possa afirmar que a amostra é representativa torna-se necessário identificar o quantitativo total dessa população, fato que se torna impossível tendo em vista as particularidades dessa condição de vida, marcada pela constante deambulação e inexistência de dados junto aos Censos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)³, ou nos cadastros do Sistema Único de Assistência Social (SUAS).

³ O Censo Demográfico acontece no Brasil de dez em dez anos, realizado pelo IBGE, e tem por objetivo contar os habitantes do Território Nacional, identificar 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. O último foi realizado no ano de 2010 e neste ano de 2022 estão sendo realizadas as coletas de dados do novo Censo Demográfico Brasileiro.

Os dados percentuais 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 cedido pela PRF.

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 afetam de maneira diferente algumas pessoas, as quais parecem ter propensão para a vida no trecho. A aceleração do tempo e a compressão do espaço, características da modernidade, associadas às forças de pressão, ou compressão, do capital e à globalização podem ter contribuído para a história de abandono da vida sedentária de muitos entrevistados.

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.

Nômades e errantes se identificam com o trecho, com o lugar de passagem, com o transitório, efêmero e 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*, onde sua vida é solitária, pobre, sórdida, embrutecida e curta (HOBBS, 1974).

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.

Abandonados pelo Estado e pelos demais componentes da sociedade, 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, onde somente uma razão os move: o trecho!

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 2001.

BAUMAN, Z. **Estranhos à nossa porta**. São Paulo. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2017.

BAUMAN, Z.; MAURO, E. **Babel: entre a incerteza e a esperança**. São Paulo: Ed. Schwarcz-Companhia das Letras, 2016.

BRASIL. Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 1997.

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 Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Mapa Estratégico 2020 - 2028**. Brasília, 2022. Disponível em <<https://www.prf.gov.br/mapaestrategicopr/servlet/mstrWeb>> Acesso em: 25 Ago. 2022.

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

BÜLL, S.; BERNARDO, M H. Aproximações e distanciamentos: novos e velhos trecheiros. **Cadernos de psicologia social do trabalho**, v. 14, p. 311-324, 2011.

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.

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.

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, Yuval Noah. **Sapiens**: uma breve história da humanidade. Porto Alegre: L&PM, 2015.

HOBBS, T. **Leviatã**: matéria, forma e poder num estado eclesiástico e civil. São Paulo: Abril Cultural, 1974.

HOBBSAWM, Eric. **Globalização, democracia e terrorismo**. 8ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

JUSTO, J. S. Errância e errantes: um estudo sobre os andarilhos de estrada. **Rumos do saber psicológico**, p. 125-139, 1998.

JUSTO, J. S. **Andarilhos e trecheiros**: errância e nomadismo na contemporaneidade. Maringá: Eduem, 2011.

JUSTO, J. S. **Vidas errantes: políticas de mobilidade e experiências de tempo-espaço**. SciELO-EDUOL, 2012.

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.

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.

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

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. Concessionária de rodovia e estratégias de controle: o caso dos andarilhos de estrada. **Psicologia & Sociedade**, v. 30, p. 01-10, 2018.

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**, 2002, v. 3, n.2, p. 6-13.

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, pp. 305-312, 2005.

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.

SILVA, L. C.; JUSTO, J. S. Errância e nomadismo feminino: o caso de duas mulheres trecheiras. **Psicologia & Sociedade**, v. 32, p. 01-11, 2020.

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

4 ANDARILHOS DE ESTRADA E TRECHEIROS NO ACESSO À PROTEÇÃO SOCIAL: O ESTADO DO CONHECIMENTO

4 ROAD WANDERERS AND NOMADS IN ACCESS TO SOCIAL PROTECTION: THE STATE OF KNOWLEDGE

Resumo: Nos acostamentos das rodovias brasileiras é possível visualizar pessoas que andam sem destino, transportando quase nada, num saco, num carrinho de mão ou na garupa da bicicleta. São os andarilhos de estrada, praticamente invisíveis e excluídos socialmente. A exclusão vivenciada por esses errantes destoa completamente do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, basilar na Constituição Federal, e fundante da cidadania e das políticas públicas. O objetivo deste trabalho foi realizar uma revisão sistemática na literatura disponível em repositórios virtuais de periódicos, teses e dissertações para estabelecer o estado do conhecimento a respeito das publicações que associam a errância e o nomadismo com o acesso às políticas públicas na área da Assistência Social. A metodologia utilizada foi o Estado do Conhecimento. Preliminarmente foram encontrados 35 trabalhos e após seleção pautada nos objetivos do estudo, permaneceram 04 artigos e 01 tese que foram analisados e a partir da leitura do material, pôde-se concluir que os serviços oferecidos pelas Políticas Sociais fornecidas pelo Estado não alcançam os andarilhos de estrada, devido à condição da errância. Não há estudos que enfoquem a cidadania dos andarilhos. Há necessidade de estudos mais específicos, que abordem quais *modus operandi* podem ser implementados para que os atendimentos assistenciais alcancem os Andarilhos de Estrada.

Palavras-chave: Estado do Conhecimento; Andarilhos de Estrada; Cidadania; Políticas Públicas.

Abstract: On the shoulders of Brazilian highways it is possible to see people walking aimlessly, carrying almost nothing, in a bag, in a wheelbarrow or on the back of a bicycle. They are the road walkers, practically invisible and socially excluded. The exclusion experienced by these wanderers is completely at odds with the Principle of Human Dignity, fundamental to the Federal Constitution, and foundation of citizenship and public policies. The aim of this article is carry out a systematic review of the literature available in virtual repositories of journals, theses and dissertations to establish the state of knowledge regarding publications that associate wandering and nomadism with access to public policies in Social Assistance. The methodology used was the State of Knowledge. Preliminarily, 35 works were found and after selection based on the objectives of the study, 04 articles and 01 thesis remained that were analyzed and from reading the material, it was possible to conclude that the services offered by the Social Policy provided by the State do not reach the wanderers of road, due to the wandering condition. There are no studies that focus on the citizenship of wanderers. There is a need for more specific studies that address which *modus operandi* can be implemented so that assistance services reach the Road Walkers.

Keywords: State of the Knowledge; Road Wanderers; Citizenship; Public Policy.

4.1 INTRODUÇÃO

Andarilhos de estrada são pessoas que caminham compassadamente pelas rodovias do país, aparentemente sem destino certo; paupérrimos, carregam seus pertences em um saco, mochila ou num carrinho de mão improvisado. Caminham ao léu seja pela condição de transtorno psiquiátrico ou psicológico, seja pelas desilusões sofridas de natureza socioeconômica ou afetiva, ou ainda pela simples motivação de conhecer novos lugares, desapegados de todos os valores reforçados pela sociedade tradicional (NASCIMENTO, 2013).

Num olhar mais atento pelas rodovias do país, percebe-se uma quantidade considerável de andarilhos transitando pelos acostamentos. Alguns destes itinerantes deslocam-se em busca de trabalho de baixa qualificação, seja na área rural ou nos perímetros urbanos das rodovias, locomovendo-se a pé entre as cidades à procura de uma oportunidade de labor temporário. Estes são denominados trecheiros (JUSTO, 2011).

O modo de vida adotado tanto por andarilhos como pelos trecheiros os impõe muitas restrições seja de ingestão de alimentos, higiene corporal, proteção contra intempéries, condições de repouso noturno e de acesso às políticas sociais. Estas pessoas transitam às margens da rodovia e sobrevivem à margem da sociedade, numa invisibilidade social não verificada em outra parcela populacional. Falta-lhes condições básicas para viver com dignidade e exercer sua cidadania (SCREMIN; FREITAS JUNIOR, 2019).

A errância vivenciada pelos andarilhos de estrada é uma condição crítica de subsistência à qual a pessoa foi submetida, por escolha ou imposição, e cujas circunstâncias – dentre elas a migração contínua e a extrema pauperização – os impõe sérias consequências no tocante à Proteção Social, principalmente na área da Assistência Social. Assim, os andarilhos de estrada experimentam a forma mais cruel e pictórica da errância.

Desta forma, entendendo as dificuldades apresentadas pelas pessoas que adotaram a errância como modo de vida, este trabalho objetiva realizar uma revisão sistemática na literatura disponível em repositórios virtuais de periódicos, teses e dissertações para estabelecer o estado do conhecimento a respeito das publicações que associam a errância e o nomadismo com o acesso às políticas públicas na área da Assistência Social.

4.2 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA COMO REQUISITO FUNDAMENTAL

A vida com dignidade pode ser interpretada de várias formas, conforme o olhar do observador, mas é certo que sua significação se assenta no princípio da dignidade da pessoa humana. Este conceito é consagrado mundialmente pois é a base de sustentação dos direitos humanos.

Certamente, qualquer vinculação com a dignidade da pessoa humana resulta que a garantia efetiva de uma existência digna abrange mais do que a garantia da mera sobrevivência física, pois uma vida sem alternativas não corresponde ao preceito de dignidade. A vida humana não pode ser reduzida à mera sobrevivência, havendo a necessidade de um mínimo existencial para que a pessoa possua dignidade. (SARLET; ZOCKUN, 2016).

Segundo Barroso (2014), nas últimas décadas, a dignidade humana tornou-se um consenso ético do mundo ocidental, mencionada em inúmeros documentos internacionais, constituições nacionais, além de leis e decisões judiciais. Já no plano abstrato, tornou-se unanimidade encantando o espírito de pensadores ao redor do mundo.

Rocha (1999) reforça que as discussões acerca do princípio da dignidade da pessoa humana se avolumaram no pós-guerra, a partir da experiência do Holocausto. Entendeu-se necessário proteger não somente a vida, mas a condição de viver com dignidade. Pois as formas de desumanização não atingem somente a pessoa privada de seus direitos e liberdades, atingem toda a humanidade.

No Brasil, o princípio da dignidade da pessoa humana foi positivado na Constituição da República de 1988 (BRASIL, 1988), vinculando e obrigando as ações de políticas públicas, pois a concretização destas num regime democrático tem como principal finalidade uma melhor situação sociopolítica para o bem de todos que compõem a coletividade (ROCHA, 1999).

Percebe-se que o princípio da dignidade da pessoa humana tem estreita relação com a cidadania – amparada na garantia de direitos – tão necessária para a vida em sociedade.

Sarmiento (2016) ressalta que o princípio da dignidade humana é um fundamento não somente do direito brasileiro, consagrado pela Constituição de 1988,

pois é mundialmente reconhecido que a dignidade humana é o fundamento dos direitos humanos.

Barroso (2014) compreende um conteúdo mínimo existente no conceito de Dignidade da Pessoa Humana que está baseado em três premissas básicas: o valor intrínseco, que corresponde às características que são inerentes e comuns a todos os seres humanos; a autonomia, expressada pelo livre arbítrio e pela vontade e autodeterminação do ser humano, expressando-se como um componente ético da dignidade humana; e o valor comunitário, que representa o elemento social da dignidade humana, onde os contornos são moldados pela imposição das relações e restrições necessárias para uma vida em comunidade.

Neste sentido, dentro da visão comunitária da dignidade da pessoa humana, Sarlet (2018), compreendendo que o Estado é responsável por salvaguardar a dignidade dos seus concidadãos, expressa em uma de suas obras uma definição jurídica da dignidade da pessoa humana:

a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e corresponsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos (SARLET, 2018, p. 59-60).

Os diversos espectros pelos quais pode ser observada a dignidade da pessoa humana faz convergir para a previsão dos direitos e garantias fundamentais na Constituição Cidadã, bem com reforça o componente humano do conceito, tanto quanto o normativo, na tentativa de garantir o usufruto da cidadania dentro do território nacional.

A respeito de cidadania, um conceito amplo e em constante desenvolvimento desde a antiguidade até os dias atuais, constata-se que passou por estudos de vários autores em diferentes momentos históricos e, geralmente, acompanhou a evolução da sociedade. Embora não seja objetivo deste artigo desenvolver uma completa linha do tempo a esse respeito, entende-se necessário compreender o conceito de cidadania em diferentes épocas para que se chegue até a realidade brasileira, exposta por um dos principais teóricos contemporâneos do campo das ciências sociais no Brasil.

Uma definição clássica de cidadania foi adotada por Aristóteles, ainda na Grécia Antiga, em que cidadão é “...o homem que partilha os privilégios da cidade...” (ARISTÓTELES, 1973, p. 88). Segundo Costa e Ianni (2018) essa definição do filósofo grego compreendia três dimensões: a liberdade, a igualdade e as virtudes republicanas, as quais abrangiam a dimensão política. Assim, o status de cidadão estava disponível para um pequeno grupo de homens livres e nascidos na cidade na qual tinham o direito de participar ativamente da vida política e das decisões. Era uma concepção de cidadania ativa, participante, embora fosse exclusiva aos homens livres.

Nos vários séculos que durou a Idade Média pouco se avançou e muito se retrocedeu em relação à visão aristotélica de cidadania. Na passagem para a Era Moderna a ideia de cidadania adquiriu fundamentos filosóficos com os contratualistas, mas somente a partir da Revolução Francesa é que surge o conceito de cidadania moderna. A Promulgação da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, trouxe à definição do termo as perspectivas de garantias de direitos por parte do Estado onde vivem esses cidadãos, ressignificando o conceito de cidadania (COSTA; IANNI, 2018).

No século XX, no paradigma moderno de Marshall (1967) começou a surgir a ideia da cidadania garantida pelo usufruto das três categorias de direitos: civis, políticos e sociais, e a delimitação do exercício da cidadania dentro de um território, conferindo ao cidadão “...um status concedido àqueles que são membros integrais de uma comunidade” (MARSHALL, 1967, p. 76).

Na atualidade brasileira, Carvalho (2001) no livro *Cidadania no Brasil: um longo caminho*, faz um resgate histórico da formação da cidadania em nosso país, desde o Brasil-Colônia até o início do Século XXI e traduz de forma significativa a luta pela consolidação da nossa cidadania, trazendo uma definição que propicia um melhor entendimento da temática:

Tornou-se costume desdobrar a cidadania em direitos civis, políticos e sociais. O cidadão pleno seria aquele que fosse titular dos três direitos. Cidadãos incompletos seriam o que possuíssem apenas alguns dos direitos. Os que não se beneficiassem de nenhum dos direitos seriam não cidadãos... Direitos civis são os direitos fundamentais à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade perante a lei... São direitos cuja garantia se baseia na existência de uma justiça independente, eficiente, barata e acessível a todos... É possível haver direitos civis sem direitos políticos. Estes se referem à participação do cidadão no governo da sociedade. Seu exercício é limitado a parcela da população e consiste na capacidade de fazer demonstrações políticas, de organizar partidos, de votar e ser votado... Se os direitos civis garantem a vida em sociedade, se os direitos políticos garantem a

participação no governo da sociedade, os direitos sociais garantem a participação na riqueza coletiva. Eles incluem o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, à aposentadoria. A garantia de sua vigência depende de existência de uma eficiente máquina administrativa do Poder Executivo. (CARVALHO, 2001, p.15).

Embora a conceituação promovida por Carvalho seja elucidadora, Bresser Pereira (1997) a complementa com sua percepção sobre a importância crescente do conceito cidadania na consolidação da democracia em nosso país.

Certamente que cidadãos plenos têm mais condições de participar ativamente da sociedade consolidando assim a democracia. A cidadania plena não é condição fácil de se estabelecer num país com desigualdades sociais alarmantes como o Brasil, onde alterna-se regiões de desenvolvimento e riqueza com áreas de subdesenvolvimento e extrema pobreza.

Segundo dados da Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL), publicados no Anuário Estadístico de América Latina y el Caribe (CEPAL, 2022), o Brasil possui uma das piores classificações no Índice de Gini⁴ da região, ficando somente atrás da Guatemala. Altos índices de concentração de renda tem como consequência um alto percentual de pessoas vivendo na pobreza e na extrema pobreza, 18,4% e 5,1% respectivamente.

Percebe-se que os andarilhos de estrada fazem parte da parcela populacional mais distante da cidadania idealizada por Carvalho (2001). De um modo geral, falta-lhes identidade, não somente a civil⁵, não possuem título de eleitor, não têm moradia e emprego, falta-lhes o cartão do cidadão, o cartão do SUS e o registro no Cadastro Único do Governo Federal, dentre outros. Algumas dessas condições são pré-requisitos para que acessem benefícios fornecidos pelo Estado, tais como os programas de transferência direta de renda, tais como o Auxílio Brasil ou o Auxílio Emergencial que foi disponibilizado em virtude da Pandemia de COVID-19.

⁴ O Índice de Gini foi criado pelo matemático italiano Conrado Gini. Trata-se de uma forma de medir o grau de concentração de renda da população. Aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. É uma escala que vai de 0 a 1, onde o menor valor aproxima-se da igualdade de rendimentos e o maior valor denota maior concentração de renda.

⁵ Durante as abordagens realizadas no Projeto Vidas na Estrada: Andarilhos e Trecheiros, mais especificamente no Plano de Prevenção da COVID-19, realizado pela PRF nas rodovias federais da Região dos Campos Gerais, no Paraná, entre os meses de junho e setembro do ano de 2020, foram abordados 85 andarilhos, os quais foram orientados em relação às medidas de prevenção contra a COVID-19 bem como dos principais sintomas desta doença, receberam ainda um kit para higiene e profilaxia. Contatou-se que 58% dos errantes não portavam documentação pessoal.

Caracteriza-se como uma população desassistida pelos governos e carente de recursos básicos.

Neste contexto, pessoas que tem acesso inadequado e reduzido às necessidades básicas de sobrevivência humana, como: água potável, comida e abrigo, vivem um processo de *desumanização* (GIFFIN, 2007). Esse processo torna-se mais fácil de ser entendido quando se percebe o cotidiano de andarilhos e trecheiros, caminhando pelas rodovias à mercê das intempéries e da filantropia daqueles que se compadecem com o sofrimento alheio. Caracteriza-se ainda, pela ausência dos direitos sociais previstos na Carta Magna, que deveriam oportunizar ao cidadão a participação na riqueza coletiva. Mas é impossível participar dessa riqueza se o Estado que é o responsável por essa distribuição não os reconhece como cidadãos.

