UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Os Chapas e o seu Papel no Meio Técnico-Científico-Informacional e na Logística dos Transportes no Brasil. Estudo de Caso na Cidade de Ribeirão Preto/SP (2003 – 2006).

Pedro Mezgravis

Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de Concentração: Geografia Humana.

Orientadora: Profa. Dra. Rosa Ester Rossini

São Paulo
Agosto de 2006

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Os Chapas e o seu Papel no Meio Técnico-Científico-Informacional e na Logística dos Transportes no Brasil. Estudo de Caso na Cidade de Ribeirão Preto/SP (2003 – 2006).

Pedro Mezgravis

Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de Concentração: Geografia Humana.

Orientadora: Profa. Dra. Rosa Ester Rossini

São Paulo
Agosto de 2006

Dedicatória

Dedico este trabalho à Visvaldis Mezgravis e Sebastião Favaretto. Dois legados. Dois exemplos.

Agradecimentos

Agradeço em primeiro lugar ao CNPq e ao Departamento de Geografia da FFLCH-USP pela bolsa de Mestrado. Sem este apoio financeiro, a realização desta pesquisa estaria muito comprometida.

Gostaria de agradecer ao Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN), local onde pude freqüentar durante todo o período de duração do Mestrado para estudar, consultar seu acervo e realizar as análises desta pesquisa. Em especial, gostaria de agradecer as Professoras Mónica Arroyo e María Laura Silveira, respectivamente coordenadora e ex-coordenadora do LABOPLAN.

À Profa. Rosa Ester Rossini, que acreditou em um aluno recém-formado das Ciências Sociais, com um objeto de pesquisa desafiador, e pouco treinamento teórico em Geografia. Seu apoio, carinho e dedicação são fontes de inspiração, encorajamento para nunca desistir, para continuar sonhando e, principalmente, por ter me apresentado a talvez mais instigante teoria de toda a minha vida: a obra de Milton Santos. Muito obrigado Professora.

À minha família, principalmente minha mãe Vanda, minha irmã Iara, minha tia Laima Mesgravis, o meu amorzinho Mariana Rodrigues de Lima, meu tio Imantz, meu cunhado Rodrigo Peçanha de Figueiredo, e o mais novo integrante, meu sobrinho Tiago Peçanha de Figueiredo, que surgiu logo no primeiro ano desta pesquisa, como mais uma fonte de inspiração, encorajamento, dedicação e felicidade. A cada um de vocês, meus agradecimentos eternos.

Aos Professores Armen Mamigonian e Mónica Arroyo. Mais do que agradecimentos. Devo a cada um de vocês mais do que a inspiração e encorajamento para a pesquisa. Devo as condições sócio-espaciais de existência dela. São para mim duas fontes de inspiração, e duas amizades que jamais pensei que teria em vida.

À família de Marina Gaviolli Henriques em Taquaritinga/SP. Seu apoio e paciência no momento mais importante da pesquisa jamais serão esquecidos.

À Ana Elisa Pereira, é a fonte principal de vida do LABOPLAN, o porto seguro de todos os momentos, de todas as angústias, dificuldades e alegrias do dia-a-dia.

Aos parceiros de pesquisa: Aline Santos, Antonio Marcos Roseira, Herodes Beserra, Jonatas Mendonça, Marina Gaviolli Henriques, Elisa Pinheiro de Freitas, Branca Couto, Jonatas Mendonça, Mateus Sampaio e André Gomes. Companheiros de estudos e pesquisas de campo.

Aos grandes amigos que tenho no LABOPLAN: Elias Jabbour, Fábio Contel, Evelyn Pereira, Daniel Huertas, Villy Creuz,Flávia Grimm, Eliza Almeida, Edison Bicudo, Rodrigo Altair, Soraia Ramos, Carlos Alberto Povoa, Priscila Lee, Marina Montenegro, Maria do Fetal Almeida, Celma Baptistela, Gustavo Nobre, Heloisa Lopes, Carin Gomes, Maria de Oliveira, Mário Ramalho, Mariana Albuquerque, Paula Borin e Virgínia Holanda. Debates, esforços conjuntos (o Seminário de Metodologia), pesquisas praticamente conjuntas, conversas, angústias, dificuldades, mas principalmente alegrias!

Aos meus amigos Daniel Fanta, Erick Cruxen, Muriel Curi, Maurício Guedes, Gustavo Ambrósio, Guilherme Falleiros. Ao pessoal da ficção científica: Eduardo, Patrícia, Escudeiro, Adolfo, Kleber, Rafael, Michelle, Kezia, "Primo", Carol, Salgado, Ana Lucia, Baydir... Um abraço para todos vocês!

À Rúbia Gomes Morato, do Laboratório de Sensoriamento Remoto. Sem sua paciência e ajuda, este Bacharel em Ciências Sociais dificilmente teria uma representação cartográfica a tempo!

Um forte abraço a todos que aqui citei e também a todos que porventura tenha esquecido. Cada um de vocês é especial não apenas para esta pesquisa, mas para a minha vida!

Resumo

Os Chapas e o seu Papel no Meio Técnico-Científico-Informacional e na Logística dos Transportes no Brasil. Estudo de caso na cidade de Ribeirão Preto/SP (2003-2006).

Carregar e descarregar caminhões, informar e orientar motoristas. Estas são as principais atividades realizadas por trabalhadores conhecidos como Chapas, que se fazem presentes praticamente na totalidade do Território Brasileiro. Nesta perspectiva, as diferentes formas de uso deste território são os preceitos principais para a observação e estudo destes trabalhadores. Portanto, é possível pensá-los a partir dos mais diferentes referenciais, desde um debate clássico como o urbano/rural, como as questões agropecuárias no Brasil, desenvolvimento urbano, transportes e fluidez territorial, entre tantos outros. Buscamos compreender sua posição diante das Normas da Moderna Logística e do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Estudo de caso em Ribeirão Preto

Palavras-chave: Chapas, Logística, Transporte Rodoviário de Cargas, Ribeirão Preto, Território Brasileiro.

Abstract

The "Chapas" and Their Role in Technical-Scientific-Informational Environment and in Logistics of Transportation in Brazil. Study of case in the city of Ribeirão Preto/SP (2003-2006).

To load and to unload trucks, to inform and to show truck drivers a way in the city and the region. These are the main activities realized by the working men know as "Chapas", that are present almost in the totally of the Brazilian Territory. According to this perspective, the different forms of the use of such territory are the main rule to the observation and study of these working men. Therefore, it is possible to think them from the most different points of view, since the classic debate of urban/rural relations, transports and territorial flowing, and many others. We do look forward to comprehend their position face to the Modern Logistics Rules and from the Road Transportation in Brazil. Study of case in the city of Ribeirão Preto/SP.

Key-words: "Chapas", Logistics, Road Transportation, Ribeirão Preto, Brazilian Territory.

Sumário

Dedicatória 3
Agradecimentos 4
Resumo 6
Abstract 6
Índice 9
Introdução 10
Capítulo 1:O Meio Técnico-Científico-Informacional e a Moderna Logística como Norma. 17
1.1. A Velocidade Contemporânea. Espaço, território, Estados Nacionais e atores hegemônicos. 17
1.2. O Meio Técnico-Científico-Informacional: as Redes, os Sistemas de Informação e Comunicação e os Sistemas de Transportes. 20
1.3. A Logística como Norma. 24
1.4.1. O Trabalho do Chapa: uma breve descrição. 34
1.4.1.1. A atividade de carga e descarga dos chapas. 35
1.4.1.2. A atividade de informar realizada pelos chapas. 40
1.4.1.3. Informação e segurança: os chapas e a questão do roubo de cargas, primeiras reflexões. 42
1.5. Resistência, Conhecimento, Sabedoria: as forças para o Lugar. 44
1.6. O Caminhoneiro: uma figura presente em "dois mundos"? 50
Capítulo 2: As Normas da Logística e a Relação Caminhoneiro / Chapas. 54
2.1. Apresentação. 54
2.2. A Importância da Noção de Confiança na Vida e no Trabalho dos Chapas. 56
2.2.1.A confiança entre os chapas. 57
2.2.2. A confiança sobre os pontos de chapas. 61
Quadro I: Organograma retirado da apresentação digital da Palestra "O Roubo de Cargas no RTC": 64
2.3. As Normas da Moderna Logística e o Espaço Geográfico. Um desafio de pesquisa. 69
2.3.1. Uma breve definição das Normas da Moderna Logística. O planejamento dos transportes. 72
Quadro 2: Comparação dos Modais quanto ao Serviço. 77
2.3.2. Uma ferramenta tecnológica: o TMS. 86
2.4. Um diagnóstico do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. 90
Quadro 3: Principais Causas que Afetam a Eficiência do Transporte de Cargas Brasileiro. 91
Quadro 4: O Círculo Vicioso do Transporte Rodoviário de Cargas. 92
2.5. Uma breve análise da relação caminhoneiros / chapas. 95
Quadro 5: Esquema Geral de Participação dos Chapas no Sistema de Transportes. 95
2.5.1. As atividades existentes no processo de transporte 98
2.5.2. Duas situações variantes do Esquema Geral. 101
Quadro 6: SITUAÇÃO A: 104
O caminhoneiro possui alguma forma de vínculo formal com a empresa que realiza a atividade de transporte rodoviário de cargas fracionadas. 104
Quadro 7: SITUAÇÃO B: 105
O caminhoneiro é totalmente autônomo 105
2.6. O Impacto dos Transbordos Sobre as Atividades de Transportes de uma Cidade. 107
Capítulo 3: Os Chapas em Ribeirão Preto. 118

3.1. Apresentação 118
3.2. Uma Descrição dos Principais Pontos de Chapa Estudados. 121
3.2.1. Três pontos de chapas na Avenida Bandeirantes..... 122
3.2.2. Os pontos de chapas da Avenida Castelo Branco..... 127
3.2.3. O Contato com os Chapas. 129
3.2.3.1. Outubro de 2005. 131
3.2.3.2. Janeiro de 2006. 139
3.3. Os Chapas e os Dois Circuitos da Economia Urbana. Primeiras reflexões..... 152
Conclusão 157
Bibliografia..... 161
Anexos..... 167
Anexo 1: Fotos. 168
Anexo 2: Localização dos Pontos de Chapas Estudados. Ribeirão Preto/SP. 179
Anexo 3: Pesquisa de Campo em Ribeirão Preto Monitorada pelo Chapa "T." Transcrição integral. 181

Índice

Introdução 10

Capítulo 1:O Meio Técnico-Científico-Informacional e a Moderna Logística como Norma. 17

Capítulo 2: As Normas da Logística e a Relação Caminhoneiro / Chapas. 54

Capítulo 3: Os Chapas em Ribeirão Preto. 118

Conclusão 157

Bibliografia 161

Anexos 167

Introdução

Um breve histórico e um relato.

Este trabalho é fruto de quase dez anos de pesquisas. O primeiro passo foi dado durante a Graduação em Ciências Sociais, na FFLCH-USP, mais especificamente durante a disciplina "Antropologia II" em 1997, ministrada pela Profa. Dra. Margarida Maria Moura. Um dos requisitos para aprovação neste disciplina era a realização de pesquisa de campo. Entre um grupo de amigos, surge a idéia de estudarmos aqueles homens que ficam na beira das estradas, os chapas. E seguimos eu, Nelson, Márcio e Odécio para São João da Boa Vista, cidade de Odécio.

No ano seguinte, o grupo foi apenas mais uma vez a campo, no primeiro semestre, já dentro das atividades de "Antropologia III", com a mesma professora. No semestre seguinte, o grupo se desfez, em razão dos diferentes interesses pessoais, tanto por diferentes afinidades com o tema, como perspectivas pessoais. Mas em meu coração persistiu: "quem são estes homens?". Era só o começo de um desafio.

Em 1999, ingresso no programa PIBIC (de Iniciação Científica) da CNPq, do Departamento de Antropologia, sob orientação de Prof. Dr. John Cowart Dawsey. Em 2000, a bolsa foi renovada até o primeiro semestre de 2001. Estes dois anos de pesquisa dentro do Programa PIBIC/CNPq foram realizados em São João da Boa Vista/SP.

A pesquisa de campo realizada em 2001 trouxe fatos novos, exatamente no momento mais improvável e que eu menos esperava. Inclusive para compreendê-lo. Já retornando de São João da Boa Vista para São Paulo, praticamente já na capital, vejo nos últimos quilômetros da Rodovia Bandeirantes as fogueiras, as placas escritas à mão e os homens sinalizando para os caminhões. Pronto! Foi o "efeito de distanciamento", preconizado por Bertolt Brecht. Toda a minha estrutura de observação e fundamentação fora lançada por terra a partir de uma simples visão: chapas em São Paulo, capital! Quando o ônibus chega à Marginal Tietê, o espanto é maior ainda. Chapas dentro da cidade de São Paulo! E ainda por cima na principal via expressa da cidade!

Foi neste exato momento que tomei consciência de que meu desafio estava apenas começando. Sentia claramente em meu coração que precisava não apenas de novas pesquisas de campo em diferentes lugares – e tão diferentes quanto São Paulo e São João da Boa Vista.

Era preciso novos referenciais teóricos e metodológicos. Caso contrário, este desafio não seria concretizado em sua plenitude, para não dizer até mesmo traído...

No mesmo ano (2001) me formei Bacharel em Ciências Sociais, no mesmo semestre de término da Bolsa PIBIC/CNPq. E comecei a pesquisar, por linhas de pesquisa, professores da FFLCH-USP que tivessem proximidade com este desafio, os chapas. Descobri no Departamento de Geografia Humana o nome de Profa. Dra. Rosa Ester Rossini. Chamou-me profundamente a atenção a sua tese de Livre-Docência "Geografia e Gênero: A Mulher na Lavoura Canavieira Paulista", e a disciplina que ministrava na graduação "Geografia do Estado de São Paulo". Pronto! Dois temas correlatos diretamente com os chapas! Criei coragem e marquei, por meio do Departamento de Geografia, uma reunião com Profa. Rosa Ester Rossini.

Foram praticamente dois anos de conversas e troca de informações, até o ingresso na Pós-Graduação em Geografia Humana em 2003. Era um novo começo!

Desde as primeiras conversas com Profa. Rosa, em 2001, uma nova perspectiva de mundo se abriu. Fui apresentado ao pensamento e à obra de Prof. Milton Santos, que havia falecido praticamente na mesma época que eu havia obtido o Bacharelado.

Professor Milton Santos – que audácia essa minha! ele sequer sabia de minha existência! – era um autor e professor que eu conhecia apenas à distância. Seus artigos na Folha de São Paulo, suas entrevistas e aparições na mídia, sua postura firme diante das questões contemporâneas demonstravam uma força digna dos Grandes Mestres. Mas até então, eu desconhecia seu pensamento. Afinal, eu era estudante de Antropologia, e não havia tempo, ou mesmo espaço, para o estudo da Geografia, apesar de lamentar profundamente este fato. Tinha obrigações com a bolsa e com o curso, aquele ritmo que prende todo aluno compromissado com uma pesquisa.

Mas houve um fato que, para mim, demonstrou claramente que estava diante de um Grande Mestre. Com certeza um dos maiores que a USP já teve a honra de integrar seus quadros. A greve de funcionários e professores de 2000 era uma greve fadada ao fracasso. Havia se tornado um grande período de férias. Muitos professores haviam viajado, os alunos estavam em suas casas, tranqüilos. Até que um dia, vejo pendurado no saguão do prédio de Geografia e História uma grande faixa. Professor Milton iria se pronunciar, não apenas sobre a greve, mas sobre a Universidade Pública e o seu papel na sociedade.

A grande moda acadêmica daquele período era o Grupo Krisis, e o seu "Manifesto Contra o Trabalho". Inclusive com a presença dos integrantes do Grupo na USP. Com a

greve, até os debates com o Grupo Krisis haviam se esvaziado. Eu estava extremamente curioso em ver e ouvir as opiniões de Milton Santos sobre a Universidade Pública e o seu papel na sociedade. Afinal, não são todos os dias que temos a oportunidade de ouvir um Grande Mestre. Principalmente sobre um fato tão importante.

Foi um marco que transformou a greve daquele ano. Antes da fala de Prof. Milton, os prédios da FFLCH estavam praticamente vazios, principalmente o das Ciências Sociais e Filosofia. Busquei um lugar no Anfiteatro da Geografia com quase uma hora de antecedência. Não havia necessidade, estavam presentes poucas pessoas. Eu já estava ficando desesperançoso. Não conseguia conceber como uma personalidade do porte de Prof. Milton Santos não seria prestigiada. Confesso que senti raiva por uns bons minutos. Mas foi exatamente por esse motivo que fiquei ainda mais determinado a ouví-lo.

Quando Prof. Milton chegou ao Anfiteatro, os lugares ainda não estavam todos ocupados. O Professor já estava fragilizado, já caminhava com dificuldade, contando com uma singela bengala, e o apoio de alguns de seus alunos. Foi a maior e a melhor aula que tive em toda a minha vida. Não apenas sobre a Universidade, mas sobre o mundo e sobre a sociedade em que vivemos. Aprendi qual é o papel de cada aluno e de cada professor da Universidade Pública diante da nossa sociedade e do mundo atual.

O anfiteatro, que antes estava relativamente vazio, começou a ficar lotado. Muitos professores, de quase todos os Departamentos, começaram a chegar. O comando de greve também chegou. Professores como Marilena Chauí e Francisco de Oliveira também estavam presentes no Anfiteatro.

Foi um marco histórico. O que antes era apenas a fala de um professor sobre um assunto importante, se transformou no maior ato de defesa dos aspectos públicos de nossa sociedade, entre elas a Universidade Pública, como o local privilegiado da reflexão e da crítica de nossa sociedade. Foi a fala de um professor que mudou definitivamente minha vida. Entrei um aluno naquele anfiteatro, saí um cidadão.

Tenho consciência de que me estendi nesta introdução com estas palavras. Peço desculpas por tão extenso texto. Mas ele tem um propósito: a obra de Professor Milton Santos – olha a minha audácia novamente! – não é um desafio. É uma honra. Espero um dia ser merecedor de tamanha honraria.

Sobre este trabalho e as suas partes.

Carregar e descarregar caminhões, informar e orientar motoristas. Estas são as principais atividades realizadas por trabalhadores conhecidos como chapas, que se fazem presentes praticamente na totalidade do Território Brasileiro. Nesta perspectiva, as diferentes formas de uso deste território são os preceitos principais para a observação e estudo destes trabalhadores. Portanto, é possível pensá-los a partir dos mais diferentes referenciais, desde um debate clássico como o urbano/rural, como as questões agropecuárias no Brasil, desenvolvimento urbano, transportes e fluidez territorial, entre tantos outros.

Por sua vez, os chapas são homens essencialmente vinculados aos Lugares aos quais pertencem. Suas "ferramentas" para a realização de suas atividades são o conhecimento e a sabedoria que possuem da cidade e da área em que vivem. São trabalhadores que estão profundamente contextualizados nas Formações Sócio-Espaciais específicas de suas cidades e regiões. E qualquer esforço de observação e pensamento sobre estes homens deve ter, como uma de suas referências, uma análise do Território, especialmente a partir do conceito de Território Usado.

Portanto, esta dissertação busca apresentar um tipo de ocupação e a figura de um trabalhador dentro do Espaço Geográfico, um "Ator Espacial". Uma figura presente nos Lugares, como integrantes importantes do Território, e possuem a sua parcela de participação no conjunto indissociável que é o Espaço Geográfico.

A presente dissertação está dividida em três grandes capítulos, mas todos em torno de um objetivo muito bem definido: apresentar os chapas como os participes do Espaço Geográfico. Muito mais do que uma alternativa de ocupação a pessoas pobres das cidades. Muito mais do que um "problema" para o Transporte Rodoviário de Cargas, principalmente quando são vistos como "potenciais" colaboradores de ladrões de cargas. São elementos de Resistência, cujo Conhecimento e Sabedoria são seus principais elementos para o Lugar, especialmente raciocinando a partir do conceito de "Força do Lugar" de Milton Santos.

O capítulo 1 "O Meio Técnico-Científico-Informacional e a Moderna Logística como Norma" busca contextualizar o serviço de chapa - a necessidade de mão-de-obra para a movimentação de cargas, de informações claras e objetivas sobre as principais vias públicas e localidades de uma cidade, e mesmo de uma pessoa ser orientada e conduzida até o endereço de destino ou muito próximo dele – e os homens que exercem esta ocupação no atual período histórico, isto é no Meio Técnico-Científico-Informacional.

São duas preocupações básicas que estão na estrutura argumentativa deste capítulo. A primeira é apresentar como os chapas estão contextualizados no Meio Técnico-Científico-Informacional. Como estes homens, e as suas principais atividades, estão inteiramente presentes e possuem a sua relevância no Meio Técnico-Científico-Informacional. E a segunda preocupação principal é apresentar como as Normas da Moderna Logística já estão transformando as principais relações sociais existentes entre os chapas e os caminhoneiros.

O item 1.3. "A Logística como Norma" busca apresentar como as práticas, os recursos tecnológicos e técnicos da Moderna Logística estão gradativamente sendo impostas como "normas morais" sobre todas as práticas existentes no Transporte Rodoviário de Cargas. Desde as Cadeias de Abastecimento – modelo de administração que estabelece regimes de parcerias entre empresas que apresentam objetivos comuns; as Normas da Moderna Logística foram criadas para a padronização destas parcerias em nível mundial -, até a dinâmica econômica estritamente local. São "normas morais" que já se fazem presente nas Formações Sócio-Espaciais específicas, e transformam relações sociais, como a relação caminhoneiros/chapas. O item 1.4. "Os Chapas como Atores Espaciais" busca apresentar as principais características do trabalho realizado pelos chapas, e como estas atividades estão contextualizadas no Transporte Rodoviário de Cargas. Por sua vez, o item 1.5. "Resistência, Conhecimento, Sabedoria: as forças para o Lugar" busca apresentar como estas mesmas atividades estabelecem uma contradição aos preceitos das Normas da Moderna Logística. Sendo esta contradição constituída a partir do Lugar, do Conhecimento e da Sabedoria que os chapas adquiriram sobre a cidade e a região em que vivem.

Este debate nos conduz ao último item do capítulo, o item 1.6. "O Caminhoneiro: uma figura presente em 'dois mundos'?", que trata diretamente das transformações nas relações existentes entre os caminhoneiros e chapas. As Normas da Moderna Logística são aplicadas principalmente sobre os caminhoneiros, e também a partir deles, principalmente no que diz respeito aos chapas. O problema do roubo de cargas e as diferentes formas de contratação dos caminhoneiros (como funcionários ou como autônomos) são as principais referências para a aplicação das Normas da Moderna Logística sobre os caminhoneiros, e que trazem conseqüências diretas para os chapas. O modo como cada empresa contrata e remunera os caminhoneiros, os recursos disponibilizados e as responsabilidades que são a eles atribuídos, fazem parte da "política" que cada empresa segue.

O Capítulo 2 "As Normas da Moderna Logística e a Relação Caminhoneiros/Chapas" apresenta a definição das principais Normas da Moderna Logística que são centrais para pensar a figura e o serviço dos chapas.

O item 2.2. “A Importância da Noção de Confiança na Vida e no Trabalho dos Chapas” apresenta a principal noção de diferenciação e seleção entre trabalhadores bons e ruins, e entre bons pontos de chapas e ruins. Inclusive entre os integrantes de uma “turma” de chapas, dos homens que constituem um ponto de chapas. O padrão de conduta de um trabalhador é o principal critério de diferenciação entre bons trabalhadores e maus trabalhadores ou mesmo bandidos. As atitudes de um indivíduo são os suficientes para que empresas e caminhoneiros julguem o ponto ao qual este indivíduo pertence da mesma forma que ele. E neste aspecto, as relações pessoais são utilizadas para saber se um indivíduo é digno de confiança ou não.

A noção de confiança é a base de relações muito complexas, que dizem respeito direta e especificamente das realidades locais. Por sua vez, as Normas da Moderna Logística buscam enfaticamente tornar estas relações locais em processos “antiquados” e “arriscados”, segundo o princípio de “antecipação” e “prevenção” de “riscos desnecessários”. É uma parcela da Psicosfera que busca criminalizar o chapa, com o objetivo de apresentar as técnicas e a tecnologia (Tecnosfera) como as melhores – para não dizer as únicas – soluções possíveis e corretas.

O item 2.3. “As Normas da Moderna Logística e o Espaço Geográfico. Um desafio de pesquisa” apresenta as principais diretrizes que são internacionalmente estabelecidas para o planejamento de cada um dos processos de transporte em uma empresa. Desde a seleção dos modais de transporte os mais adequados, passando pela seleção e das empresas de transporte, até as técnicas e tecnologias apropriadas para o pleno controle de todo o processo, como a ferramenta *TMS*.

O item 2.4. “Um Diagnóstico do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil” é a análise de um estudo conjunto realizado pela CNT – COPPEAD/UFRJ, em que são feitos diagnósticos e são apresentados planos de ação e reivindicação sobre o transporte rodoviário de cargas no Brasil. O caminhoneiro autônomo é apresentado como o principal “vilão” da ineficiência no transporte rodoviário. O que já nos introduz diretamente ao debate do item 2.5. “Uma Breve Análise da Relação Caminhoneiros/Chapas”, onde é apresentado o “Esquema Geral de Participação dos Chapas no Sistema de Transporte” e duas variantes correspondentes ao tipo de vínculos que os caminhoneiros possuem com seus contratantes. Uma das situações apresentadas é aquela situação em que o caminhoneiro totalmente autônomo depende quase totalmente dos chapas para a realização de todas as suas atribuições e responsabilidades sobre uma carga. Por fim, o item 2.6 “O Impacto dos Transbordos Sobre as Atividades de Transportes de uma Cidade” apresenta uma breve análise dos novos sistemas de engenharia,

de técnicas e tecnologias avançadas das Normas da Moderna Logística, sobre as atividades de transportes em uma cidade, especialmente o impacto sobre as atividades e oportunidades de serviço dos chapas.

O terceiro e último capítulo "Os Chapas em Ribeirão Preto" busca descrever a presença dos chapas dentro de uma Formação Sócio-Espacial específica. Ribeirão Preto apresenta as principais características que permitem pensar os chapas em diferentes contextos. É uma cidade que possui muitas características metropolitanas, sendo uma referência tanto para a sua região quanto em perspectiva nacional, possui importantes centros de pesquisas – públicos e privados – e de serviços urbanos. Mas certamente é um dos maiores pólos do "agronegócio" brasileiro. Diante desta realidade complexa, este capítulo busca cumprir o objetivo de descrever a presença dos chapas em Ribeirão Preto.

As diferentes pesquisas de campo na cidade permitiram observar alguns pontos de chapas. Mas a partir da "contratação" de um chapa para percorrer a cidade, identificar empresas e locais onde estes trabalhadores têm mais oportunidades de serviços e onde oportunidades foram encerradas - por mudanças nas estruturas operacionais e na "política" das empresas -, foi possível estabelecer os aspectos que permitem definir os chapas como "Atores Espaciais". As transformações nos Complexos Agro-Industriais se contextualizam com a ascensão das Normas da Moderna Logística na cidade e na região, marcando uma transformação nos sistemas de engenharia – um exemplo são os transbordos – e na dinâmica do Transporte Rodoviário de Cargas na cidade.

Capítulo 1:O Meio Técnico-Científico-Informacional e a Moderna Logística como Norma.

1.1. A Velocidade Contemporânea. Espaço, território, Estados Nacionais e atores hegemônicos.

O período atual é marcado pela velocidade. Velocidade de circulação de pessoas, mercadorias, mas principalmente de informações. Sistemas de comunicação e informação interligam pontos, lugares, pessoas, organizações e empresas em contato direto e em tempo real (*real time*).

Da mesma forma que os sistemas de comunicações reduzem as distâncias entre pessoas e os lugares mais afastados, e gerando maior eficiência nas decisões de empresas, governantes e órgãos burocráticos governamentais, os sistemas de transportes inserem-se nestes princípios da velocidade contemporânea: superação de distâncias e eficiência.

Ou seja, existem usos desiguais e combinados dos territórios, conforme cada Formação Sócio-Espacial e também de como novos sistemas de engenharia são implementados nos territórios. Os territórios são transformados conforme são instalados novos sistemas de comunicação e fixos de engenharia (incluindo-se aqui as melhorias e implantações de sistemas viários). Mas estas novas formas não são implementadas uniformemente, de igual modo em todos os pontos, em todos os diferentes territórios.

Cada território é testemunha material da História. A Formação Sócio-Espacial é o processo pela qual cada território é formado, construído. Cada território é produto direto da História das diferentes Divisões Sociais do Trabalho. Cada decisão, cada ação realizada sobre os objetos naturais e sobre os objetos já produtos das ações humanas anteriores – as diferentes Divisões do Trabalho – constituem a História de cada território e de todos estes em conjunto – como um todo -, em uma totalidade. A totalidade dos territórios específicos, das ações, dos objetos – naturais e produtos da ação humana – permitem observar e estudar o Espaço, conforme define Milton Santos no livro "A Natureza do Espaço"[1].

Mas apenas observar o território específico, um conjunto de territórios, mesmo vários ou todos ao mesmo tempo não são os elementos suficientes para constituírem a definição de Espaço. Este possui uma dinâmica própria e específica, que se sobrepõe a cada território e aos

[1]"Nossa proposta atual de definição da geografia considera que a essa disciplina cabe estudar o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação que formam o espaço. Não se trata de sistemas de objetos, nem sistemas de ação tomados separadamente". (SANTOS, Milton.(1996) 2002. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Milton Santos, volume 1. Página 62.).

conjuntos diferentes de territórios. O surgimento dos grandes blocos econômicos e continentais, como Mercosul e a Comunidade Européia respectivamente, que congregam Estados Nacionais em acordos de integrações econômicas – aqui estão inclusos os acordos internacionais de comércio, tributação e de regulação de todo este sistema que assim se constitui -, de unificação das diferentes moedas em uma só, da mesma forma que unificam-se os sistemas constitucionais em uma Constituição (o exemplo da Constituição Européia). Mesmo a Organização das Nações Unidas (ONU) têm sua participação transformada nesta nova realidade que envolve e integra todos os Estados Nacionais em novas formas de regulação dos territórios específicos e respectivos.

Mas esta dinâmica não se estende apenas aos Estados Nacionais. As grandes corporações e conglomerados econômicos surgem como elementos que atuam sobre os territórios específicos, sobre os Estados e territórios Nacionais, sobre os blocos continentais e econômicos e sobre os diferentes Regimes Constitucionais conforme seus interesses e sistema de concorrência existente entre elas. Os blocos internacionais e os Estados Nacionais confrontam-se com esta realidade de atuação dos grandes grupos econômicos conforme as suas organizações espaciais específicas e Formações Sócio-Espaciais. Aqui vale fazermos menção aos sistemas Constitucionais, de Justiça e Infra-Estrutura (saúde, educação, segurança, como bons exemplos) e regulação econômica, pois estas são estabelecidas conforme cada Estado e bloco econômico.

Freqüentemente, em função da realidade econômica e política específica de cada País, os sistemas de regulação econômicos e legais são contrariados ou mesmo são transformados conforme as exigências e normas impostas pelos grandes grupos econômicos e corporações[2]. No Brasil, como um exemplo, surgiu uma situação que ficou conhecida como "guerra fiscal"[3]. Os blocos continentais e econômicos são, efetivamente, tentativas de regulação e controle destas imperativas ações econômicas, sociais, políticas das corporações e grupos econômicos. Desta forma, é possível dizer que estes grupos e corporações são atores espaciais muito bem definidos, pois possuem uma atuação específica, alheia e mesmo estabelecendo correlação de forças com as estruturas estatais e de regulação internacionais.

Logicamente todo este processo não ocorre igualmente em cada realidade específica. Cada bloco continental, econômico, Estado Nacional, território específico possui suas

---

[2]ANTAS JR. Ricardo Mendes. 2005. **Território e Regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito.** São Paulo: Associação Editorial Humanitas: FAPESP.

[3] CATAIA. Marcio. 2003. A Alienação do Território – O Papel da Guerra Fiscal no Uso, Organização e Regulação do Território Brasileiro. In: SOUZA, Maria Adélia de (organizadora). 2003. **Território Brasileiro. Usos e Abusos.** Campinas: Edições Territorial.

particularidades, diferentes Formações Sócio-Espaciais e atuais configurações territoriais. Tratam-se de realidades espaciais particulares, com características sociais, políticas, econômicas únicas; mas que são determinadas conforme a legislação vigente, as decisões governamentais, a situação de infra-estrutura[4] e econômica. Os grandes atores hegemônicos - como chamaremos daqui por diante as grandes corporações e grupos econômicos mundiais – atuam sobre cada uma destas realidades espaciais conforme elas se apresentam. Modificam-nas conforme seus interesses e necessidades de uso. Determinam suas ações e materializam suas atividades econômicas conforme todas estas especificidades, mas sempre conforme os seus interesses locais e mundiais. Cada atividade local dos atores hegemônicos é simultânea às condições mundiais. Tanto nos processos de tomada de decisão própria de cada ator hegemônico, quanto das condições mundiais em que estão inseridos seus interesses e concorrência. É uma forma de atuação sobre o mundo que sem assemelha aos dos blocos econômicos, e mesmo dos Estados Nacionais.

É possível dizer então, em poucas palavras, que se trata de um processo desigual e combinado. Desigual porque cada realidade específica territorial é diferente uma da outra. Desigual também porque a atuação dos atores hegemônicos é sempre pautada em seus interesses, desconsiderando em grande parte as necessidades e objetivos locais. Combinado pois todo este processo espacial contextualiza-se tanto com os objetivos mundiais dos atores hegemônicos, quanto com as condições de sistemas de engenharia mundiais – como os sistemas mundiais padronizados de comunicação e informação, formando estruturas de redes mundiais – e do Espaço mundial. O que ocorre em cada parte do mundo é relevante para cada território, para cada Estado Nacional, para cada bloco continental e econômico. Formam uma totalidade, dotada de diferentes níveis de solidariedade[5]. Portanto, estamos diante de novas formas de poder e novas formas de equilíbrio de poder. Os atores hegemônicos são atores sociais, políticos e espaciais que exercem poder, tal qual os governos nacionais e os blocos internacionais. Por vezes até gerando conflitos e acordos políticos, em todos os níveis de Governo, conforme seus interesses[6].

A posição que cada Estado Nacional, bloco continental, econômico, mesmo os diferentes territórios e realidades locais assumem diante desta nova estrutura de poder é

---

[4] Podemos aqui mencionar como exemplos as condições dos modais de transportes, de saúde, educação, burocracia estatal, segurança e mesmo cometermos o exagero de dizermos sobre os planejamentos futuros sobre estes e demais sistemas de infra-estrutura.

[5] "Através das redes, podemos reconhecer, grosso modo, três tipos ou níveis de solidariedade, cujo reverso são outros tantos níveis de contradições. Esses níveis são o nível mundial, o nível dos territórios dos Estados e o nível local". (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. cit.* Página 270).

[6] CATAIA, Marcio. 2003. *Op. Cit*.

conforme toda a realidade mundial em que cada uma delas se contextualiza. O Brasil e as suas diferentes realidades territoriais e locais são vulneráveis às variações mundiais e vontades dos atores hegemônicos, posição oposta a que a China[7] se apresenta no Espaço Mundial.

1.2. O Meio Técnico-Científico-Informacional: as Redes, os Sistemas de Informação e Comunicação e os Sistemas de Transportes.

Os sistemas de transportes são cada vez mais integrados aos sistemas de comunicação e informação, objetivando uma crescente eficiência e segurança, conforme as distâncias, os diferentes modos de se transportar e os sistemas de engenharia implementados em cada ponto específico dos diferentes territórios. Deste modo, é possível observar que os territórios são os fatores de limitação ou maior eficiência para os sistemas de transportes de pessoas e mercadorias.

Os atuais sistemas de informação, comunicação, circulação e transporte determinam por meio de novas ações e novos objetos sobre os territórios. Mas, conforme já dissemos anteriormente, se dá de modo desigual e combinado. Cada território é, individualmente, produto direto das diferentes formas das Divisões do Trabalho. Então, é possível pensar que cada território integra diferentemente um do outro a Formação Sócio-Espacial. Inclusive permite pensarmos que cada território constitui uma Formação Sócio-Espacial específica, particular, que a integra à uma maior e ao Espaço. Em poucas palavras, cada território é diferente, com formas diferentes de desenvolvimento sócio-espacial em termos históricos e mesmo contemporâneos, com ações e objetos realizados e materializados diferentemente de um território para outro, mas sempre inseridos em um sistema dinâmico muito mais amplo que é o Espaço Geográfico, conforme discutimos de forma sintética no item anterior.

Os sistemas de informação são um novo modo de integrar os processos de tomada de decisão das empresas, principalmente as que possuem capital o suficiente para investimentos em tecnologia de informação e comunicação (TIC). A utilização da TIC atualmente não se restringe apenas à telefonia e acesso rápido à internet. Permite plena integração entre empresas que estabelecem contratos de parcerias entre elas, por meio de redes e equipamentos desenvolvidos especificamente para cada tipo de contrato de parceria e modo de produção. Conforme o tamanho da empresa, demanda de eficiência em todos os processos, e quantidade

---

[7] JABBOUR, Elias. (2005) 2006. **China: Infra-estruturas e Crescimento Econômico.** São Paulo: Editora Anita Garibaldi.

de capital envolvido entre as empresas parceiras, a TIC pode ser implementada especificamente para elas, planejadas e implementadas conforme suas necessidades.

A TIC pode ser implementada de diferentes formas, tanto para a integração a redes mais amplas – como a rede telefônica e de internet – como construídas especialmente conforme as necessidades das empresas clientes, normalmente feitas por diversas empresas que operam as TIC e por consultorias especializadas. Mesmo entre as empresas de consultoria a gama de possibilidades também é muito grande, pois existem especializações de consultoria conforme as demandas, intencionalidades e quantidade de capital das empresas que as contratam[8]. E as principais empresas de consultoria, especialmente as grandes companhias internacionais, têm seus escritórios centrais na capital paulista, o que já indica uma forte importância de São Paulo para todo este complexo de circulação, tanto de informações quanto do transporte de mercadorias pelos diferentes modais e das suas infinitas possibilidades.

O processo de integração das informações entre empresas parceiras atende ao objetivo da eficiência em todos os seus níveis. De tornar mais eficiente todos os aspectos das diferentes partes envolvidas de um processo produtivo complexo. Desde a requisição de matéria-prima aos fornecedores parceiros, até ao controle do processo de transporte da mercadoria do seu endereço de origem até o destino final. E conforme a tecnologia empregada, é possível mesmo planejar todas as rotas e os tipos de transporte que sejam mais eficientes – o que significa menor tempo e maior segurança da mercadoria durante a viagem – e mesmo rastrear com precisão em que ponto do trajeto a mercadoria está, bem como as condições do veículo que está sendo utilizado, e do local onde está estocado ou aguardando a mudança de um veículo ou de modal de transporte.

Esta integração por meio da tecnologia da informação, atrelada a processos automatizados da cadeia produtiva – substituindo vários trabalhadores por máquinas automatizadas interligadas por TIC, e por alguns profissionais operadores técnicos destas e executivos – permite uma completa reorganização interna de todas as empresas que integram o contrato de parceria. A atividade de produção de uma mercadoria torna-se o objetivo central de todas as empresas integrantes da parceria. A requisição, entrega e pagamento das diferentes matérias-primas; o processo necessariamente dito de transformação destas em produtos acabados; a negociação destas mercadorias para o varejo e mesmo diretamente para os atacadistas; o processo de transporte destas mercadorias pelos modais adequados – no tempo e

---

[8] SILVA, Adriana Maria Bernardes da. 2005. As Grandes Empresas de Consultoria, a Produção de Informações e os Novos Círculos de Cooperação no Território Brasileiro. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade"**.2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

segurança estabelecidos previamente por normas internacionais e contratos – do ponto onde foram produzidos até o destino final; e finalmente a realização de novos pedidos da mercadoria pelas empresas que a comercializam (varejo e atacado) – que podem estar integrados à parceria direta ou indiretamente, mas compartilhando a TIC – torna-se de total interesse e importância de todas as empresas parceiras.

Trata-se de uma cadeia completa de produção, englobando em um conjunto todos os envolvidos e interessados de um ou mais processos produtivos. Partindo-se da aquisição da matéria-prima, a produção necessariamente dita da mercadoria, as formas e condições que o transporte é realizado, a comercialização ao consumidor final, e a realização de novos pedidos das empresas varejistas e atacadistas reativando todo este processo. A todo este conjunto integrado de decisões, ações efetivas de produção e circulação – tanto de informações para decisões quanto de material, operação de maquinário, mercadorias, veículos e mesmo de pessoas – constitui a chamada Cadeia de Abastecimento, na qual a Logística é integrante desta por meio de suas normas e práticas internacionalmente estabelecidas.

Compreendemos Cadeia de Abastecimento como

> "(...) [o que] corresponde ao conjunto de processos requeridos para obter materiais, agregar-lhes valor de acordo com a concepção dos clientes e consumidores de disponibilizar os produtos para o lugar (onde) e para a data (quando) que os clientes e consumidores os desejarem. Além de ser um processo bastante extenso, a cadeia apresenta modelos que variam de acordo com as características do negócio, do produto e das estratégias utilizadas pelas empresas para fazer com que o bem chegue às mãos dos clientes e consumidores" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento.** São Paulo: Editora Saraiva Página 4).

A integração da noção e prática da Cadeia de abastecimento com as normas e práticas da Logística gera uma situação na qual muitas vezes ambas são confundidas como sendo absolutamente a mesma coisa, como se fossem sinônimas uma da outra[9].

---

[9] "A atividade de transportar os produtos tem participação significativa nos custos logísticos e está associada à seleção, à movimentação e à entrega dos produtos. Transportar significa movimentar o produto de um ponto a outro. Portanto, mais de uma parte está envolvida no processo. Isso significa que uma vez mais deve existir colaboração entre os membros do ecossistema para garantir o fluxo perfeito e se obter os resultados de melhoria buscando entre os membros do ecossistema para garantir o fluxo perfeito e se obter os resultados de melhoria

Podemos então dizer que os sistemas de informação e comunicação, por mediação direta da TIC, permitem a formação de Redes entre as incontáveis Cadeias de abastecimento e Logística. Mesmo os sistemas de informação e comunicação formam incontáveis possibilidades de redes e de operacionalização de redes, pois a TIC não é utilizada apenas para as atividades claramente produtivas. Comunicação entre empresas estatais e privadas geradoras de informações financeiras – aqui contextualizam-se alguns ramos de consultoria[10] – e instituições financeiras utilizam TIC, sistemas de informações e comunicação e, desta maneira, formam também incontáveis redes. Cada Cadeia de abastecimento e logística têm disponíveis para elas, portanto, diferentes redes e possibilidades de redes de comunicação e informação, dos mais diferentes tipos e níveis. Mas sempre conforme suas demandas, intencionalidades e quantidade de capital disponível para investir entre suas empresas parceiras.

Mas e o Espaço Geográfico em todas estas questões ?

As redes são materializadas no território, conforme as Formações Sócio-Espaciais existentes. Não se tratam de simples "manifestações sobre os territórios". É para muito além disso. As redes são constituídas, planejadas, operacionalizadas, instaladas e comandadas de forma desigual e combinada - integrando o território nacional - cada território específico, conforme os interesses, intencionalidades, e configurações territoriais construídas pelas Formações Sócio-Espaciais de cada uma. É todo este complexo sistema que permite compreender, especificamente para este trabalho, a transformação que ocorre atualmente dos Complexos Agro-Industriais (CAI) para as Redes Agro-Industriais.

A integração das atividades produtivas entre as empresas parceiras alcança níveis entre as partes dela participantes, que cria-se a impressão de que são um só processo. Efetivamente o objetivo é alcançar um processo unívoco, reduzindo o mais possível práticas e atividades que possam ser desnecessárias, consideradas antiquadas, arriscadas ou que simplesmente

---

buscando entre as partes, sejam elas tangíveis ou intangíveis" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento.** São Paulo: Editora Saraiva, página 266).

[10] Ricardo Castillo e Leandro Trevisan escrevem que as "empresas prestadoras de serviços de monitoramento e rastreamento de veículos por satélite, em sua grande maioria, se autoclassificam como empresas de telecomunicações. Desse modo, comprometem-se, apenas, a fornecer equipamentos e serviços de comunicação entre a empresa, os clientes e suas frotas, deixando, a cargo de cada cliente, elaborar estratégias de logística e tomar providências em caso de alguma fraude ou violação alertada pelos sensores embarcados nos veículos. O cliente toma a decisão de executar, ele mesmo, essas tarefas ou contratar uma empresa especializada em desenvolvimento de estratégias e logística e de gerenciamento de risco. Neste segundo caso, as empresas que oferecem o sistema de rastreamento disponibilizam um terminal de comunicação para a operadora contratada pelo cliente. Apenas em casos muito específicos, as empresas de rastreamento avisam seus clientes a respeito de alguma anormalidade" (CASTILLO, Ricardo. TREVISAN, Leandro. 2005. Racionalidade e Controle dos Fluxos Materiais no Território Brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In: DIAS, Leila Christina. SILVEIRA, Leandro Lima da. (organizadores). 2005. **Redes, Sociedades e Territórios.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC. Página 204).

podem ser reunidas a uma só, reduzindo desta forma custos materiais e de pessoal por processos automatizados ou mecanizados.

1.3. A Logística como Norma.

A discussão sobre Cadeia de Abastecimento e Logística neste trabalho segue uma idéia-força, que todos estes sistemas de regras sobre os processos produtivos e de circulação de informações e mercadorias estabelecem-se como um sistema normativo, não apenas para as empresas hegemônicas envolvidas, mas a todo o conjunto do território (o uso do território) quanto das relações sociais de trabalho envolvidas.

Como uma definição de norma, estamos considerando que

> "(...), no período atual, a 'organização' das 'coisas' passa a ser um dado fundamental. Daí a necessidade de adoção, de um lado, de objetos susceptíveis de participar dessa ordem e, de outro lado, de regras de ação e de comportamento a que se subordinem todos os domínios da ação instrumental. (...). Num mundo globalizado, isso supõe, para entender o espaço, a necessidade de ir além da função localmente exercida e de também considerar suas motivações, que podem ser distantes e ter até mesmo um fundamento planetário. Como as ações, as normas também se classificam em função da escala de sua atuação e pertinência" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 228.).

As normas estritas que a Logística indica para o conjunto de empresas ultrapassam os limites específicos das empresas como atores individuais econômicos. Trata-se, claramente, de uma superação da visão de que cada empresa é indicativa de um complexo produtivo auto-suficiente. Ou seja, a percepção de que uma determinada empresa é, sozinha, uma representante de sua atividade produtiva é questionada pelas condições que as Normas da Logística buscam solucionar. Mesmo as maiores empresas, cujo capital permite implementar todos os novos requisitos de eficiência que estas normas possibilitam estabelecer, devem buscar cooperação com fornecedores em seu sentido amplo, que inclui desde fornecedores de matéria-prima até prestadores de serviços, tais como os de transportes, o próprio comércio e as consultorias.

Uma definição de Logística, entre tantas existentes, é apresentada pela Associação Brasileira de Logística (ASLOG) em seu "Glossário Logístico". Esta definição foi feita a partir das deliberações do *Council of Logistics Management*:

> "Processo de planejar, implementar e controlar eficientemente, ao custo correto, o fluxo e armazenagem de matérias-primas e estoque durante a produção e produtos acabados, e as informações relativas a estas atividades, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, visando atender aos requisitos do cliente" (DIAS, Márcio.; AGUILERA, Luiz Manoel.; LIMA JR, Orlando Fontes. (editores organizadores). 2004. **Glossário Logístico**. São Paulo: Associação Brasileira de Logística (ASLOG). Página 30).

Aqui, apresenta-se um indicativo da formação da Psicosfera atrelada diretamente a Tecnosfera. O que isso significa? Significa dizer que as Normas da Logística criam uma situação na qual todas as empresas agora devem se contextualizar, mesmo de formas não completamente oficializadas e que não necessariamente cumpram todas as diretrizes que cada setor têm como pré-determinados. A Logística é um conjunto de normas integrantes da gestão de negócios que superam as perspectivas simplistas do transporte de bens e mercadorias. Tratam-se de normas que regulam a Cadeia de Abastecimento, tendo em suas pontas o consumidor final, em sua extremidade final; e os fornecedores de matéria-prima e/ou fornecedores quaisquer que sejam, na extremidade inicial.

Trata-se de um conjunto complexo de Técnicas e Normas para todo um complexo de produção. Mentalidade e Técnica atreladas diretamente, em um sistema indissociável um do outro.

São novos conteúdos e formas que tornam (ou obrigam) que as empresas constantemente repensem suas atividades e seus contatos. Cada parte de suas atividades e processos decisórios devem considerar os aspectos da realidade nas quais estão inseridas.

Não se trata mais de simplesmente uma empresa instalar-se em uma determinada cidade e realizar todas as suas atividades conforme única e exclusivamente os seus interesses individuais. É necessário agora o compartilhamento de interesses e práticas entre as empresas parceiras. Existe uma forma nova de concorrência, no qual as informações sobre todos os aspectos existentes de um determinado produto ou serviço são relevantes – e caras de serem

obtidas – e determinantes diretas na diferenciação de uma Cadeia de abastecimento da outra. Da produção de elementos diferenciais entre produtos e serviços concorrentes.

As informações são essenciais para determinar qual empresa conquistará, manterá ou será excluída completamente do mercado. E para tanto é necessário compartilhamento de informações e práticas unívocas entre parceiros. Em função deste fato é que cada vez mais uma empresa necessita de cooperações entre outras diferentes para estabelecer uma Cadeia de Abastecimento completa (***supply chain***). A menos que a empresa possua capital o suficiente para adquirir todos os fatores de sua Cadeia de Abastecimento. Do contrário, ocorrerão fusões e/ou acordos de cooperação. E mesmo assim, as que possuem capital para aquisições, não possuirão absolutamente todos os fatores necessários para a sua *supply chain*. São necessários contratos de parceria. Afinal, o Carrefour não vende exclusivamente produtos de suas fazendas, de fabricação e marca próprias. Se assim procedesse, já teria sido retirado do sistema econômico atual, e não seria uma empresa hegemônica.

É interessante observar que os chapas são um elemento contraditório integrante destas necessidades de *supply chain*. O emprego de trabalhadores contratados em todos os termos da Legislação Trabalhista Brasileira gera um custo elevado. Especialmente quando observamos a relação custo/benefício nas atividades de carga e descarga de mercadorias e matérias-primas.

O raciocínio é consideravelmente simples: porque gastar grandes quantias de dinheiro com encargos sociais os mais diversos com a contratação de mais funcionários, sendo que é possível gastar poucos reais pagando um trabalhador desempregado em um ponto de chapa qualquer? E melhor, não é sequer necessário que a empresa ela mesma faça o contato. Estabelecem-se os termos dos serviços a serem realizados e paguem os chapas. Não é preciso sequer ter qualquer tipo de contato físico ou de comunicação com eles! Basta dar uma quantia para o caminhoneiro para que ele mesmo contrate um ou mais chapas para a carga/descarga. E mesmo que o caminhoneiro peça um valor um pouco excessivo, sempre será mais barato que pagar salário e encargos sociais! Genial! A contradição que a contratação destes trabalhadores dentro de um contexto logístico é que se abre espaço para um dos elementos centrais que as normas da Logística almeja sanar: a segurança das mercadorias em trânsito, principalmente o roubo de cargas.

Deste modo, pensar cada aspecto da realidade como setores econômicos única e exclusivamente, por exemplo, torna-se extremamente limitado. Corre-se o grave risco de serem observados apenas parcelas do sistema complexo que é a Totalidade. Não é mais possível pensarmos, por exemplo, o comércio como setor específico. Da mesma forma que uma cidade não é mais uma parcela suficiente de observação das atividades todas que nela

existem. Carrefour e os mercadinhos de bairro isoladamente não são mais sistemas suficientes para compreendermos as diferentes porções da economia. Da mesma forma que Formações Sócio-Espaciais (FSE) específicas, isoladas, não mais refletem plenamente o complexo da Totalidade. O mesmo ocorre com FSE mais amplas como as de nações específicas.

Ao contrário de tudo isso, o Espaço surge como o efetivo elemento conceitual para o estabelecimento de uma metodologia de análise de todos estes mesmos aspectos acima apresentados. O Território, a forma como este foi, é e será utilizado é o que permite abarcar com maior amplitude o complexo que constitui a Totalidade. Cada porção específica do Espaço possui determinada, inscrita, sobre ela sistemas de ações e sistemas de objetos, que serão ao mesmo tempo gerais e específicas. Cada FSE é determinada e é determinante. Cada decisão estatal ou de empresas serão determinadas e determinantes sobre cada Território Usado.

São nestes dois conjuntos da Totalidade que a Logística se estabelece. Trata-se de um conjunto de normas que têm por base decisões estratégicas que dão respostas para a concorrência extrema ao mesmo tempo que permite pensar respostas e adaptações locais, e mesmo a todos os diferentes locais, pois a Cadeia de Abastecimento não mais têm como barreira intransponível as distâncias entre os locais, ao mesmo tempo que a produção e os objetivos desta mesma produção são apenas locais. A Logística afirma-se como um conjunto de normas que dão respostas e permite verifica-las a cada território, ao mesmo tempo em que o extrapola. Pois cada parte do complexo que é a Cadeia de Abastecimento manifesta-se em territórios diferentes.

É interessante pensarmos que as normas da Logística apresentam-se como um "método científico" para a solução de todas as questões da *supply chain*. Da mesma forma que este "método científico chamado Logística" também atua com formas e conteúdos próprios e específicos para solucionar questões e dificuldades presentes nos mais diferentes territórios, nas mais diferentes distâncias e – de algum modo – escalas. Conhecimento, método, tecnologia, processos racionais, informação, "competências" e eficiência são alguns dos conceitos-chave para a Logística, que têm por objetivo oferecer respostas e eficiência a qualquer Cadeia de Abastecimento e a qualquer território e mesmo a qualquer Espaço.

Existe uma transformação no modo de pensar todos os momentos das atividades econômicas. As atividades agora são especificidades de um sistema complexo, cuja empiricização direta é conforme o conceito de Território Usado. Sistema complexo neste momento indica que cada momento das atividades econômicas são partes de um todo mais

amplo e complexo, não mais unidades que bastam apenas a elas próprias para existirem e, desta forma, serem suficientes compreendê-las. Não é mais possível compreender uma atividade como uma unidade completa, de propósitos e funcionamento complexos, muito bem definidos e delimitados. Cada atividade contextualiza-se agora em complexos de atividades, em sistemas que contextualizam várias, conforme os objetivos e os usos destas.

As atividades são Ações dotadas de Intencionalidades, buscam seguir objetivos específicos nos quais cada ação ocorre conforme é necessária para a realização destes mesmos objetivos. Só ocorre a necessidade de transporte quando existe efetivamente alguma coisa para ser transportada, mesmo que não exista ainda materialmente, mas cujas condições efetivas para produzi-la existem e em plenas condições materiais. Principalmente para cumprir todas as necessidades de prazos e demandas – presentes e/ou futuras -, considerando principalmente o *ECR (Efficient Consumer Response- Resposta Eficiente ao Consumidor)***,** o *Just-In-Time*. Somente quando alguém ou alguma coisa têm a necessidade de ser deslocada de um ponto para outro é que a atividade do transporte se faz necessária dentro de um conjunto de atividades mais amplas. De outra forma, trata-se de um recurso que pode ser potencialmente utilizado em um outro momento (anterior – ter sido usada – ou posterior – irá ser utilizada). Ou ainda além, pode ser utilizada em outros contextos produtivos, em outras atividades que podem ser completamente diferentes das iniciais.

A Logística surge como uma norma que vêm com a "transformação" da cidade e da região de Ribeirão Preto no Meio Técnico-Científico-Informacional. Trata-se de uma transformação de todo um contexto, nos quais os Sistemas Técnicos são utilizados a partir de novas formas de ação. Normas, decisões políticas e econômicas, padrões normativos, a presença (aqui considerando a chegada, a permanência e mesmo a decisão de saída ou de venda de sua participação) de empresas de grande capital para investimentos, atrelados a sistemas técnicos e práticas sócio-econômicas anteriores – que caracterizam a FSE histórica e característica de Ribeirão Preto (região) – caracterizam uma nova Formação Sócio-Espacial, que corresponde ao contexto atual.

A Logística surge como um conjunto de normas que determinam não apenas as práticas (ações) das grandes empresas, mas de toda a FSE da cidade (e mesmo da região como um todo), tornando-se um *referencial de práticas* para as diversas atividades econômicas, como por exemplo, dos transportes rodoviários. Em outros termos, as normas da Logística como referenciais centrais para a Tecnosfera e a Psicosfera da cidade de Ribeirão Preto.

A Logística, ao se tornar um referencial de práticas, transforma também a prática da vida imediata das pessoas, conforme o nível de participação de cada uma na FSE. Os chapas têm suas práticas de vida transformadas consideravelmente pelas práticas da Logística. Muitas das empresas transportadoras; principalmente as detentoras de grande capital de investimento em tecnologia e novas práticas; com freqüência eliminam a necessidade de chapas nos seus processos de transporte rodoviário em todos os seus aspectos.

O uso de Tecnologias de Informação e Comunicação para o estabelecimento de rotas, rastreamento de veículos, controle das condições e quantidade de carga, e dos diferentes gastos que envolvem todo o transporte, eliminam a necessidade de chapa para localização na cidade e na região. Da mesma forma, as mudanças de Engenharia dos armazéns e galpões, e da mesma forma no uso de novas tecnologias de carga e descarga, a noção de eficiência no transporte rodoviário é alcançada, pois é cada vez menor a necessidade da força corporal humana, e até mesmo da habilidade humana, para a operação de cargas. E quando são necessárias pessoas para operarem cargas, são em número reduzido, cada vez mais habilitadas para uso de tecnologia, e contratadas pelas empresas.

Esta é a definição específica de norma que estamos trabalhando. O que é considerado como correto em qualquer que seja o processo de transporte rodoviário. Mais do que um objetivo prático a ser almejado, a norma torna-se um referencial de condução da prática produtiva em qualquer nível, torna-se um valor inclusive de cunho moral. O que não se enquadra neste sistema valorativo, é *desviante*, um erro, um retrocesso que persiste do passado e que deve ser abandonado. Ou seja, integra o conjunto da psicosfera e da tecnosfera a *racionalidade* de extinção do serviço de chapa. O chapa é uma atividade do passado que persiste no presente – uma *rugosidade* – que significa retrocesso, ineficiência e mesmo involução tecnológica. As atividades do chapa são cada vez mais lançadas à marginalidade em todos os aspectos desta palavra. Tanto no que diz respeito a ser um recurso a empresas e atividades de baixo capital, como da criminalidade necessariamente dita. O chapa é visto como bandido e como vagabundo. Mesmo assim, e de forma extremamente contraditória, grandes empresas utilizam os serviços dos chapas - como *Carrefour*, *Savegnago*, *Pão de Açúcar* e outras – mas os considerando como úteis apenas durante o processo de carga/descarga. Fora deste momento específico, voltam a ser marginais a serem evitados. O Chapa como a rugosidade que atende a interesses de custo/benefício da Moderna Logística[11].

---

[11] CASTILLO, Ricardo. TREVISAN, Leandro. 2005. Racionalidade e Controle dos Fluxos Materiais no Território Brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In:

Interessante observarmos que ele não é encontrado em momento algum o conceito de processo produtivo. A expressão mais utilizada é Cadeia de Abastecimento. Esta é outra situação extremamente perturbadora em toda a argumentação. É colocado a todo momento a complexidade e a extensão da Cadeia de abastecimento, principalmente quando é introduzido o conceito de *parcerias*, para a concretização do objetivo da *colaboração*. A utilização destes conceitos é feita a partir da dinâmica presente na realidade das organizações, da forma como cada uma delas atua em todos os momentos de um complexo produtivo, na qual observa-se diferentes atividades econômicas que extrapolam a atividade de produção de uma mercadoria em específico, partindo-se de como os consumidores tomam a decisão de adquirir um produto e como este satisfaz suas necessidades e anseios, até ao modo como adquirir o material necessário com os fornecedores para a produção deste mesmo produto.

Devemos sempre recordar que a Logística é um conjunto de estratégias para as limitações que as organizações (termo utilizado por Paulo Roberto Bertaglia para definir as empresas que de alguma forma se integram ao grupo econômico detentor de grande capital para investimento) encontram para a implementação de suas atividades, buscando sempre a otimização das mesmas para a obtenção sempre maior de lucratividade.

Portanto, as ações que têm por base as estratégias estabelecidas a partir da Logística são das organizações, das empresas. Desta forma, cada uma delas estabelecerá suas relações específicas para atuarem efetivamente nas mais diferentes Cadeias de abastecimento tantas quantas forem necessárias para aplicarem seus objetivos. As alianças de fornecimento, o estabelecimento de formas integradas das tecnologias e sistemas de informação, a aplicação da Resposta Eficiente ao Consumidor (ECR) são normas de atuação econômica que especificam cada ação que a empresa deve assumir para a sua prática efetiva, especialmente quando observamos que a estrutura concorrencial que esta mesma empresa se insere nos mesmos conjuntos estratégicos que compõem a Logística.

Desta forma, cada empresa considerará as suas necessidades específicas para inserirem-se na estrutura concorrencial, ao mesmo tempo que cada Cadeia de abastecimento específica nas quais atua ou têm a possibilidade de atuar. A empresa deve considerar todos os fatores da sua realidade. Desde o lugar onde a empresa é existente, do lugar onde ela está para estabelecer as estratégias da Logística. (Do lugar para pensar o uso do território. o Território antecede a Logística).

O impacto do transporte que utiliza vários modais ocorre essencialmente sobre o território. As transformações que ocorrem para cada decisão para o uso de diferentes modais de transporte nos diferentes pontos do território e do próprio como um todo. Uma cidade é transformada nas suas condições objetivas de trabalho, ordenação política (ações públicas da prefeitura e do Estado), econômica (geração de renda e impostos) e da vida das pessoas. Enfim, são alteradas as condições objetivas de existência daquele ponto específico do território, que pode ser uma cidade (o exemplo utilizado). Da mesma forma o território como um todo é alterado. Um ponto específico determina formas peculiares, particulares de implementações de novas ações e de novos objetos. É a interação entre os mais diferentes pontos possui formas outras ainda mais, peculiares também. Neste sentido, a Logística e os usos dos diferentes modais de transporte são recursos materiais e administrativos de respostas aos desafios territoriais, impostos pelos territórios específicos e pelo território como uma totalidade. A concorrência está no território, os limites de circulação das informações e dos transportes estão no território. Do outro lado, as pessoas, as cidades, a burocracia estatal e os atores econômicos todos estão no território.

De alguma forma, um ponto de chapas é uma resistência e uma condição ao sistema logístico. Uma resistência territorial ao sistema hegemônico logístico, e até mesmo uma condição para a mesma.

A privatização de estradas, ferrovias, sistema aéreo, hidroviário e dutoviário formam a concorrência entre os cinco modais. Cada empresa que opera trechos (como a Nova Dutra) e sistemas farão parcerias e contratos com empresas logísticas.

Muda-se com todo este processo o caráter de utilização dos sistemas de transportes. Antes o acesso a rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos era limitada, cobrindo custos com taxas e pedágios. Agora, para um acesso menos penoso (como pedágios) e mesmo irrestritos (telemática e o "Sem Parar"), depende totalmente de acordos de parcerias e contratos, principalmente por meio de tecnologias da informação. Atribuem-se acessibilidades diferentes aos territórios pelos transportes. Quem conseguir estabelecer acordos e parcerias, por meio de contratos, conseguirá alcançar a velocidade eficiente que necessitar em uma estrada privatizada. Quem não estabelecer esses acordos, será não apenas onerado em taxas ou pedágios, mas também no processo de parada em cada pedágio. Ou seja, será onerado também na velocidade de entrega e circulação em uma estrada, tanto no desgaste de equipamento quanto em frete e na própria carga transportada.

Os chapas são uma manifestação clara do Lugar sobre toda a estrutura econômica da cidade de Ribeirão Preto. Da mesma forma, a estrutura econômica do Agronegócio que esta

presente em Ribeirão Preto manifesta a extensão de todas as atividades, normas e condições técnicas desta forma específica que determina a atividade agropecuária da cidade e da região.

Cada processo produtivo direto supõe o lugar. As atividades todas que estão correlacionadas ou condicionadas ao agronegócio têm por base material as condições de trabalho efetivas presentes na cidade. E, partindo desta base, as transformações de cada atividade específica está diretamente relacionada à extensão que cada uma delas alcança, determinadas pela distância ao mesmo tempo em que a distância é determinada pela extensão de cada atividade.

As transformações produtivas pelas quais as empresas do agronegócio estabeleceram resultou na transformação de todo o conjunto de atividades existentes na cidade. Novas formas de interação entre fornecedores e clientes demandam também que as atividades se adaptem a estas novas interações. O sistema de circulação de mercadorias por via rodoviária é diretamente influenciada por estas transformações produtivas. Não apenas pelas próprias empresas ligadas diretamente ao sistema do agronegócio, mas as indiretas também.

Observamos mais claramente este processo com relação às empresas de transportes rodoviários. Os novos regimes de contrato para transportes estabelecem uma série de procedimentos-padrão, equipamentos, especificações dos veículos, capacidade de cumprimento de prazos, especificações dos diferentes modais com as quais a transportadora têm contato ou mesmo trabalha, e a contratação e formação de mão-de-obra específica, afetam diretamente os chapas, o foco principal de nossa pesquisa.

A transformação não foi apenas nos aspectos econômicos, mas em todos os aspectos da *Existência* destes trabalhadores, em toda a sua presença efetiva no Espaço. São cada vez menos caminhões que param nos pontos de chapa em função destas transformações produtivas; da mesma forma que o *roubo de cargas*, o medo de roubo de cargas, auxilia na restrição de atuação dos chapas. Mas por sua vez, o chapa ainda atende às necessidades de custo/benefício, exatamente por não participarem diretamente da cadeia.

Mesmo considerando apenas as empresas de transportes da cidade de Ribeirão Preto, observamos entre elas uma diferenciação clara no que diz respeito à capacidade de cada uma delas de trabalharem com as normas estabelecidas pela Logística. Principalmente às normas logísticas que buscam atender às diferentes Cadeias de Abastecimento (*supply chain*) relacionadas ao chamado agronegócio. Cada empresa possui a sua capacidade de investimento, a quantia de capital a qual pode utilizar para obterem novos equipamentos, veículos, contratar mão-de-obra e treina-la, mesmo obter novos pontos comerciais que

atendam às suas necessidades (prédios de escritório, armazéns de estocagem, e diversos outros), aplicar novos conhecimentos técnicos e, por conseqüência, maior capacidade de planejamento de suas atividades conforme seus atuais clientes e conquistar novos.