Um dos problemas que potencializam essa dificuldade é que andarilhos e trecheiros inexitem nos Censos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)⁶, tornando-os invisíveis aos olhos do Estado e sem perspectiva alguma de adoção de políticas públicas específicas. A dificuldade em contabilizar a população em situação de rua advém da falta de um endereço fixo. Embora tenha se desenvolvido uma estratégia de recenseamento para contabilizar os moradores de rua nas cidades⁷, ainda assim os andarilhos permanecem fora das estatísticas, pois uma das características deste grupo é a não fixação a um território (SCREMIN; FREITAS JUNIOR, 2019). Neste contexto, a falta de pertencimento a um território pode ser fator determinante no acesso às políticas públicas.

Ao falar sobre políticas públicas, Souza (2006) revela que estas surgiram como disciplina acadêmica nos EUA, com ênfase nos estudos sobre a ação dos governos, enquanto na Europa a tradição de estudos e pesquisas nesta área concentrava-se sobre o Estado e suas instituições. Relata ainda que não existe uma única ou melhor definição sobre o que seja política pública, no entanto, as definições existentes guiam o nosso olhar para o local onde ocorrem as lutas em torno dos interesses, preferências

⁶ O Censo Demográfico acontece no Brasil de dez em dez anos, realizado pelo IBGE, e tem por objetivo contar os habitantes do Território Nacional, identificar 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. O último foi realizado no ano de 2010 e neste ano de 2022 estão sendo realizadas as coletas de dados do novo Censo Demográfico Brasileiro.

⁷ Natalino (2016) apresenta essa estratégia no texto Estimativa da População em Situação de Rua no Brasil.

e ideias, ou seja, os governos. Complementa que algumas definições ignoram o caráter conflituoso e os limites que cercam as decisões dos governos, enquanto outras não consideram a necessidade de cooperação que deve existir entre os governos, grupos sociais e outras instituições.

Kerstenetzki (2012) afirma que a ceulema já se inicia nos termos utilizados para tratá-las: políticas públicas, sistema de proteção social, seguridade social, políticas sociais, bem-estar público, bem-estar social, serviços sociais, dentre outros. A autora usa como ponto de partida para a discussão sobre a origem das políticas públicas e do Estado de Bem-Estar Social, o paradigma da assistência social pública descentralizada, complementando que os mínimos e máximos de referência alterar-se-ão com o tempo.

Fiori (1997) afirma que o Estado de Bem-Estar Social é a forma mais moderna e avançada de exercício público de proteção social, tendo sido precedido por várias formas de políticas sociais implementadas ainda na Alemanha unificada por Otto Von Bismarck no final do século XIX, evoluído na Inglaterra do início do século XX, assim como no New Deal norte-americano de Roosevelt e se consolidado no pós segunda guerra mundial nas várias organizações nacionais de Welfare State na Europa.

Kerstenetzki (2012) reconhece o Estado de Bem-Estar Social no Brasil, embora não nos moldes do Welfare State dos países escandinavos, mas percebe o nosso país como um dos pioneiros na seguridade social na América Latina, tendo implementado proteção social aos servidores do Estado, ainda no final do século XIX e garantias trabalhistas e seguros coletivos para manutenção de renda na primeira metade do século XX. Na visão da autora, o Brasil seguiu implementando garantias previdenciárias crescentes em meados do século XX e ressalta a instituição da assistência médica gratuita financiada e governada pelo Estado após a Constituição de 1988, nossa Carta Magna voltada para a garantia dos direitos sociais tão fundamentais para o resgate da cidadania dos brasileiros.

A partir da promulgação da Constituição Cidadã houve um incremento das ações governamentais voltadas ao atendimento daquelas pessoas socialmente excluídas, como forma de compensação dos efeitos colaterais ocasionados pelas decisões tomadas na área econômica. A partir de 1993, com a criação da Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS) foram implementados, paulatinamente, vários programas socioassistenciais sob a coordenação do Sistema Único de Assistência Social (SUAS). Os serviços oferecidos são baseados em alguns princípios, dentre eles

o princípio da Matricialidade Familiar, da Descentralização Político Administrativa e da Territorialidade (BRASIL,1993). Os errantes são desenraizados das relações familiares, transitam por diversas cidades de várias Unidades da Federação, não possuem identificação com um território e conseqüentemente deixam de possuir um *endereço fixo*, por isso dificilmente conseguem um atendimento digno nos serviços socioassistenciais.

Entende-se como adequada e atual a definição utilizada por De Castro et al (2012) sobre as políticas públicas que, de um modo geral, podem ser entendidas como intervenções do Estado na sociedade por meio de ações implementadas diretamente pelo governo ou por um conjunto de instituições estatais, sob a justificativa de, por um lado, atender às demandas, necessidades ou interesses e, por outro, manter as condições de estabilidade adequadas a fim de garantir a produção e a reprodução social. Mas a oferta de serviços por parte do Estado não ocorre de forma geral e irrestrita, tampouco contempla todas as pessoas que realmente necessitam dos serviços.

A Constituição Federal, na perspectiva de proteção social, prevê que a Seguridade Social que é composta pelo tripé formado pela Previdência Social, pela Saúde e pela Assistência Social é um dos maiores lastros garantidores dos direitos do cidadão brasileiro. A previdência social, por ter um caráter contributivo naturalmente não irá abarcar todos os brasileiros; a saúde por primar pelo atendimento universal e constituir-se um direito de todos e dever do Estado, deve estar disponível a todos e possui estrutura robusta que possibilita ir até o cidadão enfermo e transportá-lo até um local de atendimento especializado, se necessário for. Entretanto, a assistência social que deve estar disponível a quem dela precisar, não possui a mesma estrutura da saúde.

Assim, buscou-se estabelecer um panorama dos trabalhos voltados para as condições de acesso dos andarilhos de estrada, nas políticas de assistência social proporcionadas pelo Estado.

4.3 METODOLOGIA

O pesquisador que se propõe a estudar uma área do saber deve conhecer os trabalhos relacionados ao seu objeto de estudo. A velocidade com que as pesquisas são produzidas na atualidade torna difícil tanto inteirar-se do conhecimento produzido

quanto identificar quais assuntos foram pouco explorados, seja quantitativamente ou qualitativamente.

O caminho metodológico percorrido em um trabalho científico é etapa importante e elucidadora do assunto que está sendo estudado, pois o viés pelo qual o objeto de estudo é observado e a forma pela qual é trabalhado influencia sobremaneira no resultado do estudo científico. Diversas metodologias estão à disposição do pesquisador para que desenvolva seu trabalho e extraia do seu objeto de estudo algo novo ou que ainda é pouco estudado.

Objetivando estabelecer um panorama a respeito do tema investigado, optou-se por utilizar a metodologia denominada Estado do Conhecimento, que deriva da metodologia conhecida por Estado da Arte. Estes diferem-se da maioria das metodologias tradicionais pois demandam inicialmente um levantamento quantitativo e posteriormente uma análise qualitativa, diferentemente das demais metodologias as quais apresentam preocupação fundamentalmente quantitativa (FREITAS; PELINSKI; FREITAS JUNIOR, 2018).

Puentes, Aquino e Silva Faquin (2005) apresentam com muita propriedade o conceito do Estado da Arte:

Estado del arte es una modalidad de estudio científico de: a) carácter bibliográfico que, b) constituye una evaluación cuantitativa y cualitativa del conocimiento producido en un determinado momento, ya sea referente a un campo de la ciencia o a una determinada técnica; c) tiene como punto de partida un recorte temporal; d) permite sistematizar los saberes de una determinada área del conocimiento humano; e) reconocer los principales resultados de la investigación; f) identificar temáticas y abordajes dominantes y emergentes, bien como lagunas y campos inexplorados, aún abiertos a la investigación futura; g) identificar las principales tendencias, las áreas temáticas más cubiertas, los niveles de impacto, las formas de registro y difusión de las experiencias; y, al mismo tiempo, h) contribuir a la construcción de la teoría y la mejora de la práctica. (PUENTES; AQUINO; SILVA FAQUIM, 2005, p. 222).

Para Romanowski e Ens (2006) os estudos denominados Estado da Arte são justificados por proporcionarem uma visão geral do que vem sendo produzido na área e uma classificação que permite perceber a evolução das pesquisas, suas características e foco na área, além de identificar as lacunas ainda existentes, abrangendo toda uma área do conhecimento. Por *Estado da Arte* entende-se o estudo que investigará a totalidade das publicações nos diferentes tipos de produções, enquanto o *Estado do Conhecimento* aborda somente alguns setores das publicações sobre o tema. Entretanto, ambas as metodologias se dedicam à identificação das

lacunas, de fundamental importância no rastreamento das áreas ainda pouco estudadas e no direcionamento de novos projetos em direção aos temas raramente abordados.

No presente trabalho utilizar-se-á o Estado do Conhecimento, tendo em vista que não farão parte da análise os livros e demais materiais impressos, optando-se somente pelos repositórios virtuais que congregam artigos, teses e dissertações.

Tanto o Estado da Arte como o Estado do Conhecimento se destacam principalmente pela etapa analítica que compõe os métodos, permitindo estabelecer uma interrelação entre os trabalhos analisados, comparando as metodologias, os objetivos e os resultados, avaliando ainda a pertinência dos estudos em determinada área.

Desta forma, neste artigo, após a delimitação do tema, foram seguidas as seguintes fases: 1) Definição dos descritores e dos bancos de pesquisa utilizados; 2) Definição do lapso temporal e dos critérios para a seleção do material que comporá o corpus da análise; 3) Leitura flutuante dos trabalhos resultantes da pesquisa e separação por categorias; 4) Leitura na íntegra dos trabalhos selecionados na categoria Políticas Públicas com respectiva sistematização para facilitar a análise (metodologia, objetivos, resultados, dentre outros); e 5) Análise crítica avaliando aspectos de cada trabalho e do conjunto das obras, identificando como o tema é tratado na bibliografia científica e possíveis lacunas que servirão de base para o direcionamento de novos estudos sobre o tema.

A análise do material coletado foi realizada conforme a técnica de Análise de Conteúdo proposta por Bardin (2016) que é composta por três fases: Pré-Análise que corresponde às fases 1) e 2) da metodologia adotada; a fase Exploratória que foi realizada nas etapas 3) e 4); e ainda a fase de Tratamento dos Resultados, Inferência e Interpretação que foi realizada na etapa 5) da metodologia utilizada neste artigo.

Os termos de pesquisa utilizados foram estabelecidos de forma a apresentar tudo o que foi publicado cientificamente a respeito dos andarilhos de estrada, trecheiros e respectivo acesso às políticas públicas, tão necessárias à consolidação da cidadania desses itinerantes.

Inicialmente, os descritores empregados nas buscas foram termos utilizados na língua portuguesa: 1) “ANDARILHOS DE ESTRADA” OR TRECHEIROS, sempre em letra maiúscula. Entretanto, as possíveis traduções dessas expressões para a língua inglesa podem divergir da tradução literal ou mesmo inexistir, como é o caso do termo

trecheiros. Foi realizada uma combinação de palavras na língua inglesa que pudesse mais se aproximar da condição de vida dos errantes que são objeto do estudo: 2) “ROAD WANDERERS” OR “HIGHWAY WANDERERS”; 3) “MIGRATION HOMELESS”.

No intuito de identificar a produção científica voltada para as políticas públicas e cidadania dos andarilhos de estrada foram incluídos os termos: 4) WANDERERS AND “PUBLIC POLICY” e 5) WANDERERS AND CITIZENSHIP.

Optou-se por realizar as buscas de artigos científicos, dissertações e teses em seis bases de dados: 1) Scielo⁸; 2) Portal de Periódicos Capes⁹; 3) Scopus¹⁰; 4) Web Of Science¹¹; 5) Science Direct¹² e 5) Portal da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações¹³.

Os portais foram escolhidos por conterem ampla biblioteca e repositório eletrônico que contempla uma seleção de periódicos científicos brasileiros e internacionais, além de teses e dissertações, congregando o que há de mais relevante na área das Ciências Sociais. Embora tenha-se optado pela busca de artigos publicados também em outros países e idiomas, o recorte temporal utilizado foi o período pós promulgação da Constituição Federal de 1988, a Constituição Cidadã, marco recente na história do Brasil e referência normativa dos direitos do cidadão; portanto, a busca compreendeu um período de 34 (trinta e quatro) anos.

⁸A Biblioteca Eletrônica Científica Online - SciELO é uma biblioteca eletrônica que abrange uma coleção selecionada de revistas científicas brasileiras. A biblioteca é parte integrante de um projeto desenvolvido pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, em parceria com o Centro Latino-Americano e do Caribe de Informação em Ciências da Saúde. Desde 2002, o projeto também é apoiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico do CNPq.

⁹O Portal de Periódicos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), é uma biblioteca virtual que reúne e disponibiliza a instituições de ensino e pesquisa no Brasil o melhor da produção científica internacional. Ele conta com um acervo de mais de 45 mil títulos com texto completo, 130 bases referenciais, 12 bases dedicadas exclusivamente a patentes, além de livros, enciclopédias e obras de referência, normas técnicas, estatísticas e conteúdo audiovisual.

¹⁰A base Scopus é o maior banco de dados de resumos e citações da literatura revisada por pares: revistas científicas, livros e anais de congressos. Oferece uma visão abrangente da produção mundial de pesquisas científicas.

¹¹A Web Of Science é uma plataforma referencial de citações científicas projetada para apoiar pesquisas científicas e acadêmicas com cobertura nas áreas de ciências, ciências sociais, artes e humanidades.

¹²A ScienceDirect é a base de dados de texto completo e revisado por pares da Elsevier com aproximadamente 26.000 livros e mais de 2.200 periódicos, além de conteúdo integrado de várias fontes externas na forma de áudio, vídeo e conjuntos de dados.

¹³A Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) integra os sistemas de informação de teses e dissertações existentes nas instituições de ensino e pesquisa do Brasil, congregando mais de 630.000 documentos de 115 instituições.

Esta pesquisa caracteriza-se como quantitativa e qualitativa, pois busca verificar quantos trabalhos foram publicados, selecionar as pesquisas que se dedicaram ao tema políticas públicas e cidadania e realizar uma análise crítica destas produções.

4.4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Como resultados da pesquisa realizada com os descritores já citados, nos seis bancos de dados selecionados, obteve-se um total de 96 (noventa e seis) publicações, sendo 81 (oitenta e um) artigos, 11 (onze) dissertações e 4 (quatro) teses. Como os termos utilizados em inglês possuem uma considerável amplitude semântica, foi necessário filtrar os resultados em primeira análise, mediante a leitura flutuante dos títulos e resumos, donde se verificou artigos cujos objetos de estudo abordavam áreas bem diversas tais como: política aeroespacial, inteligência artificial, relações de consumo, liderança, administração de empresas, dentre outras. Portanto, após a primeira análise restaram 35 (trinta e cinco) trabalhos sendo 20 (vinte) artigos, 11 (onze) dissertações e 04 (quatro) teses.

Numa segunda etapa foi realizada a leitura flutuante do material encontrado visando categorizar as publicações conforme o título do trabalho, o objetivo, a metodologia utilizada e os resultados apresentados. Os trabalhos foram divididos em 07 (sete) categorias conforme apresenta a Tabela 2.1.

Tabela 2.1. Categorização dos resultados da buscas realizadas nos repositórios virtuais:

Categoria	Artigos	Dissertações	Teses	Total
Alcoolismo, psiquiatria e conflitos afetivos	03	01		04
Estratégias de controle (biopoder)	05	01		06
Fenômenos psicossociais	02	04		06
Jornalismo, literatura, artes e turismo	01	03		04
Cidadania e Políticas públicas	04		02	06
População urbana	04	02	02	08
Questões de gênero	01			01
TOTAL GERAL	20	11	04	35

Fonte: Os autores.

Após a leitura na íntegra das 35 (trinta e cinco) publicações, os trabalhos foram categorizados conforme os temas centrais abordados nos estudos, utilizando os critérios propostos por Bardin (2016): exclusão mútua, homogeneidade, pertinência, objetividade e fidelidade. Desta forma, as categorias constantes na Tabela 2.1 assim se referem: alcoolismo, psiquiatria e conflitos afetivos envolvem estudos na área de psicologia e psiquiatria; estratégias de controle e biopoder abrange trabalhos que analisam o controle exercido durante o atendimento e o monitoramento dos deslocamentos dos andarilhos; fenômenos psicossociais envolve estudos com estes fenômenos em andarilhos; jornalismo, literatura, arte e turismo engloba os estudos onde o termo andarilho é utilizado como licença poética; cidadania e políticas públicas constitui o corpus da análise deste estudo, embora não se tenha encontrado estudos voltados ao resgate da cidadania do andarilho; população urbana relaciona-se à população em situação de rua no perímetro urbano das cidades; e questões de gênero compreende estudos sobre esse tema envolvendo os errantes.

Como o presente artigo busca analisar as publicações sobre a errância e o acesso às políticas públicas, foram selecionados os trabalhos constantes na categoria *Cidadania e Políticas Públicas*, ou seja, 06 (seis) pesquisas sendo 4 (quatro) artigos e 2 (duas) teses em que os estudos realizados relacionavam a condição da errância com os direitos sociais previstos na Carta Magna e promovidos efetivamente pelo Estado. Assim, os trabalhos constantes nas demais categorias foram excluídos desta análise pois tinham em seu âmago preocupação diversa, como já demonstrado na Tabela 2.1.