Cada empresa possui sua forma de se adaptar a esta forma normativa que é a Logística. Algumas possuem capital e capacidade instalado e de mão-de-obra as suficientes para adaptarem-se completamente. Várias cumprem parte das normas todas, inserindo-se conforme sua especialização e capacidade de investimento. Mas também existem as que não conseguiram se enquadrar nestas novas condições e tornaram-se *"decadentes"*, fechando em seguir ou destinando-se a isso. Por fim, existem os atores sociais que possuem algum capital de investimento, que são proprietários de um ou muitos caminhões, por vezes apenas contratando informalmente caminhoneiros – donos de seus próprios veículos ou para dirigirem os do contratante – para trabalharem conforme cargas específicas ou apenas tarefas também específicas e esporádicas.

O mesmo processo ocorre com os que utilizam o sistema rodoviário para as suas cargas. A mesma variação ocorre entre os "clientes" do transporte rodoviário: diferentes capitais para diferentes formas de contratação para transportes. As grandes empresas por vezes já possuem frotas próprias para atenderem às suas necessidades da Cadeia de suprimento, quando não possuem buscam estabelecer alianças com empresas que são já operadoras logísticas ou contratam empresas transportadoras conforme necessidades específicas. As demais empresas contratam serviços de transporte rodoviário conforme a sua capacidade de investimento, o tipo e condições específicas de suas cargas. E esta é uma situação mais complexa, que necessita um raciocínio mais específico.

É possível pensarmos que a maioria das empresas de transporte rodoviário da cidade tenham como clientes estas empresas que não são as maiores do agronegócio. E também transportam mercadorias que têm pouca relação com a conjuntura do agronegócio, ou mesmo são alheias a ela. Trata-se da maioria, tanto das empresas de transportes quanto das demais empresas que contratam transportes na cidade. Também está presente nesta maioria os que trabalham diretamente com o transporte rodoviário, sejam realizando a atividade de transporte, seja contratando apenas um caminhoneiro para uma pequena entrega ou da carga de sua pequena produção.

1.4. Os Chapas como Atores Espaciais.

Realizamos até o presente momento um grande esforço para, de certa forma, inserirmos os chapas no atual Meio Técnico-Científico-Informacional, que é a expressão mais contemporânea do Espaço Geográfico. Devemos agora abordar como estes trabalhadores de fato se apresentam na realidade, principalmente caminhando para a analise de sua presença em Ribeirão Preto.

Compreender as atividades principais de trabalho de um chapa é uma boa introdução ao que iremos discutir logo a seguir, quando tentaremos trabalhar o conceito de *força do lugar* de Milton Santos. E mesmo este conceito não será trabalhado de forma direta, pois existem elementos mais particulares que devemos discutir em detalhes. A *força do lugar* é, neste momento, uma **referência** que permite unificar várias partes em um conceito. Trabalharemos, como exemplos, noções tais como resistência do lugar, conhecimento de um lugar, a sabedoria das pessoas sobre o lugar e suas condições, as relações interpessoais existentes. Todas estas partes juntas nos permite *falar sobre* a *força do lugar*, mas não são suficientes para caracterizá-la em plenitude. A realidade vivida de todos os trabalhadores envolvidos nesta pesquisa – chapas e caminhoneiros – será sempre muito mais complexa do que o apresentado aqui. E conforme já dissemos anteriormente, a realidade de cada um deles varia incomensuravelmente conforme as diferentes realidades das Formações Sócio-Espaciais específicas, Estados, regiões e cidades.

Pretendemos neste momento do trabalho, estabelecermos as bases para considerarmos os chapas como *atores espaciais*. Principalmente um esforço de observá-los como *integrantes* do Espaço Geográfico. Da sua existência para muito além de meras *rugosidades* das Formações Sócio-Espaciais anteriores e, portanto, como refugos a serem extirpados pelos novos valores do Capitalismo, especialmente do Meio Técnico-Científico-Informacional. Tecnologia e Informação em contraposição a Sabedoria, Conhecimento e Relações Interpessoais.

1.4.1. O Trabalho do Chapa: uma breve descrição.

O trabalho do chapa pode ser resumido, de forma extremamente simples, em duas palavras: informar e carregar.

Mas este resumo extremo a duas palavras pode descrever, no mínimo, grande parte das atividades existentes em qualquer cidade do mundo! Ou ao menos partes importantes de todas

as atividades econômicas existentes. O escopo de práticas econômicas que estas duas palavras nos remetem pode inviabilizar qualquer esforço de pesquisa, pois praticamente TUDO pode ser observado a partir delas. Informação circula a todo o momento, e das mais diferentes formas e meios. Da mesma forma a atividade de carga e descarga. Cabe a nós identificarmos como o chapa integra cada realidade espacial, principalmente no Meio Técnico-Científico-Informacional.

Vamos nos concentrar no trabalhador – o chapa – e as atividades as quais ele tem ou teve participação direta. Principalmente para termos plenas condições de observar quais são as principais e como se contextualiza – ou contextualizava - nelas.

O chapa é um trabalhador urbano[12] que não têm acesso a vínculos formais de emprego – o popularmente chamado "desempregado" – e que busca ocupação e fonte de renda ou alguma forma de sobrevivência realizando carga e descarga de mercadorias de veículos, que normalmente são caminhões. Bem como oferecendo serviço de orientação a motoristas, ou quem mais requisitar e pagar, pela cidade e arredores. E ocupam pontos específicos de uma cidade conforme as suas principais vias de circulação. Realizam "pontos de chapas" principalmente nos quilômetros finais que antecedem a cidade nas estradas que dão acesso a ela. Podem estar presentes também em algumas avenidas que são acesso destas mesmas estradas dentro da cidade, ou as vias – avenidas e ruas – que dão acesso direto ou são marginais às estradas. Por vezes é possível observar pontos de chapas em rotatórias e entroncamentos de avenidas importantes da cidade.

Devemos fragmentar estas duas atividades, para compreende-las bem. Comecemos pela atividade de carga e descarga.

1.4.1.1. A atividade de carga e descarga dos chapas.

O trabalhador que quer realizar o serviço de chapa pode criar um ou junta-se a outros em um ponto já estabelecido[13]. O ponto é sinalizado por placas escritas à mão, amarrados a

---

[12] Não estou me referindo a origem individual ou familiar de cada um que realiza o trabalho de chapa. Estou apenas fazendo menção à atividade de trabalho, o que o chapa realiza, e onde normalmente a realiza, que é a cidade. As origens familiares e individuais são dadas conforme cada lugar, cada Formação Sócio-Espacial. No caso de Ribeirão Preto, as origens dos indivíduos determinam inclusive algumas situações de preconceito e competição entre os chapas. Os que "sempre foram da cidade" e os que vieram para o trabalho na safra da cana-de-açúcar e não encontram ocupação, em especial os "do Piauí". Trabalharemos estas questões melhor no Capítulo 3, dedicado a Ribeirão Preto.

[13] O processo histórico da criação de um ponto de chapas é parte integrante das Formações Sócio-Espaciais específicas. Um ponto de chapas na maioria das vezes vincula-se diretamente às transformações espaciais do território em que ele se faz presente. A construção e/ou expansão de rodovias em relação direta com as mercadorias nelas transportadas são as condições mais imediatas para a presença de pontos de chapas em uma

postes de iluminação, árvores, muros e cercas. E durante a madrugada, para tornar mais visível e diminuir o frio, acendem-se fogueiras. Conforme o número de chapas em um ponto, volume de trabalho, mesmo o tempo de existência do ponto, mas principalmente o nível de amizade e cumplicidade entre os trabalhadores, constrói-se um abrigo coberto no ponto. A idéia principal do abrigo é oferecer alguma proteção contra o frio e a chuva, mas é comum ser também um local onde as marmitas são aquecidas ou mesmo refeições são preparadas. Não é raro também um abrigo no ponto de chapas ser a moradia – provisória ou não – dos trabalhadores com menos recursos ou sem família.

Uma vez estabelecido, o trabalhador agora se posiciona próximo da indicação do ponto ou mesmo da fogueira durante as primeiras horas da manhã, e observa o movimento dos veículos, muitas vezes gesticulando para os motoristas em indicação do ponto e aguardando que algum deles pare e requisite seus serviços. Como já foi escrito anteriormente, o caminhoneiro pode pedir uma localização de endereço, uma indicação de rota, e ate mesmo que o acompanhe ensinando o melhor caminho até seu destino. Pode também requisitar que um ou mais trabalhadores o acompanhe para carregar o caminhão para uma nova viagem (a questão do retorno vazio) ou descarregá-lo em seu destino. Normalmente quando um caminhoneiro[14] não conhece a cidade, a região ou o destino final da mercadoria, ele contrata um ou mais chapas para a carga/descarga e orientação de rota.

Efetivamente, quando um caminhão pára próximo de um ponto de chapas, ocorre uma negociação do tipo de serviço a ser realizado. E os valores variam conforme cada um deles e o volume a ser carregado ou descarregado. O mais freqüente é o caminhoneiro requisitar um ou mais trabalhadores para a movimentação das mercadorias. E é este processo que destacaremos agora.

---

cidade. Desta forma, torna-se imprescindível compreender as principais atividades econômicas realizadas na cidade. É importante destacar que não estamos nos prendendo única e exclusivamente aos processos técnicos de transportes, estamos buscando observar de que modo os chapas se inserem nos diferentes processos produtivos existentes, tendo como um referencial conceitual importante a noção de Cadeia de Abastecimento, de como os chapas se situam em todo este complexo. No caso de Ribeirão Preto, o nosso pesquisado, o ponto de chapas mais antigo observado surgiu no período do café, e este situa-se até hoje próximo de onde era a estação final da linha ferroviária, na qual o trem parava, era carregado com as sacas de café e partia. Atualmente, em paralelo à antiga linha de trem, foi construída uma rodovia. O ponto de chapa foi preservado em sua função e localização.

[14] A partir de agora iremos assumir que os chapas trabalham principalmente com os caminhoneiros, pois conforme relatos eles são a maioria dos que os contratam. Mas a princípio eles trabalham a todos que requisitar seus serviços. E mesmo quando são contratados por empresas para prestarem serviços, quem estabelece contato direto com eles são os caminhoneiros, direta ou indiretamente. Direta é quando o caminhoneiro é responsável por todo o contato e realização do serviço. Indireto quando ele só tem contato direto com os chapas no local de carga/descarga e ainda assim está sob sua responsabilidade. Mesmo quando os chapas estão cumprindo ordens dos responsáveis pela empresa, precisamente para afastar quaisquer possibilidades de vínculos com a empresa, inclusive o pagamento é feito pelo caminhoneiro.

Quando o serviço requisitado é a descarga do caminhão, o chapa pergunta qual é carga, qual a sua quantidade e se o caminhoneiro sabe onde e como será feita a descarga. Ao perguntar tudo isso, o chapa já busca saber se ele vai realizar sozinho o serviço ou se vai precisar formar uma equipe. O tipo de mercadoria, como ela está embalada, a forma como está acondicionada no caminhão e a sua quantidade são informações importantes para o chapa, mas não são suficientes. Onde e como será feito o descarregamento constituem, mais do que nunca atualmente, informações muito mais relevantes.

Devemos recordar sempre que uma das mais importantes atividades realizadas pelos chapas é a carga e descarga. Consiste basicamente em um trabalho braçal, na qual as mercadorias são movimentadas com a força e a tração humanas, portanto conforme a capacidade individual dos trabalhadores. Assim sendo, existe uma limitação dos tipos de mercadorias que são movimentadas. São basicamente coisas que estão acondicionadas em caixas, latas, pacotes, sacos, unidades e partes, excluindo-se assim líquidos, gases e grãos que não estão acondicionadas em embalagens fracionadas. Outra limitação de movimentação é a própria capacidade corporal humana. Grandes volumes em uma só embalagem, em partes grandes e pesos excessivos que não estão ou não podem ser fracionados são exemplos de materiais que não são movimentados por chapas, e provavelmente por nenhum ser humano contando apenas com o seu próprio corpo, sendo assim máquinas e outros sistemas técnicos imprescindíveis.

A capacidade individual de um chapa não é mais medida apenas pela quantidade que consegue carregar sozinho, ou se sabe lidar com latas, caixas, sacos, partes inteiras de animais para frigoríficos, peças, unidades, móveis e outros tipos de carga que podem ser transportados por uma pessoa. O que anteriormente um caminhão parava muito próximo ou mesmo dentro do local de descarga, na qual o chapa podia entrar, circular e realizar o seu serviço, muitas vezes um trabalhador sozinho conseguia realizar toda a atividade. Esta realidade, no entanto, mudou. Surgiram novas técnicas e práticas de produção e circulação de mercadorias, bem como uma integração cada vez maior das empresas – com volume de capital necessário para este tipo de investimento – todas envolvidas na produção e circulação, unificando processos desde aquisições de matérias-primas, o transporte, até o consumidor final.

Todas estas novas condições afetam diretamente a capacidade de um chapa exercer a atividade de carga e descarga. A empresa onde antes um caminhoneiro tinha a possibilidade de levar um chapa consigo para realizar a descarga, atualmente sequer permite que este estacione próximo do local destinado à descarga. Ou seja, o que antes um chapa sozinho tinha a possibilidade de realizar, agora é necessária uma equipe – ou como os próprios chapas

dizem, a “turma” de chapas. Antes das novas normas da Logística, vinculadas com as Cadeias de Abastecimento, uma “turma” de chapas era contratada apenas quando um sozinho não tinha resistência física e habilidades suficientes para o tipo e a quantidade da carga. Agora possuem a distância do caminhão até o local determinado de armazenagem da carga como mais um elemento de dificuldade. Isso quando são permitidos chapas – a idéia de “pessoas estranhas” ou “não-identificadas” - em todo o perímetro da empresa.

Com a ascensão do Meio Técnico-Científico-Informacional – como já discutimos aqui neste mesmo capítulo – novas práticas e novas normas para a eficiência produtiva surgiram. A ascensão, entre as empresas de grande capital de investimento, das parcerias para criação de inúmeras Cadeias de Abastecimento transformaram as práticas todas de transportes. As novas normas da Logística buscam tornar mais confiáveis e eficientes as atividades todas de transportes, especialmente no que diz respeito à segurança e cumprimento de prazos. No nosso trabalho em específico, o transporte rodoviário de cargas secas fracionadas. Grandes empresas de comércio – atacadistas e varejistas -, grandes indústrias e grandes transportadoras – apenas para citar alguns ramos de atividades – passaram a construir e adaptar seus galpões, estoques e estacionamentos de caminhões para serem *transbordos* e centrais de gerenciamento de frotas. Agora todos os veículos são adaptados e interligados por novas tecnologias de trocas de informações e processos automatizados de carga e descarga presentes nos locais onde as mercadorias serão armazenadas. Necessita-se cada vez menos de mão-de-obra para realizar todas as operações logísticas das Cadeias de abastecimento. Todos os funcionários envolvidos são cada vez mais treinados e especializados para realizarem diferentes funções, inclusive os caminhoneiros.

Mas quem atualmente contrata os chapas?

Esta pergunta expõe algumas contradições existentes em toda esta psicosfera criada pela imposição cada vez maior das normas da Logística moderna, sendo esta uma tecnosfera – genericamente os sistemas de informações e comunicações, conhecimentos técnicos e toda estrutura tecnológica existente e integrada em *redes*. Ainda são os caminhoneiros que contratam os chapas para carga e descarga. Mas não são mais todos os caminhoneiros que param nos pontos. Os que contratam são normalmente caminhoneiros autônomos, que são pagos apenas pelo frete, e os que trabalham para empresas que não possuem suficientes recursos para se tornarem parceiras em Cadeias de Abastecimento – o que significa que não possuem condições de mão-de-obra, técnica e tecnológica para participarem de grandes

complexos produtivos – ou que conseguem cumprir muitas ou apenas algumas das normas logísticas.

Também contratam chapas os caminhoneiros autônomos que trabalham apenas com pequenas cargas, ou que não possuem acesso a contratos com as empresas, vivendo única e exclusivamente de pequenos fretes. Esse tipo de caminhoneiro é aquele que trabalha apenas na cidade em que vive, fazendo serviços para pequenos produtores agrícolas, pequenos ou médios estabelecimentos comerciais, tais como pequenos frigoríficos, casas de carne, pequenos comércios de rações, mercados e supermercados de bairro, casas de comércio de carvão, comerciantes de madeiras, enfim todo um grande escopo de serviços, comércio e produção industrial – como pequenas oficinas mecânicas de todos os tipos – que não se enquadram em momento algum em Cadeias de Abastecimento diretamente ou que cumpram normas da Logística. Mas são diretamente influenciadas por ambas, principalmente quando se observa o uso de trabalho informal, tanto pelo uso dos chapas quanto dentro da própria empresa – funcionários contratados sem registro em carteira, para reduzir encargos sociais e impostos -, gerando uma psicosfera de marginalidade, principalmente com relação às normas da Logística, pois elas cada vez mais ascendem como requisitos de contratos, mas principalmente para expansão destes pequenos negócios.

Mesmo as empresas parceiras de Cadeias de Abastecimentos podem se utilizar dos chapas nas suas atividades de movimentação de mercadorias. E ainda assim são bem sucedidas nos padrões de eficiência e dos prazos (o "*just-in-time*"). Em função dos altos custos de implementação de várias máquinas, de sistemas completos de troca de informações e automação, várias grandes empresas utilizam o serviço de chapa contratado pelo caminhoneiro para reduzir custos, principalmente com cargas de baixo valor agregado – como hortifrutigranjeiros e produtos *in natura* em geral – e os que vêm de pequenos fornecedores agrícolas.

Precisamente por cumprirem as normas logísticas todas para integrarem diferentes Cadeias de Abastecimento, especialmente as grandes empresas hegemônicas de comércio e transportes utilizam-se do trabalho informal - de baixo custo e sem vínculos de emprego - para cumprirem demandas urgentes de movimentação das mercadorias, principalmente quando os funcionários efetivos e o maquinário utilizado não estão sendo suficientes para dar conta da demanda urgente. Então estas empresas hegemônicas dão um dinheiro extra ao caminhoneiro junto com o frete para contratar os chapas. Aí se contextualiza todas as dificuldades que uma "turma" de chapas deve suplantar que já mencionamos anteriormente, principalmente a distância existente entre o caminhão e o local de armazenagem da carga. Ou

seja, as atividades "velhas", "ultrapassadas", "pouco eficientes" e "arriscadas" dos chapas são também recursos muito mais baratos para noções tais como *"just-in-time"* e *"just-in-place"*. Mesmo dentro dos *transbordos* modernos e dotados de alta tecnologia os chapas são imprescindíveis, pois nunca se sabe quanto tempo durará a "urgência" na movimentação das mercadorias...

1.4.1.2. A atividade de informar realizada pelos chapas.

Falta-nos ainda discutir especificamente a atividade que os chapas realizam de informação e orientação de caminhoneiros.

Não é raro um caminhoneiro parar em um ponto de chapas apenas para pedir uma informação, conferir uma rota que ele já conheça, um mapa ou roteiro entregue a ele. O mais comum é o caminhoneiro que nunca esteve em uma determinada cidade ou região, ou que a conhece pouco, contratar um chapa para que o oriente até o seu destino.

Relatamos anteriormente apenas a atividade de carga e descarga. Mas junto com a movimentação da carga, na maioria das vezes os chapas são contratados também para ensinarem o caminho. É uma situação na qual o caminhoneiro viaja a uma determinada cidade pela primeira vez, conhece absolutamente caminho algum nela, ou que não segurança do caminho a percorrer – não conta com mapas e indicação de rotas - **e** necessita de trabalhadores para auxiliá-lo com a carga. Esta situação seria a que poderíamos considerar como um pleno uso das funções que um chapa se propõe realizar. Em outras palavras, o modelo "tradicional" de contratação de chapas.

No momento em que um caminhoneiro pára no ponto de chapas, conforme já foi descrito no início deste item, ele informa ao chapa quais são os serviços que ele necessita e ocorre uma negociação de valores, variando conforme o que será feito e quantas pessoas serão necessárias para a atividade. Neste momento podem ser requisitadas apenas informações sobre os melhores caminhos e pontos de referência de orientação na cidade e na região. Da mesma forma o caminhoneiro pode pedir a um chapa que o acompanhe até ao local de destino, ou ao menos muito próximo dele. No caso do chapa ir junto com o caminhoneiro no veículo ensinando o caminho, é requisitado um valor um pouco a mais em dinheiro para a condução de volta ao ponto ou para a casa, caso o caminhoneiro não tenha a possibilidade de levá-lo de volta.

Esta atividade de informar e orientar um caminhoneiro é tão complexa e exigente quanto a capacidade de movimentar cargas. É um esforço que utiliza os **conhecimentos** do

chapa em localizar-se na cidade e na região, seja para ensinar as principais vias e os pontos de referência mais importantes, seja saber conduzir o caminhoneiro pelo caminho correto e mais fácil – em termos das normas logísticas, a otimização de rotas e caminhos, o que seria uma contraditória prova de eficiência. Exige também um esforço constante por parte do chapa de **saber** o que existe na cidade. E manter este tipo de informação sempre atualizada. O chapa é obrigado a saber toda e qualquer mudança de grande relevância, à atividade de informação e localização, que ocorre na cidade e na região. Ou ao menos conhecer as fontes necessárias de consulta rápida desse tipo de informação, como um guia das ruas e das entradas da cidade.

É de extrema importância um chapa saber informar a localização de grandes empresas e órgãos públicos existentes na cidade e na região. Bem como dos sistemas de engenharia existentes, antigos, recém implantados ou modificados. Se estes não forem os locais que os caminhoneiros buscam, com certeza serão referenciais geográficos importantes de localização.

Quanto mais um chapa souber sobre as atividades todas da cidade e da região, melhor ele saberá informar quando for requisitado. Onde se concentram as principais atividades industriais; a maioria das empresas transportadoras; os principais depósitos, galpões e transbordos; as principais empresas de comércio e distribuição de mercadorias e alimentos são alguns exemplos de informações importantes existentes que os chapas devem sempre saber. Da mesma forma determinar, de maneira geral, a localização dos principais bairros, como chegar até eles, o que existe e as suas principais atividades econômicas. O mesmo tipo de conhecimento deve existir sobre as principais vias públicas.

É este tipo de sabedoria e conhecimento territorial que os chapas possuem, específicos de suas respectivas regiões e cidades, que os sistemas de informação e comunicação oferecem e buscam disponibilizar aos seus clientes por meio das TIC. Tornar todo e qualquer território uma informação imediata e precisa é o objetivo que a Logística almeja para a plena eficiência no cumprimento de prazos nos processos de transportes, em todos os modais. Principalmente para a superação das dificuldades impostas por cada território aos transportes.

O processo de tomada de decisão sobre as melhores possibilidades de meios de transportes, a otimização de rotas para economia de gastos com funcionários, de equipamentos, manutenção e de demais itens como combustíveis e pneus – por exemplo – tornam imperativos ótimos Sistemas de Informações Geográficas (SIGs). O conhecimento preciso e sempre atualizado sobre o que existe em cada território tornou-se informação primordial para a eficiência e lucratividade em transportes. Principalmente quando esta

informação pode ser acessada e transmitida em tempo real, pelas TIC, conforme são demandadas.

1.4.1.3. Informação e segurança: os chapas e a questão do roubo de cargas, primeiras reflexões.

Informação e segurança são palavras-chave que estão cada dia mais indissociáveis com relação às práticas, condutas e normas. São duas das bases do Meio Técnico-Científico-Informacional. E, deste modo, integram-se plenamente no Espaço Geográfico, sendo este um sistema indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. E o pleno controle sobre informações específicas de localização, e as principais atividades realizadas, de grandes empresas em uma região e cidade constitui uma prerrogativa de prevenção e combate ao *roubo de cargas*.

O tipo de informação que o chapa oferece aos caminhoneiros, e a quem mais requisitar este serviço, a princípio quebra com todas as principais recomendações de segurança das empresas. Onde estão, com quais materiais e mercadorias trabalham, como as cargas são conduzidas e manipuladas dentro destas empresas constituem informações que quadrilhas especializadas em roubo de cargas necessitam. Estas quadrilhas atuam não apenas nas estradas, quando abordam caminhoneiros em postos de combustíveis – os principais locais de descanso dos caminhoneiros –, quando estes são obrigados a realizarem paradas não programadas – problemas mecânicos, pneu furado e outros – e quando estão carregados em trechos de aclive são abordados, seqüestrados e a carga efetivamente roubada. As quadrilhas mais organizadas agora buscam invadir os depósitos e transbordos das empresas e, utilizando-se de vários veículos e mesmo caminhões da própria empresa, roubam todo o material que os interessa. Portanto, os chapas surgem como elementos de alto risco para as empresas, pois as informações que eles oferecem podem ser aproveitadas por bandidos. É em função deste risco que pode ser previsto que as normas da Logística oferecem práticas, técnicas, tecnologia, principalmente visando o uso reduzido de funcionários e cada vez um número maior de máquinas, sistemas automatizados e de informação em tempo real, por meio das TIC, SIGs – códigos de barra em todas as partes das cargas e dos processos de manipulação destas, rastreamento das frotas e sistemas que estabelecem rotas para os caminhoneiros.

É interessante observarmos que os chapas não constituem, eles próprios, os elementos que cometem os roubos e demais crimes que normalmente estão associados. São considerados como pessoas que podem dar informações a bandidos da localização das empresas, das suas

principais mercadorias, das suas atividades todas inclusive de carga e descarga. Este tipo de informação, a ação de conhecer e fornecer esta informação a caminhoneiros e a quem mais requisitar é considerada uma prática de risco. Ou seja, são práticas que devem ser prevenidas e evitadas de serem feitas por todos os funcionários envolvidos, principalmente os que são responsáveis pelos processos de transportes.

Evitar a utilização e o contato pessoal com os chapas é uma exigência cada vez mais crescente. Principalmente dos recursos tecnológicos e treinamentos técnicos oferecidos aos caminhoneiros; funcionários de empresas transportadoras e autônomos contratados por estas; para que não tenham a necessidade de recorrer aos chapas para localizarem-se em regiões e cidades e para realizarem carga e descarga. Em função direta destas novas condições tecnológicas existentes – em constante evolução - e da prévia suposição de evitar práticas de risco, os caminhoneiros são cada vez mais exigidos no cumprimento destas novas obrigações. Ou seja, são normas que são implementadas e impostas a cada dia com mais intensidade. Tornam-se práticas imperativas que são utilizadas para selecionarem caminhoneiros funcionários, e pré-requisitos para a contratação de caminhoneiros autônomos. A conseqüência imediata deste processo crescente de implementação destas normas é que cada vez menos caminhoneiros utiliza-se dos serviços dos chapas, inclusive sequer parando nos pontos de chapas. Cria-se uma psicosfera sobre os caminhoneiros de evitar-se, o mais possível, o contato e a contratação de chapas, a partir de uma crescente tecnosfera atrelada às normas da Moderna Logística e das exigências das Cadeias de Abastecimento.

A esta situação podemos delimitar os Circuitos da Economia Urbana. Podemos caracterizar como o Circuito Superior as empresas hegemônicas de transportes, operadores logísticos e todas as empresas que adotam as normas da moderna Logística e das Cadeias de Abastecimento, que obrigam os caminhoneiros a não trabalharem com chapas. E como o Circuito Inferior todas as empresas que não possuem condições implementarem as normas logísticas em plenitude, não integram Cadeias de Abastecimento e os caminhoneiros autônomos que não são contratados por empresas de transportes e operadores logísticos e que, portanto, os chapas são importantes em suas atividades de trabalho. Tendo em mente todas estas condições podemos, então, considerar os caminhoneiros como figuras que pertencem a "dois mundos". Ou seja, uma categoria profissional que pode circular pelo Circuito Superior quanto pelo Circuito Inferior, sendo basicamente integrante desta última. Trataremos mais claramente este assunto um pouco mais adiante neste capítulo.

1.5. Resistência, Conhecimento, Sabedoria: as forças para o Lugar.

Vamos pontuar cada um destes aspectos da vida imediata dos chapas.

A *resistência local* a qual nos referimos diz respeito diretamente à capacidade de criação de *alternativas para a sobrevivência*. Resistência esta que gera alternativas para situações as mais diferentes possíveis para o *desemprego*, para a completa falta de oportunidade de obtenção de emprego formal, com garantias, benefícios e direitos. Desempregados de todos os níveis podem, em um determinado momento de suas vidas – que pode ser motivado apenas por decisão pessoal, como um convite feito por um amigo ou parente -, tomar a decisão de realizarem o serviço de chapa.O conhecimento da localização das vias mais relevantes, bairros, endereços específicos na região e mesmo de várias empresas – de todos os tamanhos e atividades -, somada com uma boa forma física, que permita ao trabalhador lidar mercadorias em volumes unitários – caixas, latas, unidades, peças, vasilhames unitários, pacotes e outros – e em qualquer peso.

Apresentam-se dois fatores que são integrantes do território: o desemprego e a capacidade de garantir a subsistência a partir do conhecimento sobre este mesmo território e, de alguma forma, de sua dinâmica. O desemprego é um fator territorial, quando as transformações do Meio Técnico-Científico-Informacional as quais as normas da moderna Logística são partes integrantes, geraram a reestruturação global produtiva que afetou a todos os setores da sociedade e da economia. Numa determinada região – como a de Ribeirão Preto – postos de emprego formais são fechados com freqüência, excluindo do sistema econômico, um número cada vez maior de pessoas. E este processo de fechamento de postos de trabalho ocorre tanto nos empregos urbanos quanto nos ligados ao agropecuário. Este processo atua com maior violência sobre as pessoas com baixa escolaridade ou com baixa formação especializada, sendo cada vez mais difícil um profissional não escolarizado o suficiente e mesmo pouco qualificado ter o emprego formal.

O chapa apresenta-se como uma *resistência local* a este processo, precisamente por ter como uma de suas formas de trabalho o conhecimento de uma localidade e a capacidade de localização nesta mesma, seja uma rua, um bairro, uma via rodoviária importante, uma ou mais empresas, um endereço, uma cidade ou uma região como um todo. A *sabedoria* que significa todo este conhecimento de um território vai para além de uma mera coleção de informações de onde um chapa vive e/ou trabalha.

> "O território como um todo se torna um dado dessa harmonia forçada entre lugares e agentes

> neles instalados, em função de uma inteligência maior, situada nos centros motores da informação. A força desses núcleos vem de sua capacidade, maior ou menor, de receber informações de toda natureza, trata-las, classificando-as, valorizando-as e hierarquizando-as, antes de as redistribuir entre os mesmos pontos, a seu próprio serviço. Essa inteligência das grandes empresas e dos Estados não é, porém, a única. Em níveis inferiores, o fenômeno se reproduz, ainda que com menos eficácia mercantil" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 231).

> "Ao mesmo tempo, parcelas significativas do espaço geográfico, situadas sobretudo nas cidades (especialmente as grandes cidades dos países subdesenvolvidos), escapam aos rigores das normas rígidas. Velhos objetos e ações menos informadas e menos racionais constroem paralelamente um tecido em que a vida, inspirada em relações pessoais mais diretas e mais freqüentes e menos pragmáticas, pode ser vivida na emoção e o intercâmbio entre os homens é criador de cultura e de recursos humanos" (SANTOS, Milton.(1996) 2002. *Op. Cit.* Página 232).

Ele observa e interpreta todas as mudanças na dinâmica da cidade em que ele está presente – morando e/ou trabalhando – para ter uma precisa percepção das suas possibilidades de trabalho. Uma empresa que fecha ou muda de endereço; a transformação física de galpões, armazéns e depósitos para atenderem às novas necessidades de determinadas empresas; as mudanças tecnológicas que são implementadas a partir destas novas necessidades e da obrigação de obediência destas com as constantemente novas normas e práticas administrativas, de produção, transporte e da circulação de pessoas e informações; afetam diretamente as possibilidades de atuação do chapa. Ou seja, um chapa tem que ter a capacidade de não meramente observar todo este complexo presente na realidade, ele têm que *saber* organizar-se o suficiente para perdurar em sua função. Não basta a um trabalhador desempregado estar em um ponto de chapa para ele ser efetivamente um. É preciso *conhecer* sobre a dinâmica em que está inserido, e lidar, relacionar-se com os diferentes atores com os quais trabalha: os que o contrata para um serviço e os caminhoneiros.

Desta forma, é possível detalharmos um pouco melhor outro aspecto importante da atividade dos chapas. Ele é uma alternativa barata disponível às empresas de cumprirem todas as suas necessidades de redução de custos e – de alguma forma também – de eficiência no transporte rodoviário. De maneira geral, o recurso ao chapa é iniciativa do caminhoneiro. Seja dele próprio para realizar a carga e descarga do caminhão em seus destinos, coisa que o caminhoneiro absolutamente sozinho não têm condições de fazer; seja já um recurso de mão-de-obra já pensado previamente pela empresa responsável pela carga em uma situação o caminhoneiro está sozinho no endereço de destino (basicamente o mesmo que a situação imediatamente anterior) ou simplesmente cortou gastos com trabalhadores formais para o processo de carga e descarga.

Segundo relato de alguns chapas em Ribeirão Preto, empresas grandes e mesmo algumas hegemônicas de supermercados utilizam o chapa em seus setores de carga e descarga. Foram mencionados Wal-Mart, Carrefour e Savegnago, como grandes utilizadores de chapas em seus depósitos. (resta saber apenas se são mesmo contratados pelas empresas ou apenas pelos caminhoneiros). Mesmo que sejam contratados pelos caminhoneiros para finalizarem as entregas, estas empresas aceitam claramente a presença de chapas em suas dependências. Significa que estes supermercados possuem funcionários em um número reduzido para cuidarem do setor de carga e descarga, que basicamente trabalham na organização e controle do estoque.