Durante a leitura dos 06 (seis) trabalhos referentes à categoria em questão, percebeu-se que 02 (duas) pesquisas continham dados muito parecidos e chegavam à mesma conclusão. Trata-se de uma tese apresentada no ano de 2012 e um artigo publicado em 2015, pelo mesmo autor. Como os objetivos, a metodologia empregada e os resultados apresentados foram os mesmos, optou-se por descartar a tese a partir desta fase, permanecendo o artigo que é mais recente. Assim sendo, partiu-se para a análise de 04 (quatro) artigos e 01 (uma) tese resultante da pesquisa. O Quadro 2.1 apresenta os trabalhos, os autores e demonstra os aspectos metodológicos e os objetivos de cada pesquisa.

Quadro 2.1 – Análise das produções acadêmicas selecionadas:

NR	Título	Objetivo	Metodologia	Autores	Ano
01	A Exclusão dos Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social	Analisar, a partir da intersecção entre a psicologia, a política e exclusão social dos andarilhos de estrada, algumas descrições dos serviços socioassistenciais contidas no texto da Resolução 109 publicada no Diário Oficial da União no dia 25 de novembro de 2009 em concordância com a Lei nº 8.742/1993, que aprovou a tipificação nacional desses serviços sob gestão do Sistema Único de Assistência Social (SUAS)	Pesquisa documental	- Nascimento, E. C.	2013
02	Políticas Públicas de Mobilidade e Assistência a Itinerantes: o Caso dos Trecheiros	Examinar as ações das políticas de mobilidade adotadas por uma cidade do interior paulista em relação a itinerantes que nela desembarcam, sobretudo, aqueles que são identificados como trecheiros	Observação Entrevista	- Justo, J. S.; - Espósito, A.; - De Freitas, C. J.; - Nascimento, E. C.	2013
03	Os Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social	Refletir sobre a exclusão dos andarilhos de estrada nas políticas públicas de assistência social, tendo como eixo de análise o texto da Resolução 109 publicada no Diário Oficial da União no dia 25 de novembro de 2009 que aprovou a tipificação nacional de serviços socioassistenciais sob a coordenação do Sistema Único de Assistência Social (SUAS).	Pesquisa documental	- Nascimento, E. C.; - Justo, J. S.; - De Paiva Cruz, S. G. F.	2015
04	Andarilhos de Estrada Segundo os Relatos de Trabalhadores Assistenciais	Verificar como os trabalhadores assistenciais compreendem o modo de vida dos andarilhos pelas rodovias do país.	Entrevista Análise de conteúdo	- Nascimento, E. C.; - Justo, J. S.	2015
05	O Alcance da Proteção Social à População em Situação de Rua: a Fuga do Paradigma do Direito	A pesquisa tem como objeto de estudo o alcance da proteção social à população em situação de rua, à luz de suas dimensões histórico-paradigmáticas – as quais formatam a rede de serviços governamentais e não governamentais – e de uma leitura do cotidiano visto e sentido pelos usuários e operadores da política da assistência social.	Revisão bibliográfica Pesquisa documental Entrevista Observação participante	De Oliveira, L. M. F.	2017

Fonte: Os autores.

Dos dados expostos no quadro 2.1 pode-se perceber que poucos pesquisadores se dedicam a essa temática, ficando este fato evidenciado na lista dos autores dos artigos analisados neste estudo: um deles contribuiu em 04 (quatro)

trabalhos dos 05 (cinco) que figuram no quadro acima, enquanto outro pesquisador aparece como coautor em 3 (três) desses artigos.

Ao verificar o Currículo Lattes desses autores percebe-se que se trata de estudiosos que militam sobre a temática dos andarilhos de estrada bem como dos trecheiros. O pesquisador Justo tem um histórico de pesquisas de longo tempo com essa temática, possui três livros sobre o assunto, publicados nos anos de 2011, 2012 e 2019; possui sete capítulos de livro onde aborda os andarilhos ou os trecheiros, além de vinte e quatro artigos publicados no tema, denotando que seus estudos sobre andarilhos de estradas se iniciaram no ano de 1996. O pesquisador Nascimento possui treze artigos publicados sobre o tema, o primeiro no ano de 2000, além de um livro sobre os errantes trecheiros publicado no ano de 2008.

Todos os estudos analisados apresentam uma abordagem qualitativa, percebe-se que Nascimento (2013) bem como Nascimento, Justo e Cruz (2015) utilizam a pesquisa documental, embora essa informação não esteja explícita nos artigos, onde realizam uma análise acerca da previsão legal dos serviços socioassistenciais tendo como eixo a Resolução N.º 109/2009 do Conselho Nacional de Assistência Social (BRASIL, 2009). Também não foi explicitado o método de análise utilizado em ambos. A partir da análise de legislação vigente, os autores avaliam se existe, ou não, a previsão legal de atendimento social aos errantes que se deslocam pelos acostamentos das rodovias do país.

Justo, Espósito, Freitas e Nascimento (2013) utilizam a observação e as entrevistas como base para analisar a política de mobilidade de uma cidade do interior paulista. Embora não tenham especificado qual o tipo de observação e de entrevista fora utilizado, deixam claro que sua pesquisa está direcionada a trecheiros que buscavam por passagens de transporte público intermunicipal fornecidas pelo município. Os autores não mencionam o método de análise utilizado bem como não citam a submissão da pesquisa a um comitê de ética. A metodologia utilizada pelos autores optou por captar somente a visão dos usuários daquele serviço.

Nascimento e Justo (2015) buscam identificar como os trabalhadores assistenciais compreendem o modo de vida dos andarilhos, utilizam-se de entrevistas semiestruturadas que tiveram seus relatos sistematizados pela técnica de Análise de Conteúdo. Citam ainda a concordância em participar da pesquisa por parte dos profissionais entrevistados, bem como a submissão ao Comitê de Ética em Pesquisa.

Os pesquisadores entrevistaram somente trabalhadores assistenciais de instituições que eventualmente abrigam andarilhos e trecheiros.

Oliveira (2017), em sua tese de doutorado, realizou um estudo sobre o alcance da proteção social à população em situação de rua, notadamente os trecheiros, pelo viés de dois paradigmas diferentes: o paradigma filantrópico e o paradigma do direito. Para isso utilizou como metodologia: a revisão bibliográfica, a pesquisa documental de forma secundária explicitando quais documentos foram coletados e, baseado no método etnográfico, a observação participante e a entrevista semiestruturada, embora este tipo de entrevista não tenha sido citado claramente no texto. Ressalte-se que as entrevistas realizadas por Oliveira (2017) oferecem uma visão mais completa e uma melhor condição de análise do objeto de pesquisa, pois foram entrevistados diferentes atores do sistema: trecheiros, trabalhadores da área de assistência e ainda alguns ex-funcionários do Governo Federal que fizeram parte da estrutura de planejamento e organização dos serviços de proteção social. O caminho analítico foi orientado pelo método genealógico, sem maiores informações relatadas no texto e o estudo foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa.

Quadro 2.2 –Análise por tipo de publicação e indicadores dos periódicos:

NR	Título	Palavras-chave	Tipo de publicação	Ano	Periódico
01	A Exclusão dos Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social	Errância; Andarilhos de estrada; Sistema Único de Assistência Social; Políticas Públicas, Exclusão Social	Artigo	2013	Revista Psicologia Política Qualis B3
02	Políticas Públicas de Mobilidade e Assistência a Itinerantes: o Caso dos Trecheiros	Políticas Públicas; Mobilidade; Trecheiros	Artigo	2013	Revista Emancipação Qualis B3
03	Os Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social	Serviço Social, Políticas Públicas, Andarilhos de Estrada	Artigo	2015	Revista Emancipação Qualis B3
04	Andarilhos de Estrada Segundo os Relatos de Trabalhadores Assistenciais	Psicologia Social; Organizações Profissionais; Políticas Públicas; Auxílio	Artigo	2015	Revista Psicologia & Sociedade Qualis A2
05	O Alcance da Proteção Social à População em Situação de Rua: a Fuga do Paradigma do Direito	Proteção Social; População em Situação de Rua; Benemerência; Direito	Tese	2017	

Fonte: Os autores.

Da análise do Quadro 2.2 percebe-se inicialmente o extenso hiato temporal entre a promulgação da Constituição Federal de 1988, nossa referência em cidadania, e o primeiro trabalho publicado a respeito de andarilhos de estrada e acesso às políticas públicas. Em que pese toda a necessidade de adaptação da legislação infraconstitucional, bem como o processo de reaparelhamento do Estado para tratar das questões inovadoras da Constituição Cidadã, ainda assim se passaram vinte e quatro anos entre a promulgação da atual Carta Magna e a publicação do primeiro artigo em que o autor lançou seu olhar para o modo de vida errante e a dificuldade de acesso às ações assistenciais promovidas pelo Estado. Após esse primeiro artigo vieram outros, sazonais e em pequena quantidade, pois houve publicações nos anos de 2013, 2015 e a última que consta do quadro acima é do ano de 2017.

Dos 4 (quatro) artigos que compõem o corpus desta análise, 3 (três) foram publicados em revistas com Qualis B3 e o outro numa revista com Qualis A2. Já em relação ao ano de publicação percebe-se duas publicações no ano de 2013 e duas no ano de 2015. A tese analisada foi requisito para conclusão do doutorado no Programa de Pós-Graduação em Serviço Social e Políticas Sociais da Universidade Estadual de Londrina, no ano de 2017. A avaliação do programa na Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) é conceito 4.

Quanto às palavras-chave, percebemos que o termo que mais aparece é Políticas Públicas figurando nos quatro artigos e o termo Andarilhos de Estrada aparece em dois trabalhos, reforçando que o direcionamento dessas pesquisas tem uma associação seja em maior ou menor grau, entre os andarilhos de estrada e as políticas públicas.

A palavra cidadania não figurou como palavra-chave nos trabalhos analisados, os trabalhos analisados não aprofundam estudos sobre o tema. Nascimento (2013); e Nascimento, Justo e Cruz (2015) comentam sucintamente a respeito das políticas públicas como parte dos direitos sociais que compõe a cidadania; e Nascimento e Justo (2015) sequer abordam o tema cidadania. Justo, Espósito, Freitas e Nascimento (2013) ao avaliarem o atendimento prestado aos migrantes no oferecimento de passes de viagem, também comentam que o direito à mobilidade é condição necessária para a consolidação da cidadania, juntamente com outros direitos sociais. No texto de Oliveira (2017), durante revisão de literatura, cita a proteção social como necessária para garantir o acesso aos direitos sociais e, assim, à cidadania.

Quadro 2.3 – Formação dos Pesquisadores e respectivos Grupos de Pesquisa:

NR	Título	Formação dos autores	Grupo de Pesquisa
01	A Exclusão dos Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social	Graduado em Psicologia, Mestre e Doutor Psicologia e Sociedade; e Pós-Doutor em Psicologia	Figuras e modos de subjetivação no contemporâneo – UNESP-SP
02	Políticas Públicas de Mobilidade e Assistência a Itinerantes: o Caso dos Trecheiros	1) Graduado em Psicologia, Mestre em Psicologia Educacional, Doutor Psicologia Social, Livre-Docente em Psicologia. 2) Graduado em Psicologia e Mestre em Psicologia. 3) Graduado em Psicologia, Mestre em Psicologia Social e Doutor em Psicologia. 4) Graduado em Psicologia, Mestre e Doutor Psicologia e Sociedade; e Pós-Doutor em Psicologia.	Figuras e modos de subjetivação no contemporâneo – UNESP-SP
03	Os Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social	1) Graduado em Psicologia, Mestre e Doutor Psicologia e Sociedade; e Pós-Doutor em Psicologia. 2) Graduado em Psicologia, Mestre em Psicologia Educacional, Doutor Psicologia Social, Livre-Docente em Psicologia. 3) Graduada em Psicologia, Mestre em Psicologia Social e Doutora em Educação.	Figuras e modos de subjetivação no contemporâneo – UNESP-SP
04	Andarilhos de Estrada Segundo os Relatos de Trabalhadores Assistenciais	1) Graduado em Psicologia, Mestre e Doutor Psicologia e Sociedade; e Pós-Doutor em Psicologia. 2) Graduado em Psicologia, Mestre em Psicologia Educacional, Doutor Psicologia Social, Livre-Docente em Psicologia.	Figuras e modos de subjetivação no contemporâneo – UNESP-SP
05	O Alcance da Proteção Social à População em Situação de Rua: a Fuga do Paradigma do Direito	Graduado Ciências Sociais, Mestre em Sociologia e Doutor em Serviço Social e Políticas Sociais.	Gestão de Política Social- UEL-PR

Fonte: Os autores.

Quanto à formação dos pesquisadores percebe-se que todos os artigos analisados foram produzidos por profissionais da área da psicologia, com formação *stricto sensu* também em psicologia, a única exceção é uma autora que possui doutorado em educação. Todos são integrantes do Grupo de Pesquisa Figuras e modos de subjetivação do contemporâneo – UNESP/SP. Já quanto à tese verifica-se que o autor é da área das ciências sociais, com mestrado em sociologia e doutorado

em serviço social e políticas sociais e faz parte do Grupo de Pesquisa Gestão de Política Social – UEL.

Quantos aos resultados apresentados percebe-se que os artigos de Nascimento (2013) e de Nascimento, Justo e Cruz (2015) realizam uma reflexão sobre a exclusão do andarilho na política pública de assistência social, concluindo que é necessário ampliar a discussão a respeito do tema. Os autores também sugerem a criação de novos projetos que sejam destinados exclusivamente a pessoas na situação de errância. Consideram que o andarilho e o trecheiro não constituem parte da população em situação de rua, não sendo abarcados pela atual legislação.

Da análise realizada pelos autores constata-se que a diferença na interpretação da resolução pode ser fator crucial no entendimento de que os andarilhos estão, ou deixam de estar, cobertos pelas políticas públicas em questão. Pois, se os errantes estão em trânsito e não possuem condições de autossustento, existe previsão expressa na referida resolução (BRASIL, 2009). Portanto, há previsão do serviço, o que parece não existir é o atendimento ao andarilho e ao trecheiro no local onde perambulam, pois característica marcante deste grupo é o isolamento social, evitando assim adentrar os centros urbanos e por conseguinte ter acesso aos serviços públicos.

Em Justo, Espósito, Freitas e Nascimento (2013) o foco do estudo é a assistência aos itinerantes, ou trecheiros, não necessariamente os que se deslocavam a pé entre uma cidade e outra. Os autores relatam ainda a falta de qualificação profissional dos funcionários responsáveis pela concessão das passagens, agindo empiricamente na resolução dos problemas dos trecheiros, bem como um certo grau de discriminação por parte deles em relação à população atendida pela Unidade de Atendimento ao Migrante.

O referido artigo demonstra uma face cruel do serviço, traduzindo-se na política de impulsionar para fora dos limites do município a população em situação de rua oriunda de outra localidade. Essa prática estimula o trecheiro a continuar na itinerância praticamente impedindo-o de permanecer na cidade.

Os autores reforçam a necessidade da fuga do padrão da matriz familiar no oferecimento das políticas públicas e da tentativa de reinserção no núcleo da família, admitindo a condição da errância como um modo de vida. Expressam categoricamente que “...*trecheiros não podem e jamais deverão ser compreendidos como sujeitos migrantes, moradores de rua ou em situação de rua...*” (JUSTO et al, 2013, 118).

Insistem na criação de novas políticas públicas que sejam adequadas aos trecheiros, entendendo que a condição da errância vivida pelos acostamentos das rodovias não é análoga à da população em situação de rua. Os autores não ponderam sobre o deslocamento do atendimento dos serviços já existentes para o local de moradia e sustento do trecheiro, que é a rodovia embora esta seja via pública tanto quanto a rua é para quem vive na cidade.

Para Nascimento e Justo (2015) a percepção que os assistentes sociais entrevistados possuem dos andarilhos de estrada é uma visão estereotipada da realidade social e focada em aspectos negativos tanto da personalidade como dos costumes adotados pelos errantes, praticamente ignorando a complexidade da errância no contemporâneo. Os autores colocam os assistentes sociais em um patamar de baixa compreensão da realidade da vida no trecho, pois embora trabalhem cotidianamente com os trecheiros, as práticas assistenciais oferecidas nas instituições onde se deu a pesquisa acabam reforçando aquilo que supostamente se propõe a transformar ou erradicar. O artigo mostra uma visão parcial sobre o serviço pois percebe somente o lado do profissional de assistência social num olhar regional porquanto foi realizada numa sub-região do estado de São Paulo, embora o objetivo fosse realmente demonstrar a percepção dos trabalhadores assistenciais.

A pesquisa de Oliveira (2017), por se tratar de uma tese de doutorado é mais abrangente no tocante a captar a percepção do serviço por três faces: da população em situação de rua, dos trabalhadores da rede de atenção e de ex-funcionários do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome.

O autor situa dois momentos da atenção social, o primeiro sob o paradigma filantrópico/benemerente, onde as ações eram desenvolvidas por grupos de voluntários ou entidades de cunho religioso e assistencialista e o segundo momento sob o paradigma do direito, onde o Estado reconhece a necessidade de proteção social aos cidadãos. Enfatiza que na vigência do primeiro paradigma o trecheiro recebia atendimento independentemente de onde vinha ou para onde ia; na vigência do segundo paradigma, apesar de ter direito ao acesso à política assistencial, a normatização trouxe o pertencimento ao território como condição fundamental para o atendimento (OLIVEIRA, 2017).

O autor percebe que na junção dos dois paradigmas o trecheiro passou a ser indesejado por onde passa e é impulsionado para fora dos domínios da cidade, mas

entende que há previsão para atendimento e sobretudo que o trecheiro faz parte da população em situação de rua.

4.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelas buscas realizadas com os descritores selecionados percebe-se a inexistência de pesquisas que aprofundem o debate relativo à consolidação ou o resgate da cidadania dos andarilhos de estrada e trecheiros.

Constatou-se que pesquisas referentes ao acesso dos andarilhos de estrada às políticas públicas não são recorrentes na literatura científica, tampouco são recentes. A invisibilidade social característica da errância pelos acostamentos das rodovias não provoca a mesma comoção nos agentes públicos e legisladores a fim de que haja celeridade na formulação e implementação das mesmas, tampouco trazem votos para os ocupantes de cargos eletivos responsáveis pela inserção de tais políticas nas respectivas agendas governamentais. Percebe-se ainda que essa invisibilidade que acomete os errantes é enorme, pois estes também não são notados pelos pesquisadores da área de ciências sociais, os quais ainda não notaram o quão importante é a investigação a respeito do resgate da cidadania do andarilho por intermédio do acesso às políticas públicas.

Da análise dos 5 (cinco) trabalhos expostos constata-se uma preocupação dos autores com a falta de políticas públicas destinadas aos andarilhos de estrada, bem como à dificuldade de acesso às políticas já existentes, devida à condição de vida errante dos andarilhos. As ações na área de assistência social existem, mas são marcadas fortemente pelo atendimento voltado às famílias estabelecidas num determinado território. Algumas ações são oferecidas à população em situação de rua fixada nos centros urbanos, mas estas não atingem os andarilhos de estrada. Quando buscam atendimento nas instituições assistenciais há uma tentativa de convencimento para que o andarilho deixe sua vida errante, mas essa tentativa de sedentarização do andarilho não leva em conta os complexos motivos que os conformam na errância. Assim, as políticas de atendimento ao andarilho nessas instituições, quando os atingem, acabam por reforçar a errância.

Historicamente os direitos sociais foram obtidos por intermédio de lutas e manifestações protagonizadas pelos movimentos sociais e entidades de classe que conseguiram obter visibilidade para as necessidades urgentes das classes às quais

representavam (SAEZ, 2001). O caso dos andarilhos é excepcional, pois uma das características desses andantes é o isolamento social, assim como a invisibilidade marcante durante os deslocamentos pelos acostamentos das rodovias. Seria inusitado imaginar que uma agremiação de andarilhos buscasse visibilidade através de manifestações reivindicatórias de direitos para apaziguar as dificuldades que enfrentam cotidianamente. Este fato é uma das características que os distinguem da população em situação de rua das cidades, para a qual existem ONG's tais quais o Movimento Nacional da População em Situação de Rua (MNPR) que as representam na luta pela inclusão social e pela criação de políticas públicas que abarquem seus tutelados. Segundo Lima (2018) o MNPR é formado por pessoas em situação de rua e tem como objetivo o tensionamento político buscando a garantia de direitos e da dignidade das pessoas por ele representadas.

Atualmente, as ações promovidas pelo Estado parecem ser inócuas quando se referem às pessoas que adotaram a errância como modo de vida, seja pela baixa procura destas pelos andarilhos, seja pela dificuldade de implementação de tais medidas no ambiente onde estes circulam. O desenvolvimento ou a implementação das políticas públicas existentes podem atenuar o sofrimento de andarilhos e trecheiros, bem como deixá-los em igualdade de condições com a população cidadina, no tocante ao alcance das ações do Estado e em conformidade com o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, princípio basilar na Constituição Federal de 1988.

Se historicamente os andarilhos não buscam atendimento institucionalizado para suas agruras e continuam pelas rodovias apesar dos sofrimentos físicos e psicológicos advindos dessas atitudes, há necessidade de um planejamento estratégico para verificar, dentre outras questões: se realmente o sistema deve ir até o usuário, avaliando possibilidade de oferecer o atendimento ao andarilho no local onde ele perambula e não no interior das cidades; se há condições operacionais e logísticas para isso; se existem condições sanitárias para oferecer esse atendimento na rodovia, de forma segura, tanto para quem é atendido pelo serviço como para os profissionais envolvidos.

Finalmente, diante do direcionamento da política econômica do governo federal, com viés neoliberal, que promove o desenvolvimento do país através da produção de bens e do fortalecimento do consumo para a manutenção do equilíbrio econômico, a dificuldade de acesso às políticas públicas é aumentada, pois os serviços públicos e os benefícios sociais são considerados como gastos e não como

investimentos, o que notoriamente diminui o aporte financeiro aos programas sociais (GIFFIN, 2007).

Neste contexto, tendo em vista os efeitos nefastos e ainda não totalmente conhecidos da Pandemia causada pela COVID-19 sobre as economias mundiais, cada vez é mais incerta e improvável a promoção de novos projetos sociais destinados àqueles que são totalmente excluídos, tal como os andarilhos de estrada. Além do inimigo invisível, o COVID-19, temos os inimigos visíveis e estes são os mais violentos: os que, em nome de um sistema econômico opressor, não se importam com a vida alheia; negam ou minimizam esta realidade (SOUZA, 2020).

É necessário o desenvolvimento de pesquisas que enfoquem o problema da exclusão dos andarilhos de estrada nas políticas públicas existentes, objetivando a criação de nova legislação ou a adequação da regulamentação existente para que os atendimentos preconizados sejam também oferecidos aos nômades e errantes das rodovias brasileiras, dando continuidade à luta constante pela sua cidadania.

REFERÊNCIAS

ARISTÓTELES. **Obras**. Madeira: 2. ed. SP: Aguilar, 1973

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. 1. Ed. São Paulo: Edições 70, 2016.

BARROSO, L. R. **A dignidade da pessoa humana no direito constitucional contemporâneo**: a construção de um conceito jurídico à luz da jurisprudência mundial. 3 Ed. Belo Horizonte: Fórum, 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Diário Oficial da União, 05 out. 1988, Seção 1, p.1.

BRASIL. Lei n 8.742, de 7 de dezembro de 1993. **Lei Orgânica da Assistência Social**. Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências.

BRASIL. **Resolução nº 109, de 11 de novembro de 2009. Estabelece a aprovação da tipificação nacional de serviços socioassistenciais**. Brasília, DF: Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, 2009.

BRESSER PEREIRA, L. C. Cidadania e Res Publica-A emergência dos direitos republicanos. **Revista de Direito Administrativo**, v. 208, p. 147-181, 1997.

CEPAL, N. U. **Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe 2021**. Statistical Yearbook for Latin America and the Caribbean 2021. United Nations, Santiago, 2022.

COSTA, M. I. S.; IANNI, A. M. Z. **Individualização, cidadania e inclusão na sociedade contemporânea**: uma análise teórica. Editora: UFABC, 2018.

CARVALHO, J. M. **Cidadania no Brasil**. O longo caminho, 18, 18. 2001

DE CASTRO, S. B. E.; DE LIMA MORO, N. R. N.; DA SILVEIRA, L. R. T.; MEZZADRI, F. M. O estado da arte em políticas sociais de esporte e lazer no Brasil (2000-2009). **Pensar a Prática**, 15(2). 2012

FIORI, J. L. (1997). Estado de bem-estar social: padrões e crises. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, 7, 129-147.

FREITAS JUNIOR, M. A.; FREITAS, G. M. S.; PELINSKI, P. Estado da arte e estado do conhecimento: uma análise das metodologias nas pesquisas esportivas. In: Freitas Jr, M.A.; Rauski, Eliane. (Org.). **Possibilidades metodológicas para a abordagem do esporte nas Ciências Sociais**. 1ed. Ponta Grossa: Texto e Contexto, 2018, v. 1, p. 151-174.

GIFFIN, K. M. Financeirização do Estado, erosão da democracia e empobrecimento da cidadania: tendências globais? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 12, p. 1491-1504, 2007.

JUSTO, J. S. **Andarilhos e trecheiros: errância e nomadismo na contemporaneidade**. Maringá: Eduem, 2011.

JUSTO, J. S.; ESPÓSITO, A.; FREITAS, C. J.; NASCIMENTO, E. C. Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros. **Emancipação**, 13(3), 105-120, 2013.

KERSTENETZKY, C. L. **O estado do bem-estar social na idade da razão: a reinvenção do estado social no mundo contemporâneo**. Elsevier Brasil, 2012.

LIMA, N. P. M. **Movimento Nacional da População em Situação de Rua do RN: formação política**. 2018, 155 f. Dissertação. (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.

MARSHALL, T. **Cidadania, classes e status**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

NATALINO, M. A. C. **Estimativa da população em situação de rua no Brasil: Texto para discussão Nr 2246**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada- IPEA, Brasília, 2016.

NASCIMENTO, E. C. A exclusão dos andarilhos de estrada nas políticas públicas de assistência social. **Revista Psicologia Política**, 13(27), 319-336, 2013.

NASCIMENTO, E. C.; JUSTO, J. S. Andarilhos de estrada segundo os relatos de trabalhadores assistenciais. **Psicologia & Sociedade**, 27(1), 221-230, 2015.

NASCIMENTO, E. C.; JUSTO, J. S.; DE PAIVA CRUZ, S. G. F. Os Andarilhos de Estrada nas Políticas Públicas de Assistência Social. **Emancipação**, 15 (1), 154-169, 2015.

OLIVEIRA, L.M.F. **O Alcance da Proteção Social à População em Situação de Rua: a Fuga do Paradigma do Direito**. 2017, 313 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2017.

PUNTES, R. V.; AQUINO, O. F.; SILVA FAQUIM, J.P. Pesquisa sobre formação de professores na América Latina: uma análise dos estudos de última geração (1985-2003). **Educação Unisinos**, 9 (3), 221-230, 2005.

ROCHA, C. L. A. O princípio da dignidade da pessoa humana e a exclusão social. **Revista Interesse Público**, v. 4, n. 2, p. 23-48, 1999.

ROMANOWSKI, J.P., ENS, R.T. As Pesquisas Denominadas do Tipo "Estado da Arte" em educação. **Revista Diálogo Educacional** [on line], 6(19), 37-50, 2006.

SAES, D. A. M. D. A questão da evolução da cidadania política no Brasil. **Estudos avançados**, 15 (42), 379-410, 2001.

SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Livraria do Advogado Editora, 2018.

SARLET, I. W.; ZOCKUN, C. Z. Notas sobre o mínimo existencial e sua interpretação pelo STF no âmbito do controle judicial das políticas públicas com base nos direitos sociais. **Revista de Investigações Constitucionais**, v. 3, n. 2, p. 115-141, 2016.

SARMENTO, D. **Dignidade da pessoa humana: conteúdo, trajetórias e metodologia**. Editora Fórum, 2016.

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.

SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, n. 16, p. 20-45, 2006.

SOUZA, J. N. Covid-19 e capitalismo: uma visão. In: Castro, D.; Dal Seno, D.; Pochmann, Márcio (Org.). **Capitalismo e a Covid-19: um debate urgente**. São Paulo, 2020, v. 1, p. 11-18.

5 DIREITOS SOCIAIS À MARGEM DA RODOVIA: ANDARILHOS E TRECHEIROS NO ACESSO À SEGURIDADE SOCIAL

5 SOCIAL RIGHTS ON THE HIGHWAY: WALKERS AND TRACKERS IN ACCESS TO SOCIAL SECURITY

Resumo: O princípio da Dignidade Humana, norteador da legislação pátria, fez surgir a garantia de um mínimo existencial para uma vida digna. Mas apenas a positivação dos Direitos Sociais não tem eficácia comprovada. A população citadina percebe com alguns óbices a sua implementação, mas quem vive na estrada tal qual Andarilhos de Estrada e Trecheiros, não os vislumbra. O objetivo deste artigo é identificar se os direitos sociais, especialmente os que compõe a Seguridade Social, estão disponíveis ou são acessados pelos nômades e errantes que circulam pelas rodovias federais. Pretende-se verificar se a Proteção Social, assegurada no plano jurídico formal, possui alguma efetividade e eficácia para essa população. Concluiu-se que vários são os óbices na implementação dos direitos sociais aos nômades e errantes e que a Seguridade Social está acessível somente no direito à saúde, pois a previdência social esbarra no caráter contributivo enquanto os princípios da matricialidade sociofamiliar, da descentralização político administrativa e da territorialidade impedem o atendimento na área da assistência social.

Palavras-chave: Andarilhos de Estrada, Trecheiros, Direitos Sociais, Seguridade Social.

Abstract: The principle of Human Dignity, guiding the national legislation, gave rise to the guarantee of an existential minimum for a dignified life. But only the affirmation of Social Rights has no proven effectiveness. The city population perceives its implementation with some obstacles, but those who live on the road like Andarilhos de Estrada and Trecheiros, do not see them. The purpose of this article is to identify how social rights, especially those that make up Social Security, are available or accessed by nomads and wanderers who circulate on public roads. It is intended to verify social protection, provided there is no legal plan of formal, assured and safe protection for the protection of the population. It was concluded that there are several obstacles in the implementation of nomadic and wandering social rights and that Social Security is accessible to the right to health, since social security has no contributory character while the principles of socio-family matriciality, administrative and administrative decentralization of territoriality prevents assistance in social assistance.

Keywords: Road Wanderers, Trackers, Social Rights, Social Security, Citizenship.

5.1 INTRODUÇÃO

A Constituição Federal brasileira (BRASIL, 1988) é norteadada fundamentalmente pelo Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, buscando salvaguardar os direitos de cidadania daqueles que vivem em solo brasileiro.

Tal princípio é ancorado no reconhecimento que os Direitos Humanos receberam à época da Assembleia Constituinte de 1987, bem como pela sua contínua evolução, pautada nos ideais de igualdade, dignidade, diversidade e respeito, dentre outros, que devem ser aplicáveis a todos os seres humanos.

Essa valorização da dignidade da pessoa humana fez surgir alguns pré-requisitos para uma vida digna, os quais foram chamados de Direitos Fundamentais, dentre os quais figuram os *Direitos Sociais*, calcados na busca da igualdade social e que deveriam prover a melhoria da qualidade de vida. Dentro dessa perspectiva destaca-se a Seguridade Social: Previdência, Saúde e Assistência Social.

Existe a previsão legal, mas a implementação desses direitos ao cidadão deve ir além de uma garantia expressa no texto constitucional. A ação positiva do Estado deve permear todo o processo, com a coparticipação da sociedade civil, até a devida efetivação com o usufruto dos direitos por parte do cidadão.

Outrossim, segundo Pereira (2007), há um recorrente desmantelamento dos direitos de cidadania, principalmente os sociais, o que constitui uma das maiores violações às conquistas democráticas no Brasil da era moderna. Isto se aplica particularmente ao mais necessitados.

Dentre aqueles que vivem abaixo da linha da extrema pobreza no Brasil, encontramos um grupo de pessoas que, isoladas do convívio social por escolha própria ou por imposição, vivem perambulando pelos acostamentos das rodovias numa exclusão social sem precedentes. Essas pessoas são invisíveis aos olhos dos Estado e da sociedade, não são representados por nenhum grupo ou entidade e são alijados de seus mais básicos direitos. Trata-se dos *Andarilhos de Estrada*, caminhantes erráticos, e dos *Trecheiros*, nômades rodoviários, que têm sido abandonados pelo Estado, pois, donde caminham não vislumbram o acesso aos direitos previstos na legislação pátria.

5.1.1 Objetivo

O objetivo deste artigo é identificar se os direitos sociais, especialmente os que compõe a Seguridade Social, estão disponíveis ou são acessados pelos nômades e errantes que circulam pelas rodovias federais. Pretende-se verificar se a Proteção Social, assegurada no plano jurídico formal, possui alguma efetividade e eficácia para essa população.

5.1.2 Método

No caminho metodológico deste artigo foram utilizadas três técnicas: a revisão bibliográfica, a qual “... é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (Gil, 2008, p.50); a pesquisa documental, a qual “... vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico” (Gil, 2008, p.51) tal como as leis, decretos e documentos oficiais utilizados nesta pesquisa; e o levantamento de campo, o qual “... se caracteriza pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer.” (Gil, 2008, p.55). O levantamento de campo fez-se presente neste trabalho em dois momentos: o primeiro, no ano de 2019, num Plano de Abordagens desenvolvido dentro do *Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros*¹⁴ (BRASIL, 2019). Entre os meses de fevereiro e abril daquele ano foram abordadas 50 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 abordagens eram realizadas ao longo do trecho ou nas Unidades Operacionais da PRF. Dois policiais rodoviários federais, dentre eles um dos autores deste artigo, realizavam as entrevistas cujo roteiro era composto pelos tópicos: 1) Identificação Pessoal; 2) Alimentação, Higiene Pessoal e Histórico Médico; 3) Vínculos Familiares; 4) Motivação da Andança; e 5) Antecedentes Criminais. Os dados foram compilados numa planilha que forneceu dados quantitativos e qualitativos.

O segundo momento ocorreu por ocasião de uma pesquisa quantitativa num novo Plano de Abordagens, no ano de 2022, o qual visava coletar informações acerca

¹⁴ O projeto foi desenvolvido com o objetivo de obter um diagnóstico acerca da condição de vida de andarilhos e trecheiros, tendo em vista a alta taxa de mortalidade neste grupo em atropelamentos nas rodovias federais da região dos Campos Gerais-PR, constatada no estudo realizado pelos autores. (SCREMIN, FREITAS JUNIOR; 2019).

da abrangência da vacinação como forma de prevenção da COVID-19 em andarilhos e trecheiros. Foi desenvolvido um Formulário Google em que os policiais rodoviários federais que avistavam andarilhos ou trecheiros preenchiam conforme informado pelas pessoas abordadas. A pesquisa consistia em um breve questionário estruturado com sete (07) perguntas destinadas a verificar a identificação pessoal, o tempo de andança no trecho e a vacinação contra COVID-19.