Cada atividade é realizada em cada lugar em específico, dependendo das condições de trabalho efetivas presentes. Ao mesmo tempo, a extensão destas atividades depende da distância entre cada uma delas. De um certo modo esta observação é presente na vida imediata dos chapas, pois diferentes pontos na cidade indicam diferentes tipos de informações e cargas a serem realizadas. Um ponto de chapa mais próximo da estrada e mesmo nela significa que estes trabalhadores esperam por cargas que são de fora da cidade. Da mesma forma, um ponto que é presente dentro de uma rotatória mais afastada da estrada, mas próxima de uma grande avenida e mesmo nela, busca atender cargas que estão em circulação interna na própria cidade.

Neste mesmo aspecto, as transformações geográficas que as mudanças econômicas da cidade devem ser cuidadosamente observadas pelos trabalhadores, tanto caminhoneiros como chapas. Mas no caso destes últimos, o zelo nesta identificação deve ser maior, pois suas possibilidades de trabalho estão vinculadas diretamente às mudanças todas que ocorrem na cidade. Tanto isto é um fato que quem tem por função de trabalho informar estas todas

mudanças aos caminhoneiros, e a quem mais os contratar, são eles. Uma empresa que fecha pode significar o fim de um serviço constante. Assim como uma empresa muda sua política e prática de transportes – adaptações às normas da Logística -, e mesmo as novas oportunidades que surgem.

As condições de trabalho efetivas de Ribeirão Preto caracterizam o lugar. Não são as únicas condicionantes dele, mas delimitam e são características do lugar, definem o lugar. A Logística do Agronegócio em Ribeirão Preto trabalha com a Extensão e a Circulação de todo o sistema produtivo complexo e específico que lhe é demandado. As Distâncias são trabalhadas pela Logística. Para muito além da circulação física, trabalha também com a circulação de informações e decisões essenciais para a eficiente operacionalização do Agronegócio, a Cadeia de abastecimento do Agronegócio é gerenciada pela Logística. Ela lida com a Extensão de todo este complexo e com cada Lugar, com as condições efetivas de trabalho de cada lugar. Os chapas são uma manifestação das condições de trabalho efetivas de cada lugar específico. Trata-se de conhecimento de cada lugar específico, da localização de cada parte da divisão e efetiva do trabalho. E também a capacidade de trabalho presente e existente em cada lugar.

O chapa só existe no lugar. A Logística existe conforme a *extensão* dos complexos de atividades produtivas. Apesar de ser uma atividade de trabalho efetiva presente em várias cidades, um chapa de uma cidade não consegue exercer plenamente suas capacidades (ou habilidades) de chapa em mais nenhuma outra cidade sem minimamente *permanecer* já há algum tempo (ou Pertencer) ao lugar. Cada lugar têm a sua "distribuição" das atividades produtivas de forma específica e característica. O *conhecimento* da localização e de como funciona cada uma destas "partes" do complexo específico local das atividades produtivas é uma especificidade de cada um que *pertence* ou é "permanecente" deste local. O que a Logística oferece é trabalhar com a extensão de cada atividade produtiva em uma percepção mais ampla, em um contexto amplo de cada atividade (os chamados setores da economia), que podem ser globais.

A Logística oferece condições para lidar com cada diferente lugar, incluindo todas as formas do trabalho efetivo e as suas condições. Oferece condições **genéricas** de lidar com o que **pertence** a cada lugar, considerando (no sentido de ter consideração por dados específicos existentes ou não) o que existe e o que interessa do lugar ao conjunto da Cadeia de abastecimento.

No raciocínio logístico, os chapas são fatores específicos do processo de transportes por meio rodoviário que podem ser um problema e gerar gastos desnecessários e ser dispensável, ou ser um elemento de economia alternativos à equipamentos ainda caros ou que ainda não estão bem difundidos e/ou não são ainda manipulados da forma necessária em lugares específicos. No raciocínio local os chapas (a atividade de) são um Modo de Vida, um sustento e uma forma de Existência, para muito além de uma simples "profissão", pois delimita *Status* e *Classificação Social* (com *Estigmas* ou não).

> "O espaço é formado de objetos técnicos. O espaço do trabalho contém técnicas que nele permanecem como autorizações para fazer isto ou aquilo, desta ou daquela maneira, neste ou naquele ritmo, segundo esta ou outra sucessão" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 55).

É possível pensarmos, de uma certa forma, que o chapa, enquanto uma atividade produtiva, é uma Técnica. E, como tal, é dotada de conhecimento específico. Assim sendo, o indivíduo que é chapa ou busca esta atividade como uma forma de garantir o seu Meio de Vida, deve ter um conhecimento sobre as principais vias rodoviárias da cidade e/ou região que ele vai trabalhar, mas principalmente saber a localização das principais empresas ou transportadoras. Isso significa que o trabalhador deve ser portador de um conjunto de conhecimento que ultrapassa a mera localização, deve ele conhecer rotas, entre os diferentes pontos da cidade, os horários os quais a circulação é facilitada inclusive em função das próprias rotas, o tempo de percurso em cada um deles.

Mas é preciso recordar aqui que técnica, seguindo diretamente a percepção de Milton Santos, significa muito mais do que tecnologia, é também conhecimento, como já estamos trabalhando. Conhecimento também é a forma como as pessoas pensam e atuam na realidade. E, partindo deste referencial, um conhecimento técnico não está restrito a si mesmo, como normalmente se pensa e atua com a tecnologia. Todos os dados específicos do trabalho do chapa que estamos analisando remetem-se diretamente a muitos aspectos da conjuntura da vida de cada um destes trabalhadores.

Não basta a um chapa ter em mente localizações de empresas e estabelecer rotas a partir dos sistemas rodoviário – que conduzem até a cidade – e viário da própria cidade. É preciso que ele também saiba lidar com os Objetos que estão sendo transportados. Mas quais são os objetos que estão diretamente envolvidos com as atividades dos chapas?

Os principais objetos com os quais eles operam diretamente são as cargas fracionadas secas, basicamente mercadorias encaixotadas ou em unidades específicas outras, como latas, pacotes, unidades e demais outras. E cada um destes objetos exigem formas diferenciadas de serem operacionalizadas no processo de transporte propriamente dito e também na carga e descarga. Tratam-se de formas diferenciadas e específicas de técnica, de conhecimento técnico e mesmo de tecnologia. Quando uma mercadoria é carregada ou descarregada manualmente, utilizando-se basicamente das habilidades e força humanas, não existem formas padronizadas para a realização da atividade. Isso implica em uma situação na qual cada chapa trabalha conforme as suas capacidades, tanto físicas quanto de sua experiência e conhecimento da atividade e do material em questão. Nenhum chapa trabalha da mesma forma que outro, o que traz uma série de implicações em diferentes momentos.

Em anos anteriores de pesquisa, principalmente em seus primórdios, observamos em trabalho de campo os chapas da cidade de São João da Boa Vista / SP. Apresentavam-se em todas as condições do serviço de chapa que descrevemos até aqui. Constituíam, então na época, pontos em locais específicos da estrada que passa pela cidade, como próximos de retornos e viadutos. Mas principalmente na rotatória localizada na entrada da cidade, que é um trevo de interligação rodoviário; chamado Trevo da Prata. O que chamava a atenção com relação aos chapas desta cidade é o fato de sazonalmente trabalharem na cultura da batata, em especial detalhe o modo de trabalho destes nesta cultura. É um momento no qual o chapa desloca-se do ponto de chapa na rodovia para o ponto de trabalhadores rurais.

No período da safra da batata, um fazendeiro passa logo cedo por um ponto de trabalhadores rurais – normalmente um bar da periferia da cidade – e pede ao responsável por organizar turmas de trabalhadores, o “gato”, que junto com os rurais ele contrate uma turma de chapas. O serviço dos chapas na fazenda era, basicamente, próximo do final do dia de serviço dos rurais, quando a batata já foi colhida e colocada nos sacos. E estes estão já fechados e ainda dispostos no chão conforme as “fieiras” da plantação, e posterior colheita, da batata.

Chegava um caminhão aberto neste local, um chapa subia na carroceria e outros dois apanhavam os sacos de batata, ordenadamente, e o conduziam até o caminhão. O chapa que estava em cima do caminhão pegava este saco e o organizava com os demais, de modo a bem aproveitar todos os espaços vazios e manter a carga segura. O caminhão deslocava-se conforme as “fieiras” e seguindo o ritmo dos chapas que estavam no chão. Estes, por sua vez, auxiliavam um ao outro no levantamento do saco de batata (um peso estimado de 60 kg) por sobre a cabeça, em um processo chamado de “virada”, no qual os dois ao mesmo tempo

erguiam um saco até acima de suas cabeças e um deles literalmente virava-se de costas por baixo do saco, apoiando-o em sua cabeça, para então andar os metros que o separavam do caminhão.

Ao contrário das normas e práticas que a Moderna Logística determina de padronização na movimentação de cargas (*pallets*, unitizadores, maquinário, código de barras e treinamento de pessoal), estas técnicas corporais têm muito mais a ver com a capacidade física de cada trabalhador, e da sua experiência vivida, do que com as normas estabelecidas de cima para baixo. Demos o exemplo da safra da batata em São João da Boa Vista, mas a criação e utilização de técnicas corporais são estabelecidos conforme as cargas, e conforme cada lugar, não sendo possível pensar em padrões pré-estabelecidos.

Especificamente nos processos de transporte de mercadorias fracionadas secas por via rodoviária, são o foco de nossa pesquisa dois tipos de trabalhadores: os chapas e os caminhoneiros. As condições da Formação Sócio-Espacial específica de cada cidade, de cada realidade específica, determinam as relações entre os dois. Devemos detalhar as relações possíveis existentes entre estes dois tipos de trabalhadores.

1.6. O Caminhoneiro: uma figura presente em "dois mundos"?

O caminhoneiro surge como uma figura presente em "dois mundos". Mas o que seriam estes "dois mundos"? Seriam o que Milton Santos escreve sobre os Dois Circuitos da Economia Urbana, na qual as relações capitalistas não ocorrem da mesma forma na realidade urbana brasileira. Tratam-se de duas dinâmicas econômicas distintas existentes em um mesmo território. No nosso caso específico de estudo em Ribeirão Preto, o caminhoneiro surge como uma figura que está presente no Circuito Inferior, mas que realiza atividades e também segue as Normas do Circuito Superior.

A principal referência para os Dois Circuitos nesta pesquisa é a ocorrência de *Roubo de Cargas* no sistema rodoviário. Este fato da realidade possui formas diferentes de serem pensados, e também diferentes formas de solucionar este mesmo problema. São diferentes tentativas de solução deste problema, que utilizam conhecimentos e técnicas consideravelmente díspares umas das outras.

E quando observamos esta situação descrita logo acima diretamente em uma cidade como Ribeirão Preto, torna-se possível trabalhar com os conceitos de Milton Santos dos Dois Circuitos da Economia. No nosso caso em específico dos caminhoneiros e chapas, podemos pensar como sendo o Circuito Superior as atividades das Cadeias de Abastecimento, grandes

transportadoras, operadores logísticos e toda a infra-estrutura que atende diretamente o agronegócio – em especial o sucro-alcooleiro – e as grandes empresas de comércio. O Circuito Inferior caracteriza-se por todo o pequeno e médio comércio da cidade, as empresas de transportes que não são adequadas às Cadeias de Abastecimento, que não têm capital de investimento nas normas da Logística em plenitude, os caminhoneiros autônomos que trabalham sem contrato com quaisquer transportadoras, os próprios chapas, e pequenas oficinas mecânicas e indústrias. Todas estas questões serão discutidas no capítulo 3 deste trabalho.

Os elementos complicadores desta diferenciação são os caminhoneiros que trabalham registrados como "micro-empresas" com CNPJ próprios para cada um deles e pagamento em frete. Grandes empresas transportadoras que atuam como operadores logísticos – multimodais de transportes ou não -, contratam caminhoneiros como funcionários (para conduzirem veículos da empresa) ou em regime de pagamento em frete. E neste regime de pagamento, surgem algumas possibilidades e brechas jurídicas. As possibilidades jurídicas são as que permitem aos operadores logísticos contratarem outras empresas de transportes para operarem em áreas geográficas as quais ainda não estão presentes fisicamente, principalmente para circulação regional e local. É uma estrutura de solidariedade que se forma entre empresas grandes e são oportunidades para as pequenas.

As brechas jurídicas surgem exatamente quando esta possibilidade transforma-se em recurso para a utilização de trabalho informal. Um caminhoneiro que registrou CNPJ como "micro-empresa" torna-se apenas um prestador de serviços, tendo ele que arcar sozinho – como indivíduo - com todos os encargos e responsabilidades de tal forma de registro. E se recordarmos que os caminhoneiros são os principais contratantes de chapas e, a partir do momento que eles se apresentam como "micro-empresas", recaem apenas sobre eles – caminhoneiros – as responsabilidades todas de uso de trabalho informal dentro de um sistema de transporte, em especial carga e descarga. São os elementos complicadores porque abrem brechas nos sistemas de trabalho das Cadeias de Abastecimento e Logística para o uso de trabalho informal, tal qual os chapas, e outras práticas consideradas de risco em função deste fato como, por exemplo, uma menor confiabilidade com relação à segurança da carga durante o transporte. Podem ser desde danos ao material transportado até mesmo maiores possibilidades de roubo de cargas, tanto durante as viagens quanto nos galpões e transbordos.

A diferença está na "política" a qual cada empresa adota diante das normas logísticas, do nível de exigência que ela exerce sobre o caminhoneiro no cumprimento das normas, das

condições técnicas – regras e práticas – e tecnológicas as quais ele trabalha ou é obrigado a seguir.

> "As normas das empresas são, hoje, uma das locomotivas do seu desempenho e de sua rentabilidade. Tais normas tanto podem ser internas, relativas ao seu funcionamento técnico, como externas, relativas ao seu comportamento político, nas suas relações com o poder público e nas suas relações, regulares ou não, com outras firmas, sejam essas relações de cooperação ou de concorrência" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 230).

Essa "política" pode variar até conforme os interesses e determinações da empresa-cliente que contrata os operadores logísticos ou das parceiras de uma Cadeia de Abastecimento. O chapa é utilizado dentro dos processos logísticos por meio de pequenas violações às normas da Logística, principalmente quando se considera a atividade de carga e descarga.

Como já colocávamos anteriormente, o caminhoneiro é uma figura presente nos Dois Circuitos. A solução que se apresenta no Circuito Inferior para ele se baseia nas *Relações Interpessoais*. Mas como funciona esta solução? Quando se trata de um caminhoneiro que realiza cargas esporádicas, ou trabalha para empresas de transporte que possuem baixo capital para investimentos em funcionários – independentemente dele ser um empregado formal da empresa ou um prestador de serviço, o novo nome da informalidade – o conhecimento deste caminhoneiro dos locais onde ele buscará a carga, passará com ela com o seu caminhão e onde finalmente a descarregará são de extrema importância. Principalmente o conhecimento que o caminhoneiro possui sobre as pessoas deste trajeto, quem ele conhece direta e indiretamente.

Aqui estão inclusos desde as estradas todas por onde ele passará, até todas as vias públicas e de uma forma geral o que existe[15] nelas, que são as mais diferentes formas de ocupação territorial, conforme os diferentes usos do território por residências – casas e prédios dos mais diferentes padrões sócio-econômicos, de igual distinção bairros inteiros e suas partes, até mesmo favelas – comércio, indústrias e empresas formais e informais de serviços. O caminhoneiro, quando no Circuito Inferior, ele utiliza-se do conhecimento que

[15] Falo em existência, não apenas presença, pois algo pode estar presente em um lugar em um determinado momento, e no momento logo seguinte pode não mais estar. Trata-se de uma possibilidade, ora estar presente, ora não mais. A existência em um lugar remete-se ao histórico deste lugar e às características que a definem. Geralmente sistemas de engenharia fixadas em um lugar existem. Empresas geralmente estão apenas presentes, conforme as condições econômicas e processos decisórios.

possui da realidade imediata, inclusive aqui a de sua atividade profissional. Em todos os momentos que acabamos de descrever da atividade de transportar uma carga, o caminhoneiro conhece direta e indiretamente pessoas, seja em função da sua profissão, seja de seus círculos de amizade e parentesco.

Capítulo 2: As Normas da Logística e a Relação Caminhoneiro / Chapas.

2.1. Apresentação.

No capítulo anterior, quando discutimos as características do trabalho dos chapas, fizemos uma breve descrição das duas atividades que estes trabalhadores realizam: dar informações sobre rotas e caminhos, muitas vezes conduzindo o caminhoneiro pela cidade, e movimentação de cargas. Falamos também do processo de negociação para a contratação dos serviços dos chapas, que são em sua maioria os caminhoneiros os principais contratantes. Em função desta situação, distinguimos duas situações diferentes, a do caminhoneiro autônomo, sem vínculos com qualquer tipo de empresa, que recorre aos chapas para auxilia-lo em suas atividades cotidianamente, e a das empresas que se utilizam dos caminhoneiros para a contratação de chapas para trabalharem em suas dependências, desta forma abrindo-se uma brecha para a utilização de trabalho totalmente informal, sem vínculos com as respectivas empresas.

Discutimos também, brevemente, as situações contemporâneas dos caminhoneiros e dos chapas sob as moderníssimas condições impostas a eles pelo Meio Técnico-Científico-Informacional. Muito rapidamente discutimos as transformações do Espaço Geográfico mundial, quando apresentamos as mudanças surgidas com os usos de Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC), principalmente quando estas interligam pontos, cidades, regiões, países e continentes extremamente distantes em incontáveis redes de circulação e troca de informações em tempo real (*real time*), praticamente imediatas. Estas mesmas redes são implementadas e utilizadas conforme os interesses diretos de grandes atores hegemônicos, como as grandes corporações.

As redes estruturadas a partir das TIC permitiram às grandes empresas estabelecerem um maior contato umas com as outras, determinando assim novas formas e limites de concorrência entre elas. Da mesma forma, permitiu estruturas próprias para a troca de informações entre empresas fornecedoras e compradoras, fortalecendo entre elas a noção de parceria, principalmente com relação aos desafios geográficos presentes nos diferentes territórios. Mas, ainda mais importante que a possibilidade de superação destes desafios, é a capacidade a cada dia que passa maior de integração de todas as atividades das empresas que estabelecem contratos de parceria. Fornecedores de matéria-prima, atividades industriais, transportadoras, empresas de comércio e mesmo os consumidores finais passam a formar e

integrarem incontáveis Cadeias de Abastecimento, transformando radicalmente setores produtivos, e mesmo complexos inteiros, em novas e especializadas Redes, estruturadas sobre as anteriores mas cumprindo funções e objetivos específicos. Um exemplo deste processo de transformação é a passagem dos Complexos Agro-Industriais (CAI) para Redes Agro-Industriais.

Todo este processo é pensado, organizado, aplicado e materializado a partir de fortes conteúdos científicos, conhecimentos técnicos e sempre novas tecnologias. E desta forma o Espaço Geográfico mundial como um todo é transformado. Emerge e estabelece-se o Meio Técnico-Científico-Informacional. Cada território é transformado, de forma desigual e combinada, pelas Redes conforme as condições físicas e humanas todas existentes, as Formações Sócio-Espaciais.

Neste novo meio – o Meio Técnico-Científico-Informacional – as relações sócio-espaciais são constantemente transformados. As mudanças das bases técnicas, realizadas nos territórios conforme as ações dos principais atores espaciais – Estados Nacionais, grandes empresas e corporações -, utilizando-se de fortes conteúdos científicos – a tecnosfera -, geram novas formas de ação e comportamento sobre parcelas significativas da população – a psicosfera -, direta ou indiretamente. E vice-versa.

Por meio da imposição crescente de novas práticas e padrões de comportamento nos diferentes processos produtivos, algumas regras e novos procedimentos de produção – sempre atrelados a novas, e caras, tecnologias – gradativamente vão se impondo sobre todos os integrantes dos incontáveis processos produtivos como "normas morais" (que integram a psicosfera), que buscam afetar diretamente as ações das pessoas que estão envolvidas em quaisquer atividades produtivas. A ascensão das Cadeias de Abastecimento, atreladas as – constantemente renovadas – regras da Logística fazem surgir uma situação que estas práticas e valores se transformam em normas, as Normas da Logística, conforme discutimos no capítulo 1, no item "A Logística como Norma".

As relações sócio-espaciais são transformadas não em termos absolutos, mas aspectos específicos, pontuais, sofrem novas determinações que partem de novas "normas morais". As Normas da Logística já exercem um efeito de transformação direto sobre o objeto específico de reflexão deste capítulo: a relação caminhoneiro / chapas.

Trataremos, em diferentes momentos, de referenciais como se constitui a confiança dentro de cada uma das duas categorias de trabalho que estamos, aqui, discutindo. E como se constitui a confiança sobre estas mesmas categorias, inclusive a partir das próprias atitudes e dos níveis de confiança que já foram mencionadas. O modo como as Normas da Logística

interferem nestes referenciais de confiança, e como subvertem as relações anteriormente estabelecidas, como a relação caminhoneiro / chapas. As conseqüências destas novas normas já são claramente observadas nos territórios, nas realidades locais específicas, que nosso estudo é a cidade de Ribeirão Preto.

2.2. A Importância da Noção de Confiança na Vida e no Trabalho dos Chapas.

Quando no capítulo anterior discutimos as atividades realizadas pelos chapas – a saber: carga, descarga, informação e orientação -, especialmente nos itens "A atividade de informar realizada pelos chapas" e "Informação e segurança: os chapas e a questão do roubo de cargas, primeiras reflexões", apenas foram mencionados aspectos de confiança e de desconfiança sobre estes trabalhadores.

Mencionamos algumas ações que delimitam com razoável clareza a importância da noção de confiança nas atividades de chapa. As mais marcantes destas são a proibição da permanência de chapas nas dependências e mesmo da aproximação destes nos arredores de várias empresas, normalmente sob a regra de "proibida a presença de estranhos", e da utilização de recursos tecnológicos e treinamento para que não exista a necessidade, por parte dos motoristas das empresas, de recorrerem aos serviços de chapa.

O estabelecimento de rotas regulares, constantes e mesmo fixas – como de um transbordo a outro -, o uso de sistemas de informática que geram mapas e rotas dentro dos veículos, sistemas de rastreamento de frotas, a utilização de identificação automática de mercadorias, o uso de máquinas e funcionários – em número reduzido ao estritamente necessário – treinados buscam não apenas simplesmente tornar desnecessário o recurso aos chapas, mas principalmente garantir sigilo sobre as cargas transportadas e movimentadas por uma empresa, e mesmo a localização precisa de seus escritórios, galpões, estacionamentos e transbordos. São informações que interessam a possíveis concorrentes, mas principalmente a criminosos.

A confiança é uma noção fundamental para as atividades dos chapas, que determina diretamente a vida de cada um deles, e que extrapolam as situações já mencionadas. Nos itens do capítulo anterior, "Resistência, Conhecimento, Sabedoria: as forças para o lugar" e "O Caminhoneiro: uma figura presente em 'dois mundos'?", referimo-nos às atividades dos chapas como conhecimento e sabedoria. Também como elementos constitutivos de resistência para o lugar, principalmente sendo o trabalho como chapa uma estratégia de trabalhadores manterem-se ocupados e de sobrevivência – o conceito de "Modo de Vida". E mais

importante de tudo, as relações pessoais e de amizade como bases sólidas das relações todas entre os chapas, na distinção entre eles, e no contato com os caminhoneiros.

A confiança é também a principal forma de distinção entre uma pessoa capaz de realizar todas as atividades de chapa e as que não é capaz, de um trabalhador responsável de um possível bandido interessado em cometer crimes, ou buscando informações para comete-los futuramente. Vamos discutir cada uma destas características em itens específicos, buscando expor a importância de cada uma delas, tanto para os próprios chapas, como para os caminhoneiros. E como estas mesmas características apresentam-se sob o Meio Técnico-Científico-Informacional.

2.2.1.A confiança entre os chapas.

O primeiro esforço no sentido de compreensão da importância da confiança na vida e no trabalho dos chapas é de discutirmos, brevemente, como são escolhidos os homens para se integrarem aos pontos de chapas. O item "Os Chapas como Atores Espaciais" apresentou as atividades principais realizadas por estes trabalhadores, especificou as suas principais relações sócio-espaciais e de que modo estes se apresentam no Espaço Geográfico, especialmente sob o Meio Técnico-Científico-Informacional.

Neste sentido, discutiu-se em todo o capítulo 1 "O Meio-Técnico-Científico-Informacional e a Moderna Logística com Norma", as normas da moderna Logística como uma psicosfera constituída indissociavelmente da tecnosfera. Formada principalmente por Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e das ações de empresas hegemônicas em contratos de parcerias para a formação de Cadeias de Abastecimento, transformando complexos produtivos e os integrando todos em novas Redes, a partir das já constituídas com as TIC. O exemplo que trabalharemos será o da passagem dos Complexos Agro-Industriais (CAI) para Redes Agro-Industriais. Da mesma maneira discutiu-se a sabedoria e o conhecimento como elementos de resistência dos trabalhadores frente às condições do Meio Técnico-Científico-Informacional, como elementos que permitem pensar a força do lugar.

Cada lugar apresenta formas específicas e únicas de seleção de homens para tornarem-se chapas. E esta seleção é característica específica da Formação Sócio-Espacial de cada lugar, da construção e da utilização de cada território. O que discutiremos agora são aspectos importantes que são levados em consideração na seleção dos trabalhadores que querem ser chapas. Não se tratam de "regras" rígidas, menos ainda "definitivas". Trata-se apenas de uma

discussão sobre os **valores** que um indivíduo deve confrontar-se e apresentar em suas atitudes; do tipo de ação que uma "turma" de chapas pode esperar de um bom e responsável trabalhador.

Uma "turma" de chapas, mesmo um ponto de chapas, diferencia-se umas das outras por sua localização em uma cidade ou região. Mas principalmente pelo nível de confiança que existe entre cada um destes homens, sobre os diferentes grupos formados – as "turmas" – e pontos constituídos. A confiança que se atribui a um ponto de chapas, a uma "turma", depende principalmente da confiança que é atribuída a cada indivíduo que o integra. E, para além de cada indivíduo, a forma de trabalho e como estão constituídas as relações de todo o grupo que mantém o ponto com o bairro onde se localizam, com os demais pontos presentes, com os caminhoneiros, com as empresas – de todos os níveis de capital -, com todo o comércio, enfim com toda a cidade e região, marcam o nível de confiança que é apresentado deste.

As oportunidades de trabalho de um ponto são determinadas por seus integrantes, pelas atitudes dos que integram a "turma". Talvez este seja um bom exemplo do que estamos discutindo: um caminhoneiro que julgar um chapa como alguém que não trabalha direito, que ele tenha alguma atitude considerada perniciosa ou mesmo como um bandido, este mesmo caminhoneiro irá pré-julgar que todos do ponto ao qual este chapa integra têm postura igual. E muito provavelmente tão cedo não retornará a ele. E irá comentar com seus colegas e amigos negativamente sobre este ponto.

Tendo como referenciais todas estas condições descritas acima, já é possível apontar a importância de se distinguir entre pessoas que buscam como ocupação serem chapas, sendo esta uma resistência que o lugar oferece ao fechamento de vagas de empregos formais, dos que buscam serem chapas por motivações excusas, que visam realizar atos criminosos ou obterem informações para o planejamento de tais atos. O passado de cada indivíduo deve ser muito bem conhecido por todos que já integram um ponto de chapas. De mesma importância também são as atitudes que um indivíduo deve ter dentro da "turma" que mantém o ponto.

São os elementos da vida de um indivíduo que são mais levados em consideração por todos no ponto de chapas. Mais do que até mesmo a própria capacidade de trabalho deste. Pois um indivíduo pode ter mais habilidades em determinados tipos de serviços, ou mesmo ter sua capacidade de trabalho restrita por acidentes ou fatalidades.

É muito comum serem encontrados em um mesmo ponto pais, filhos, netos, sobrinhos, cunhados, primos... Enfim, toda ordem de parentes e amigos. São pessoas próximas, que compartilham laços de mútua confiança, e que a vida de cada um é bastante conhecida.

Quando são parentes, o contato entre estes homens é grande, conhecem-se há anos. Cada um sabe da índole e capacidades do outro. Existe um grande auxílio mútuo e uma troca de informações mais intensa.

Um pai ensina ao filho o que é necessário para ser chapa. Todos os detalhes de como realizar as atividades de modo eficaz. Como fazer a movimentação dos mais diferentes tipos de carga, como fazer a negociação com os motoristas, sobre que tipo de serviço a ser realizado e quanto cobrar por eles. Um filho passa a acompanhar o pai no ponto e no serviço quando não consegue encontrar ocupação em nenhuma atividade na cidade e na região. Muitas vezes o filho mora com o pai e vice-versa. E os ganhos dos dois sustentam a mesma casa, mesmo quando o filho já constituiu uma nova família. Neste mesmo processo os demais tipos de parentes têm acesso ao serviço de chapa. Sogro chama o genro para trabalhar no ponto, em função da dificuldade de ocupação deste. Tios, sobrinhos e mesmo primos, sejam estes já moradores da cidade ou da região, sejam os que são de longe e mudaram-se em busca de ocupação. A atividade de chapa ainda é hoje exclusivamente masculina. Não encontrado na pesquisa nenhuma mulher exercendo esta atividade.

A questão da migração em busca de ocupação, principalmente com relação ao serviço de chapa, é muito específica a cada lugar. E deve-se sempre considerar a Formação Sócio-Espacial que se pretende observar, para uma plena caracterização desta questão. Para atender aos objetivos desta pesquisa, trabalharemos esta questão com maior clareza na Parte B deste trabalho, quando discutiremos brevemente a Formação Sócio-Espacial de Ribeirão Preto, a transformação dos modernos CAI em moderníssimas Redes Agro-Industriais, que já buscam formar Cadeias de Abastecimento e Logística, e a descrição da presença dos chapas em Ribeirão Preto. Apenas para sinalizar neste momento o debate, ocorre a migração de trabalhadores de praticamente todo o Brasil para a região, em busca de ocupação nas atividades agro-industriais, surte efeitos sobre os chapas da cidade de Ribeirão Preto, apresentando um crescente número de novos pontos e concorrência entre os trabalhadores.

A ação de convidar alguém para integrar um ponto de chapas também é um recurso utilizado para os trabalhadores que não são parentes dos que já integram. O convite é feito para os amigos, principalmente os mais próximos. Na maioria das vezes coincide de serem todos moradores do mesmo bairro, mas esta não é uma obrigatoriedade. As referências principais são o conhecimento do passado, da índole, da capacidade de trabalho e do nível de amizade existente entre quem faz o convite e o convidado. É muito raro um indivíduo que é convidado a integrar a “turma” ser amigo de apenas um integrante. Normalmente dois ou mais trabalhadores conhecem o convidado, quando não é a maioria ou mesmo todos da “turma”.

Estes dois processos de convite para um trabalhador integrar um ponto já existente dificultam o ingresso de indivíduos completamente desconhecidos dos integrantes.

Mesmo quando consideramos que a remuneração por um serviço feito por um chapa sozinho é todo dele, sem nenhuma obrigação direta ou formal de contribuir ou de distribuir estes ganhos entre todos os demais, espera-se dele uma atitude de chamar entre os demais alguns para auxiliá-lo em um serviço de carga que sozinho não teria capacidade, e de negociar junto a quem requisita os serviços um valor suficiente para pagar minimamente a todos que trabalharam com ele.

Do mesmo modo, deve também ter a atitude de passar para um ou mais companheiros de ponto um serviço que não tenha boa habilidade, ou que simplesmente não saiba trabalhar. Inclusive espera-se que tenha a atitude de passar um serviço a um colega que, comprovadamente, tenha maiores dificuldades familiares, materiais e financeiras. E de todos da "turma" existe, normalmente, uma atitude de solidariedade ao companheiro que sofre um acidente e sua família, ajudando-os mesmo que seja uma pequena cesta de mantimentos, conforme as possibilidades de todos, até que ele se recupere.

E quando um serviço é feito em "turma", todos os que estão trabalhando devem ter uma percepção razoavelmente clara da habilidade e do nível de resistência de cada um, para que se obtenha um bom ritmo de trabalho e, principalmente, evite-se acidentes.

A confiança entre os chapas de um ponto deve, portanto, minimamente estar nos aspectos mais importantes de todos os processos que envolvem esta atividade. Inclusive o da convivência pessoal entre todos. Um chapa nunca conseguiria trabalhar absolutamente sozinho. Tanto no que diz respeito a cargas volumosas impossíveis de serem movimentadas sozinho, quanto na obtenção de novas informações sobre a própria cidade, sobre a região, e de todas as mudanças que nelas ocorrem. Não devemos esquecer que informar e orientar também são serviços que o chapa oferece. Muitas atividades só podem ser realizadas plenamente entre pessoas conhecidas, e sobre as quais pode-se confiar minimamente, mesmo que seja apenas o necessário para que todos trabalhem no mesmo ponto. Inclusive deve existir um mínimo de confiança entre pontos nos quais existem amigos em comum, especialmente para troca de informações e auxílio.

Mesmo a transmissão de conhecimentos sobre todos os aspectos dos serviços de chapa não pode ser feitos a qualquer indivíduo desconhecido. Um chapa passa informações ao outro, ocorre uma transmissão de saberes específicos acumulados em serviço, bem como o conhecimento de todos os aspectos da cidade e da região, passados e presentes. Inclusive com experiências pessoais vividas. A atividade de chapa constitui, portanto, um "Modo de Vida".