5.2 DIREITOS SOCIAIS: ENTRE A PREVISÃO LEGAL E A INEFICÁCIA DA NORMA

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada no ano de 1988 trouxe em seu bojo uma série de inovações na seara das garantias individuais e coletivas, alçando-a ao status de Constituição Cidadã. A previsão legal de direitos básicos para a sobrevivência humana e para a vida em coletividade foi fundamental, legitimando e fortalecendo a luta contra a violação da Dignidade da Pessoa Humana no Brasil (FONSECA, 2014).

Para Sarlet (2004) o conceito de Dignidade da Pessoa Humana está em constante desenvolvimento, acompanhando a evolução da sociedade, caracterizando-se por ser irrenunciável, inalienável e intangível. É inerente à condição humana e independe de reconhecimento por parte do direito.

Barroso (2014) percebe que a falta de uma definição para o termo dignidade humana, seja nos documentos nacionais ou internacionais, faz com que o entendimento passe a ser intuitivo, levando em conta uma variedade de circunstâncias religiosas, políticas e históricas existentes nas diferentes regiões.

Historicamente o Brasil tem sido signatário de vários Acordos, Tratados e Convenções Internacionais que tem como tema principal os Direitos Humanos, donde se comunga a necessidade efetiva de dar dignidade ao homem, porém tais instrumentos não têm valor legal dentro do país. Faz-se mister que essas demonstrações de cooperação em temáticas introduzidas por organismos internacionais diversos sejam ratificadas com a criação de normas nacionais, validando-as e só assim produzindo os efeitos auspiciados nos eventos de celebração dos acordos.

Mas Douzinas (2009) entende que os Tratados e as Declarações criam e exaurem a sua própria legitimidade em seu ato de enunciação, pois não oferecem nenhum argumento adicional, uma justificativa ou uma razão para a sua criação, além

da própria proclamação, que confere aos legisladores “*tanto o direito de legislar esses direitos quanto de alegar que eles já pertencem a todos os homens*” (DOUZINAS, 2009; 109).

No mesmo sentido, Herrera Flores (2009) relata que apesar da importância de o regramento nacional e internacional buscarem a garantia dos direitos humanos, estes não podem se reduzir às normas. É necessário que indivíduos, grupos e organizações se mobilizem para criar as condições necessárias ao acesso igualitário aos bens materiais e imateriais que fazem a vida ter dignidade.

O princípio da dignidade da pessoa humana remete para a previsão dos direitos e garantias fundamentais na Constituição Cidadã na tentativa de possibilitar o usufruto da cidadania dentro do território nacional. Entretanto, é necessário refletir: é possível possuir ou desfrutar de cidadania vivendo à margem da rodovia?

No século XX, Marshall (1967) propôs o conceito de cidadania garantida pelo usufruto de três categorias de direitos e com a delimitação de seu exercício dentro de um território, conferindo ao cidadão “*...um status concedido àqueles que são membros integrais de uma comunidade*” (MARSHALL, 1967, p. 76).

Carvalho (2004) entende que a cidadania plena só pode ser conquistada através do usufruto de três categorias de direitos: civis, políticos e sociais. De forma sintética, pode-se dizer que os direitos civis garantem a vida em sociedade, os direitos políticos garantem a participação no governo da sociedade e os direitos sociais garantem a participação na riqueza coletiva.

Pessoas tais quais os andarilhos e trecheiros que não se fixam a um território, não são contabilizados pelos Censos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹⁵, não possuem documentos, vivem à margem do sistema eleitoral e assim parecem *não se encaixar* nos conceitos de cidadania trabalhados pelos autores.

O fato de existir a previsão legal não garante a implementação de um normativo, pois é necessário empenho governamental para que a legislação seja cumprida e toda a sociedade possa gozar dos direitos previstos tanto na Constituição como na legislação infraconstitucional. Além da ação do Estado é necessária a

¹⁵ O Censo Demográfico acontece no Brasil de dez em dez anos, realizado pelo IBGE, e tem por objetivo contar os habitantes do Território Nacional, identificar 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. O último foi realizado no ano de 2010 e neste ano de 2022 estão sendo realizadas as coletas de dados do novo Censo Demográfico Brasileiro.

mobilização da sociedade para que as leis sejam implementadas de fato e não somente de direito. A sociedade civil organizada deve exercer o seu papel fiscalizador e fomentador de novas ações por parte do Estado.

Pereira e Pereira (2014) reforçam que é preciso ir além dos direitos e das políticas que visam concretizá-los, deve-se depreender ações conscientes que visem a continuação da luta, mesmo após a conquista ou a reconquista dos direitos de cidadania.

A vinculação com a dignidade da pessoa humana resulta na garantia efetiva de uma existência digna que abrange mais do que a condição mínima de sobrevivência física. A vida sem alternativas não pode corresponder ao preceito de dignidade. Não se pode reduzir a vida humana a uma mera existência. É necessário que se respeite um mínimo existencial satisfatório para que a pessoa tenha dignidade. (SARLET; ZOCKUN, 2016).

No Brasil, a Assembleia Nacional Constituinte de 1987 assegurou que um artigo da Carta Magna promulgada em 1988 tratasse dos chamados Direitos Sociais, orquestrando assim uma tentativa de garantir uma vida digna aos seus concidadãos. Tais direitos buscam não só uma base de sobrevivência e convivência social, mas uma convivência sadia e harmoniosa na sociedade brasileira, calcada num mínimo existencial ou mínimo social necessário para o cidadão viver com dignidade.

O Art. 6º da Constituição da República Federativa do Brasil prevê:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (BRASIL, 1988).

Vários fatores impactam na implementação dos direitos sociais, impossibilitando que sua completude seja atingida. O direcionamento e a distribuição dos recursos governamentais, nas três esferas, são realizados de forma programada e embasada em indicadores que norteiam, ou deveriam nortear, os tomadores de decisão na aplicação dos recursos, os quais são insuficientes para sanar os sérios problemas existentes nas diferentes regiões do Brasil.

Sarmiento (2016) argumenta que mesmo com a existência de uma garantia constitucional do mínimo existencial, promovida em nossa Constituição, existe um abismo entre as *“generosas promessas do texto legal e a realidade da vida de vastos segmentos da população brasileira, que sobrevivem em condições francamente indignas”* (SARMENTO, 2016, p. 1647).

Importante ressaltar que a amplitude de ação do Estado na implementação de um mínimo existencial também é limitada, dependendo da conjuntura econômica do país, a qual, geralmente, determinará o percentual da população que receberá a assistência do Estado.

Nesta seara, Mastrodi e Rosmaninho (2013) entendem que as normas que consagram os direitos fundamentais sociais têm natureza programática e de eficácia limitada, dependendo de uma legislação integrativa. Assim, enquanto esta não existir, as normas constitucionais não gerarão direitos subjetivos ao cidadão. Essa mesma legislação disporia sobre os recursos para efetivação dos direitos, chega-se então a um outro fator limitante, a reserva do possível, que é a capacidade do Estado em prover os recursos necessários para o atendimento irrestrito a todos os cidadãos.

Os direitos sociais têm sido implementados paulatinamente, na medida que se percebe a necessidade de proteção ao cidadão, mas dependem inicialmente da positivação formal no direito.

Carvalho (2004) complementa que no Brasil ainda existe a cultura de que a atuação do Estado não corresponde a uma efetivação formal de um direito fundamental do cidadão, porque uma parcela significativa da população percebe essa atuação de modo paternalista e personalizada na figura de um governante ou de uma autoridade, reforçando o caráter clientelista e patronal na fruição dos direitos fundamentais.

No caso específico de andarilhos e trecheiros, que se submetem às condições degradantes do entorno das estradas e rodovias brasileiras, qualquer alento recebido é personalizado na pessoa que o oferece. A falta de uma consciência política e do conhecimento das responsabilidades do Estado induzem esses nômades e errantes a acreditarem que as ações a eles dirigidas tem caráter benemerente. Essa percepção se reforça ao longo dos dias no trecho nos momentos em que dependem da ajuda de terceiros para receberem alimentação, abrigo noturno, vestes e eventualmente esmolas, dentre outros.

Andarilhos de Estrada diferenciam-se dos Trecheiros pelo tipo de deslocamento que realizam, já que numa primeira análise eles podem parecer sinônimos por deambularem constantemente pelos acostamentos das rodovias, mas segundo Silva e Justo (2020) a errância se refere a uma deambulação sem rumo, sem previsibilidade e sem um lugar de destino. O nomadismo comporta os deslocamentos constantes admitindo os retornos, as circularidades ou previsibilidades de caminhos e

rotas, ou seja, os andarilhos caminham ao léu, sem uma motivação aparente enquanto os trecheiros têm um destino para seu deslocamento.

Segundo Justo (2012) e Freitas (2014), enquanto andarilhos caminham exclusivamente pelas rodovias e se abrigam improvisadamente onde o trecho os permitir, os trecheiros eventualmente adentram às cidades, acomodando-se temporariamente nas instituições nela disponíveis.

Tanto a errância como o nomadismo submetem o sujeito a condições críticas de subsistência e a algumas circunstâncias, dentre elas a extrema pauperização, que os compelem uma péssima qualidade de vida. Esse sofrimento poderia ser amenizado caso os direitos sociais fossem implementados na forma como estão descritos na lei, porém, o acesso a essas *benesses* do Estado parecem não estar disponíveis a quem sobrevive pelos acostamentos das rodovias.

A insegurança do cidadão que teme por ter seus direitos sociais desrespeitados, ou usurpados, é ainda maior para andarilhos e trecheiros porque estes, na rodovia e em constante movimento, não vislumbram seu espaço de inserção na legislação pátria.

5.3 INVISIBILIDADE E DESPROTEÇÃO SOCIAL

Os mínimos sociais, ou mínimos existenciais, são citados no normativo brasileiro, na Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS) que prevê em seu Art. 1º:

A Assistência Social, direito do cidadão e dever do Estado, é Política de Seguridade Social não contributiva, que provê os mínimos sociais, realizada através de um conjunto integrado de ações de iniciativa pública e da sociedade, para garantir o atendimento às necessidades básicas (BRASIL, 1993, p.01).

A legislação cita, mas não circunscreve os mínimos sociais. Sposati (1997) entende que o padrão mínimo deve ser o padrão de dignidade que a sociedade quer ver reconhecido em seus pares e que o Estado e o governo devem consolidar tais garantias. Os mínimos sociais devem servir como padrões básicos de inclusão e cidadania e não como uma forma de consolidar a pobreza e a exclusão social como condição de vida.

Pereira (2007) relata que nos avanços ocorridos ainda no Século XX os chamados mínimos sociais perderam sua vinculação meramente biológica e vinculadas à pobreza absoluta, identificando-se com princípios tais como liberdade, equidade e justiça social, adquirindo status de necessidade sociais.

Neste sentido, Sarlet (2018) afirma existir uma distinção entre o mínimo existencial fisiológico e o mínimo sociocultural, pois embora o termo utilizado seja mínimo, este não pode se referir somente a um mínimo meramente vital.

Nômades e errantes não são destinatários de ações estatais voltadas a lhes proporcionar algo além do mínimo vital, o que aliás nem é fornecido pelo Estado, pois as estratégias de oferecimento de ações destinadas aos mais necessitados geralmente não são desenvolvidas às margens da rodovia.

Pereira (2007) entende que a LOAS ao invés de utilizar os conceitos de mínimos sociais deveria usar o conceito de básico ou essencial. Na concepção da autora, o conceito mínimo está muito próximo da desproteção, apontando para uma situação de mera sobrevivência do ser, enquanto os vocábulos básico e essencial inferem que existem padrões mais consistentes que podem promover a vida com dignidade ancorada em condições de vida que devem ser pré-requisitos para uma existência digna.

Semanticamente essa definição parece estar bem estabelecida, mas ao deixar de ser somente uma previsão legal, no momento que sai do campo das ideias para a ação aparecem óbices ideológicos, estruturais e culturais para sua implementação. Assim, o entendimento de Pereira (2007) faz todo o sentido, pois na acepção clara da expressão mínimos sociais pode-se entender que o cidadão tenha que viver com o mínimo aceitável para a simples sobrevivência.

Sarmiento (2016) relata que embora tenha reconhecimento normativo, o mínimo existencial ainda não é assegurado de fato para expressiva parcela populacional no Brasil, a qual não possui acesso efetivo a bens e direitos essenciais para uma vida digna. Vários brasileiros ainda vivem na mais absoluta miséria, expostos à insegurança alimentar, sem acesso à moradia adequada, ao saneamento básico, à saúde e à educação de mínima qualidade.

Se os direitos sociais estão previstos e deveriam prover um mínimo existencial o qual não é implementado pelo Estado, uma alternativa utilizada na garantia da entrega destes direitos sociais é a via judicial. O cidadão que se sente prejudicado em algum de seus anseios cuja prestação estatal esteja prevista nas normativas legais pode buscar, individual ou coletivamente, um procurador para representá-lo perante o judiciário para que os direitos sociais sejam fornecidos conforme os ditames legais.

Sarmiento (2008) relata que os cidadãos e as entidades representativas de classe têm buscado a via judicial a partir da primeira década do Século XXI e que

essas ações têm apresentado resultado positivo: “*Em todo o país, tornaram-se frequentes as decisões judiciais determinando a entrega de prestações materiais aos jurisdicionados relacionadas a direitos sociais constitucionalmente positivados*” (SARMENTO, 2008, p. 554), consolidando a via judicial como um instrumento à disposição do cidadão em prol da inclusão social e da garantia para uma vida digna.

No caso de andarilhos e trecheiros, não se vislumbra uma possibilidade de ingresso em ações judiciais tanto individualmente como por entidades representativas. Vários são os motivos que inviabilizam a busca da implementação dos direitos sociais aos nômades e errantes através da resolução na seara judicial, tendo em vista as próprias características da errância e do nomadismo.

Se direitos e garantias sociais básicos são difíceis de serem efetivamente assegurados, particularmente à população pobre e a outros segmentos socialmente discriminados, tais como os negros, indígenas, idosos, mulheres, pessoas LGBTQI+, dentre outros, existem situações ainda mais extremas, de total negligência, invisibilidade e alijamento de direitos. Trata-se de uma legião de pessoas que se sentiram compelidas a caminhar pelas estradas e rodovias, adotando a caminhada como condição de vida ou como forma de deslocamento em busca de novas oportunidades laborais. *Andarilhos de Estrada e Trecheiros* têm sido abandonados pelo Estado, pois, donde caminham não vislumbram o acesso aos direitos sociais previstos em nossa Constituição Federal.

5.4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

No trabalho de campo realizado no ano de 2019, no interior do estado do Paraná, foram entrevistados 50 (cinquenta) pessoas entre andarilhos de estrada e trecheiros. As respostas desses andantes foram compiladas numa planilha que tratou os dados quantitativamente e algumas perguntas avaliaram de forma qualitativa alguns aspectos da vida no trecho.

Cem por cento dos entrevistados afirmou que não possuía acesso ao emprego e à moradia, pois viviam em deslocamento pelas estradas e rodovias. Os trecheiros caminhavam justamente em busca de trabalho.

Andarilhos de estrada não costumam utilizar meios de transporte para seus deslocamentos, suas jornadas erráticas são cumpridas a pé. Já os trecheiros eventualmente buscam passagens fornecidas pela Assistência Social dos municípios

para acelerar seus deslocamentos em busca de novas oportunidades laborais. Salienta-se que além deste serviço não estar disponível em todos os municípios, segundo Justo et al (2013), as passagens geralmente são concedidas para municípios próximos, à curta distância, bem aquém da real necessidade dos trecheiros.

Os nômades e errantes entrevistados possuíam média etária de 40 anos, as idades variavam ente 18 e 64 anos. Destes, 98% eram do sexo masculino, pois somente uma mulher foi encontrada na situação de errância ou nomadismo. Desta forma, percebe-se que a proteção à maternidade e à infância não são direitos que interferem decisivamente na vida no trecho, pois o andarilho de menor idade tinha 18 anos à época.

Pelo fato de andarilhos e trecheiros caminharem cotidianamente pelas rodovias pode-se descartar do rol de direitos sociais: a educação e o lazer, que estão vinculados ao local de oferecimento desses direitos, os quais devem ser acessados pelas pessoas que deles intentem em participar. Embora durante a Pandemia de COVID-19 tenham se propagado os encontros virtuais, destacadamente na área da educação, andarilhos e trecheiros não possuem acesso às tecnologias necessárias para esse tipo de interação e aprendizado à distância.

A segurança é direito social vinculado diretamente ao Estado e exercido prioritariamente pelas instituições policiais. A percepção de segurança depende primeiramente da quantidade de agentes públicos dedicados à prevenção e repressão da criminalidade.

Na atual conjuntura da segurança pública, segundo dados do *Institute for Economics & Peace*, publicados no relatório *Global Peace Index 2022* (IEP, 2022), o custo econômico anual da violência no Brasil chega a 8% do Produto Interno Bruto (PIB). Mali, Moçambique e Brasil são os países com a maior proporção de aumento no impacto econômico das mortes em conflitos, na série histórica de 2007 a 2021. Nesse mesmo período, os países onde houve maior deterioração dos índices de segurança foram: Índia, Colômbia, Bangladesh e Brasil. No ranking de Segurança e Proteção Social o Brasil ocupa a 151ª posição de um total de 163 países.

Esse contexto internacional denota que a segurança em nosso país, como direito social firmado em nossa Carta Magna, está longe de ser um direito consolidado para a população em geral.

A alocação do efetivo operacional das instituições policiais segue alguns indicadores como: densidade populacional, quantidade de ocorrências criminais numa

microrregião, importância e sensibilidade das instalações existentes, dentre outros fatores. Assim, a rodovia não é um local de frequente movimentação de equipes policiais e conseqüentemente não oferece a mesma condição de segurança dos centros urbanos. Justo (2011) percebe que a rodovia, ao se afastar dos centros urbanos: “*É também menos policiada e vigiada, diferentemente do que ocorre na urbe, toda rastreada pelos mais diversos aparatos e meios de observação e controle...*” (JUSTO, 2011, p. 83). Assim, andarilhos e trecheiros caminham por ambientes onde a possibilidade de encontrar uma viatura policial é bem menor que nos perímetros urbanos das cidades nas quais geralmente evitam adentrar.