Uma forma específica de existência, que utilizam o território em que se fazem presentes a partir de seu modo de vida, e são utilizados por estes mesmos territórios conforme o conjunto indissociável de sistemas de ações e sistemas de objetos que definem o Espaço Geográfico. Um modo de vida que, dentro da atual configuração do Espaço Geográfico que é o Meio Técnico-Científico-Informacional, estabelece-se como uma resistência. Uma resistência que se apresenta a cada lugar, definido e sendo definido conforme a particularidade espacial de cada lugar, conforme a força do lugar.

A confiança apresenta-se, portanto, como uma característica determinante central do modo de vida que se constitui o serviço de chapa. E a confiança que deve existir – minimamente – entre estes trabalhadores extrapola os limites das relações dentre eles. Passa ser o elemento de definição e comparação da confiança sobre todos os pontos de chapas.

2.2.2. A confiança sobre os pontos de chapas.

Falamos sobre os indivíduos que integram um ponto de chapas. Discutimos valores, atitudes e expectativas que se esperam de um bom trabalhador, um futuro colega, e da construção de relações amistosas entre todos. E para a concretização destes objetivos, são normalmente chamados parentes e amigos para integrarem a "turma". A conduta pessoal é uma referência muito importante não apenas para a convivência entre todos do ponto. É importante também para a realização do trabalho, de todas as atividades de chapas, tanto para serem conhecidas as habilidades individuais – conforme as diferentes cargas, a resistência física e mesmo de atividade -, quanto para saber se as atividades são bem realizadas, se quem requisitou os serviços de chapas estão satisfeitos ou não com o que foi executado.

Mas todo este debate parte do preceito de que todos os indivíduos e todos os pontos de chapas são idôneos. O que não corresponde em absoluto com a totalidade dos fatos observados em Ribeirão Preto. E, tendo por base estes mesmos fatos, é possível considerar que existem grandes dúvidas e – principalmente – pré-concepções sobre a maioria dos pontos de chapas da cidade. Uma mentalidade de desconfiança e, a conseqüente, evitação predomina sobre qualquer perspectiva de valorização destes trabalhadores.

Na cidade, dos locais que conversamos sobre os chapas, e os serviços por eles realizados, apenas em um relatou abertamente o recurso a eles. Todos os demais, mesmo admitindo a utilização de seus serviços cotidianamente, os retratam freqüentemente como vagabundos, desocupados. Chegaram até ao limite, em um dos locais visitados, a afirmar

claramente que muitos chapas são viciados – em drogas ou álcool -, bandidos, ex-presidiários, foragidos de outras localidades e mesmo da justiça. Afirmou claramente que o ponto de chapas, na sua grande maioria, é abrigo certo de todos os tipos possíveis de criminosos. Mesmo tendo declarado todas estas acusações, admitiu abertamente que requisita chapas não apenas para o recebimento de novas cargas, mas para grandes reorganizações de seus estoques; justamente por ser muito mais barato do que registrar novos funcionários, arcar com salários e encargos trabalhistas e, principalmente, não ter qualquer tipo de responsabilidade sobre estes trabalhadores quando se acidentam ou adoecem.

Essa mentalidade contraditória, cujo efeito direto e objetivo desta, é a geração e o aprofundamento da marginalização dos pontos de chapas e dos homens que os integram. E, como uma materialização desta mentalidade, a reprodução do uso de chapas em detrimento da geração de novos postos formais de trabalho. Quanto maior a empresa, quanto maior é o capital que esta possui para investimentos em funcionários e tecnologia, mais discursivamente nega a utilização de trabalho informal, mas atribuem – aqui sendo praticamente sinônimo de delegação – aos caminhoneiros a contratação de chapas para trabalharem em suas dependências, em uma postura velada de "tolerância" à presença e trabalho destes. Bem como o recurso ao Sindicato dos Movimentadores de Carga[16] para "terceirização" de mão-de-obra na movimentação de mercadorias.

Os chapas de Ribeirão Preto relatam que o Sindicato atua como os "gatos", arregimentando trabalhadores desocupados de qualquer origem ou especialização[17] - portanto, homens que não necessariamente trabalhavam como chapas e integravam algum ponto, inclusive bóias-frias -, para trabalharem em uma grande empresa atacadista. As aspas na palavra "terceirização" justificam-se pelo tipo de parceria estipulada entre esta empresa e o Sindicato. Os trabalhadores relatam que não existe nenhum contrato formal de terceirização entre a empresa e o Sindicato.

O Sindicato responsabiliza-se por arregimentar homens para trabalharem em tarefas específicas em troca de um valor pago pela empresa. Quando é alcançado o número necessário ou requisitado, o Sindicato desloca os trabalhadores às dependências da referida empresa, para que aguardem o contato com os caminhoneiros e daí realizarem a descarga. A empresa, ao contratar o caminhoneiro para o transporte, já fornece a ele o valor a ser pago

---

[16] FETRAMESP, sub sede de Ribeirão Preto. FETRAMESP é abreviação de Federação dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral, Auxiliares de Administração no Comércio de Café em Geral, Auxiliares de Administração de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo.

[17] Aqui faço menção aos migrantes que buscam ocupação no agronegócio. E quando não conseguem ocupação e permanecem na cidade, tentam também serviços de chapas.

para os chapas. Oficialmente, o contato entre chapas e caminhoneiros, mesmo que dentro das dependências da empresa, é feito pelos caminhoneiros, assim como a remuneração dos chapas. Como já relatamos no capítulo anterior, esta empresa utiliza-se de pequenas brechas legais e das normativas – aqui, no caso, as normas logísticas – para a utilização de trabalho informal, a chamada "política" da empresa.

Práticas como esta, de recurso ao Sindicato para a contratação de homens para a movimentação de cargas e mercadorias, objetiva afastar os caminhoneiros dos pontos de chapas. Ocorre, assim, o aprofundamento da marginalização dos pontos de chapa. Pois o Sindicato se apresenta como um referencial de responsabilidade sobre os homens os quais são arregimentados por esta entidade. Seriam estes trabalhadores mais confiáveis em suas atitudes e índole, pois o Sindicato seria o responsável pela seleção e controle das atitudes destes, sendo assim mais confiáveis que os integrantes de pontos de chapas.

Interessante observarmos que esta busca ao Sindicato para "terceirização" é uma prática que se origina das normas da Logística. Principalmente quando esta grande empresa atacadista implementa as práticas das Cadeias de Abastecimento e Logística, seus recursos técnicos, de recursos humanos e tecnologia. Buscam o Sindicato como um referencial de segurança, confiável, de arregimentação de trabalho informal. Principalmente no que se refere à movimentação de cargas. A própria dinâmica territorial da cidade comprova claramente este raciocínio. Logo em frente a esta grande empresa atacadista localiza-se um ponto de chapas, precisamente um dos pontos considerados muito perigosos. Seus integrantes sequer podem se aproximar dos limites da empresa.

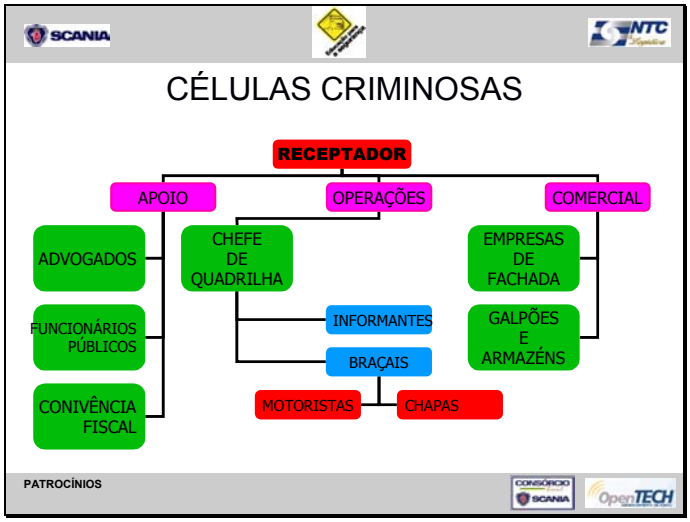
A necessidade real de prevenção ao roubo de cargas, o cumprimento aos procedimentos logísticos já assumidos e implementados, a necessidade do cumprimento de prazos e movimentação de cargas em custos menores – corte de custos em transportes -, formam um conjunto complexo e contraditório. E as bases objetivas deste complexo são a psicosfera e a tecnosfera específicas das Cadeias de Abastecimento e das Normas da Moderna Logística.

A mentalidade que conduz a uma sempre crescente marginalização dos chapas – dos indivíduos e dos pontos de maneira geral -, integra a psicosfera das normas logísticas. Os pontos de chapas são considerados locais que abrigam desde homens honestos que buscam ocupação, alcoólatras, viciados, ex-presidiários ou bandidos foragidos, que tentam a reinserção social. Esta incerteza sobre a idoneidade dos indivíduos é expandida ao contexto de todos os pontos de chapas. E quando não se têm os menores indicativos, ou mesmo

conhecimento da existência de pontos que provem o contrário, é cada vez mais difundido considerar todos os pontos de chapas potencialmente perigosos.

A pressuposição de perigo integra o conjunto de normas e práticas de segurança preventiva. A utilização dos serviços de chapas é considerada uma prática de risco, e é expressamente aconselhado por consultorias logísticas todo o esforço possível para eliminar esta prática. O Coronel da Polícia Militar, Coronel Paulo Roberto de Souza, que é "Assessor de Segurança" da empresa de consultoria NTC & Logística, elaborou um organograma para a Palestra intitulada "O Roubo de Cargas no TRC"[18], ministrada em São Paulo/SP no dia 30 de Setembro de 2005[19], durante o Seminário intitulado "Seminário de Transporte e Segurança", no qual apresenta as principais células criminosas e suas inter-relações, onde os chapas aparecem como uma delas. É importante observarmos que os caminhoneiros são colocados em igual posição que os chapas na categoria, por ele intitulado, "braçais".

Quadro I: Organograma retirado da apresentação digital da Palestra "O Roubo de Cargas no RTC":



Autor: Assessor de Segurança da "NTC & Logística", Coronel da Polícia Militar do Estado de São Paulo: Paulo Roberto de Souza.
Disponível no endereço eletrônico http://www.ntcelogistica.org.br/ .
Acessado dia 13 de Fevereiro de 2006.

Uma breve análise do organograma apresentado permite duas observações. A primeira coincide diretamente com uma das atividades realizadas pelos chapas: informação e a condição de informante. Colocadas as duas células na mesma cor azul e colocadas praticamente na mesma posição, logo abaixo da célula "chefe de quadrilha", estão as células

[18] A sigla "TRC", no título da Palestra, significa "Transporte Rodoviário de Cargas".
[19] O arquivo digital da apresentação desta Palestra foi obtida na página da empresa de consultoria NTC & Logística, http://www.ntcelogistica.org.br/, dia 13 de Fevereiro de 2006.

“informantes” e “braçais”. E da célula “braçais”, é apresentada uma ramificação onde aparecem, na mesma cor e no mesmo nível, os “motoristas” e os “chapas”. Colocada em posição central no organograma, partindo-se do onipresente “receptador”, as “operações” possuem o único conjunto de atividades claramente conhecida e definida.

Um “chefe de quadrilha”; cuja identidade, origem social e ramo de atividades não é precisada; conta explicitamente com as ações e atividades de “informantes” – também não determinados claramente – e de “braçais”, que são clara e precisamente definidos: os “motoristas” e “chapas”. Observemos que as células “receptador”, “motoristas” e “chapas” estão na mesma cor vermelha. A impressão nítida que se têm destas células, com absolutamente a mesma cor, é de que são as únicas sobre as quais não pairam dúvidas sobre a participação nas atividades de roubo de cargas. O “receptador’ – apesar de onipresente no organograma – é certo a sua existência e participação. E exatamente de igual modo os “motoristas” e “chapas”, definidos claramente, inclusive destacando-se de todo o grupo formado dos “braçais”.

A outra observação, breve, é a respeito das células ilustradas na cor verde. “Advogados”, “funcionários públicos”, “chefe de quadrilha”, “empresas de fachada”, “galpões e armazéns”, e a ação social “conivência fiscal”, são apresentados de forma muito pouco esclarecedora, transmitindo a percepção de que pouco se sabe, ou de que não é conveniente demonstrar claramente, quais são os atores sócio-espaciais que integram cada uma destas células. O que salta aos olhos nesta breve análise é o fato de que de nenhuma destas células criminosas ilustradas na cor verde são destacadas ramificações e subdivisões.

É claro que não são todos os advogados, funcionários públicos, galpões e armazéns que realizam ações criminosas. E que é na investigação de cada ação criminosa, individualmente, que devem ser apontados os elementos criminosos.

Mas o que incomoda efetivamente é a explícita definição apresentada no organograma de que “motoristas” e “chapas” são colaboradores diretos de um “chefe de quadrilha”. Eles são as vítimas imediatas dos roubos de carga, relativizando assim a sua cumplicidade ou não, apresentada pelo organograma como pressuposta sem maiores discussões. E que é garantida, em contraposição, aos “advogados”, “funcionários públicos”, “empresas de fachada”, “galpões e armazéns” e os responsáveis todos por “conivência fiscal” – a ponto se ser explicitada apenas a ação – uma confortável posição de anonimato. Como se entre todos estes não fossem possíveis serem identificados o – representado de forma onipresente – “receptador”. E ainda mesmo que não existem sequer as possibilidades lógicas – de se raciocinar ou mesmo imaginar – relações diretas e indiretas entre todos os que estão ilustrados

pela cor verde. Nem mesmo que entre eles existam formas de comunicação e troca de informações. As atividades ilustradas na cor rosa; “apoio”, “operações”, “comercial”; são apresentadas como partes distintas de todo o processo de roubo de cargas. E que não necessariamente possuem inter-relações umas com as outras, fora o comando do “receptor”.

O organograma apresenta, portanto, uma explícita relação direta entre “receptador” nas “operações” realizadas por um “chefe de quadrilha”, que conta com a colaboração e o trabalho efetivos de “informantes” e “braçais”, sendo que dentre estes últimos, destacam-se os “motoristas” e os “chapas”. E das demais células são garantidas o anonimato e um aparente desconhecimento das relações existentes entre cada uma delas.

Existe, portanto, uma forte recomendação por parte das consultorias para que as empresas todas – sejam transportadoras, que possuam frota própria ou que estabelecem parcerias em Cadeias de Abastecimento – evitem situações de risco tais quais a apresentada no organograma acima. Principalmente o risco iminente e previsível que oferecem os motoristas e chapas sob a coordenação de um chefe de quadrilha. Além de ser considerada uma atividade antiquada e pouco eficaz, o recurso por parte dos motoristas ao chapas – observemos que são sempre apenas os motoristas que recorrem a estes trabalhadores – é arriscada em termos da segurança, tanto geral da empresa quanto da movimentação de cargas. Pois motoristas desconhecidos e – principalmente – os chapas são potenciais informantes de ladrões de cargas e mesmo os realizadores dos roubos. A mentalidade de marginalização dos chapas e dos pontos de chapas integra totalmente as práticas e Normas da Logística, a sua psicosfera e tecnosfera indissociavelmente.

Quando foram descritas as atividades realizadas pelos chapas, no capítulo 1, discutiu-se o processo de negociação entre um motorista e o chapa sobre o serviço a ser realizado, como será realizado, quantos chapas serão necessários e combinarem um valor a ser pago por todo este processo. Foi descrito que um chapa normalmente pergunta qual é o destino que o motorista quer chegar, e onde será realizada a carga / descarga. Muito dificilmente um chapa perguntará pela origem da carga ou do caminhão.

Como se trata de uma situação na qual grupo de homens estabelecem pontos –a saber, os pontos de chapas – e aguardam todos e quaisquer motoristas – não sendo necessariamente caminhoneiros – que parem no ponto e requisitem seus serviços, é praticamente impossível um chapa saber que o veículo que parou é roubado, que a mercadoria que está sendo transportada é roubada ou de origem duvidosa. Ou mesmo que ele está trabalhando para um chefe de quadrilha e nas operações todas organizadas por um receptador, até o momento que

ele – chapa – descubra sozinho tudo o que está acontecendo. Ou que seja a ele revelado, tanto por quem o requisitou quanto pela Polícia no momento que os prendeu em uma ação de flagrante-delito.

Raciocinando de outro modo. Um trabalhador, que busca ocupar-se como chapa honestamente, pode ser indiciado como um bandido por desconhecimento da situação na qual está envolvido. Este é, claramente, um risco real e imediato que os chapas têm que enfrentar cotidianamente. Mas, a partir desta situação, tornar como um pressuposto que os chapas atuam claramente em atividades criminosas é uma situação, no mínimo, arbitrária. É muito mais fácil apontar um futuro culpado, do que serem estabelecidos esforços na investigação e combate a todos os fatores que integram quaisquer atividades criminosas.

Esta mentalidade de marginalização dos chapas não é uma exclusividade das práticas e normas logísticas. Ocorre também conforme os diferentes territórios, as diferentes Formações Sócio-Espaciais. Os trabalhos de Robson Antunes[20] e Luciano Antonio Furini[21] são referências importantes para este debate.

Mas se os chapas são homens assim tão indignos de confiança, se eles são potenciais criminosos, porque ainda são utilizados cotidianamente, mesmo até por grandes empresas?

É neste preciso momento que devemos retomar o item anterior, quando discorremos sobre a confiança entre os chapas. E mesmo o capítulo anterior, quando foram tecidas considerações sobre a sabedoria e o conhecimento que estes homens têm do território, como elementos de resistência à todos os efeitos perniciosos emergidos com a ascensão do Meio Técnico-Científico-Informacional.

Foi debatido muito rapidamente, no final do capítulo anterior, sobre as relações pessoais e de amizade que os caminhoneiros estabelecem – e mantém – nos mais diferentes lugares. Principalmente onde viajam com maior freqüência, e onde possuem parentes e amigos.

O nosso objetivo aqui não é fazer um esforço analítico sobre todo o sistema de relações sociais dos caminhoneiros, e nem teríamos condições para tanto, pois exige-se um

---

[20] ANTUNES Robson. 2005. **Assentamento sertanejo: a vida e o trabalho dos assentados na Fazenda Vale Verde-BA**. São Paulo: Trabalho de Graduação Individual. Trabalho de Conclusão de Curso, Bacharelado em Geografia. Departamento de Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo – FFLCH - USP. Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Orientadora: Profa. Dra. Marta Inez Medeiros Marques.

[21] FURINI, Luciano Antonio. 2003. **Modernidade, Vulnerabilidade e População de Rua em Presidente Prudente (SP)**. Presidente Prudente: Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista. Campus Presidente Prudente – UNESP. Orientadora: Profa. Dra. Eda Maria Góes.

esforço de pesquisa próprio, específico[22]. O que é importante a este estudo é a estrutura – por mínima que seja, conforme cada indivíduo e cada território – de contatos que um caminhoneiro estabelece em cada lugar. Podem variar desde apenas os responsáveis locais das cargas nas empresas – um contato estritamente profissional, mas não deixa de ser um contato social -, contato com colegas caminhoneiros, funcionários e proprietários de postos de combustíveis, restaurantes, pousadas, até a amigos pessoais e parentes.

Desta forma, é possível estabelecermos o raciocínio de que para cada cidade, para cada lugar onde o caminhoneiro costumeiramente viaja com cargas, ele estabelece relações profissionais e/ou pessoais, por mínimas que sejam. E é sobre esta precisa estrutura de relações que os caminhoneiros se mantém informados sobre todos os aspectos que envolvem a sua atividade.

Desde as condições de rodagem das estradas, de locais onde ocorreram mais roubos de carga, dicas sobre onde conseguir novas cargas, orientação dentro das cidades, valores de frete etc. Entre tantas informações e assuntos, não é raro os caminhoneiros conversarem sobre os chapas. Principalmente quando um motorista precisa contratar um ou uma "turma".

É principalmente neste aspecto que a índole e o comportamento individual de um chapa é tão decisivo quanto a sua capacidade de trabalho. O recurso ao chapa depende, diretamente, da certeza de que os integrantes de um determinado ponto são pessoas que realizam as suas atividades com seriedade, e de que não cometem ou promovem ações criminosas contra quem requisita seus serviços.

Este é o princípio que estabelece a confiança sobre um ponto de chapas. Uma vez que o caminhoneiro contrata pela primeira vez alguém, ou uma "turma", de um ponto de chapas, e as atividades todas requisitadas foram realizadas com seriedade, muito provavelmente este caminhoneiro procurará o mesmo ponto todas as vezes que voltar. E o recomendará a todos que perguntarem por chapas de confiança naquela cidade ou região.

Curiosamente, um recurso tecnológico contemporâneo que é marcante do Meio-Técnico-Científico-Informacional tornou-se um imenso aliado destes trabalhadores: o celular.

Surgido com as moderníssimas Redes de Informação e Comunicação, os celulares integram as TIC, e atendem diretamente aos preceitos do *"Just-In-Time"*, e aos objetivos das Cadeias de Abastecimento e Moderna Logística, a queda dos preços nos últimos anos, no Brasil, dos aparelhos e dos custos de serviços permitiu uma grande difusão dos celulares a

---

[22] SANTOS, Luciene dos. Moro no Mundo e Passeio em Casa. Vida e Trabalho dos Caminhoneiros. In: ANTUNES, Ricardo. SILVA, Maria Aparecida Moraes. (organizadores). 2004. **O Avesso do Trabalho.** São Paulo: Editora Expressão Popular.

todas as camadas sociais. Inclusive os chapas. Quando um caminhoneiro já conhece e confia em um ponto de chapas, estes trabalhadores dão a ele um ou mais números de telefone celular. E quando este mesmo caminhoneiro retornar à cidade com uma carga que necessite dos chapas, ele telefona dias antes ou quando já estiver próximo, para que eles se organizem para a sua chegada e façam a descarga com maior ganho de tempo. Mas principalmente com segurança. Da mesma forma, um caminhoneiro passa para um colega o número de telefone celular dos chapas os quais confia, no processo que já relatamos de troca de informações entre os caminhoneiros, principalmente no que diz respeito aos chapas.

A confiança sobre um ponto de chapas é a confiança de sempre requisitar os mesmos chapas. E também é a confiança de um ponto ser digno de recomendação de um contratante para o outro, de um motorista para o outro. É esta mesma confiança que normalmente garante um mínimo de trabalho aos chapas. É a fidelidade de um contratante que garante um mínimo razoavelmente constante de ocupação aos integrantes de um ponto, portanto um mínimo de renda. E também auxilia na diferenciação, no lugar, dos pontos de chapas de trabalhadores sérios dos pontos com bandidos.

2.3. As Normas da Moderna Logística e o Espaço Geográfico. Um desafio de pesquisa.

A noção de Gestão da Cadeia de Abastecimento nos permite pensar que as parcerias são estabelecidas para que todas as empresas envolvidas nelas obtenham maior vantagem competitiva sobre a concorrência, que se tornem mais capazes de fornecerem seus produtos e serviços a mais pessoas, e onde quer que elas estejam[23]. O que significa dizer que um determinado produto ou serviço supere sempre as novas necessidades e desafios que surgem e, com esta capacidade de superação, ultrapassarem as vendas da concorrência e de se manterem sempre à frente dela. A superação de novos desafios torna-se uma obrigação no atual sistema de concorrência. Sendo que a própria concorrência se torna um desafio a ser superado. Ou seja, superar e ultrapassar a concorrência também se torna uma obrigação.

Podemos também raciocinar que o Espaço Geográfico é ao mesmo tempo desafio e objetivo das empresas integradas em parcerias. Cada território específico, cada Formação Sócio-Espacial particular apresenta-se como fator de limitação, como desafio a ser superado e

[23]Escreve Paulo Roberto Bertaglia: "A cadeia de abastecimento deve ser vista pelas organizações como um *processo integrado* que permite obter vantagem competitiva no fornecimento de serviços ou produtos para clientes e consumidores, independentemente do lugar onde eles estejam" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento.** São Paulo: Editora Saraiva. Página 10). As palavras colocadas em destaque foram feitas pelo autor.

objetivo a ser alcançado. A Logística Moderna, principalmente a sua noção específica da Logística Empresarial, surge como um dos recursos principais – para as Cadeias de Abastecimento - para a execução plena destes objetivos. Permite compreender o uso que é feito de cada território, as suas transformações e as suas formas de resistência nele existentes.

> "O objetivo clássico da cadeia de abastecimento é possibilitar que os produtos certos, na quantidade certa, estejam nos pontos de venda no momento certo, considerando o menor custo possível" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. *Op. Cit.* Página 10).

Torna-se possível, agora, relacionarmos duas noções que são as idéias-força para a Moderna Logística: o controle e a confiabilidade. O sistema de transporte de uma Cadeia de Abastecimento deve obrigatoriamente seguir à risca estas duas noções. Caso contrário, corre-se o imenso risco da ineficiência e de ser superada pela concorrência. A eficiência exige controle. E o controle só existe quando se é possível planejar práticas, atitudes, comportamentos, a implementação e utilização de conhecimentos técnicos e da respectiva tecnologia. Este tipo de planejamento só é possível com o estabelecimento de normas claras e objetivas: as Normas da Logística.

Como já tratamos anteriormente neste trabalho, trata-se da emergência de uma Psicosfera e de uma Tecnosfera[24]. No caso brasileiro, ainda apresenta-se como um desafio à implementação prática – no conjunto de "política" e práticas de todas as empresas – e da regulamentação, por parte das instâncias governamentais, destes conceitos.

E as Normas da Logística surgem muito mais como normas morais, que se destinam a atores sociais específicos e às suas realidades materiais. Que falam sobre valores e práticas a serem adotadas. Metodologia e tecnologia que podem ser aplicadas, em curto prazo, para que sejam alcançados novos objetivos. São proposições de novos comportamentos a serem impostos em superação a costumes, práticas, valores, técnicas e tecnologias consideradas antiquadas, pouco eficientes ou mesmo perigosas. E, desta forma, a incidência das Normas da Logística ainda é muito específica. Depende claramente de todo o conjunto de existência dos

---

[24] "Ao mesmo tempo em que se instala uma tecnosfera dependente da ciência e da tecnologia, cria-se, paralelamente, e com as mesmas bases, uma psicosfera. A tecnosfera se adapta aos mandamentos da produção e do intercâmbio e, desse modo, freqüentemente traduz interesses distantes; desde, porém, que se instala, substituindo o meio natural ou o meio técnico que a precedeu, constitui um dado local, aderindo ao lugar como uma prótese. A psicosfera, reino das idéias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário. Ambas – tecnosfera e psicosfera – são locais, mas constituem o produto de uma sociedade bem mais ampla que o lugar. Sua inspiração e suas leis têm dimensões mais amplas e mais complexas" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 256).

territórios específicos, de todos os seus fatores. Inclusive da resistência existente em cada território. Como por exemplo, a existência e utilização dos chapas. Tanto pelos caminhoneiros, quanto pelas empresas – mesmo que indiretamente e de forma velada.

É importante ressaltar que estas normas só podem ser efetivamente observadas e aplicadas conforme as necessidades e objetivos das empresas. Quando estas estabelecem diretrizes e tomam decisões sobre as suas próprias prioridades. Somente depois que foram estabelecidas suas prioridades de ação, é que as normas podem ser utilizadas. Em outras palavras, as normas sozinhas – só pelo fato de serem normas – não são suficientes para surtirem efeitos. Dependem diretamente das ações das empresas e dos desafios que estas enfrentam nos territórios. Inclusive de acordos estabelecidos – como das parcerias para Cadeias de Abastecimento -, da concorrência existente, e das condições de investimentos de cada empresa.

É neste aspecto que as Normas da Moderna Logística ainda se apresentam como normas morais. São metodologias e tecnologias que não se impõem sozinhas, apenas por elas existirem e serem presentes em todo o planeta como regras internacionais. As diferentes Formações Sócio-Espaciais e os diferentes territórios possuem os vetores sobre as quais estas Normas podem ser utilizadas e onde podem ocorrer[25]. Bem como os novos vetores são acolhidos ou não. E as Normas da Moderna Logística são e devem ser pensados em conjunto com outros vetores, dos já existentes e dos novos.

> "A cada momento, cada lugar recebe determinados vetores e deixa de acolher muitos outros. É assim que se forma e mantém a sua individualidade. O movimento do espaço é resultante deste movimento dos lugares. Visto pela ótica do espaço como um todo, esse movimento dos lugares é discreto, heterogêneo e conjunto, 'desigual e combinado'. Não é um movimento unidirecional. Pois os lugares assim constituídos passam a condicionar a própria divisão do trabalho, sendo-lhe, ao mesmo tempo, um resultado e uma condição, senão um fator. Mas é a divisão do trabalho que tem a precedência causal, na medida em que é ela a portadora das forças de transformação, conduzidas por ações

[25] "As áreas de ocorrência podem ter conteúdos parecidos, mas nunca idênticos. (...) Cada área constitui uma situação particular. Cada lugar é uma combinação quantitativa e qualitativamente específica de vetores (sementes melhores ou menos boas; mais ou menos adubos; chegada pontual ou tardia de crédito e seus custos diversos; irrigação em tempo ou atrasada; transporte mais ou menos acessível e mais ou menos adequado; mão-de-obra disponível ou não, treinada ou não; informação em tempo real ou defasada" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Milton Santos, volume 1. Página 151).

> novas ou renovadas, e encaixadas em objetos recentes ou antigos, que se tornam possíveis" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 133).

Ainda assim, as ações das empresas são vinculadas diretamente aos acontecimentos mundiais todos do Meio Técnico-Científico-Informacional, em todos os aspectos. Inclusive das Formações Sócio-Espaciais e dos territórios. Desta forma, as Normas da Moderna Logística são vinculadas diretamente aos eventos.

> "Se considerarmos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo. Mas o evento também pode ser o vetor das possibilidades existentes numa formação social, isto é, num país, ou numa região, ou num lugar, considerados esse país, essa região, esse lugar como um conjunto circunscrito e mais limitado que o mundo" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 144).

Portanto, cabe ao pesquisador buscar e observar os eventos presentes nas diferentes Formações Sócio-Espaciais, no uso dos diferentes territórios, para compreender – em primeiro lugar – as ações das empresas e das Cadeias de Abastecimento, para – em um segundo momento – observar como estão sendo utilizadas as Normas da Moderna Logística. Quais são os acontecimentos todos que envolvem os lugares e o mundo, e que estabelecem um momento da totalidade[26]. Estas Normas não se cristalizam nos lugares sem o nível global e o nível local.

2.3.1. Uma breve definição das Normas da Moderna Logística. O planejamento dos transportes.

Os transportes são apresentados como um componente essencial das empresas e todas e quaisquer atividades produtivas, mundiais, regionais e nacionais. E como tais, devem ser realizados todos os esforços possíveis de planejamento deste componente para que seja o mais

[26] "O nível global e o nível local do acontecer são conjuntamente essenciais ao entendimento do Mundo e do Lugar. Mas o acontecer local é referido (em última instância) ao acontecer mundial. Desde o nascimento, o acontecimento se inclui num sistema para o qual atrai o objeto que ele acabou de habitar. O acontecimento é a cristalização de um momento da totalidade em processo de totalização. Isso quer dizer que outros acontecimentos, levados pelo mesmo movimento, se inserem em outros objetos no mesmo momento. Em conjunto, esses acontecimentos reproduzem a totalidade; por isso são complementares e se explicam entre si. Cada evento é um fruto do Mundo e do Lugar ao mesmo tempo" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 164).

eficiente e confiável o possível. Especialmente para as empresas, pois transporte deixou de ser apenas uma atividade de movimentação de mercadorias de um ponto para outro. Transformou-se em uma "colaboração entre os membros do ecossistema". As bases de pensamento para as Cadeias de Abastecimento e Logística.

> "A atividade de transportar os produtos tem participação significativa nos custos logísticos e está associada à seleção, à movimentação e à entrega dos produtos. Transportar significa movimentar o produto de um ponto a outro. Portanto, mais de uma parte está envolvida no processo. Isso significa que uma vez mais deve existir colaboração entre os membros do ecossistema para garantir o fluxo perfeito e se obter os resultados de melhoria buscado entre as partes, sejam eles tangíveis ou intangíveis" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. *Op. Cit.* Página 266).

A noção de Cadeia de Abastecimento foi até aqui trabalhada em uma perspectiva razoavelmente ampla, mais ligada à sua definição do que é, do que necessariamente tratando de suas questões mais objetivas, de sua operacionalidade. Para a constituição de qualquer Cadeia de Abastecimento, e a sua posterior continuidade, são necessárias várias regras e meios de aplicação destas regras em todos os procedimentos a serem consolidados numa parceria.

Práticas, condutas, valores e objetivos que podem – e devem – ser antecipados em diversas metodologias de operacionalização. Portanto podem – e, novamente, devem – ser planejadas. Por sua vez, muitos dos pontos trabalhados em planejamento de Cadeias de Abastecimento, por conseqüência também as suas aplicações práticas, seguem preceitos técnicos e de uso de tecnologias internacionais. O que permite a formação de parcerias entre incontáveis empresas, nas mais diferentes pontos geográficos do mundo, e com as mais diferentes formas e possibilidades de integração.

Destaca-se, então, a noção de Gestão da Cadeia de Abastecimento (*Supply Chain Management*). Segundo o "Glossário Logístico" da Associação Brasileira de Logística (ASLOG), trata-se de:

> "(metodologia) ou conjunto de metodologias usadas para implantação do conceito de logística integrada. Envolve a adoção de práticas de *global*

> *sourcing*[27], parcerias com fornecedores, *just-in-time*, sincronização da produção, redução de estoques em toda a cadeia, revisão do sistema de distribuição,etc. Engloba as atividades de planejamento e gestão de todas as atividades de suprimento, produção e logística da cadeia de suprimentos. Para fazer isto procura abordar os problemas e benefícios de se implementar atividades de coordenação e colaboração entre os membros da cadeia de suprimentos. Procura englobar também os aspectos ligados a integração entre os diferentes processos e áreas de uma empresa" (DIAS, Márcio.; AGUILERA, Luiz Manoel.; LIMA JR, Orlando Fontes. (editores organizadores). 2004. **Glossário Logístico.** São Paulo: Associação Brasileira de Logística (ASLOG). Página 26).