A alimentação, para 96% dos entrevistados era recebida através da doação de terceiros, fosse em estabelecimentos comerciais à margem da rodovia ou em residências próximas. As doações eram de refeições prontas para o consumo e 2%, informaram que eventualmente cozinhavam a própria comida em fogareiros improvisados quando recebiam os gêneros alimentícios *in natura*. Somente um dos entrevistados garantiu que comprava a própria alimentação.

O direito à alimentação foi introduzido no direito brasileiro pela Lei N.º 11.346/2006 - Lei Orgânica de Segurança Alimentar e Nutricional (BRASIL, 2006) - a qual se destina à a ampliação das condições de acesso aos alimentos, incentivando a produção, o processamento, a industrialização, a comercialização, o abastecimento e a distribuição dos alimentos, incluindo-se a água. Entretanto, na Constituição Federal a alimentação só apareceu no rol dos direitos sociais no ano de 2010 (BRASIL, 2010).

A lei busca a promoção da saúde, da nutrição e da alimentação primando pelo seu fornecimento às populações em situação de vulnerabilidade social. Criou ainda o termo *Segurança Alimentar e Nutricional* a qual:

... consiste na realização do direito de todos ao acesso regular e permanente a alimentos de qualidade, em quantidade suficiente, sem comprometer o acesso a outras necessidades essenciais, tendo como base práticas alimentares promotoras de saúde que respeitem a diversidade cultural e que sejam ambiental, cultural, econômica e socialmente sustentáveis (BRASIL, 2006)

Os andarilhos de estrada e os trecheiros, incontestavelmente em condição de vulnerabilidade social, estão totalmente fora dos propósitos que a referida lei tenta implementar.

Antes da lei que estabeleceu as diretrizes da segurança alimentar no Brasil, o país teve um direcionamento na busca da igualdade de acesso à alimentação com a

criação do Ministério Extraordinário de Segurança Alimentar e Combate à Fome, no ano de 2003, o qual perdurou até o ano de 2010 quando foi substituído pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, extinto no ano de 2015 na formação do governo de transição após o impeachment da Presidente da República. Os governos de perfil neoliberal que se sucederam a partir daquele ano suprimiram do referido Ministério o termo que dava importância à segurança alimentar e ao combate à fome no país.

Em Justo (2011) vários andarilhos relataram a dificuldade na obtenção e consumo de água potável tendo em vista que ela representa mais um peso a ser transportado na caminhada, ficando esse transporte restrito ao mínimo necessário, embora no levantamento de campo realizado no ano de 2019, no Paraná, tenham sido abordados andarilhos que optavam por transportar a cachaça em detrimento da água. Para os errantes o abastecimento de água potável só é possível em estruturas comerciais ou residências às margens das rodovias, já que a possibilidade de a água dos córregos estar contaminada, seja pela falta de tratamento dos dejetos ou por resíduos de fertilizantes e agrotóxicos, deve ser considerada.

A falta de água, tanto para consumo quanto para higiene, pode trazer sérias consequências à saúde, culminando com o surgimento de algumas doenças. Notoriamente a vida no trecho não propicia condições favoráveis para manutenção da limpeza corporal, das vestes, dos calçados e de tudo mais que se possa transportar. Os riachos são utilizados para tomar banho e lavar tudo o que seja possível.

Segundo Pozzetti e Zambrano (2020) cabe ao Estado a tarefa de aprovar a liberação, a produção, a oferta e a distribuição de alimentos, assegurando saúde, um meio ambiente saudável, o bem-estar e a dignidade do cidadão. Todavia, o Estado brasileiro não tem cumprido seu papel, sendo influenciado por políticas negativas que favorecem o interesse privado em detrimento do interesse público.

5.5 A SEGURIDADE SOCIAL

A Constituição Federal, na perspectiva de proteção social, prevê que a Seguridade Social, composta pelo tripé formado pela Previdência Social, pela Saúde e pela Assistência Social, é um dos maiores lastros garantidores dos direitos do cidadão brasileiro.

Sposati (2013) relata que a proteção social no Brasil está inserida na concepção de seguridade social, isto é, no conjunto de seguranças sociais que uma sociedade, solidariamente, garante a seus cidadãos. As condições sociais de dignidade e sobrevivência devem ser asseguradas como um direito social universal, proporcionados pelas três políticas sociais que compõe a seguridade social.

O componente normativo primaz da seguridade social está descrito no Art. 194 da Constituição da República Federativa do Brasil, prevendo que a Seguridade Social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos Poderes Públicos e da sociedade, garantindo direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social (BRASIL, 1988).

A Carta Magna prevê que a saúde é um direito de todos e dever do Estado, oferecido como serviço de caráter não contributivo e prezando pelo acesso universal e igualitário, estando disponível a todos e possui estrutura robusta que possibilita que o sistema vá até o cidadão enfermo e possa transportá-lo até o local de atendimento especializado, se necessário for. A Previdência Social tem caráter contributivo, filiação obrigatória e com estrita vinculação com o tempo de contribuição, observando critérios que visam preservar o equilíbrio financeiro e naturalmente não irá abarcar todos os brasileiros. Já a Assistência Social é prestada a quem dela necessitar, independente de contribuição, mas não possui a mesma estrutura do sistema de saúde. (BRASIL, 1988).

5.5.1 A Previdência Social

A Previdência Social está delineada na Constituição Federal desta forma:

Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma do Regime Geral de Previdência Social, de caráter contributivo e de filiação obrigatória, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial, e atenderá, na forma da lei, a:

I - Cobertura dos eventos de incapacidade temporária ou permanente para o trabalho e idade avançada;

II - Proteção à maternidade, especialmente à gestante;

III - Proteção ao trabalhador em situação de desemprego involuntário;

IV - Salário-família e auxílio-reclusão para os dependentes dos segurados de baixa renda;

V - Pensão por morte do segurado, homem ou mulher, ao cônjuge ou companheiro e dependentes, ... (BRASIL, 1988)

As várias regras para obtenção da aposentadoria e suas diversas ramificações dependentes dos tipos de atividades laborais executadas são estritamente orientadas

ora pela idade, ora pelo tempo de contribuição, ora pela associação de ambos em maior ou menor grau.

Para usufruir dos benefícios ofertados pela Previdência Social é necessário tempo de contribuição, mas o que o nômade possui é tempo de estrada. Ao se engalfinhar em trabalhos temporários de curtíssima duração o trecheiro é sumariamente alijado do direito de se aposentar porque não efetua a contribuição previdenciária. No trecho, quando consegue trabalho é de maneira informal e temporária, algumas vezes em troca de comida e abrigo.

Nascimento (2008) afirma que o nível de especialização requerido nas atuais atividades laborais e o produtivismo crescente do mercado de trabalho afetam os nômades de maneira diferenciada. A desqualificação profissional e a falta de uma rede de apoio viável para recorrer em momentos de crises, tal qual a rede familiar, potencializa o nomadismo podendo transformá-lo em errância. Segundo Justo (2011) as oportunidades laborais em que os trecheiros se inserem são geralmente para a área rural e de baixa ou nenhuma qualificação profissional.

A insegurança em relação às questões trabalhistas é enorme, perpassando inclusive pela exploração em situação análoga à escravidão. Em Espósito (2017) um nômade relata casos de aliciamento de trecheiros para o trabalho escravo numa cidade do interior do estado de São Paulo. No Projeto Vidas na Estrada, realizado no interior do Paraná, também houve relato de um trecheiro que se deslocava a pé após ter trabalhado por três meses na colheita da maçã no estado de Santa Catarina, entretanto, ao deixar a fazenda onde trabalhava não percebeu financeiramente nem o necessário para pagar a passagem de ônibus para o estado do Mato Grosso.

Peres (2001) entrevistou trecheiros na faixa etária entre 25 e 58 anos, Scremin e Freitas Junior (2019) não verificaram andarilhos com mais de 59 anos envolvidos em acidentes de trânsito nas rodovias, no Projeto Vidas na Estrada a faixa etária variou entre 18 e 64 anos. Percebe-se que a condição da vida no trecho é cruel e debilita o itinerante, projetando uma baixa expectativa de vida ao trecheiro. A atual idade mínima para aposentadoria por idade para homens é de 65 anos, entretanto, mesmo que tivessem contribuído para a previdência social, não haveria nenhum andarilho ou trecheiro apto a receber aposentadoria nos casos citados na literatura científica.

5.5.2 A Saúde

A saúde, direito social fundamental para uma vida digna, encontra previsão no Art. 196 da CF/1988:

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação (BRASIL, 1988).

O direito à saúde, regulamentado pela Lei N.º 8080 de 19 de setembro de 1990, é operacionalizado pelo Sistema Único de Saúde – SUS, cujo atendimento é pautado em alguns princípios tais como: a universalidade de acesso, a integralidade e a igualdade de assistência para todos os cidadãos brasileiros (BRASIL, 1990).

Tais princípios foram propostos para que todos os cidadãos brasileiros tivessem acesso aos mesmos serviços, onde quer que estivessem, não importando o seu nível de instrução, a sua classe social, orientação sexual ou suas convicções religiosas. Embora vivam na rodovia, tanto o andarilho como o trecheiro podem receber atendimento de promoção à saúde por diversas formas de acesso, não necessitando de um local de moradia fixa para tal.

O acesso às ações e serviços de saúde é universal, igualitário e ordenado. Inicia-se pelas chamadas Portas de Entrada do SUS e se complementam numa rede que é regionalizada e hierarquizada, conforme a complexidade do serviço. O atendimento pode ocorrer pela atenção primária, pela atenção de urgência e emergências, pela atenção psicossocial, ou na forma especial de acesso aberto (BRASIL, 2011). Porém, embora existam os *Consultórios de Rua* (BRASIL, 2012) e outros projetos na área da saúde voltados para a população em situação de rua, os serviços e ações de saúde continuam sem atingir a população que caminha exclusivamente pelas rodovias do país.

No Projeto Vidas na Estrada (BRASIL, 2019) 62% responderam que já haviam recebido atendimento médico em algum momento de sua caminhada pelas rodovias e estradas do Brasil. Os principais motivos para a busca pelo atendimento na área de saúde foram: as causas clínicas, que acometeram 36% dos entrevistados; os acidentes e eventos violentos ocorridos com 18% dessa parcela populacional; e a dependência química e o alcoolismo com 8% dos indivíduos. Outrossim, 40% informaram que já haviam sofrido acidente de trânsito, embora nem todos tenham

necessitado de socorro médico. O principal tipo de acidente em que se envolveram foi o atropelamento de pedestre, correspondendo a 80% das ocorrências relatadas.

A prevenção de doenças para pessoas que vivem na rua – ou na rodovia – é bastante complexa pois não se pode contar com medidas profiláticas efetivas devido às condições peculiares de quem vive no trecho. As doenças crônicas, que necessitam de acompanhamento médico regular ou medicamentos de uso contínuo, geralmente são diagnosticadas de forma tardia. Embora o SUS forneça medicamentos regularmente para várias enfermidades, o deslocamento característico do nomadismo e da errância é um óbice para obtenção dos mesmos. A dificuldade não está somente na forma como esses remédios chegariam até o usuário, mas ainda nas especificidades envolvidas na forma da guarda e conservação de certos medicamentos.

Uma questão que impacta diretamente na saúde de andarilhos e trecheiros é a higiene pessoal. Notoriamente a população em situação de errância, ou *em situação de rodovia*, não consegue realizar as medidas profiláticas de forma eficiente e constante, fato que corrobora para que a degradação de seu estado geral de saúde seja maior que o da população que possui moradia fixa.

Para realização da higiene pessoal faz-se necessário o porte de alguns insumos. Ao serem questionados a respeito, 30% informaram que não transportavam nenhum item de higiene, enquanto 54% relataram que levavam consigo apenas sabão ou sabonete para limpeza corporal.

Durante a Pandemia de COVID-19 a maior preocupação das autoridades sanitárias, principalmente nos períodos de maior disseminação do vírus, com altas taxas de ocupação de leitos hospitalares, era a prevenção com o uso de máscaras, limpeza constante das mãos, uso de álcool gel 70% e o distanciamento social como forma de evitar a propagação do vírus. Com o avanço da campanha de vacinação o foco voltou-se para o atingimento da maior parcela populacional possível para que a imunização diminuísse a circulação do vírus.

As estratégias de vacinação utilizadas no Brasil permitiram que, conforme dados da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL, 2022), ao final do ano de 2021 cerca de 67% da população já estivesse completamente imunizada. Via de regra o cidadão é vacinado na estrutura de saúde da região em que reside, mas os nômades e errantes por não se fixarem a um território, receberam a vacinação contra a COVID-19?

As vacinas geralmente necessitam de condições específicas e especiais de armazenagem para manter a efetividade de seus princípios ativos pelo tempo estipulado em seu prazo de validade. As medidas de acondicionamento necessitam de instalações e equipamentos específicos conforme substrato utilizado na sua formulação, além da necessidade de um local adequado para a atividade de aplicação das doses vacinais nos usuários do sistema, conforme a legislação vigente (BRASIL, 2017).

Por isso, as campanhas de vacinação não são realizadas às margens da rodovia e assim, andarilhos de estrada e trecheiros acabam sendo alijados de uma das poucas formas de prevenção em saúde nas quais poderiam ser inseridos.

Fato que pode ser confirmado com o diagnóstico realizado no segundo momento da pesquisa, voltada especificamente para a obtenção de informações sobre a vacinação contra o vírus causador da COVID-19. Foram abordadas 38 pessoas entre andarilhos e trecheiros e somente 31,6% declararam que haviam recebido pelo menos uma dose da vacina. Não foi exigida comprovação daquelas pessoas que informaram que já haviam sido imunizadas, pois 60,5% não portavam sequer seu documento de identificação. A amostra foi composta predominantemente por homens (92,1%), somente 3 pessoas do sexo feminino foram abordadas no período.

Desta forma, pode-se entender a enorme discrepância entre o percentual de vacinação da COVID-19 da população em geral (67%) quando comparada com o índice obtido no estudo com andarilhos e trecheiros (31,6%).

5.5.3 A Assistência Social

No tocante à dinâmica de acesso aos serviços na área da Assistência Social por nômades e errantes, torna-se necessária expor sobre as possíveis dificuldades enfrentadas pelos andarilhos de estrada e trecheiros.

A Política Nacional de Assistência Social (PNAS) juntamente com a Norma Operacional Básica do SUAS (NOB SUAS) estruturam e regulamentam o Sistema Único de Assistência Social (SUAS) através de parâmetros e diretrizes para sua implementação, organizando a rede de atendimento socioassistencial conforme os níveis de complexidade e vulnerabilidade (BRASIL, 2005).

O SUAS consolida a PNAS como uma política pública de Assistência Social, organizando e regulando a prestação dos serviços socioassistenciais em todo o território nacional, em vários níveis de proteção social, baseado em eixos estruturantes para uma adequada prestação do serviço.

O princípio da Matricialidade Sociofamiliar é um dos eixos estruturantes do SUAS. Baseado na Carta Magna, este princípio elege a família como instituição basilar da sociedade, devendo receber especial atenção do Estado, o qual deve primar pela sua centralidade nas ações de política de assistência social (BRASIL, 2005).

A condição de vida dos andarilhos e trecheiros, em constante migração pelo país e já desenraizados dos vínculos familiares, dificulta o atendimento proposto pelo SUAS. A tentativa de reincluir o nômade ou o errante no seio familiar não é uma estratégia possível de ser concretizada seja em razão da distância espacial entre o andarilho e sua família ou em razão da *distância emocional ou afetiva*.

A Descentralização Político-Administrativa e Territorialização, constituem outro eixo estruturante do SUAS, primando pela coordenação e normatização geral realizadas pelo governo federal e pela coordenação e execução pelos governos estaduais e municipais, em suas respectivas esferas, bem como pela organização da prestação do serviço com base no território.

Quanto à descentralização político-administrativa, percebe-se que este princípio do SUAS foi implementado visando um atendimento voltado às necessidades locais e regionais tanto dos cidadãos que necessitam do serviço, como da administração que o fornece, otimizando a prestação do mesmo. Mas a realidade dos trecheiros e dos andarilhos, vagando por vários entes federativos, os deixam à margem do atendimento, embora façam uso de um serviço socioassistencial numa Unidade da Federação (UF), não haverá continuidade desse atendimento quando passarem por outra UF e necessitarem novamente do serviço de proteção social, pois não há integração nos prontuários de atendimento na área de Assistência Social.

O princípio da territorialização prevê o atendimento sendo realizado com base no pertencimento a um determinado território como forma de organização da prestação do serviço de proteção social e de proporcionar certa facilidade de acesso ao usuário residente na localidade, ou seja, o serviço é oferecido com base num território e está acessível aos moradores daquela região. A PNAS prevê a utilização dos dados do Sistema Nacional de Informações de Assistência Social e dos Censos

do IBGE na construção dos indicadores para a definição das prioridades para o atendimento da Assistência Social. (BRASIL, 2005).

Tal princípio desconsidera todo o contingente de andarilhos de estrada e trecheiros que usam as rodovias como local de trânsito, moradia, sustento e trabalho. A dificuldade de atendimento aos nômades e errantes é potencializada pelo fato destes inexisterem nos Censos realizados pelo IBGE ou nos registros dos sistemas de proteção social tornando-os invisíveis aos olhos do Estado e sem perspectiva alguma de adoção de políticas públicas específicas.