Tendo em mente esta percepção de gestão, o mesmo "Glossário Logístico" nos disponibiliza uma também especificação da noção ampla de Logística, a Logística Empresarial:

> "Trata-se de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável ([definição formulada a partir de] Ronald H. Ballou, Logística Empresarial)" (DIAS, Márcio.; AGUILERA, Luiz Manoel.; LIMA JR, Orlando Fontes. (editores organizadores). 2004. **Glossário Logístico.** São Paulo: Associação Brasileira de Logística (ASLOG). Página 31).

As atividades de transportes das empresas passam a ser encaradas a partir de duas bases de decisões, as decisões estratégicas e as decisões operacionais. Sobre elas estão estruturadas as principais normas. Em função do nosso tema específico de trabalho, não discutiremos todas elas, mas as principais, as que buscam definir claramente como devem ser as práticas de negócios.

> "Administrar os transporte significa tomar decisões sobre um amplo conjunto de aspectos. Essas decisões podem ser classificadas em dois grandes grupos: decisões estratégicas e decisões

[27] Fornecimento global (Tradução livre).

> operacionais. As decisões estratégicas se caracterizam pelos impactos de longo prazo e se referem basicamente a aspectos estruturais. As decisões operacionais são geralmente de curto prazo e se referem às tarefas do dia-a-dia dos responsáveis pelo transporte. São basicamente quatro as principais decisões estratégicas no transporte: escolha de modais; decisões sobre propriedade da frota; seleção e negociação com transportadores; e políticas de consolidação de cargas. Dentre as principais decisões de curto prazo, podemos destacar: planejamento de embarques; programação de veículos; roteirização; auditoria de fretes; e gerenciamento de avarias" (FLEURY, Paulo Fernando. "Gestão Estratégica do Transporte". IN: FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores). **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos**. 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração. Páginas 247 e 248). (As palavras colocadas em destaque foram feitas pelo autor).

A citação logo acima já apresenta as principais Normas da Moderna Logística que pretendemos, ainda que brevemente, debater.

Os transportes agora demandam dois complexos e amplos conjuntos de decisão das empresas. São decisões de ordem estratégica e de ordem operacional[28]. E são o que denominaremos como as Normas da Moderna Logística.

As decisões estratégicas são diretamente vinculadas às atividades de produção de uma empresa, pois envolvem as estruturas principais de destinação dos produtos aos clientes e distribuidores. Nesta ordem de decisão, uma empresa deve definir qual modal de transporte mais eficiente para o escoamento de seus produtos. Deve ponderar sobre as diferentes qualidades e preços dos diferentes modais – aéreo, rodoviário, ferroviário, dutoviário e aqüaviário. Deve também definir se ela terá a propriedade dos meios de transporte que necessita, ou se decidirá por utilizar a frota de terceiros. Como será a seleção e negociação

[28] O debate sobre as principais normas efetivas da Moderna Logística terá como base o artigo: FLEURY, Paulo Fernando. "Gestão Estratégica do Transporte". **IN:** FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores). **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos.** 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração. Capítulo 18.

com os transportadores, em todos os detalhes de custos e eficiência. E estabelecer um programa objetivo de consolidação e movimentação de cargas.

As decisões operacionais dizem respeito ao cotidiano dos responsáveis pelo transporte. São decisões que são tomadas em curto prazo e de operação imediata, portanto, afetam diretamente os produtos que serão movimentados. Controle, confiança e segurança são os principais objetivos e desafios que obrigatoriamente devem ser enfrentados. E, neste aspecto, o planejamento de cada parte das operações deve ser minucioso. Uma ferramenta tecnológica foi desenvolvida especificamente para este planejamento, os Sistemas de Gerenciamento de Transportes - TMS (sigla da designação em inglês *Transportation Management Systems*). Os embarques e desembarques devem ser planejados. Os veículos devem ser programados, tanto para as atividades de carga e descarga, quanto do tempo de viagem. É preciso também estabelecer com clareza as rotas mais eficientes, determinar os percursos que despendem de menor tempo para serem cumpridos e com maior eficiência: o uso dos *softwares* roteirizadores. Deve-se continuamente ter acesso às informações sobre as mercadorias em circulação, devem ser realizados relatórios completos e detalhados sobre todos os aspectos do processo de transporte: desde a saída da empresa até a entrega no cliente ou destino final. E, finalmente, ter um controle absoluto sobre as avarias ocorridas e as que podem ser evitadas em todo o processo.

Para os objetivos deste estudo, das decisões estratégicas, o único aspecto que não será discutido com maior profundidade será a seleção dos modais de transportes. Apesar de sua extrema relevância, principalmente para o debate da Logística no Brasil; das suas implicações para as realidades locais e regionais – com especial destaque para o Mercosul – e para o Espaço Geográfico em perspectiva mundial; e para a fluidez territorial brasileira[29], não temos condições de analisar as normas para seleção dos modais para cada um deles. Trata-se de um esforço que ultrapassaria, e em muito, os objetivos desta pesquisa. Foi necessário fazer uma focalização e uma seleção. Discutiremos, ainda assim brevemente, o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).

Faremos apenas uma apresentação dos principais aspectos que são colocados para a seleção dos modais. São basicamente duas dimensões para serem observadas e comparadas, uma a uma: a relação custo/preço de cada modal e a qualidade dos serviços oferecidos.

---

[29] ARROYO, Mónica. "Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental". IN: SILVEIRA, María Laura. (organizadora). 2005. **Continente em Chamas: globalização e território na América Latina.** Tradução de Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

A dimensão da relação custo / preço de cada modal é feita sempre em uma perspectiva comparada. Tanto entre os modais, um com o outro. Quanto todos eles (os cinco modais) com as condições existentes em outros países, normalmente os Estados Unidos.

A segunda dimensão para a escolha dos modais é a qualidade dos serviços oferecidos. São cinco referenciais para análise e comparação dos modais: velocidade, consistência, capacidade, disponibilidade e freqüência. Paulo Roberto Fleury[30] pondera que o aéreo é o mais veloz; o dutoviário é o mais consistente na capacidade de cumprir os prazos estabelecidos; o aqüaviário é o de maior capacidade de trabalhar com diferentes volumes e variedade de produtos, pois suas possibilidades são quase ilimitadas; o rodoviário é o que possui a maior número de localidades onde ele se encontra presente, portanto, de maior disponibilidade que todos os outros modais; e por fim o dutoviário o que possui o maior número de vezes em que um modal pode ser utilizado em um determinado período de tempo, portanto, é o de maior freqüência.

Mas quando o autor compara os modais nos referenciais velocidade e consistência, ele observa que as condições das vias rodoviárias e ferroviárias variam muito de região para região no Brasil, mas que na maioria das vezes elas estão em condições insatisfatórias e apresentam níveis muito variados de congestionamento de tráfego.

Mesmo observando todos estes condições e problemas, o modal rodoviário destaca-se sempre em posições alternativas aos que se apresentam como os mais eficientes nos cinco referenciais. É alternativa ao aéreo em velocidade; ao dutoviário em consistência e em freqüência. É o modal de maior disponibilidade, perdendo apenas para o aqüaviário e o ferroviário em capacitação de volume e tipo de cargas.

Quadro 2: Comparação dos Modais quanto ao Serviço.

	Menos eficiente				**Mais eficiente**
Velocidade	dutoviário	aqüaviário	ferroviário	rodoviário	aéreo
Consistência	aéreo	aqüaviário	ferroviário	rodoviário	dutoviário
Capacitação	dutoviário	aéreo	rodoviário	ferroviário	aqüaviário
Disponibilidade	dutoviário	aqüaviário	aéreo	ferroviário	rodoviário
Freqüência	aqüaviário	aéreo	ferroviário	rodoviário	dutoviário

Fonte: Adaptação da tabela apresentada em: FLEURY, Paulo Fernando. Gestão Estratégica do Transporte. **IN:** FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores). **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos.** 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração. Capítulo 18. Página 250.
Formulação: Pedro Mezgravis. Junho de 2006.

A posição do autor é enfática sobre o predomínio do modal rodoviário no Brasil:

> "(...) Esse forte predomínio do rodoviário deriva do baixo preço praticado, função de várias

[30] FLEURY, Paulo Roberto. 2003. *op. Cit.* Páginas 248 à 252.

> distorções do sistema de transportes brasileiro. O setor rodoviário de cargas no Brasil se caracteriza por uma alta fragmentação e excesso de oferta, resultado da inexistência de regulação, que torna as barreiras de entrada praticamente nulas. Esses fatos levam a práticas de concorrência predatória, que faz com que os preços sejam inferiores ao custo real. O baixo preço do rodoviário é uma das principais explicações para a elevada participação de mercado desfrutada por esse modal no Brasil" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 251).

E declara, logo na seqüência, que este predomínio do rodoviário no Brasil já é o principal assunto entre os executivos de Logística. Aponta a figura e as práticas perniciosas dos autônomos:

> "Essa dependência exagerada é motivo de preocupação por pelo menos duas razões: o rodoviário é o segundo menos eficiente de todos os modais, atrás apenas do aéreo, tanto em termos de consumo de energia, quanto de poluição e segurança; a falta de regulação e os baixos preços vêm comprometendo a rentabilidade do setor, que depende cada vez mais dos autônomos, cuja frota com idade média crescente já atingiu os 18 anos e encontra-se à beira do colapso. Essa situação já vem comprometendo a confiabilidade e a segurança desse modal no Brasil, com implicações graves sobre a disponibilidade futura. A busca por alternativas, principalmente ferroviárias e aquaviárias, é um dos principais assuntos nas agendas dos executivos de logística" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 252).

A discussão sobre as condições do modal rodoviário brasileiro será aprofundada no próximo item, intitulado "Um diagnóstico do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil".

Outro aspecto que integra o conjunto de decisões estratégicas em transportes é a decisão sobre a propriedade da frota. Fazer uso de frota própria ou estabelecer contratos de terceirização dos transportes. São quatro características principais que devem ser observadas: o tamanho da operação de transporte; a competência gerencial interna para o planejamento, operação e controle das operações; a existência de carga de retorno; e os tipos de modais a serem utilizados.

O tamanho da operação de transporte é a primeira característica que deve ser observada. Quanto maior for, maior é a possibilidade de redução de custos. E reduzir custos é a tônica central para o aumento da rentabilidade financeira dos acionistas de uma grande empresa, principalmente em transportes. Precisamente porque quanto menos um acionista precisa investir, maior rentabilidade obterá[31]. Uma grande operação de transportes que uma empresa necessita realizar pode significar duas coisas: uma necessidade crescente de investimentos entre os acionistas da empresa; ou a contratação de empresas especializadas em transportes em regime de parcerias e negociação constante de preços, em função da concorrência.

Esta situação acima, em outras palavras, significa que quanto maior a empresa, maior é a sua operação de transportes. A concorrência entre os modais e entre as empresas especializadas em transportes permite que uma grande empresa não necessite ela própria implementar uma frota própria, de custos elevados que consomem maiores investimentos dos acionistas. Um ou mais modais podem ser utilizados a partir de contratos com uma ou mais empresas de transportes, que inclusive podem ser de parcerias em Cadeias de Abastecimento.

Uma grande operação de transportes pode ser fragmentada em várias partes, e estas serem distribuídas em vários contratos de parcerias com diferentes transportadoras. E as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), é uma das bases para que todo este sistema seja perfeitamente controlado e – portanto – confiável e de custos reduzidos.

A recíproca é verdadeira, segundo esta percepção: quanto menor for a operação de transporte, menores são as possibilidades de redução de custos em transportes, portanto são operações mais caras. Da mesma forma que o não investimento contínuo em novos conhecimentos técnicos e tecnologias pode dificultar as práticas de transportes e torna-las mais caras que de suas concorrentes, principalmente quando estas forem de grandes empresas[32]. Investir sempre em tecnologia e conhecimento é uma obrigação para que uma empresa se mantenha sempre em condições competitivas. Da mesma forma que também é obrigatório a uma empresa obter e realizar operações de transportes cada vez maiores, para que sempre consiga manter seus custos e preços também competitivos.

---

[31] "(...) A grande ênfase dada atualmente pelas empresas, principalmente as de grande porte, na rentabilidade sobre os investimentos dos acionistas tem sido um dos principais fatores a influenciar as empresas na direção de utilizar terceiros em suas operações de transporte. Como a rentabilidade sobre investimentos é o resultado do lucro sobre os investimentos do acionista, a maneira mais rápida de aumentar a rentabilidade é reduzir os investimentos dos acionistas, o que pode ser feito através da utilização de ativos de terceiros, no caso ativos de transportes" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 252).

[32] Paulo Fernando Fleury nos apresenta esta situação antitética: "(...) Ser pequeno significa ter pouca capacidade de manter equipes especializadas e de fazer investimentos contínuos em tecnologia e, em especial, tecnologias de informação" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 252).

A competência gerencial interna para o planejamento, realização e controle das operações é a segunda característica a ser considerada na decisão por frota própria ou de terceiros. Trata-se, basicamente, da capacidade de cada região ser atendida com eficiência por uma complexa operação de transportes de uma empresa. Uma empresa pode ser mais eficiente, com sua frota própria, em atender uma região do que as alternativas para terceirização presentes nela. É preciso uma grande capacidade interna de uma empresa em planejar, operar e controlar todos os aspectos das operações de transportes. Principalmente para observar a competência de todas as empresas de transportes em uma região.

> "(...) Ou seja, quanto maior a competência interna e menor o desenvolvimento do setor numa determinada região, menor a chance de encontrar alguém capaz de substituir a operação interna com vantagens de custo e qualidade" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 253).

É possível pensarmos em termos da concorrência dos transportes em um território. Apesar de ser proposta uma análise das condições da concorrência entre todas as empresas que realizam transportes em um lugar, uma grande empresa pode simplesmente atuar neste mesmo lugar independentemente de todas as demais. Ou mesmo utilizar-se delas apenas para atividades ou cargas de baixo valor agregado.

A terceira característica a ser observada é a captação de cargas de retorno. Trata-se da capacidade de combinação de fretes de ida e de volta. A capacidade de evitar-se o retorno vazio de um veículo vazio ao seu local de partida. Uma empresa prestadora de serviços de transportes pode ser uma solução, pois esta possui clientes em diferentes localidades, e os seus veículos podem obter outros fretamentos com maior facilidade. A princípio, apenas grandes empresas e Cadeias de Abastecimentos que possuem frotas próprias planejam eficientemente suas cargas de retorno.

A utilização de um determinado modal também é um fator determinante na decisão por frota própria ou de terceiros. É a quarta característica a ser observada. Quanto maior capital de investimento necessário na operação do modal selecionado, maiores são as possibilidades de se contratar frotas de terceiros. Contextualiza-se novamente a comparação entre os modais quanto aos serviços.

Devemos agora detalhar as decisões operacionais, que incidem sobre os responsáveis diretos de realização das atividades de transportes.

Trata-se, basicamente, de critérios de observação das práticas e condutas de todos os elementos que efetivamente realizam as atividades de transporte. Todas as partes envolvidas

direta e indiretamente são previstas neste conjunto de normas, e são de extrema relevância, em todos os momentos. Desde a seleção das empresas transportadoras, passando pela avaliação dos serviços, treinamento e controle de pessoal, chegando até à análise de todas as informações já existentes e dos planejamentos futuros de transportes, são as mesmas normas em todos estes – nem tanto assim – diferentes momentos. E devem ser constantemente observados.

São estas normas as mais importantes para o estudo dos chapas. São as normas que regulam diretamente as atividades de pessoal envolvidos em transportes. Com especial destaque o TRC. Os procedimentos, as técnicas, as tecnologias e o comportamento de todos os envolvidos diretamente nas atividades de transportes passam a ser de grande relevância no planejamento dos transportes.

E mesmo este planejamento deve ser uma atividade conjunta entre a empresa-cliente – também chamado de embarcador – e transportador. É neste preciso momento que a noção de parceria ganha força, e se torna o elemento-chave para a compreensão da emergência e da relevância da noção de Cadeias de Abastecimento. E talvez seja um indício de explicação para a constante confusão entre Logística e Cadeia de Abastecimento.

Planejamento e controle das atividades de transportes são, a cada dia que passa, imperativos obrigatórios em procedimentos emergentes, como a resposta eficiente ao consumidor – a sigla em inglês *ECR*, *Efficient Consumer Response*.

> "O ECR é uma evolução de um conceito nascido de um relacionamento entre a Procter&Gamble e a Wal-Mart, denominado *quick-response* – **resposta rápida**.
> O ECR exige uma mudança significativa nos paradigmas de relacionamento entre o fornecedor de produto e o cliente. Essa mudança caracteriza-se pela forma como a cadeia de abastecimento deve trabalhar para responder às necessidades dos consumidores, forçando a existência de melhorias na relação entre o comércio e a manufatura.(...)" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. *Op. Cit.* Página 238) (as palavras em destaque foram realizadas pelo autor).

> "O principal objetivo do ECR é atingir a satisfação total do consumidor, pois é dessa forma que a vida longa dos negócios será assegurada. E, para se atingir essa satisfação, é necessário um trabalho consistente e uma análise dos resultados com foco no consumidor. Esse processo apenas será assegurado por meio da colaboração e

> sincronismo da cadeia de demanda e abastecimento, e da formulação e implementação de estratégias amplas que melhorem os processos das diferentes cadeias, tanto no fabricante como no varejista ou atacadista" (BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. *Op. Cit.* Página 239).

Todos os aspectos devem ser constantemente planejados e avaliados nas atividades de transportes. São basicamente sete principais critérios utilizados[33]: confiabilidade; preço; flexibilidade operacional e comercial; saúde financeira; qualidade do pessoal operacional; informações de desempenho; e consolidação de cargas.

O primeiro critério é a confiabilidade. Nas palavras de Paulo Fernando Fleury, a confiabilidade é:

> "(...), a capacidade de cumprir aquilo que foi combinado, como, por exemplo, prazos de entrega e coleta, disponibilidade de veículos, segurança, preço, informações. Surpresa desagradável é tudo que um embarcador quer evitar. No mundo do *just in time* em que vivemos nos dias atuais, desvios no planejamento podem resultar em impactos substanciais na operação do destinatário" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 254).

O preço é o segundo critério mais importante. É um critério classificador, que se junta ao critério qualificador que é a confiabilidade. O menor preço cobrado para a realização das atividades de transporte normalmente é o selecionado. Mas ele deve ser levado pouco em consideração quando questões como segurança de produtos perigosos, ou de alto valor agregado, pesarem mais.

A flexibilidade operacional e comercial é o terceiro critério, mas que está crescendo em importância nas relações entre embarcadores e transportadores. É cada vez mais imperativa a necessidade de renegociação de preços e contratos, e de adaptações constantes das operações de transportes. Atividades como locais e horários de entregas, tipos de veículos e embalagens, e mesmo os níveis dos serviços prestados (aqui se enquadra pessoal envolvido, técnicas, maquinário e outros), devem ter grande capacidade de adaptações e de sempre sofrerem mudanças.

No mesmo sentido, a saúde financeira do transportador destaca-se como critério – o quarto. Entende-se como saúde financeira a capacidade de investimento do transportador ser

---

[33] FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Páginas 253 à 256.

de mesmo ritmo do contratante. É uma das bases da manutenção da parceria. As duas empresas devem ter nível e ritmo de investimentos em inovações gerenciais, tecnológicas, e de capacidade de transporte. Principalmente a capacidade de cumprimento à altura das novas necessidades que surgem ao embarcador. O volume de capital para investimentos entre as empresas parceiras deve ser o mesmo.

As constantes inovações e sofisticações das operações dos transportes lançam desafios constantes quanto à qualidade do pessoal operacional, o quinto critério.

É o critério que afeta diretamente o TRC brasileiro, principalmente os caminhoneiros e os chapas. Este critério, nas palavras do autor, demonstra a força desta e de todas as demais Normas da Moderna Logística sobre os trabalhadores:

> "Com a crescente sofisticação das operações de transportes, tanto do ponto de vista tecnológico, quanto do ponto de vista de serviços, a **qualidade do pessoal operacional** passou a ter importância fundamental no desempenho dos transportadores. Por qualidade do pessoal entendam-se educação formal, capacitação técnica e habilidade comportamental. Portanto, ao selecionar uma transportadora, torna-se cada vez mais necessário conhecer e analisar o perfil profissional do pessoal operacional" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Páginas 254 e 255) (as palavras em destaque foram feitas pelo autor).

Aprofundaremos o debate acerca deste critério no item "Uma breve análise da relação caminhoneiros / chapas".

Outro critério muito importante – o sexto – é o acesso e o controle a partir das informações, principalmente as informações de desempenho. É a partir deste critério que as ferramentas tecnológicas de informática – *softwares* - realizam suas funções práticas nas operações de transportes.

> "O monitoramento contínuo das operações é uma das principais características das empresas modernas que possuem sistemas logísticos avançados. Ao contratarem um terceiro para executar suas operações de transportes, as empresas correm o risco de perder contato com seu desempenho no campo. Para garantir que isso não aconteça, torna-se necessário selecionar um prestador de serviços com capacidade de medir o desempenho e **disponibilizar as informações** para a empresa contratante" (FLEURY, Paulo

> Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 255) (as palavras em destaque foram feitas pelo autor).

As informações de desempenho dependem de relatórios – por exemplo – das entregas realizadas em um, dois ou três dias de cada tipo de cliente, bem como para cada cidade ou região. Todos os fatos que ocorrem nas operações de entrega também devem ser registradas, como entregas frustradas por endereço incorreto ou ausência do destinatário. Da mesma forma, devem ser registrados os custos que envolvem os veículos utilizados e seus eventuais problemas, bem como danos e perdas de cargas. Todas estas informações serão convertidas em percentuais e índices de desempenho. E estes dados deverão ser utilizados na correção dos problemas nos planejamentos futuros.

Integra este mesmo critério o processo de negociação com o transportador. Esta prática deve ser contínua e estruturada, visando um aprimoramento perene da qualidade dos serviços e redução dos custos. E para serem obtidos estes objetivos, é preciso o desenvolvimento de um relacionamento cooperativo entre embarcador e transportador. São, deste modo, as bases para as parcerias e – conseqüentemente – para a constituição de Cadeias de Abastecimento. Uma planilha de custos é o instrumento básico para esta cooperação, pois os custos fixos e mesmo variáveis podem ser informações compartilhadas. Torna possível o planejamento conjunto de todos os aspectos do transporte. Desde a seleção dos veículos, aos custos que eles apresentam, como o cálculo do seguro da carga, o controle do tempo das viagens, o cumprimento dos horários de entregas, as rotas a serem cobertas, sempre conforme cada tipo de carga.

Destacam-se, deste complexo processo de planejamento, as atividades de carregamento e descarregamento. O tempo gasto na realização destas duas atividades afetam diretamente o custo unitário do transporte.

Este aspecto das Normas da Moderna Logística afeta diretamente os chapas e os caminhoneiros. A relação social básica caminhoneiros/chapas é transformada. Nas palavras de Paulo Fernando Fleury:

> "De novo, o planejamento conjunto, envolvendo embarcador, destinatário e transportadora, permite o planejamento adequado das tarefas de embarque e desembarque, reduzindo dessa forma o tempo parado e, portanto, o custo unitário do transporte" (FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 255).

É neste planejamento conjunto que as "práticas perniciosas e ineficientes" dos chapas devem ser previstas e evitadas ao máximo. Se possíveis eliminadas. É neste momento que as pequenas violações das Normas da Moderna Logística se manifestam, pois os chapas ainda são alternativas muito baratas, e livres de encargos e responsabilidades formais de emprego. Os chapas como dupla resistência: de ocupação e do Lugar.

O sétimo e último critério é da consolidação de cargas. Talvez seja o que mais claramente permita a observação no Espaço Geográfico das Normas da Moderna Logística.

É a prática de se trabalhar com grandes volumes de carga. Utilizando para tanto os maiores veículos possíveis, em plena capacidade de carga. A estratégia mais básica para a consolidação de cargas é a de postergar os embarques para uma rota determinada, até que exista carga o suficiente para atingir a capacidade máxima do veículo utilizado. Mas esta estratégia traz riscos, e a principal delas é a incerteza com relação a prazos de entrega para os destinatários, o que pode gerar atrasos.

Os transbordos surgem como uma solução inteligente a esta estratégia.

> "A maneira inteligente de alcançar a consolidação é através da montagem de uma rede de instalações envolvendo terminais de *cross-docking* ou de transbordo, em que através da coordenação entre veículos de grande porte, para transferências entre terminais, e veículos de pequeno porte, para coleta e entrega, torna-se possível alcançar consolidação, sem prejudicar a qualidade de serviços medida pelos prazos de entrega e por sua consistência" FLEURY, Paulo Fernando. 2003. *Op. Cit.* Página 256).

Trata-se da construção de terminais de cargas, em determinadas cidades e regiões, para as quais são consolidadas as principais rotas de transportes. A principal função de um transbordo é a racionalização da distribuição, regional ou em uma cidade, de diferentes cargas, conforme as principais rotas realizadas por uma operação de transporte. É uma forma de alcançar a consolidação de cargas, principalmente estabelecendo pontos estratégicos claramente definidos em planejamento, nos diferentes pontos do território. Principalmente para a distribuição *porta-a-porta* das cargas. Estes terminais podem ser utilizados por um ou mais modais. No caso, discutiremos apenas os transbordos do TRC brasileiro.

Aprofundaremos este debate sobre os transbordos, consolidação de cargas e transporte *porta-a-porta* no item "O Impacto dos Transbordos Sobre as Atividades de Transportes de uma Cidade".

2.3.2. Uma ferramenta tecnológica: o TMS.

A importância de se planejar e controlar todo e qualquer processo de transporte é manifesta na ferramenta tecnológica TMS – *Transportation Management Systems* – ou Sistemas de Gerenciamento de Transportes. Trata-se de uma base informacional – conjunto de *softwares* – que permite um pleno gerenciamento de transportes de uma empresa, em todos os níveis estratégicos e táticos apresentados até aqui. São três principais grupos funcionais: monitoramento e controle; planejamento e execução; apoio à negociação e auditoria de frete. O TMS permite trabalhar com outras bases informáticas – *softwares* – e equipamentos – *hardwares* – que são essenciais ao planejamento e controle, portanto de maior confiabilidade do sistema, de todos os processos de transportes. Desde controle de custos, roteirização de frotas, rastreamento e localização de veículos, consolidação de carga, até os valores recebidos no processo de transporte[34]. Todos estes referenciais já são considerados como mínimos para toda e qualquer parceria entre empresas.

> "Um TMS pode ser definido como o *software* que auxilia no planejamento, execução, monitoramento e controle das atividades relativas a consolidação de carga, expedição, emissão de documentos, entregas e coletas de produtos, rastreabilidade da frota e de produtos, auditoria de fretes, apoio à negociação, planejamento de rotas e modais, monitoramento de custos e nível de serviço, e planejamento e execução de manutenção da frota" (MARQUES, Vitor. "TMS: Uma Ferramenta de Planejamento e Controle". In**:** FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores). **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos.** 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração. Página 272).

A primeira funcionalidade do TMS é o monitoramento e controle das atividades de transportes. A partir das informações disponíveis do desempenho dos transportadores – a utilização de diferentes tipos de frete (incluindo o de retorno), cargas expedidas, número de

[34]**Logística e Gerenciamento de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos**. Especialmente na parte III: Planejamento e administração do transporte(FIGUEIREDO, Kleber Fossati.; FLEURY, Paulo Fernando.; WANKE, Peter. (organizadores). 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração. Primeira edição, segunda tiragem), e também no livro "Tecnologia da Informação Aplicada à Logística" (BANZATO, Eduardo. **Tecnologia da Informação Aplicada à Logística.** 2005. São Paulo: IMAM).

veículos utilizados, a dinâmica das entregas, das avarias etc –, permite o monitoramento dos custos e serviços realizados. Que pode ser utilizado para a realização de orçamentos, acompanhar a evolução dos custos todos envolvidos (especialmente o que foi orçado confrontado com o que foi realizado), os custos de tonelada-quilômetro, o que foi pago por rota, e até mesmo os custos por cliente e/ou por produto. Permite trabalhar com duas óticas de controle: a de quem não possui frota própria e a de quem possui. A primeira visão está preocupado em monitorar o desempenho das suas entregas. Já a segunda preocupa-se em monitorar o nível de utilização da sua frota. O TMS permite trabalhar com ambas óticas.

A segunda funcionalidade principal é a ampliação da capacidade de planejamento e execução das atividades. O TMS oferece conjuntos de soluções para a determinação das rotas e modais a serem utilizados, preparar automaticamente todos os documentos necessários para a liberação dos veículos, verificar a disponibilidade dos mesmos e seqüenciar as paradas e estimar o tempo de cada uma delas. E dentro de cada uma destas soluções, permite maiores níveis de detalhamento dos dados e operacionalizar restrições que possam existir, como horários especiais de entregas, tempo de trânsito de uma rota conforme o máximo de horas trabalhadas por um motorista.

O TMS oferece apoio à negociação e auditoria de fretes, terceira principal funcionalidade. Assim descreve Vitor Marques:

> "Esses sistemas mantém uma base de dados das tarifas de frete praticadas para remunerar o serviço prestado e para o processo de auditoria. O *software* compara o valor cobrado pelo prestador do serviço de transporte com o que foi calculado e apresenta as eventuais diferenças. O cadastramento de todas as condições comerciais por volumes, fracionamento de cargas, diferentes custos por modais, frete por viagem, entre outras particularidades, além de todas as informações dos transportes realizados (volumes expedidos por modais, tipos de veículos, rotas, tamanho das cargas e destinos), é a base de dados para a realização da auditoria de fretes" (MARQUES, Vitor. 2003. *Op. Cit.* Página 275).

Segue Marques, agora sobre a negociação dos fretes:

> "(...) Os *softwares* permitem o cadastro de novas tabelas de frete ou novas condições comerciais para identificar qual será o impacto dessa nova

> condição sobre o custo de frete. A grande vantagem dessa ferramenta é que todas as avaliações dos impactos são realizadas sobre uma base de dados real que contém as informações de todos os movimentos de transportes realizados em determinado período" (MARQUES, Vitor. 2003. *Op. Cit.* Página 275).

Podemos observar que o TMS – sendo ele próprio uma TIC - permite um acesso direto às informações de todos os movimentos de transportes realizados em um determinado período. E que estes dados sejam constantemente atualizados. A partir destas informações, o próprio sistema de *softwares* permite a seu usuário identificar os impactos de todas estas informações sobre as condições sobre o cálculo dos custos de frete. E que estes dados sejam confrontados com todas os resultados das auditorias de frete realizadas na empresa. Auditoria de frete e negociação tornam-se, desta forma, praticamente uma única atividade, que pode ser operacionalizada por um só sistema informacional, o TMS, e em conjunto com outros *softwares* de gerenciamento existentes em uma empresa ou Cadeia de Abastecimento. Estes outros *softwares* não serão aqui debatidos, precisamente por exigirem um esforço de pesquisa muito além dos nossos objetivos específicos.

Eduardo Banzato, em seu livro "Tecnologia da Informação Aplicada à Logística"[35], oferece um maior detalhamento das "soluções" – ou, em outras palavras, diferentes *softwares* específicos, menores, mas integrados em um sistema mais amplo – de gestão das atividades de transportes pelo TMS. Apresentaremos quatro destas "soluções": gestão de frota, gestão de fretes, operação de roteirizadores e controle de cargas.

Resumidamente, um *software* de gestão de frota compreende as seguintes funcionalidades: controle do cadastro do veículo (monitoração de taxas, seguros e outros valores específicos de um veículo); controle de documentação (controle de licenciamento, documentos das cargas, habilitação dos motoristas, entre outros); controle de manutenção (controle das atividades de manutenção dos veículos); controle de estoque de peças; controle de funcionários agregados (ou utilizados em cada atividade de transporte); controle de combustíveis e lubrificantes; controle de tacógrafos (monitoração do comportamento do motorista durante uma viagem, especialmente a velocidade do veículo); controle de pneus e

---

[35] BANZATO, Eduardo. "TMS – Sistema de Gerenciamento de Transporte". **Tecnologia da Informação Aplicada à Logística.** 2005. São Paulo: IMAM. Capítulo 6.

câmaras; controle de engate e desengates (monitora e registra todas as operações de engates e desengates de carretas, permitindo um histórico destas atividades).

Banzato esclarece, ainda, que cada uma destas funcionalidades específicas podem ser explorados em detalhes tais como a identificação da posição de um pneu e quantos quilômetros ele rodou nesta posição; controle do consumo de combustível e de pneus de forma a identificar e registrar qualquer roubo destes em um veículo; entre outros.

As principais características de um *software* para gestão de fretes já foram relacionadas, resta apenas detalhar algumas outras especificações como o cálculo simulações de fretes – apontando diferentes alternativas de custos e prazos para um cliente -; cálculo de frete por diferentes modais por um trecho a ser percorrido; apontar as rotas mais indicadas; controlar o fluxo de informações por EDI – Intercâmbio Eletrônico de Dados – um outro sistema de gerenciamento empresarial, que se compatibiliza com TMS; libera pagamentos e recebimentos; conferir documentação, entre outros.