A dificuldade em contabilizar a população em situação de rua advém da falta de um endereço fixo. Embora tenha-se desenvolvido uma estratégia de contabilização dos moradores de rua das cidades¹⁶, os andarilhos ainda permanecem fora das estatísticas, pois uma das características deste grupo é a não fixação a um território (SCREMIN; FREITAS JUNIOR, 2019). Portanto, ao não aparecerem nas estatísticas do IBGE, não são visualizados pelos *policymakers* e assim permanecem excluídos dos programas de proteção social.

Essa itinerância constante dos andarilhos e trecheiros os impõe uma *segregação espacial*, termo que se refere à vida em territórios com acessos precários à infraestrutura ou agravadores da vulnerabilidade da pessoa, pois o território em que vivem e transitam pode sujeitá-las a uma maior exposição aos riscos sociais (COUTO, 2009).

Ao utilizarem o espaço de trânsito para sobreviver estão expostos a um enorme risco social e, sem um referencial de localização territorial, dificilmente o buscarão as estruturas dos serviços de proteção social.

Os serviços de atendimento ao migrante, que se traduzem na concessão de passes no transporte coletivo intermunicipal é um dos poucos serviços da assistência social utilizada pelos nômades, embora não estejam disponíveis em todos os municípios. Essas passagens de ônibus geralmente são utilizadas pelos trecheiros que buscam acelerar seu deslocamento na tentativa de encontrar novas oportunidades laborais em outros municípios; já os andarilhos não costumam cumprir distâncias embarcados em ônibus. Mas, segundo Justo et al. (2013), as passagens geralmente são concedidas para municípios próximos, à curta distância, bem aquém da real necessidade dos trecheiros. A preocupação é com o custo do serviço e não

¹⁶ Natalino (2016) apresenta essa estratégia no texto Estimativa da População em Situação de Rua no Brasil.

com a necessidade do usuário. Os autores relatam ainda em sua pesquisa a existência de um interstício para o fornecimento de nova passagem, o qual é implementado na tentativa de evitar que o trecheiro retorne àquele município num curto espaço de tempo.

Alguns entes federativos se utilizam deste serviço para implementar uma medida higienista onde a lógica é livrar-se do indesejado, para que não fique perambulando pelas ruas da cidade.

Freitas et al (2018) relatam que as medidas higienistas que antes que visavam retirar os indesejáveis dos espaços urbanos tais como praças, viadutos, proximidades de comércios e condomínios residenciais, hoje ocorrem também nas rodovias, particularmente as pedagiadas, onde os colaboradores das empresas retiram os andarilhos da rodovia levando-os para as vias de menor movimento, usando como subterfúgio a preservação da segurança do trecheiro. Freitas (2014) trata desse modo de ação como um *higienismo aplicado à mobilidade humana* que procura retirar de circulação aqueles vistos como sujos, perigosos ou esquisitos.

5.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As respostas dos trecheiros e andarilhos ajudaram a elucidar algumas questões e confirmaram algumas observações e informações que se tinha a respeito dessas pessoas que vivem no trecho.

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 necessário incluí-los na participação da *riqueza coletiva*, de forma a amenizar o sofrimento dessas pessoas que, subjugadas e ignoradas pela sociedade, sequer sabem quais são seus direitos, conformando-se na situação de *não-cidadãos* sem buscarem aquilo que o Estado tem a obrigação de lhes fornecer.

Não há estimativa sobre as pessoas que vivem na errância e no nomadismo pelas rodovias no Brasil, pois as estratégias de contagem de pessoas são realizadas com base num território, como é o caso do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹⁷; ou pelos dados existentes nos sistemas de proteção social, dos

¹⁷ O Censo Demográfico acontece no Brasil de dez em dez anos, realizado pelo IBGE, e tem por objetivo contar os habitantes do Território Nacional, identificar 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. O

quais os andarilhos e trecheiros não fazem parte. Ao se deslocarem a pé ou de bicicleta pelas rodovias, passando por diversos entes federativos, são completamente ignorados pelos recenseadores por absoluta falta de condições de serem contatados e contabilizados. O Estado não os conhece e assim sendo pouco poderá fazer por essas pessoas invisíveis aos olhos de governantes, dos parlamentares e da sociedade como um todo.

Embora a Lei Orgânica Segurança Alimentar e Nutricional preveja que a alimentação deva ser provida de forma permanente, com alimentos de qualidade e em quantidade suficiente, essa não é uma constante na faixa de domínio das rodovias.

Dependendo da filantropia para se alimentar, não raramente andarilhos e trecheiros precisam vencer longas distâncias para chegar a um restaurante ou um vilarejo às margens da rodovia e lá tentarem a sorte para conseguir sua refeição. A quantidade e a qualidade da alimentação ficam à critério de quem a fornece, sem observar as necessidades nutricionais das pessoas que farão uso daquele alimento. Não é raro ver pessoas que compõem a população que vive abaixo da linha da extrema pobreza revirando o lixo de restaurantes e outros estabelecimentos em busca de alimentos já descartados, mas que ainda possam ser consumidos.

Nômades e errantes tendem a apresentar um quadro de desnutrição patente, com baixo peso corporal que aliado à baixa ingestão de água durante suas caminhadas diuturnas pode debilitar o andante e inviabilizar a caminhada.

Por não carregarem material de higiene, com o passar dos anos sua saúde acaba sendo afetada e aparecem problemas crônicos para os quais o tratamento nem sempre está disponível e pelas condições degradantes em que se apresentam são convidados a não permanecerem por muito tempo em cada localidade, sendo vistos com desconfiança e na expectativa de que logo se vão.

Tanto andarilhos como trecheiros relatam que acessam o atendimento médico somente na emergência quando o problema de saúde influencia sobremaneira a capacidade de caminhar. Mesmo os atendimentos clínicos são realizados quando a enfermidade já está instalada e seu tratamento é mais complicado e demorado. Já os atendimentos derivados de crimes violentos ou acidentes de trânsito geralmente impõe sequelas para o caminhante.

O atendimento à saúde de nômades e errantes é marcado pela vertente curativa, ou seja, quando a doença já está instalada. Há necessidade de se proporcionar também o atendimento preventivo. O acesso à saúde existe, mas é marcado por discrepâncias significativas quando comparadas com a população moradora das cidades.

A Previdência Social passa longe das rodovias, andarilhos não procuram trabalho e trecheiros se inserem somente em trabalhos temporários e de baixa qualificação. Pela dificuldade de inserção em atividade laboral, muitas vezes devido às péssimas condições de higiene e de vestimentas, com o passar dos anos o trecheiro tende a se tornar andarilho, fazendo aquilo que mais sabe fazer: *correr o trecho*.

No tocante à Proteção Social, especificamente da PNAS e dos atendimentos previstos pelo SUAS, constata-se que tanto andarilhos como trecheiros encontram obstáculos no acesso aos serviços socioassistenciais, decorrentes da própria formatação do atendimento proposto. Os princípios da territorialização, da matricialidade sociofamiliar e da descentralização político administrativa – todos eixos de atendimentos do SUAS - caracterizam-se como fatores impeditivos no atendimento desses migrantes. A fragilização, ou inexistência, de vínculos afetivos impede qualquer tentativa de reinserção no seio familiar.

A deambulação constante os faz acessar trechos de vários entes federativos, os quais não possuem sistema integrado de atendimento, denotando que a descentralização político administrativa se torna outra barreira para um atendimento continuado. A falta de um endereço fixo, devido à migração contínua, dificulta o acesso aos serviços do SUAS que são pautados no território, sendo oferecidos para os municípios e dentro dos domínios da cidade.

Em cada cidade que passam permanecem no anonimato e a única política que os alcança é o oferecimento de passagens de ônibus intermunicipais, que se materializam como um instrumento da política higienista, destinado fundamentalmente a expulsar o migrante da cidade, reforçando sua exclusão social.

Ainda que o SUAS disponibilize o serviço a qualquer pessoa que dele necessite, no caso específico dos andarilhos de estrada e trecheiros, existem barreiras que se tornam quase intransponíveis tendo em vista as características marcantes da errância e do nomadismo. Embora necessitem da mesma atenção destinada aos municípios das cidades por onde passam, dificilmente conseguirão

atendimento, sendo discriminados direta ou indiretamente, pela própria condição de vida.

Embora a posituação dos direitos sociais esteja consolidada na nossa Carta Magna, prevendo ainda a garantia de um mínimo existencial para o cidadão brasileiro, a realidade percebida no entorno nas rodovias brasileiras passa ao largo da garantia do atendimento das necessidades básicas do andarilho e do trecheiro. Claramente se percebe que as pessoas que vivem na errância ou no nomadismo, caminhando pelas estradas do Brasil, não possuem acesso a vários direitos sociais, seja porque estes não estão disponíveis no lugar por onde transitam os andarilhos e trecheiros, seja porque as estratégias do Estado os ignoram.

A invisibilidade social é uma das características marcantes dos andarilhos de estrada, pois, dispersos por todo o território nacional, caminhando ao léu, solitariamente pelas rodovias e dividindo espaço com os veículos, a silhueta do andarilho de estrada não se destaca na paisagem.

Geralmente sujos, maltrapilhos, com péssima apresentação pessoal, sem condições de realizar a higiene, com baixa escolaridade, sem qualificação profissional e se alimentando de doações realizadas por terceiros eles passam despercebidos aonde quer que vão. São contabilizados nas estatísticas somente quando são vitimados em acidentes de trânsito nas rodovias por onde perambulam, sendo classificados como *indigentes*.

Para que estes indivíduos possam ser tratados como cidadãos, torna-se que várias barreiras sejam superadas. A primeira delas buscou-se minimamente realizar neste estudo, ou seja, dar visibilidade, caracterizar andarilhos de estrada e trecheiros e identificar os óbices para acesso aos direitos sociais, principalmente àqueles abrangidos pela Seguridade Social. Isto certamente não é suficiente pois torna-se imperativo pensar em estratégias complementares que privilegiem o atendimento aos trecheiros e andarilhos de estrada no seu local de trânsito, de obtenção de sustento e de moradia: a estrada.

REFERÊNCIAS

BARROSO, L. R. **A dignidade da pessoa humana no direito constitucional contemporâneo**: a construção de um conceito jurídico à luz da jurisprudência mundial. 3 Ed. Belo Horizonte: Fórum, 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Diário Oficial da União, 05 out. 1988, Seção 1, p.1. Brasília, 1988.

BRASIL. **Lei nº 8080 de 19 de setembro de 1990**. Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. Brasília, 1990.

BRASIL. **Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993**. Lei Orgânica da Assistência Social. Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências. Brasília, 1993.

BRASIL. Ministério Do Desenvolvimento Social e Combate À Fome; Secretaria Nacional de Assistência Social. Política nacional de assistência social, PNAS2004: **Norma Operacional Básica NOB-SUAS**. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social, 2005.

BRASIL. **Lei nº 11.346, de 15 de setembro de 2006**. Cria o Sistema Nacional de Segurança Alimentar e Nutricional – SISAN, com vistas em assegurar o direito humano à alimentação adequada e dá outras providências Congresso Nacional, Brasília, 2006.

BRASIL. **Emenda Constitucional Nº 64, de 4 de fevereiro de 2010**. Altera o Art. 6º da Constituição Federal, para introduzir a alimentação como direito social. Congresso Nacional, Brasília, 2010.

BRASIL. **Decreto Nr. 7.508, de 28 de junho de 2011**. Regulamenta a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, para dispor sobre a organização do Sistema Único de Saúde - SUS, o planejamento da saúde, a assistência à saúde e a articulação interfederativa, e dá outras providências. Brasília, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº 122, de 25 de janeiro de 2011**. Define as diretrizes de organização e funcionamento das Equipes de Consultório na Rua. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 25 jan. 2012a. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2012/prt0122_25_01_2012.html> Acesso em: 03 set. 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA. **Resolução da Diretoria Colegiada – RDC nº 197, de 26 de janeiro de 2017**. Estabelece os requisitos mínimos para o funcionamento dos serviços que realizam a atividade de vacinação humana. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 28 dez. 2017. Disponível em: <https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/1432311/do1-2017-12-28-resolucao-rdc-n-197-de-26-de-dezembro-de-2017-1432307> Acesso em: 03 set. 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 Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Sistema de Informações Gerenciais – SIGER/ANALYTCS**. Brasília, 2022. Disponível em <<https://www.prf.gov.br/siger2/servlet/mstrWeb>> Acesso em 25 Ago. 2022.

CARVALHO, J. M. **Cidadania no Brasil: O longo caminho**, Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 2004.

CEPAL, N. U. **Panorama Social de América Latina 2021**. Social Panorama of Latin America 2021. United Nations, Santiago, 2022.

COUTO, B. R. O Sistema Único de Assistência Social: uma nova forma de gestão da assistência social. In: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome. **Concepção e gestão da proteção social não contributiva no Brasil**. UNESCO, 2009, p. 205-217.

DOUZINAS, Costas. **O Fim dos Direitos Humanos**. São Leopoldo: Unisinos, 2009.

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.

FONSECA, C. O. A concretização dos direitos sociais: o mínimo existencial e a reserva do possível em face do princípio da dignidade da pessoa humana. **Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas**, 2014.

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.; COSTA, F. T. B.; JUSTO, J. S. Políticas de Mobilidade para Nômades e Errantes: para onde posso ir ou ficar? **Sociedade em Debate**, v. 24, n. 3, p. 30-52, 2018.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HERRERA FLORES, J. **A (re) invenção dos direitos humanos**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Metodologia do Censo Demográfico 2010/IBGE**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

INSTITUTE FOR ECONOMICS & PEACE (IEP). **Global Peace Index 2022: Measuring Peace in a Complex World**. Sydney, 2022. Disponível em <<http://visionofhumanity.org/resources>> Acesso em 18 de julho de 2022.

JUSTO, J. S. **Andarilhos e trecheiros: errância e nomadismo na contemporaneidade**. Maringá: Eduem, 2011.

JUSTO, J. S. **Vidas errantes: políticas de mobilidade e experiências de tempo-espaço**. SciELO-EDUEL, 2012.

JUSTO, J. S.; ESPÓSITO, A.; FREITAS, C. J.; NASCIMENTO, E. C. Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros. **Emancipação**, 13(3), 105-120, 2013.

MARSHALL, T. H. **Cidadania, Classe Social e Status**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

MASTRODI, J.; ROSMANINHO, M. D. O direito fundamental à moradia e a existência efetiva da reserva do possível. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**, v. 14, n. 14.1, p. 113-134, 2013.

NASCIMENTO, E. C. **Nomadismos contemporâneos: um estudo sobre errantes trecheiros**. Editora Unesp, 2008.

NATALINO, M. A. C. **Estimativa da população em situação de rua no Brasil**: Texto para discussão Nr. 2246. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada- IPEA, Brasília, 2016.

PEREIRA, P. A. **Necessidades humanas**: subsídios a crítica dos mínimos. Editora Cortez, 2007.

PEREIRA, C. P.; PEREIRA, P. A. Desigualdades persistentes e violações sociais ampliadas. **Revista SER Social**, v. 16, n. 34, p. 13-29, jan.-jun., 2014.

POZZETTI, V. C.; ZAMBRANO, V. O direito à alimentação e meio ambiente saudáveis como instrumentos de justiça social. **Revista De Direito Brasileira**, vol. 26, n. 10, p. 207, 2020.

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.

SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2004.

SARLET, I. W. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. 11 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado editora, 2018.

SARLET, I. W.; ZOCKUN, C. Z. Notas sobre o mínimo existencial e sua interpretação pelo STF no âmbito do controle judicial das políticas públicas com base nos direitos sociais. **Revista de Investigações Constitucionais**, v. 3, n. 2, p. 115-141, 2016.

SARMENTO, D. A proteção judicial dos direitos sociais: alguns parâmetros ético-jurídicos. In: SOUZA NETO, C. P.; SARMENTO, D. (Orgs.). **Direitos sociais: fundamentos, judicialização e direitos sociais em espécie**. 1. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008. p. 553-586.

SARMENTO, D. O mínimo existencial. **Revista de Direito da Cidade**, v. 8, n. 4, p. 1644-1689, 2016.

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.

SPOSATI, A. O. **Mínimos sociais e seguridade social**: uma revolução da consciência da cidadania. São Paulo: Cortez, 1997.

SPOSATI, A. O. Proteção social e seguridade social no Brasil: pautas para o trabalho do assistente social. **Serviço Social e Sociedade**, p. 652-674, 2013.

SILVA, L. C.; JUSTO, J. S. Errância e nomadismo feminino: o caso de duas mulheres trecheiras. **Psicologia & Sociedade**, v. 32, p. 01-11, 2020.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS DA DISSERTAÇÃO

As garantias constitucionais implementadas pela promulgação de nossa Carta Magna no ano de 1988 constituem um divisor de águas na história recente de nosso país. O Princípio da Dignidade da Pessoa Humana aparece de forma transversal no texto constitucional atribuindo à Proteção Social a sua devida importância.

Embora a normatização e regulamentação necessária não tenham surgido com a celeridade esperada, após mais de trinta anos da promulgação da Constituição Cidadã muitos avanços podem ser verificados no que tange a essa proteção social conferida aos cidadãos que vivem em território brasileiro.

A forma de coordenação, organização e oferecimento dos serviços da proteção social, passam pela três esferas da administração pública. Entretanto, é na esfera municipal que se dá a prestação do serviço propriamente dito.

Portanto, o Estado mantém um alto nível de organização, com serviços hierarquizados oferecidos às pessoas constantes nos cadastros de moradores da urbe. Todavia, existem pessoas que dela não fazem parte, pois não estão estabelecidas em seus domínios urbanos ou rurais. São pessoas que vivem em trânsito, sem sentimento de pertencimento a um território e que evitam adentrar nos aglomerados urbanos.

Os andarilhos de estrada e trecheiros são os exemplos mais emblemáticos dessa condição de vida cruel, caracterizada pela deserção social, pela condição de extrema pobreza material e pela solidão nas longas caminhadas às margens das rodovias. A inexpressividade social destes andantes se transforma em obstáculo para ações que busquem a consolidação de sua cidadania.