Os roteirizadores são *softwares* que permitem determinar as melhores rotas a serem utilizadas; permite a formação de cargas conforme as rotas e os índices de ocupação dos veículos; estabelece a integração da seqüência de entrega com o sistema de gerenciamento de armazéns (o sistema WMS, que não discutiremos) que direciona a separação dos pedidos conforme a seqüência realizada de carregamento de um veículo; analisa e consolida o melhor cenário de distribuição das cargas tendo por base mais de um Centro de Distribuição (ou transbordo); permite gerenciar o tempo de entrega por cliente, com a finalidade específica de identificar as dificuldades específicas de carga em cada empresa; por fim, permite a reprogramação de entrega conforme a ocorrência de imprevistos, tais como quebras, acidentes, congestionamentos e outros.

Talvez o *software* que mais tenha impacto sobre as atividades dos chapas seja o de controle de carga. Mais até que os próprios roteirizadores, pois permitem o controle direto de todas as pessoas e atividades relacionadas com carga e descarga de veículos. Provavelmente a expressão "solução", em substituição ao termo *software*, encontre o seu significado mais explícito: uma "solução" a uma "prática perniciosa" que é o recurso aos chapas para carga e descarga.

É uma ferramenta tecnológica de uma das Normas da Moderna Logística. A que se refere à eliminação de práticas ineficientes, perniciosas e mesmo perigosas. Aqui em especial sobre a movimentação das cargas, e a segurança sobre os Centros de Distribuição, transbordos

e estoques. Se recordarmos também a atividade de informação dos chapas para os motoristas, saber a localização de cada uma das principais empresas está relacionada diretamente com as atividades de carga e descarga. Permite inclusive eliminar a necessidade de um caminhoneiro levar dinheiro consigo para qualquer eventualidade relacionada à viagem de uma carga.

É uma "solução" que permite o planejamento das equipes de carregamento; o controle dos funcionários de cada equipe; gerenciar equipes específicas; planejar a acomodação das cargas nos veículos em função de peso, volume, fragilidade e outros fatores; e, por fim, planejar e controlar as autorizações de serviço entre clientes e fornecedores, a fim de que o motorista não tenha que levar dinheiro algum na viagem.

Outras tecnologias, como de rastreamento de veículos por GPS e do uso de etiquetas de radiofreqüência e *transponders*, são possíveis de serem operadas por qualquer *software* acima descrito de TMS, permitindo um aumento de funcionalidades e novos níveis de detalhes a serem controlados por eles. Bem como com todos os demais sistemas informacionais que não discutimos aqui – WMS, RFID, APS, EIS e MES.

2.4. Um diagnóstico do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil.

Um dos objetivos deste trabalho é estabelecer qual é a participação efetiva dos chapas no Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). E para a realização deste objetivo, devemos analisar as Normas da Logística no que se refere às atividades do TRC. E como estas normas afetam a relação sócio-espacial existente entre caminhoneiros e chapas.

Talvez um bom início para esta discussão seja a análise de dois referenciais: a questão da informalidade e a importância que é atribuída ao planejamento visando o controle. No primeiro referencial – informalidade – a idéia-força é a regulamentação. Que é basicamente buscar a consolidação de uma legislação específica sobre o transporte de cargas, e a aplicação de normas técnicas, tecnologia, controle de recursos humanos em busca de uma maior confiabilidade de todo o sistema de transportes.

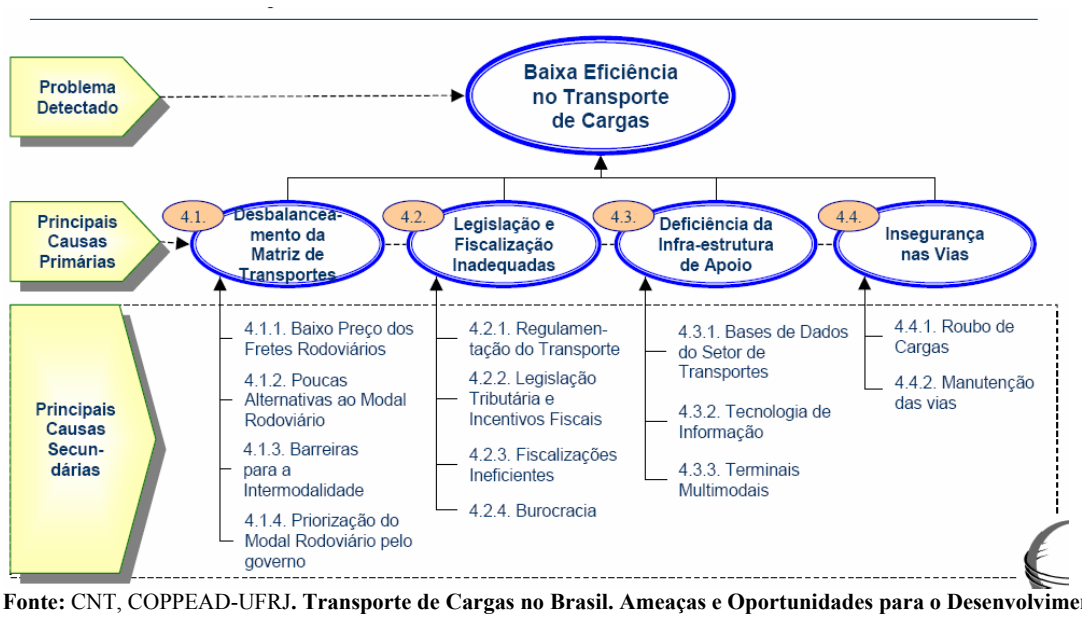
Para compreendermos, com clareza, as Normas da Logística no TRC, devemos compreender aspectos do TRC no Brasil.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o Centro de Estudos em Logística (COPPEAD-UFRJ) realizaram em conjunto o estudo "Transporte de Cargas no Brasil.

Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País. Diagnóstico e Plano de Ação"[36]. Neste estudo, as duas entidades realizam alguns diagnósticos dos problemas e desafios existentes no transporte de cargas brasileiro, tendo como foco os modais: rodoviário, ferroviário e aqüaviário. E logo no início do estudo são apresentados os problemas do TRC brasileiro, e como estes problemas afetam diretamente os uso e os novos investimentos nos demais modais.

O quadro a seguir apresenta, sinteticamente, o que o estudo o problema principal do transporte de cargas brasileiro – a baixa eficiência no transporte de cargas – e as suas principais causas – no quadro, foram chamadas de principais causas primárias e de principais causas secundárias. É possível observar a importância do transporte rodoviário de cargas em cada um dos itens apresentados.

Quadro 3: Principais Causas que Afetam a Eficiência do Transporte de Cargas Brasileiro.



Fonte: CNT, COPPEAD-UFRJ**. Transporte de Cargas no Brasil. Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País. Diagnóstico e Plano de Ação.** (sem data). Acessado na página www.cnt.org.br , no dia 9 de junho de 2006. Página 27.

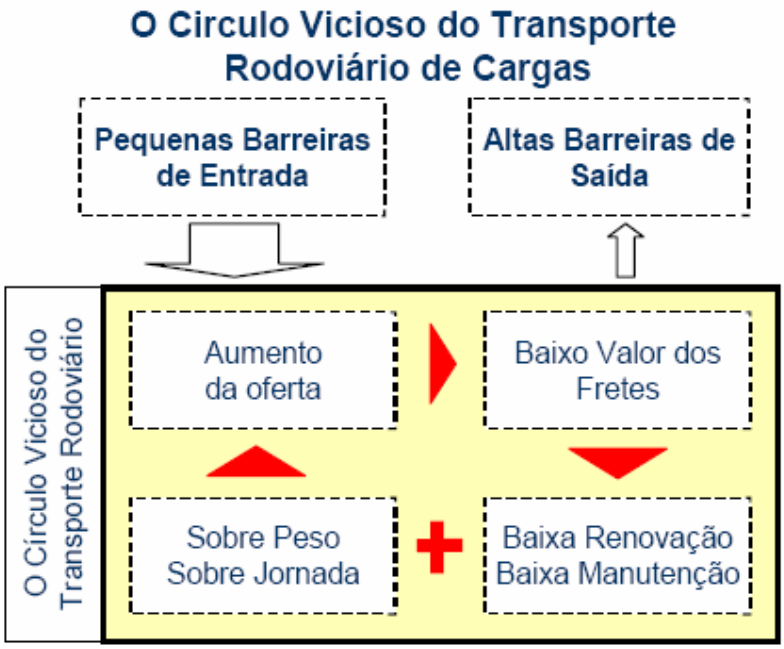
Deste modo, uma parte considerável do estudo é dedicada ao TRC. Os diagnósticos e a proposição de um plano de ação para o TRC são referenciais para todos os demais modais. O transporte rodoviário de cargas é apresentado praticamente como um "concorrente desleal" dos demais modais, cujos baixos valores de frete são apontados como os principais fatores

[36] CNT, COPPEAD-UFRJ. **Transporte de Cargas no Brasil. Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País. Diagnóstico e Plano de Ação.** (sem data). Acessado na página www.cnt.org.br , no dia 9 de junho de 2006.

que impedem novos investimentos – tanto governamentais, como privados – nos demais modais. Portanto, os principais – e talvez os mais relevantes - diagnósticos deste estudo partem do modal rodoviário.

O primeiro dos diagnósticos, e o principal deles, é o que foi denominado como "O Círculo Vicioso do Transporte Rodoviário de Cargas":

Quadro 4: O Círculo Vicioso do Transporte Rodoviário de Cargas.



Fonte: CNT, COPPEAD-UFRJ. **Transporte de Cargas no Brasil. Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País. Diagnóstico e Plano de Ação.** (sem data). Acessado na página www.cnt.org.br , no dia 9 de junho de 2006. Página 34.

Os demais diagnósticos apresentados no estudo são presentes dentro deste esquema do "Círculo Vicioso", ou relacionam-se diretamente com ele.

Um segundo diagnóstico feito no estudo diz respeito às barreiras existentes no TRC brasileiro para os caminhoneiros. São baixas as barreiras de entrada de motoristas ao TRC. Segundo o estudo, a mais perniciosa forma legal de motorista é o autônomo, pois este trabalha de forma totalmente informal (vide nos Anexos as normas de regulamentação dos motoristas: o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC). E são altas as barreiras de saída dos motoristas deste esquema do "Círculo Vicioso". São apresentados aos motoristas informais, como barreiras, a dificuldade de recolocação no mercado de trabalho devido à baixa escolaridade, e a ausência de formação técnica e treinamento. O que provoca diretamente uma forte baixa no valor dos fretes, realimentando o "Círculo".

> "As barreiras acima geram excesso de oferta e práticas danosas como baixa renovação e manutenção da frota, transporte acima do peso

> máximo permitido e jornadas excessivas de trabalho" (CNT, COPPEAD-UFRJ. (sem data). *Op. Cit.* Página 34).

Ainda segundo este estudo, estas barreiras e "práticas danosas" geram uma realidade, no TRC brasileiro, de concorrência predatória. Especialmente as baixas barreiras de entrada e as altas de saída provocam diretamente os baixos valores dos fretes. A principal conseqüência deste fato seria um excesso na oferta de serviços de transporte, muito maior do que a demanda real.

O caminhoneiro autônomo surge, então, como uma figura predatória em si; só pelo fato de existir no TRC como tal. Que apresenta práticas também predatórias, como o uso de veículos muito antigos, despreparo com relação ao peso que os custos de manutenção incidem sobre os ganhos do frete e, por conseqüência, um desleixo na manutenção do veículo.

O estudo aponta que em função direta destas "práticas perniciosas", da baixa escolaridade dos motoristas, da falta de uma regulamentação e fiscalização governamental no combate à emissão excessiva de poluentes, dos veículos velhos e sem condições de circulação, o frete é muito reduzido em seu valor. E, sendo muito reduzido, há um aumento na jornada de trabalho dos motoristas, que passam mais tempo ao volante para compensar gastos excessivos com o veículo. Igualmente, a ausência de regulamentação e – por conseqüência – de fiscalização do tempo na direção, gera a seguinte situação:

> " * O não-disciplinamento do tempo de direção permite um número excessivo de horas trabalhadas por dia. Permite também um tempo de direção excessivo que aumenta o risco de acidentes nas estradas.
>
> * Na prática, essa falta de regras permite que existam pressões por parte do contratante para redução do tempo de percurso. Estes acertos são muitas vezes feitos por meio de premiações concedidas a motoristas que reduzem o tempo de trânsito.
>
> * O resultado final é o aumento da oferta de transporte (de má qualidade), permitindo pressões do mercado contratante para reduzir ainda mais os valores de frete" (CNT, COPPEAD-UFRJ. (sem data). *Op. Cit.* Página 39).

Estes diagnósticos apresentados neste estudo conjunto da CNT / COPPEAD-UFRJ seguem os preceitos básicos da definição – descrita algumas páginas acima – de Gestão da

Cadeia de Abastecimento. Principalmente quando consideramos que a realização de diagnósticos e proposição de ações permite

> "(...) abordar os problemas e benefícios de se implementar atividades de coordenação e colaboração entre os membros da cadeia de suprimentos. Procura englobar também os aspectos ligados a integração entre os diferentes processos e áreas de uma empresa" (DIAS, Márcio.; AGUILERA, Luiz Manoel.; LIMA JR, Orlando Fontes. (editores organizadores). 2004. **Glossário Logístico.** São Paulo: Associação Brasileira de Logística (ASLOG). Página 26).

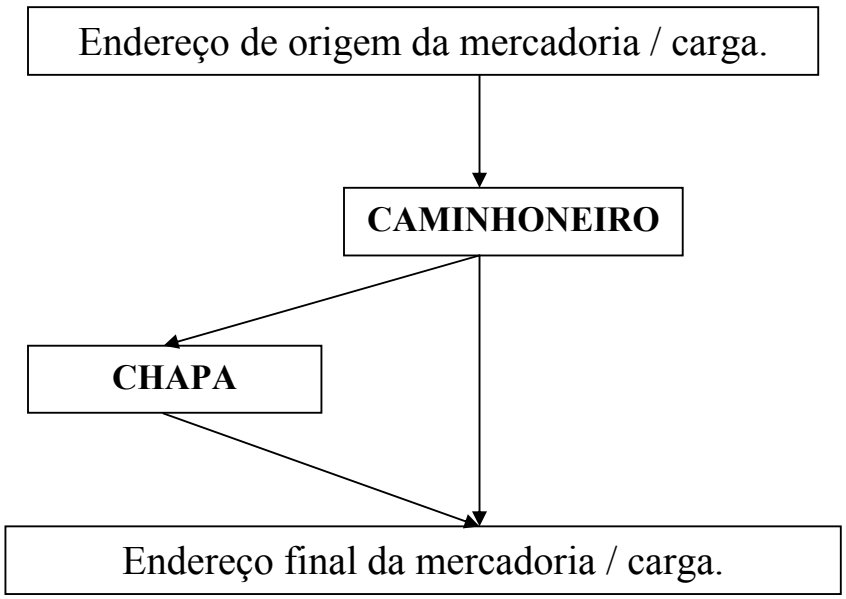
Ou seja, os interesses diretos deste estudo estão totalmente voltados para a coibição destas práticas no meio empresarial que utiliza e/ou opera o TRC brasileiro. Já temos, então, uma primeira ação que busque implementar as Normas Logísticas, principalmente seu valores e práticas.

2.5. Uma breve análise da relação caminhoneiros / chapas.

A sistematização de um estudo que combine pesquisa empírica e análise teórica, passa por um processo de *mediação*. Ou seja, uma estrutura mínima de raciocínio que integre estes dois momentos: o empírico e o teórico. Este é o objetivo inicial deste texto, apresentar uma estrutura que permita pensar com maior rigor e clareza os aspectos todos existentes no processo de pesquisa dos "Chapas".

Propomos para o atual estudo dos chapas o seguinte esquema:

Quadro 5: Esquema Geral de Participação dos Chapas no Sistema de Transportes.



Formulação: Pedro Mezgravis. Junho de 2006.

Este modelo fala sobre os aspectos gerais da realidade que os "chapas" estão inseridos. Não se trata de uma categorização generalizante da realidade destes trabalhadores a partir de um modelo fechado de explicação e observação da realidade. Muito pelo contrário. Trata-se apenas de um esforço de clarificação de aspectos comuns dos diversos momentos da totalidade. Em poucas palavras, trata-se de um *esquema* que sirva como uma *mediação* entre os dados observados na realidade com os aspectos teóricos e bibliografia específica relacionada – direta ou indiretamente – ao assunto.

Apresentar os aspectos básicos – para não dizer óbvios – da realidade destes trabalhadores é a função principal deste modelo. Fala sobre como é o trabalho deles e como se enquadram no conjunto do transporte rodoviário. A figura revela o processo básico da

passagem da mercadoria ou carga de um endereço para o outro por meio do caminhão e do caminhoneiro, não importando nela o tamanho do veículo e as características do motorista (grau de escolarização, idade, sexo etc.).

E por sua vez, o chapa participa deste sistema como um elemento de apoio ao caminhoneiro. A atividade do chapa consiste basicamente em auxiliar um caminhoneiro a localizar-se em uma cidade ou região, especialmente orientá-lo pela mesma até o endereço de destino da carga. Outra função realizada por ele é auxiliar o caminhoneiro na carga ou descarga da mercadoria. Um chapa pode ser contratado por um caminhoneiro para auxiliá-lo na entrega no endereço final ou para carregar o caminhão antes de uma viagem.

Vamos discutir brevemente cada uma destes funções.

Um caminhoneiro pode receber uma carga para ser entregue em uma região ou cidade que ele nunca tenha ido anteriormente. Ou mesmo as conhece bem, mas por vezes não sabe exatamente como localizar um determinado endereço ou localizar-se com precisão por um bairro ou área próxima. Em busca de informação, o caminhoneiro pode parar o veículo em um ponto no qual ele não irá se perder ou desviar demais do caminho que já está percorrendo, pois poderá perder muito tempo e combustível tentando encontrar o endereço sozinho, ou pior ainda, buscando localizar-se em uma área desconhecida. Buscando atender ao caminhoneiro que não conhece a cidade e a região, o chapa se posiciona nas principais entradas e acessos de uma cidade, nas estradas de interligação regional e em importantes avenidas de interligação dos diferentes bairros, já dentro da cidade.

A necessidade de localização dos caminhoneiros é elemento primordial neste esquema geral proposto. Se um caminhoneiro já conhece todos os detalhes de como chegar ao endereço final da carga que está transportando, muito provavelmente ele irá seguir viagem diretamente até o local. Isso significa para ele um rendimento maior, um acúmulo maior de dinheiro a partir da remuneração[37] combinada pela carga. Por outro lado, quando não dispõe de todas as informações necessárias para chegar ao destino final da carga, a sua procura por elas deve ser a mais breve possível, pois os gastos com o caminhão podem aumentar – especialmente o combustível – e correr o risco de não cumprir o prazo estabelecido de entrega da mercadoria.

A outra função que um chapa realiza é a de carga e descarga de mercadorias. Dentro do processo de transporte rodoviário de cargas, existem basicamente duas formas

[37] A remuneração aqui possui um caráter generalista, que abarca todos os padrões de remuneração pelo trabalho do caminhoneiro. Passando desde o frete informal pago por um contratante esporádico de uma única carga, passando pelo frete fixo pago por uma empresa de transportes, até a um salário que este caminhoneiro recebe por ser contratado de uma empresa. Trata-se aqui ainda de um *modelo*, um esquema geral de explicação, não retrata ainda os vários aspectos presentes na realidade.

diferenciadas de operacionalizar este processo. Uma delas é este processo ser realizado nos dois endereços – inicial e final – da carga[38], por funcionários ou pessoas dos dois locais. A outra forma é a responsabilidade de um caminhoneiro pelo processo de carga/descarga de seu caminhão.

Quando é responsabilidade do caminhoneiro pela carga e/ou descarga, esta atividade por muitas vezes está incluso no frete ou em seu salário. Ou seja, integra o conjunto de gastos que envolvem o seu caminhão. Exige do caminhoneiro um cuidado especial tal qual localizar o endereço final da carga, controlar o combustível e várias outras. Carga e descarga demandam tempo e esforço a mais em todo o processo.

Em outras palavras, está sob a responsabilidade do caminhoneiro uma série de atividades relacionadas ao manuseio da carga que complexificam o processo de transporte. São diferentes etapas que são internas ao processo de transporte que as tornam um sistema de atividades próprio, com dinâmica específica de realização. É preciso explicitar quais são estas atividades específicas do processo de transporte.

Quando a responsabilidade é do caminhoneiro da carga e/ou descarga, é obrigação dele realizar as seguintes atividades específicas, mas que são essenciais no processo de transporte:

- No endereço de origem da carga, é preciso acondicionar a mercadoria no caminhão. Este processo depende do volume e do tipo de mercadoria que será transportada. Retirar a mercadoria do local onde ela está acondicionada, da forma como está armazenada, ser conduzida até o local onde está o caminhão, e finalmente acondicionar de forma apropriada para a viagem.
- Já no endereço de destino, o processo é inverso. É preciso retirar a mercadoria do caminhão, conduzi-la até o local exato de estocagem e acondiciona-la de forma apropriada.

São nestes dois momentos específicos que os chapas encontram possibilidade de trabalho. A carga e descarga é um processo que apenas o caminhoneiro realizando – no sentido de fazer tudo sozinho - é uma sobrecarga de atribuições e atividades. É possível mesmo considerar que a remuneração obtida apenas com o frete – o contrato de realização de uma única carga ou conjunto de cargas específicas – é totalmente insuficiente para abarcar todas estas atividades Este debate será realizado posteriormente.

---

[38] Por se tratar de um modelo, não estamos neste momento ainda atribuindo as técnicas existentes de realização da carga/ descarga. E nem determinando tipos de empresas. Estamos observando, dentro do modelo, como o caminhoneiro têm responsabilidade nele ou não, pois este é o princípio que vai determinar o uso do chapa para este processo ou não.

Em função dos prazos a serem cumpridos com a carga, que envolvem desde de quão perecível é uma carga até os termos do contrato estabelecido, realizar todas estas atividades sozinho é praticamente uma impossibilidade para o caminhoneiro. É necessário um sistema de apoio neste complexo que envolve o processo de transporte necessariamente dito. Trataremos deste aspecto específico um pouco mais adiante

O chapa surge na figura como um "desvio" do processo principal da circulação de carga. "Desvio" no sentido de que são eles que devem buscar inserirem-se neste sistema de transporte demonstrado no esquema. Esta posição de desviantes retrata com clareza o papel que estes trabalhadores possuem não apenas no modelo apresentado, como de toda a sociedade brasileira. São trabalhadores informais, que não se beneficiam de nenhum dos benefícios existentes no regime formal de trabalho.

O tipo de transporte que está representado no esquema geral é o do transporte rodoviário de cargas secas e fracionadas, que são mercadorias secas que podem ser acondicionadas e transportadas individualmente ou em conjuntos, como caixas (abertas ou fechadas) e posteriormente em conjunto de caixas ou podem ser colocados em sistemas chamados *unitizadores* e *pallets*. Portanto, estamos diante de uma situação em que as mais diferentes cargas secas estão inseridas, uma variação muito grande de mercadorias.

2.5.1. As atividades existentes no processo de transporte

Devemos recordar que estamos neste momento apresentando um esquema geral de participação dos chapas no sistema de transportes. Trata-se de um esquema que permite pensar as formas de participação destes trabalhadores no processo de transporte rodoviário. Buscamos estabelecer referenciais mínimos para caminhoneiros e chapas, as principais atividades realizadas por cada um deles, em diferentes momentos do processo de transporte. E um ponto central neste processo é o contexto no qual o caminhoneiro realiza a atividade de transporte.

O caminhoneiro é o elemento central no processo de transporte rodoviário. E cada atividade a ele atribuída caracteriza diretamente formas diferenciadas de transporte de mercadorias. A cada tipo de atividade que ele precisa realizar em cada momento do processo, dele é exigido algum tipo de esforço e/ou conhecimento específico e, em igual proporção, significará para ele custo e tempo necessários para realizá-los, independentemente de sua situação de contratação – formal ou informal. Estas observações se inserem no esquema geral de participação dos chapas no sistema de transportes.

No item anterior, apresentamos brevemente duas atividades específicas do processo de transporte, os procedimentos realizados no endereço de origem da carga e os realizados no endereço final da mesma. Apresentamos estas duas atividades a partir do referencial do conjunto de funções e obrigações do caminhoneiro, na situação em que a realização das duas atividades é determinada a ele. Serão estas duas atividades que tomaremos como referenciais para análise neste item.

Todo este complexo de manuseio das mercadorias no processo de transporte na verdade extrapola as funções e obrigações do caminhoneiro. Efetivamente, o que ocorre é a atribuição ou não da responsabilidade de realização de todo esse complexo ao caminhoneiro. E o modo como estas são realizadas determinam diretamente a produtividade do caminhoneiro, nas possibilidades dele cumprir com sucesso os prazos estabelecidos para a carga (ser retirada, viajar e ser entregue), na garantia de não danificar a carga durante o processo, na economia de combustível e das partes do caminhão, e mesmo na segurança tanto da carga quanto dele próprio e do caminhão. Devemos considerar que o processo de transporte é formado por um conjunto de atividades específicas, sendo cada uma delas determinadas por procedimentos especializados, que buscam cumprir diferentes funções pontuais de todo o complexo. Trata-se de atividades que não estão representadas na figura do Esquema Geral. E é relevante a este trabalho falarmos delas.

Cada mercadoria têm as suas especificidades para serem transportadas. E em comum a todas elas é o fato de que devem ser: A) retiradas do local específico onde estão guardadas; B) Conduzidas até o local onde está manobrado o caminhão; B1) Ao caminhão não basta estar no local onde a mercadoria está guardada, ele deve estar posicionado da melhor forma possível para a condução da mercadoria até ele; B2) O caminhão estar adequado ao tipo de mercadoria que irá transportar; C) Acondicionadas no caminhão da melhor maneira possível ou conforme as especificações para cada uma. Seguidos mais ou menos estes passos, a mercadoria segue viagem.

No endereço final da carga, os passos são semelhantes, mas com variações importantes. Novamente em comum a todas as mercadorias, elas deve ser: D) Retiradas do caminhão; E) Para tanto, o caminhão deve estar posicionado da melhor forma possível para o descarregamento da mercadoria; F) Conduzidas até o local específico onde serão guardadas ou estocadas; G) Devidamente organizadas para a melhor forma possível de serem guardadas ou estocadas; H) O local de armazenagem estar preparado para tanto, ou ser específico para mercadorias variadas ou específicas.

Estas duas atividades podem ser realizadas de formas muito diversas, com utilização ou não de recursos técnicos e humanos. O que é central a este trabalho é o fato destas serem atribuições do caminhoneiro ou não, ser responsabilidade dele realizá-las ou não. Significa dizer que o caminhoneiro deve preocupar-se com todas estas atividades ou não. Existem algumas implicações fundamentais nesta atribuição de responsabilidade.

Sendo a responsabilidade do caminhoneiro de realizar as atividades de carga e/ou descarga, os cuidados com todos os passos são dele, realizando-os sozinho (carregando e/ou descarregando) ou buscando outras pessoas para auxiliá-lo, que podem ser desde o Chapa até os ajudantes da empresa em trabalha. Por outro lado, não sendo dele a responsabilidade, estas atividades são realizadas nos locais de origem e destino, por pessoas e – prováveis – equipamentos e técnicas presentes em cada um deles.

Estas diferentes responsabilidades do caminhoneiro são fatores determinantes no tipos de técnica e tecnologia a serem utilizadas nos dois processos do transporte. Um caminhoneiro que está inserido em um sistema em que a carga e a descarga não dependem dele para serem realizadas, sua atividade é essencialmente a condução do veículo entre os dois endereços. Seu contato com as mercadorias será o menor possível, conforme a técnica e a tecnologia que são empregadas. Por outro lado, um caminhoneiro que ele mesmo deve tomar todas as decisões sobre como lidar com a carga nos dois processos, até mesmo realizar ele próprio cada um dos passos, seu contato com as mercadorias é muito maior. Ele interfere mais intensamente nos dois processos. Como será realizado cada passo têm o caminhoneiro ocupando um papel mais imediato, variando conforme as situações. O caminhoneiro atua indo além da condução do veículo, é dele a responsabilidade de observar o estado geral das mercadorias em todos os momentos dos processos de carga e descarga. Sua preocupação vai além de observar o estado da carga durante a viagem, ele tem que observar como ela está em seu estado geral antes, durante e depois da viagem.

Deste modo, as técnicas e tecnologia que serão utilizados são de decisão dele, conforme ele julga ser necessário ser feito e também conforme os recursos a ele disponíveis. Se a empresa para a qual trabalha o caminhoneiro deixa disponível a ele uma ou mais pessoas para auxiliá-lo (ajudante geral), que saibam operar máquinas e detém conhecimentos de técnicas de estocagem, o serviço do caminhoneiro será mais eficiente. Em contraposição, se o caminhoneiro não conta com a ajuda de ninguém e possui como recurso apenas a quantidade de dinheiro recebida pelo frete, ele provavelmente irá contratar um chapa ou outro para auxiliá-lo, trabalhar na carga antes de dirigir e na descarga depois de dirigir. O trabalho de todos será considerado menos eficiente.

2.5.2. Duas situações variantes do Esquema Geral.

Apresentaremos duas situações importantes deste esquema geral. São variações que auxiliam na delimitação de alguns fatos observados, e auxiliam na distinção de todos os atores espaciais envolvidos, principalmente na relação caminhoneiros / chapas. A principal variação entre as duas situações (situação A e B) apresentadas está na forma de remuneração. Consideramos como a principal variação para o esquema geral em função do nível de comprometimento do caminhoneiro com seus contratantes. É basicamente a divisão muito utilizada entre caminhoneiros totalmente autônomos e caminhoneiros funcionários ou com vínculos estabelecidos contratualmente.

Mesmo entre os autônomos, uma outra distinção é necessária. Existem três formas básicas de autônomos. O caminhoneiro que possui o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) como Transportador Autônomo de Cargas (TAC) vinculado a uma cooperativa de transportes, ou ele próprio ser uma "micro-empresa" e possuir CNPJ próprio. Possuir apenas o registro TAC. E o que não possui nenhum destes documentos e vínculos.

Um caminhoneiro pode ser autônomo, mas possuir vínculos formais com uma empresa por meio de contrato. Ou seja, uma empresa se torna contratualmente cliente de um prestador de serviços. Que pode ser por atividade específica estabelecida em contrato, por um período de tempo. Ou uma situação que iremos definir como a contratação de uma empresa terceirizada para as atividades de transportes. Em uma palavra: "terceirização".

É a situação do caminhoneiro que possui o RNTC, o TAC, e está vinculado a alguma cooperativa de transportes ou sozinho possui a documentação tal qual uma "micro-empresa". Este é o caminhoneiro autônomo que estabelece contratos formais de serviço com empresas-cliente, seja por uma atividade específica – tal qual um número de viagens estabelecidos em contrato – ou como uma empresa de terceirização de serviços, o que os permite entrarem em Cadeias de Abastecimento. Desta forma, estão em condições de se enquadrarem nas Normas da Moderna Logística. É a condição representada na Situação A .

O caminhoneiro autônomo que possui apenas o TAC ou nenhum destes documentos está em uma condição que dificilmente obterão vínculos formais estabelecidos por meio de contrato. São trabalhadores que encontram apenas ocupações temporárias e informais. Os que possuem o TAC têm ainda a possibilidade de ingressarem em uma cooperativa ou se tornarem funcionários de uma empresa. O caminhoneiro que possui apenas o seu veículo, a CNH –

Carteira Nacional de Habilitação e mais nenhum outro tipo de documentação, é o caminhoneiro totalmente autônomo.

O caminhoneiro autônomo obtém seus rendimentos direta e exclusivamente do frete combinado para cada viagem que realiza. Não obtém benefícios; como seguros para o veículo e de saúde; ou formas outras de remuneração; como auxílio para o pagamento de pedágios, combustível e alimentação.

Portanto, possui vínculo algum com os seus contratantes. Conforme observamos nos itens que relacionam especificamente as normas da Moderna Logística, a ferramenta tecnológica TMS, e o que se refere a um diagnóstico do TRC brasileiro, o caminhoneiro autônomo é utilizado e alocado pelas empresas contratantes conforme suas "políticas" específicas – conforme discutimos no item "O Caminhoneiro: uma figura presente em 'dois mundos'?". Ou seja, cada empresa estabelece sua forma específica de trabalharem com os caminhoneiros autônomos.

O escopo de utilização dos caminhoneiros autônomos – ou apenas autônomos, como iremos utilizar a partir de agora neste item – em função destas "políticas" específicas torna impraticável uma enumeração das atividades que podem ser atribuídas a eles. Depende, inclusive, da correlação entre os diferentes territórios e as empresas que realizam transportes. Um bom exemplo é o debate que será realizado, logo na seqüência, no item "O Impacto dos Transbordos Sobre as Atividades de Transportes de uma Cidade" sobre os transbordos.