Nesta dissertação, construída no formato Escandinavo ou *Multipaper*, constituída por três artigos interdependentes e com características de complementaridade, objetivou-se responder à questão central, proposta na introdução: compreender a condição de vida de andarilhos e trecheiros e verificar se usufruem dos direitos sociais previstos na Constituição Cidadã, principalmente no que concerne à Seguridade Social, condição básica para uma vida com dignidade num cenário que permita o resgate de sua cidadania.

O primeiro artigo denominado *Errância, Nomadismo e Exclusão Social – Um Relato de Experiência do Projeto Vidas na Estrada: Andarilhos e Trecheiros*, apresentou o projeto realizado no estado do Paraná, expondo dados e experiências

vividas pelos nômades e errantes, situando os trecheiros e os andarilhos de estrada conforme sua condição de vida e modo de deslocamento. O artigo, formatado como um relato de experiência, trouxe informações sobre a condição de vida no trecho reveladas em dois momentos do projeto. Primeiramente foram abordadas cinquenta pessoas, nômades ou errantes, nos meses de fevereiro a abril do ano de 2019. Num segundo momento, oitenta e cinco pessoas entre andarilhos e trecheiros foram interpeladas durante suas caminhadas, entre os meses junho e agosto de 2020, durante a Pandemia de Covid-19.

As informações fornecidas durante as entrevistas permitiram uma análise estatística na qual os resultados obtidos confirmam alguns achados constantes da literatura científica nos poucos estudos existentes e alguns aspectos foram inequivocamente confirmados, a exemplo do percentual de itinerantes que caminhavam sob o efeito de álcool (22%), verificado por intermédio do bafômetro cedido pela PRF.

Ressalta-se que informações tais quais a quantidade de errantes ou nômades que já haviam sido presos (62%), a baixa escolaridade (72%), a falta de documento de identificação (60%) 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%), as quais geralmente apresentam mau estado de conservação.

Constatou-se que a deserção social, seguida da opção pelos longos deslocamentos rodoviários, aliados à desnutrição e a uma série de problemas advindos dessa condição de vida, traz sequelas físicas e anímicas para os andarilhos de estrada e trecheiros. Vários fatores demonstram que eles fazem parte do grupo mais fragilizado dentre aqueles que vivem abaixo da linha da pobreza e que essa fragilidade projeta uma baixa expectativa de vida para o caminhante.

Os motivos da desfiliação e o gatilho para o abandono da vida sedentária, 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 afetam de maneira diferente algumas pessoas, as quais parecem ter propensão para a vida no trecho. Percebeu-se ainda que 12% dos entrevistados eram *aventureiros*, pois buscavam conhecer novos lugares em suas andanças, demonstrando um outra faceta pouco conhecida desse grupo.

Nômades e errantes se identificam com o trecho, um lugar de passagem, de trânsito, onde tudo é breve e passageiro. Vivem o presente de forma instável, sem perspectiva de futuro e sem possibilidade, ou vontade, de retorno aos lugares do passado.

Entretanto, a condição vivenciada cotidianamente por andarilhos de estrada e os trecheiros é entendida como a última alternativa de uma vida transpassada por sofrimentos e decepções, onde a miséria se manifesta de maneira material e existencial.

O primeiro artigo propiciou um melhor entendimento sobre a condição de vida de andarilhos de estrada e trecheiros ao apresentar relatos e vivências de nômades e errantes, o que permitiu uma análise estatística de dois momentos do referido projeto. Constatou-se a situação de desesperança que assola essa população praticamente excluída da sociedade.

Diante deste cenário de total desamparo vivenciado no trecho, tornou-se imperativo identificar como Estado pode exercer seu papel, de forma positiva, para amenizar as adversidades enfrentadas por esses caminhantes rodoviários, incluindo-os na estrutura de Proteção Social existente no Brasil.

Assim, surgiu a necessidade de situar o objeto de estudo, mediante a diversidade de pesquisas e publicações existentes, para identificar quais trabalhos tratavam sobre andarilhos e/ou trecheiros e respectivo acesso à Proteção Social.

O segundo artigo denominado *Andarilhos de Estrada e Trecheiros no Acesso à Proteção Social: o Estado do Conhecimento*, consistiu em uma revisão sistemática na literatura disponível em repositórios virtuais de periódicos, teses e dissertações, para estabelecer um panorama a respeito das publicações que associavam a errância e o nomadismo com o acesso às políticas públicas na área da Assistência Social.

Nos procedimentos realizados durante o processo de revisão sistemática foram encontrados 96 (noventa e seis) trabalhos que após a leitura flutuante ficaram restritos a 35 (trinta e cinco) publicações as quais foram categorizadas conforme o título do trabalho, o objetivo, a metodologia utilizada e os resultados apresentados. Foram encontrados somente 5 (cinco) trabalhos que tinham como objeto de estudo os andarilhos de estrada ou trecheiros e o respectivo acesso às políticas públicas na área da assistência social, os quais remetem à extrema dificuldade de atendimento desses nômades e errantes nos serviços socioassistenciais.

Da análise, percebeu-se a inexistência de publicações que aprofundem o debate relativo à consolidação ou o resgate da cidadania dos andarilhos de estrada. As pesquisas sobre andarilhos de estrada e trecheiros são raras e concentradas em um grupo de estudos no interior do estado de São Paulo.

Atualmente inexistem políticas públicas específicas para nômades e errantes e os atendimentos disponíveis não abarcam as pessoas que vivem num padrão não usual de deslocamento pelas rodovias, seja pela dificuldade de implementação de tais medidas no ambiente onde andarilhos e trecheiros circulam, seja porque as ações na área de assistência social são marcadas fortemente pelo atendimento voltado às famílias estabelecidas num determinado território.

O segundo artigo possibilitou que fossem identificados os trabalhos publicados e os respectivos achados de pesquisa, expondo as lacunas existentes na bibliografia.

Mostrou-se necessário o desenvolvimento de pesquisas que aprofundem os estudos sobre a exclusão dos andarilhos e trecheiros nas políticas públicas no Brasil, de forma que os atendimentos realizados aos cidadãos sejam também oferecidos aos nômades e errantes que sobrevivem nas rodovias brasileiras. Avaliar se o sistema deve ir até o usuário, verificando a possibilidade de oferecer o atendimento ao errante no seu local de caminhada e não no interior das cidades. Identificar se há condições operacionais e logísticas para isso; se existem condições sanitárias para oferecer esse atendimento na rodovia, de forma segura, tanto para quem é atendido pelo serviço como para os profissionais envolvidos, buscando que as ações do Estado alcancem aqueles que delas necessitam, no entorno das rodovias do Brasil, proporcionando igualdade de condições e respeitando o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, basilar da Constituição Federal de 1988 segundo a qual todos devem usufruir do status de cidadão.

A luta pela cidadania perpassa pelo usufruto dos direitos sociais, uma vez que estes têm a finalidade de proporcionar as condições necessárias para uma vida digna, com a observância de um mínimo existencial para ao cidadão.

Assim, o terceiro artigo denominado *Direitos Sociais à Margem da Rodovia: Andarilhos e Trecheiros no Acesso à Seguridade Social*, buscou identificar se os direitos sociais, elementos constituintes da cidadania, especialmente aqueles abarcados pela Seguridade Social, estão disponíveis ou são acessados pelos nômades e errantes que circulam pelas rodovias federais, verificando se a Proteção

Social, assegurada no plano jurídico formal, possui alguma efetividade e eficácia para essa população.

Do rol de direitos sociais elencados na Carta Magna poucos realmente podem ser usufruídos pelos nômades e errantes objeto deste estudo. O acesso a alguns direitos depende de um endereço fixo ou pelo menos uma região de fixação dentro de um limite territorial, outros direitos sociais dependem de uma busca ativa por parte do cidadão que deseja ter seus anseios atendidos. Ao viverem em trânsito, tanto andarilhos como trecheiros são sumariamente excluídos de algumas estratégias de atendimento o Estado.

A alimentação, necessidade fisiológica primordial do ser humano, ainda está muito aquém do conceito de dignidade pois é uma questão de sobrevivência. Embora a lei (BRASIL, 2006) preveja que a alimentação deva ser provida de forma permanente, com alimentos de qualidade e em quantidade suficiente, essa não é uma constante na faixa de domínio das rodovias, pois andarilhos e trecheiros ainda dependem da filantropia para obter alimento.

Vivendo na rodovia, onde os pontos de parada e os vilarejos são esparsos, invariavelmente necessitam cumprir extensas distâncias a pé para chegarem a um lugar onde seja possível conseguir alimentação. A caminhada os debilita, a desnutrição é evidente, a alimentação é concedida na medida e na quantidade de quem a oferece, frequentemente aquém da necessidade nutricional. Assim, o morador do trecho acostuma-se a viver com pouco, consolidando-se abaixo da linha da extrema pobreza.

O atendimento à saúde é acessado pela porta da emergência dos estabelecimentos hospitalares, pois a prevenção e o tratamento especializado dependem de endereço fixo. Mesmo os atendimentos clínicos são realizados quando a enfermidade já está instalada e consolidada, momento em que seu tratamento é mais complicado e demorado. As doenças crônicas que necessitam de acompanhamento médico periódico e fornecimento regular de medicamentos, acabam não sendo tratadas.

A profilaxia depende das condições de higiene e a vida no trecho não propicia condições favoráveis para manutenção do asseio corporal, das vestes, dos calçados e de tudo mais que se possa transportar. Com o passar dos anos a saúde acaba sendo afetada e aparecem problemas crônicos para os quais o tratamento não estará acessível na condição de vida em que apresentam os andarilhos e os trecheiros.

Dentre as medidas preventivas em saúde, a imunização tem se demonstrado eficaz e é prevista dentro calendário de atividades da vigilância epidemiológica. Mas as peculiaridades necessárias para a conservação e transporte dos diversos tipos de vacinas importa em restrições para o fornecimento e aplicação dos imunizantes fora do ambiente adequado dos hospitais e salas de vacinação. Isso se reflete num pequeno percentual de vacinação para COVID-19 de andarilhos e trecheiros quando comparados com a população em geral.

A Previdência Social é uma realidade distante das pessoas que sobrevivem no trecho. Andarilhos não procuram trabalho e os trecheiros ficam relegados a laboração em atividades de curta duração. Além de não contribuírem para a Previdência Social durante o tempo mínimo necessário, dificilmente alcançarão a aposentadoria pois os dissabores enfrentados cotidianamente no trecho - a alimentação deficitária, o desgaste físico das longas caminhadas, as doenças decorrentes da deambulação constante, a falta de higiene e de cuidados preventivos e curativos, o alto risco de envolvimento em acidentes de trânsito e ocorrências criminais, dentre outros – projeta para o andante uma baixa expectativa de vida, não havendo relato de nômades ou errantes na faixa etária necessária para obtenção da aposentadoria por idade nos três planos de abordagem descritos nesta dissertação.

A Assistência Social, fortemente marcada pelo princípio da Matricialidade Sociofamiliar e pela Territorialização, não possui serviços socioassistenciais específicos para nômades e errantes. Os serviços que poderiam ser oferecidos para essa parcela populacional não os atingem no local onde perambulam e tentam obter o seu sustento. O direito de usar a rodovia pelos andarilhos e trecheiros por vezes encontra resistência em ações desenvolvidas por concessionárias de rodovias e órgãos responsáveis pela segurança viária.

Ao adentrarem às cidades os trecheiros recebem atendimento em instituições destinadas aos usuários residentes na urbe, mas logo algumas medidas higienistas são implementadas para que esses nômades não permaneçam nas cidades e sejam compelidos a seguir para outro município. Este procedimento é realizado para livrar-se dos indesejáveis e proteger os cidadãos estabelecidos naquele território.

As situações vivenciadas no trecho, abaixo da linha da pobreza, culminam por afastar andarilhos e trecheiros dos ideais da cidadania assegurada pelo usufruto das três categorias de direitos – civis, políticos e sociais – conformando-os na situação de *não-cidadãos*.

O terceiro artigo contribuiu para identificar como os direitos sociais, especialmente os que compõe a Seguridade Social, estão disponíveis e são acessados pelos nômades e errantes que circulam pelas rodovias federais, verificando a efetividade da Proteção Social para essa população.

Por fim, na visão geral dos três *papers* que compõe esta dissertação, percebe-se o caráter de complementaridade entre os artigos que, de forma interdependente e utilizando metodologias distintas, permitiram responder à questão central da presente dissertação: verificar se ocorre o usufruto dos direitos sociais para os nômades e errantes, principalmente no que concerne à Seguridade Social, condição essencial para o resgate da cidadania desses moradores do trecho.

Desta forma, ao realizar uma caracterização da errância dos andarilhos de estrada e do nomadismo dos trecheiros, por intermédio dos relatos e dados estatísticos apresentados no relato de experiência do Projeto Vidas na Estrada: andarilhos e trecheiros, compreendeu-se um pouco mais sobre a condição de vida enfrentada por essas pessoas que sobrevivem no trecho. Os dados apresentados no artigo fazem um contraponto com a literatura consultada demonstrando o peso que a Modernidade e a Globalização exercem na precarização das condições de sobrevivência e das relações pessoais das pessoas menos favorecidas.

Identificou-se poucos estudos sobre essa temática e verificou-se que nenhum trabalho aprofundava sobre os direitos sociais ou a cidadania dos errantes, concluindo que há necessidade do desenvolvimento de novas pesquisas que abordem o problema da exclusão dos andarilhos de estrada nas políticas de proteção social existentes no país.

Baseado no princípio da dignidade da pessoa humana, sob o qual se delinea a necessidade de um mínimo existencial para que a vida seja digna, analisou-se a disponibilidade dos direitos sociais àqueles que vivem no trecho.

Conforme os relatos e informações obtidas durante o Projeto Vidas na Estrada pôde-se perceber que errantes e nômades são alijados da Previdência Social pelo seu caráter estritamente contributivo, incompatível seja com a situação de errância típica dos andarilhos ou pela informalidade em que se conformam os trecheiros quando conseguem trabalho.

A Saúde é o único serviço oportunizado aos andarilhos e trecheiros, mas o acesso geralmente ocorre pela porta da emergência, quando o problema de saúde impede o sujeito de caminhar. A característica diferencial da saúde é que esse serviço

vai até o enfermo onde ele estiver. Os atendimentos de emergência em saúde deslocam a ambulância para o primeiro atendimento, a estabilização e transporte da pessoa até a casa hospitalar.

A Assistência Social, que deveria estar disponível a quem dela precisasse, esbarra nos próprios eixos de atendimento do Sistema Único de Assistência Social (SUAS), que são voltados para as pessoas pertencentes aos domínios das cidades e não possuem previsão de oferecimento para forasteiros, bem como não possuem um serviço que se desloque até a rodovia para prestar atendimento àqueles que vivem caminhando pelas rodovias.

Portanto, pôde-se identificar neste trabalho acadêmico que a Proteção Social do Estado está minimamente disponível para os nômades e errantes objeto de estudo desta dissertação. A condição de deslocamento contínuo, acessando entes federativos diversos a cada curto período de caminhada acaba por dificultar o processo de inserção dos andarilhos e trecheiros nos serviços disponíveis nas estruturas de cada município.

Embora este trabalho acadêmico tenha utilizado metodologias distintas – valendo-se da revisão da literatura, da pesquisa documental na qual foi verificada a legislação e a normatização existentes, além dos dados obtidos nos levantamentos de campo – na tentativa de obter um panorama mais abrangente possível a respeito do objeto de estudo, as limitações desta pesquisa envolvem a própria população-alvo, sobre a qual existem poucos estudos na literatura científica.

O modo de deslocamento e a imprevisibilidade do destino de andarilhos e trecheiros influenciou diretamente na impossibilidade de utilização de um critério de escolha das pessoas que seriam abordadas, tendo sido interpelados todos os andarilhos e trecheiros que se encontravam caminhando pelo trecho nos dias destinados às atividades do projeto.

O fato de as abordagens terem sido realizadas por policiais rodoviários federais uniformizados deve ser considerado como uma limitação do estudo, tendo em vista as experiências prévias que os nômades e errantes vivenciaram nas interações com agentes de segurança pública, seja em abordagens policiais ou em procedimentos realizados em delegacias de polícia e instituições prisionais.

Por intermédio da tabulação dos dados informados pelos andarilhos e trecheiros foi possível realizar uma análise estatística num estudo com uma quantidade relevante de sujeitos participantes, embora não se possa afirmar que a

amostra é representativa pela impossibilidade de identificar o contingente total dessa população.

É necessário que se busque o desenvolvimento de pesquisas sobre o problema da exclusão dos andarilhos de estrada nas políticas públicas, na tentativa de adequar a regulamentação atual para que os atendimentos existentes sejam também oferecidos aos nômades e errantes das rodovias brasileiras, dando continuidade à luta constante pela sua cidadania.

É necessária a realização de levantamentos estatísticos a respeito de acidentes ocorridos com trecheiros ciclistas nas rodovias do Brasil, como forma de identificar quão potencial é o risco de transitar cotidianamente ao longo do trecho de estradas e rodovias, montado em bicicletas em precário estado de conservação.

É preciso sensibilizar governantes, sociedade civil organizada, operadores sociais, colaboradores de concessionárias de rodovias, operadores da segurança pública e demais usuários da via para que os direitos sociais previstos em nossa Constituição sejam usufruídos pelos andarilhos de estrada e trecheiros e assim possam gozar concomitantemente de um direito básico neste tipo de errância e nomadismo: o direito de usar a rodovia, tendo esta como seu território de identificação e sua referência em relação aos atendimentos disponibilizados pelo Estado, visando mitigar as agruras de pertencerem ao trecho.