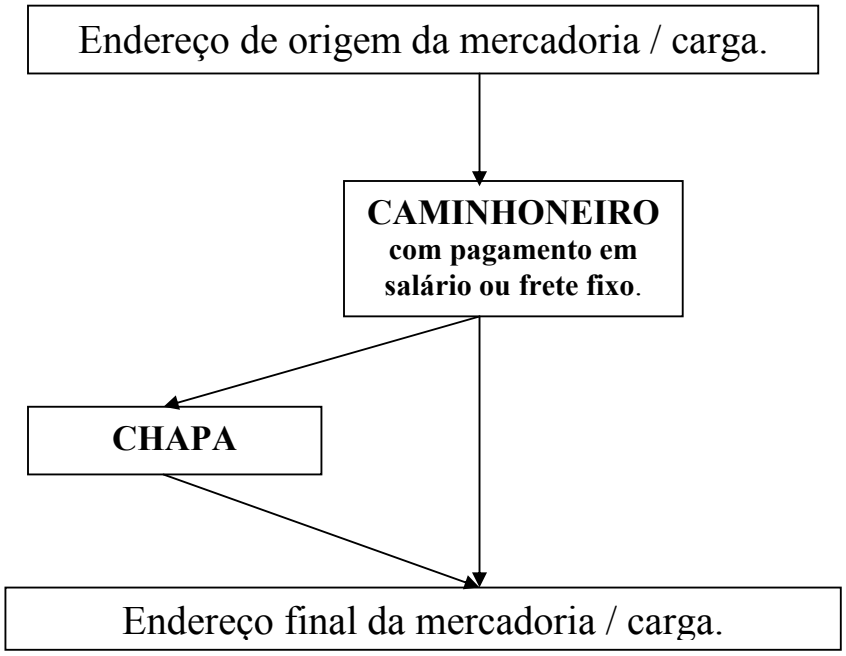
É extremamente comum um caminhoneiro autônomo negociar apenas uma viagem, uma carga específica e uma rota específica. Ele recebe apenas a ida até o local de entrega da carga, não o seu retorno para a cidade em que reside ou está no momento. Assim que esta viagem termina e a carga entregue, é necessário negociar uma ou mais viagens para o seu retorno.

Muitas vezes o caminhoneiro autônomo realiza várias outras viagens menores antes de voltar para casa. Inclusive para não ficar sempre na espera por uma grande carga até a cidade em que vive. Pois os custos do retorno podem consumir todo o ganho obtido com uma só viagem. E ficar parado esperando uma carga que siga diretamente para a sua cidade pode ser tão custoso quanto. Esta prática é muito comum com caminhoneiros autônomos que saem de uma região e vão para outra distante. Como, por exemplo, sair da região Sul do Brasil com uma carga para o Nordeste. Pode ser longo o tempo de espera no Nordeste para encontrar uma carga diretamente para o Sul. O caminhoneiro pode realizar outras cargas dentro da própria região Nordeste, quanto conseguir algumas até o Sudeste, e deste outras até o Sul.

A Situação B apresenta esta situação de informalidade do caminhoneiro autônomo, e será ilustrada como “caminhoneiro totalmente autônomo” apenas como distinção do “caminhoneiro com pagamento em salário ou frete fixo”.

Em qualquer uma das situações, os chapas sempre serão contratados pelos caminhoneiros por meio de “acerto” de carga, um valor determinado previamente de pagamento de uma tarefa a ser realizada pelo chapa.

Quadro 6: SITUAÇÃO A:
O caminhoneiro possui alguma forma de vínculo formal com a empresa que realiza a atividade de transporte rodoviário de cargas fracionadas.



Formulação: Pedro Mezgravis. Junho de 2006.

Na Situação A, o caminhoneiro possui algum tipo de vínculo formal com alguma empresa, sendo ela de transportes ou não. A remuneração será por meio de um salário – caso seja contratado como funcionário efetivo da empresa – ou frete fixo – no caso do caminhoneiro ser contratado como autônomo ou mesmo como "terceirizado" (caminhoneiros com CNPJ próprios, como micro-empresas).

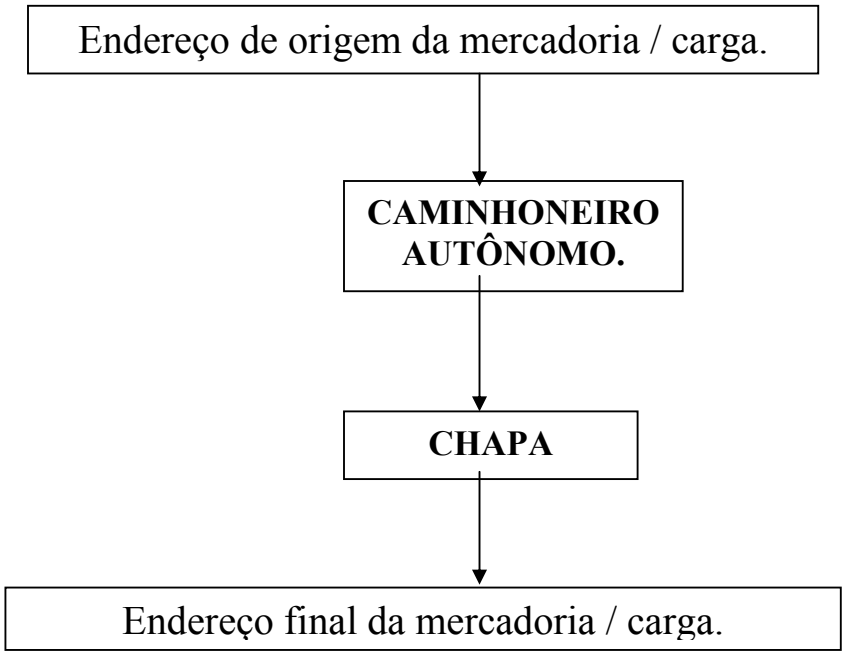
O caminhoneiro possui uma fonte de renda determinada. Da mesma forma, possui atribuições, responsabilidades e – por vezes – rotas determinadas. Uma empresa normalmente possui rotas regulares de mercadorias e/ou de matéria-prima. Neste aspecto, a contratação de chapas torna-se por vezes fato esporádico, pois o endereço e a rota (no sentido de caminho a ser percorrido) já são conhecidos. Recorre-se ao chapa além da orientação do caminho, também quando a responsabilidade da operação de carga/descarga seja atribuição do caminhoneiro, especialmente quando este não conta com o auxílio de um ou mais ajudantes gerais contratados da empresa.

Nesta situação, observa-se claramente as diferenciações entre as empresas que realizam transportes de cargas fracionadas. A quantidade de recursos técnicos que dispõem e utilizam para realizarem suas atividades, a quantidade de capital que possuem para investimentos neste sentido, as normas e padrões de operação que seguem estabelecem

diferentes formas de participação dos chapas em suas rotas. Uma empresa que segue as normas e padrões determinados pelas Normas Logísticas – diferenciando-se os operadores logísticos efetivos e as empresas de transportes que seguem as Normas – estabelecem rotas, condições especiais de acondicionamento e transporte de cada tipo de mercadoria as quais trabalhem, profissionais envolvidos no processo de transporte que ultrapassam os termos apresentados no esquema.

Em outras palavras, as mercadorias inserem-se em um processo em que o transporte é um fator, um elemento importante de um sistema. As Normas da Moderna Logística as Cadeias de Abastecimento estabelecem participação do operador logístico em todos os momentos de um processo produtivo. Desde o transporte do produto final, até a aquisição e controle da quantidade de matéria-prima para a produção das mesmas mercadorias. E mesmo pensando especificamente o transporte da mercadoria final, observa-se uma rede de transporte rodoviário de um operador logístico, contando com construções que são transbordos para a rede rodoviária, sistemas informacionais complexos de controle e monitoração, como o TMS e o GPS.

Quadro 7: SITUAÇÃO B:
O caminhoneiro é totalmente autônomo



Formulação: Pedro Mezgravis. Junho de 2006.

O chapa para o caminhoneiro autônomo é um auxílio direto, um recurso imprescindível para o cumprimento pleno de uma atividade. Tanto para localizar o endereço

de entrega da carga, quanto para a retirada desta do caminhão e acondicionamento no local de armazenagem. Não raramente as duas atividades são necessárias simultaneamente.

Em poucas palavras, é uma situação em que o autônomo sozinho tem a responsabilidade de realizar, ou arcar com, as atividades que estão diretamente relacionadas com a carga transportada por ele.

Comparativamente com a Situação A, o autônomo tem atribuído a ele mais atividades a serem cumpridas. Portanto, o valor do frete remunera também atividades e gastos além dos existentes com a viagem e os gastos do caminhão.

Na situação A, o caminhoneiro recebe um salário da empresa ou o valor do frete estabelecido em contrato. E está dentro de um complexo em que o transporte necessariamente dito, a viagem da carga, é apenas um elemento. Com rotas e cargas muito bem definidos e consolidados. Tanto no local de origem da carga quanto no destino final desta, existem estruturas de manipulação desta mercadoria. Que pode variar desde uma equipe de funcionários só para carga, descarga e operacionalização do estoque, até mesmo sistemas mecanizados e informatizados e com poucos funcionários.

No contexto da Situação A, o trabalho do chapa pode se tornar uma atividade desnecessária. Ou até mesmo uma prática que oferece risco a um sistema planejado e muito bem controlado. O caminhoneiro tem sua posição muito definida em todo este sistema, ele realiza apenas a viagem da carga. Não tem a ele atribuída nenhuma outra função ou responsabilidade além desta. Muitas vezes sequer tem contato com a carga que ele está transportando. Suas rotas são muito bem definidas, suas paradas são planejadas

Dificilmente um autônomo, da Situação B, faz sempre uma mesma rota, ou realiza viagens para cidades que saiba razoavelmente se localizar sozinho, como já discutimos brevemente antes neste item. E é ainda mais difícil possui condições físicas para sozinho carregar e descarregar o caminhão, principalmente depois de uma longa viagem. Ainda mais se é preciso percorrer mais de um endereço realizando entregas. Mesmo considerando que realize apenas a entrega da carga em único endereço, é muito comum o caminhão estar estacionado e posicionado distante do local de estocagem da carga. Não se trata apenas de tirar a mercadoria do caminhão, é também necessário percorrer uma determinada distância várias vezes carregando a mercadoria.

A única exceção, para um autônomo, não recorrer aos serviços de chapas é a existência no endereço final da carga existir uma estrutura para o recebimento desta, que pode ser uma estrutura complexa mecanizada e informatizada, uma equipe de funcionários, ou mesmo uma equipe contratada apenas para esta atividade (terceirização). É o mais próximo da

Situação A que um autônomo chega, mas não é suficiente para ser uma exceção desta, pois o caminhoneiro continua tendo vínculo formal algum, ele é requisitado apenas para uma viagem e seu pagamento é apenas o frete.

2.6. O Impacto dos Transbordos Sobre as Atividades de Transportes de uma Cidade.

A questão da circulação é central nos estudos sobre os "chapas", em vários sentidos que este conceito abrange em seus significados.

Por circulação, estaremos inicialmente tomando como referência imediata a circulação de mercadorias, pessoas e informações; tal qual se observa na obra de Milton Santos "A Natureza do Espaço". Sendo a circulação, para este autor, um elemento central para o meio técnico-científico-informacional (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 238). Ou seja, a circulação de informações, mercadorias e pessoas como um elemento para o funcionamento do atual capitalismo mundial.

Os modos como estão organizados todos estes elementos da circulação são alguns dos focos de observações do uso do território, ou seja, os modos como são implementados estes elementos da circulação nos diferentes lugares, como transformam e reconfiguram estas áreas, definem as novas formas e conteúdos de um território. Como este território está sendo utilizado por diferentes atores sociais, com práticas políticas e sociais muito diferentes – de diferentes intencionalidades – implementando e utilizando técnicas, instrumentos e objetos novos, constantemente reconfigurando os já existentes.

A dinâmica, o processo, de uso do território segue diferentes formas. O capitalismo dos países subdesenvolvidos caracteriza-se pela desigualdade do processo de desenvolvimento econômico. A modernização tecnológica segue modos desiguais de implementação econômica, e por conseqüência no território.

As empresas de transportes buscam se inserir no novo processo de circulação das mercadorias. As mercadorias agora são controladas nas suas produções e nas suas distribuições pela informática. As produções de mercadorias, os processos de estocagem, os meios de transportes e a comercialização têm a informática como um conhecimento técnico – originado em conhecimentos científicos – determinante em cada um destes momentos descritos.

Os computadores são utilizados como instrumentos de precisão, controle e organização. Máquinas e mão de obra dentro das produções necessariamente ditas são

reguladas por sistemas e *softwares*, garantido precisão, disciplina, controle de qualidade e mesmo o ritmo de produção. Máquinas computadorizadas e robôs substituem o que antes era trabalho humano.

Sistemas e *softwares* também auxiliam no controle e organização de estoques, promovem a comunicação imediata entre a produção e o volume de mercadorias que ainda estão em estoque. O ritmo e quantidade de mercadorias produzidas é possível ser determinada pelo número de vendas realizadas e volume dos estoques, inclusive pela quantidade de mercadorias que já saíram dos estoques e/ou empresa.

Daí a inserção da Informática nos processos de circulação de mercadorias.

A Informática transforma o processo de produção e circulação de mercadorias, constitui-se um fenômeno técnico de grande impacto sobre todo o sistema produtivo, para não falar em toda a existência humana.

As novas utilizações das vias rodoviárias estão baseadas nas necessidades do processo produtivo, das novas decisões das empresas (que são de fato decisões políticas e econômicas) no sentido de tornarem mais eficazes a circulação das suas mercadorias dentro deste contexto de extrema informatização e veloz circulação de informações. As transformações dos sistemas de comunicação determinam novas formas de utilização da força de trabalho, bem como das vias rodoviárias e do modo de organização territorial de depósitos (nas cidades), e mesmo as instalações físicas das empresas (indústrias, fazendas etc...). Em outras palavras, os diferentes locais são transformados pelos novos usos que são determinados pelas empresas, conforme seus interesses e suas necessidades.

As empresas utilizam-se das vias rodoviárias de uma forma nova. É a necessidade de maior eficácia na circulação de suas mercadorias, em menor tempo, com segurança maior e menos desperdício (pallets, unitizadores, e na estocagem) em direção aos seus endereços de comercialização.

Daí compreende-se a necessidade dos transbordos[39], que são locais de distribuição local das mercadorias. O transbordo é também o local onde os produtos saem dos caminhões maiores – de maior distância – para os menores.

---

[39] "O transbordo concentra as mercadorias procedentes de diversas regiões e estados para serem direcionadas para outras regiões e estados em fluxo permanente(...) (SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004. **Geografia de Redes e da Logística no Transporte Rodoviário de Cargas: Fluxos e Mobilidade Geográfica do Capital.** Dissertação de Mestrado. Presidente Prudente: Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP – Campus de Presidente Prudente. Página 134).
"Geralmente, quando se pensa em transporte rodoviário de cargas, tem-se a imagem de um caminhão que é carregado de mercadorias e é levado para o seu destino final, mas, na realidade, o que ocorre é que, uma transportadora de cargas fracionadas, para existir, necessariamente deve possuir no mínimo um 'ponto de apoio',

Os transbordos são construções realizadas pelas empresas de logística e transportes. São locais específicos nos quais os caminhões de uma determinada empresa são concentrados para a transferência das mercadorias de veículos maiores (como as carretas de grande capacidade de carga, mas inviáveis para circulação dentro das cidades) para os menores (caminhões de tipo *VUC*- Veículo Urbano de Carga - , de menor capacidade de carga, mais viáveis na circulação urbana). Mais do que pontos de transição de mercadorias, os transbordos por muitas vezes são também locais de estocagem de cargas da empresa, com a função específica de atenderem a circulação do entorno da cidade em que foram construídas.

O objetivo central dos transbordos é dinamizar o processo de circulação das mercadorias transportadas por uma empresa. Uma de suas funções é funcionarem como centrais de distribuição de mercadorias em uma região específica. Na maioria das vezes, os transbordos são construídos em cidades que são pontos de contato entre diferentes modais de transportes. Para os nossos estudos, observaremos os pontos de contato entre estradas maiores; de maior integração entre diferentes regiões do Estado de São Paulo e do restante do país (por exemplo o sistema Anhangüera-Bandeirantes e a BR-116, respectivamente) e estradas menores, vicinais, de interligação entre cidades-médias a cidades pequenas.

É possível pensar os transbordos, no contexto do transporte rodoviário de cargas, como pontos de contato entre diferentes momentos da circulação das mercadorias. São construções utilizadas pelas empresas de transportes e logística como, em um primeiro momento, como centrais de recebimento e distribuição de mercadorias no entorno da cidade onde estejam instalados. Deste modo, os caminhões maiores que vêm, por exemplo, da Grande São Paulo com grandes cargas de mercadorias fracionadas, nos transbordos são descarregados, a mercadoria estocada para ser distribuída depois pelo entorno em caminhões menores e outros veículos.

Em um segundo momento, os transbordos se contextualizam também com as diferentes formas de representação das empresas de transportes e logística nas cidades, em seus diferentes tamanhos.

Estas empresas estabelecem diferentes formas de representação comercial conforme as cidades, que variam desde apenas um pequeno escritório para triagem; de mercadorias e atendimento de clientes e caminhoneiros; quanto representações completas das empresas, com

---

seja este, uma franquia, uma filial ou um representante". (SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004. *Op. Cit.* Página 132.)

"(...)denominaremos(...), as filiais de qualquer natureza, terminais de cargas e/ou unidades transportadora. Assim, através da instalação de terminais de cargas, as transportadoras podem promover uma distribuição física mais eficiente possível, dando conta do serviço fracionado/pulverizado"(SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004. *Op. Cit.* Página 132).

escritório de contratação dos serviços de transporte/logística, realização da triagem das mercadorias das cidades de entorno, estocagem, contratação ou não de mão-de-obra (que pode ser desde o caminhoneiro até o ajudante geral ou mesmo chapa).

Muitas vezes os transbordos estão inseridos neste contexto das representações mais completas das empresas. São em vários casos portos rodoviários, dotados com equipamentos de manipulação de cargas, como empilhadeiras para *pallets* e *unitizadores*, estacionamentos para os diferentes tamanhos de caminhões, os mais variados tipos de funcionários. São escritórios que também realizam contratações dos serviços da transportadora ou operadora de logística com as empresas clientes da cidade ou de seu entorno.

Toda esta estrutura que os transbordos rodoviários realizam está inserida no contexto do sistema rodoviário brasileiro. Na realidade são recursos técnicos que as empresas de transportes e as operadoras logísticas utilizam, para cumprirem o objetivo de eficiência no processo de transporte das mercadorias sob sua responsabilidade. São construções de grande investimento e planejamento que buscam atender a padrões de eficiência, ao realizarem a operação de circulação de mercadorias em menor tempo e com maior segurança possíveis.

A transportadora e/ou operadora de logística têm como "produto" exatamente a capacidade de fazer circular as mercadorias. Elas oferecem a velocidade, a segurança, a capacidade de realizarem a circulação da mercadoria dentro do necessário prazo. A logística pensa como retirar, acondicionar, estocar, transportar, entregar a mercadoria ao destino final, de acordo com prazos previamente estabelecidos em contratos, *"Just-In-Time"*.

Esta perspectiva do respeito estrito aos prazos, coloca como "desafio" a estas empresas as condições territoriais sobre as quais têm de realizarem seus serviços. O ato de transportar as mais diversas mercadorias, para locais, distâncias e configurações territoriais as mais diferentes possíveis já configura – para estas empresas – a necessidade de utilização de recursos técnicos para o cumprimento desta atividade eficientemente.

No caso do transporte rodoviário de cargas fracionadas, as bases materiais que estamos observando são as vias rodoviárias, o sistema rodoviário.

A própria estrutura rodoviária se constitui como sistema, pois ela é produto de decisões, ações efetivas que transformaram a Formação Sócio-Espacial brasileira. Foram transformadas as existências – para além da percepção de realidade – sociais, políticas, econômicas e territoriais brasileiras.

A estrutura rodoviária brasileira funciona como um produto das transformações empreendidas por governos e interesses privados. Sendo ela também um fator que gera transformações, precisamente por ser uma presença material – um macro-objeto técnico – e

dotado de intencionalidades, originadas no passado, mas influência determinante no presente para o futuro. Em suma, o sistema rodoviário brasileiro é visto como *existência*, como um elemento central no conjunto do Espaço. Espaço é percebido como sendo o *conjunto indissociável de sistema de objetos e de sistemas de ações*.

Mesmo as próprias rodovias constituem-se como um sistema, pois cada uma delas atendem aos mais diferentes interesses e funções, são originadas e portadoras de intencionalidades, que quando pensadas todas em conjunto nos indicam como existências do Espaço brasileiro.

As rodovias, como um sistema técnico, são formas construídas que buscam atender a diferentes funções e intencionalidades. As principais destas são a circulação de mercadorias e de pessoas por grande parte do território brasileiro. Por este fato, já é possível observarmos uma intencionalidade, partida do Governo Federal Brasileiro.

O processo de industrialização e modernização produtiva brasileiro teve como principal impulsionador a chegada de indústrias automotivas estrangeiras no Brasil.

O governo brasileiro, observando a necessidade de gerar mercado consumidor de veículos automotores (caminhões, carros), empreendeu um projeto nacional de construção e recuperação de estradas e vias rodoviárias. E a base para este grande projeto nacional é a necessidade de Integração Regional Brasileiro. Nestes termos, os investimentos foram centralizados na construção do sistema rodoviário brasileiro em nome deste projeto de integração, em detrimento de outras vias de transportes tais como hidrovias e praticamente o sucateamento do sistema ferroviário.

Em outras palavras, observa-se uma clara intencionalidade do governo brasileiro em promover a Integração Regional, o desenvolvimento industrial e modernização, por meio de um sistema de circulação baseado em um tipo específico de meio de transporte, que é o veículo automotor. As rodovias surgem como uma via de captação de recursos exteriores (as indústrias automotivas, tais como Ford, Chevrolet, e a nacional Fábrica Nacional de Motores), para implementação de um parque industrial moderno (portanto substituindo importações), possibilitando a superação de um sistema de transporte estigmatizado (as ferrovias, símbolo de um país apenas exportador de matérias primas, em especial de café) e considerado ultrapassado, promovendo a efetiva integração nacional por meio de rodovias que funcionariam como “corredores” de circulação de pessoas e mercadorias.

Este conjunto de intencionalidades transformou o Território Brasileiro, gerando um novo uso do mesmo. O sistema rodoviário transforma-se na principal base para circulação de pessoas e mercadorias. E vários projetos posteriormente vão sendo implementados neste

sentido, como a Rodovia Norte-Sul, buscando integrar regiões distantes como o Sul do Brasil à Zona Franca de Manaus, que é um pólo industrial surgido no sentido de buscar ocupar e integrar a Amazônia à Formação Sócio-Espacial Brasileira.

As principais mercadorias são transportadas por caminhões, em seus diferentes tamanhos conforme os tipos de mercadorias e as distâncias a serem percorridas. O frete rodoviário passa a ser uma importante base de cálculo das mercadorias no Brasil, e a principal fonte de renda de milhares de trabalhadores, direta ou indiretamente, como discutiremos mais adiante. Da mesma forma, as pessoas são transportadas em ônibus, em linhas que seguem as mesmas estradas, interligando regiões, e permitindo uma mais rápida circulação de mão-de-obra.

Devemos observar também que este projeto de Integração Nacional teve como um de seus resultados diretos a redução das distâncias entre as regiões brasileiras. Houve uma redução do tempo necessário no deslocamento das mercadorias e pessoas pelo Território Brasileiro, reduzindo assim custos em todos os setores da economia brasileira. Permitiu a criação e o desenvolvimento de outras empresas correlacionadas diretamente com o sistema rodoviário, como a Petrobrás e empresas brasileiras de mecânica pesada (com a Companhia Siderúrgica Nacional sendo a base principal de mão-de-obra para as companhias automobilísticas) e novas indústrias mecânicas e de transformação.

A implantação da rede rodoviária como um sistema técnico integrante do sistema produtivo, antes com o objetivo de escoamento para o exterior, atualmente como um sistema de engenharia que permita a circulação fluida dos produtos, como uma condição que operacionalize a produção em escala comercial.

> "A trama dos sistemas de engenharia perfaz-se com a construção de rodovias modernas. Se outrora havia a necessidade de implantar sistemas de objetos que assegurassem a produção e, por conseguinte, seu escoamento para o estrangeiro, hoje os sistemas de engenharia devem garantir primeiro a circulação fluida dos produtos, para possibilitar a produção em escala comercial. É a circulação, em sentido amplo, que viabiliza a criação e a continuidade das áreas de produção. Mas a densificação da malha rodoviária responde outrossim a uma demanda de rápido deslocamento no território nacional, criada pela unificação dos mercados, que se acompanha de maior abrangência de ação das firmas. Estas desenham suas novas topologias fundadas em suportes territoriais como estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos,

> não apenas de uso público mas também graças à construção dos seus próprios nós materiais" (SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. 2003**. O Brasil: Território E Sociedade No Início Do Século XXI.** Rio de Janeiro e São Paulo: Editora Record. Quinta Edição. Página 64).

Desta forma, a densificação da malha rodoviária constitui-se como uma resposta a esta circulação fluida no território, da demanda por rápidos deslocamentos pelo território nacional, criado pela unificação dos mercados – regional, nacional, mundial – e da cada vez maior abrangência de ação das firmas. As empresas definem as suas topologias novas tendo como base suportes territoriais, utilizando as de caráter público – como estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos -, de uso comum à sociedade, como a partir da "construção dos seus próprios nós materiais" (SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. 2003**.** *Op. Cit.* Página 64).

Para o nosso estudo específico, que busca definir o que são os chapas, observarmos os transbordos como um destes nós materiais construídos pelas próprias empresas de transportes e operadoras logísticas. São nós materiais de central importância para as empresas, exatamente por terem a demanda por rápido deslocamento no território. E cada uma destas grandes empresas buscam estabelecer os seus próprios transbordos, conforme os pontos de contato entre as estradas maiores – de circulação entre diferentes regiões, nacional e internacional – e estradas menores – de circulação local, regional.

Estes pontos específicos de contato são importantes quando observamos as diferentes intencionalidades destes dois tipos de rodovias. As grandes e bem construídas estradas atendem aos interesses nacionais e internacionais, voltadas ao desenvolvimento da integração comercial, mais do que o regional e o local.

> "No intuito de vincular as áreas de agricultura e pecuária modernas e as agroindústrias aos centros de consumo nacional e às vias de exportação, uma trama espessa de caminhos vicinais espalha-se nos Estados do Sudeste, (...), de um lado, as áreas agrícolas, como em São José do Rio Preto, Barretos, Marília e Franca, e, de outro, a áreas de alto desenvolvimento industrial, como Campinas e São José dos Campos" (SANTOS, Milton. SILVEIRA, Maria Laura. 2003. *Op. Cit.* Página 68).

O processo de circulação das mercadorias é o setor em que os chapas estão inseridos; é o momento do sistema econômico que os integram à Formação Sócio-Espacial. Sendo mais específico, o sistema de transporte rodoviário como um momento que integra e dinamiza os diferentes processos produtivos, tanto com matérias-primas e produtos acabados, que chegam e partem a uma cidade ou região.

Diferentes mercadorias, diferentes bens, necessitam de modos diferentes de armazenamento e transporte. Possuem também diferentes características, atendem a diferentes necessidades, portanto com diferentes padrões de utilização e consumo.

No caso específico do transporte rodoviário, são utilizados diferentes tipos e tamanhos de caminhões, diferentes formas de acondicionamento dos bens, já desde os estoques (tanto do local de produção, quanto do transbordo), o interior dos caminhões e nos destinos finais.

A Logística provoca novas formas de uso do território, transforma o Espaço. Atende às novas necessidades das empresas e grandes corporações de velocidade e eficiência nos processos de circulação das mercadorias, oferecendo respostas prontas e adequadas às demandas existentes a estes agentes[40].

A rápida circulação de mercadorias busca atender às novas necessidades surgidas no meio técnico-científico-informacional. Não mais são eficientes o simples transporte das mercadorias, elas agora devem possuem destinação, prazo e horários que devem ser cumpridos conforme as necessidades das grandes corporações.

Os sistemas de transportes são transformados em seus usos. Novas formas de se transportar as mercadorias são implementadas. Desde os tipos de veículos envolvidos até as formas de estocagem, organização da carga nos veículos e as presenças das empresas que especializaram-se em transporte pelas regiões e locais, são transformadas em suas características e usos.

O *"Just-In-Time"*[41] exige a circulação de mercadorias conforme prazos determinados previamente em contrato, se sobrepondo a fatores tais como distâncias e configurações territoriais. A Logística empreende sobre o território novos usos, a partir destas novas condições presentes do meio técnico-científico-informacional, tornando-se o sistema técnico

---

[40] "O espaço racional supõem uma resposta pronta e adequada às demandas dos agentes, de modo a permitir que o encontro entre a ação pretendida e o objeto disponível se dê com o máximo de eficácia. Esta tanto depende da técnica contida nas coisas e nas ações. A validade mercantil da técnica depende das garantias de que iniciada a ação ela vai ter a trajetória e os resultados programados" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. Página 300).

[41] "A eficácia da ação depende do grau de certeza com que é exercida. É dessa forma que as noções de *just-in-time* e *just-in-place*, indispensáveis a um desempenho exitoso, deixam de ser um projeto e se tornam atuantes. (...) Nas condições atuais, o uso mais adequado do território pelos agentes hegemônicos depende largamente desse fator informação, que é uma conseqüência do nível técnico do equipamento"(SANTOS, Milton. 2002, páginas 297 e 298).

hegemônico, transformando o uso de todos os demais macrossistemas técnicos (sistemas rodoviários, hidroviários e aeroviários).

No nosso caso específico, estamos observando o sistema de transporte rodoviário de cargas. As empresas de capital hegemônico buscam respostas técnicas específicas e apropriadas para as necessidades de escoamento de suas mercadorias por via rodoviária. Muitas empresas já possuem sua própria estrutura de logística. Empresas como *"Carrefour"* possuem formas próprias de estocagem e transporte, e implementam objetos técnicos sobre o território e utilizam as estradas conforme seus interesses.

Os operadores logísticos[42]empreendem estas mesmas transformações e usos, conforme as suas estratégias de fazerem circular e armazenarem as mercadorias sob sua responsabilidade. Cada uma destas empresas estabelece formas de cumprirem diferentes distâncias, configurações territoriais, regiões e locais. E estas estratégias são os diferenciais de uma operadora logística para outra, na concorrência entre elas.

Procuraremos observar como as empresas que atuam no transporte rodoviário de mercadorias fracionadas estão presentes em Ribeirão Preto e São Paulo. Quais são as principais empresas de logística e de transportes das duas cidades, precisamente para determinarmos as hierarquias entre elas.

Este estudo das hierarquias entre as empresas especializadas em transportes é uma das bases sobre as quais os Chapas estão inseridos. A identificação de quais empresas são de grande capital e quais as que são de menor, nos permite obtermos quais são as condições existentes para os Chapas; quais são as empresas que utilizam o trabalho dos Chapas diretamente, quais não utilizam ou utilizam indiretamente.

Devemos recordar que o trabalho dos Chapas consiste em duas atividades principais: a orientação dos caminhoneiros por uma cidade e mesmo por seu ***entorno***; e a outra é de realizarem a carga ou a descarga das mercadorias dos caminhões.

Roberto França da Silva Junior já especifica em seu trabalho de Mestrado que os Chapas inserem-se na categoria "ajudantes gerais" dentro dos quadros de classificação dos funcionários das empresas de transportes e operadores logísticas. Em outros termos, estas duas funções que os Chapas realizam já são pensadas dentro das atividades destas empresas. O processo de carga e descarga das mercadorias.

---

[42] Roberto França da Silva Junior utiliza a definição criada pela ABML: "Um fornecedor de serviços logísticos, especializado em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos, e que tenha competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços nas três atividades básicas de controle de estoques, armazenagem e gestão de transportes" (SILVA JUNIOR. 2004. *Op. Cit.* Página 128).

Silva Junior nos revela as diferentes formas de organização das mercadorias utilizadas como ***um*** padrão pelas empresas e operadores: os *pallets* e os *unitizadores*. Estes objetos técnicos[43] são recursos que "padronizam" os modos de estocagem e de transportes, determinam formas específicas de trabalho, que por muitas vezes podem prescindir do trabalho humano em grande parte dos processos com o uso de *empilhadeiras* e operadores destas, sendo estes trabalhadores muitas das vezes contratados das próprias empresas, dispensando os "ajudantes gerais". Este processo de operacionalização de cargas busca atender a uma necessidade das empresas e operadores de segurança (reduzir a um nível mínimo de perdas e avarias dos produtos) e velocidade no cumprimento dos prazos estabelecidos (o *"just-in-time"*), especialmente o desafio de superarem distâncias.

Estes objetos técnicos padrões, porém, apresentam limitações em suas utilizações. São implementações técnicas que exigem grandes investimentos por parte das empresas na aquisição de máquinas (empilhadeiras), os *pallets* e *unitizadores*, contratação de mão-de-obra especializada (para operar as empilhadeiras), mas também de terrenos e construções específicas para acomodação das mercadorias durante o processo de transporte, como discutiremos mais adiante com os transbordos. Desta forma, é possível estabelecermos, inicialmente, diferenciações objetivas quanto a acesso e utilização de técnicas (técnica aqui entendido como conhecimento junto com tecnologia) entre as diferentes empresas de transportes e operadores logísticos. Podemos distinguir diferentes empresas e operadores entre os portadores de grande e as de pequeno capital de investimentos em objetos técnicos, entre os quais podem obter *pallets*, *unitizadores* e empilhadeiras – por conseqüência utilizar todo um sistema organizacional de cargas – e quais as podem adquirir com dificuldades ou simplesmente não podem.

A outra atividade também realizada pelos Chapas que ainda falta discutirmos aqui é a orientação na cidade e entorno. De forma objetiva, os Chapas auxiliam os caminhoneiros na localização de seus destinos dentro de uma cidade, ou até mesmo no entorno desta.

Este é o outro aspecto que o estudo das hierarquias das empresas transportadoras e operadores logísticos permite clarificar e definir os Chapas. A distinção entre estas empresas a partir das diferentes utilizações de técnicas de informação (as *TIC*) em seus modos de operação, vai permitir observarmos melhor a participação do trabalho do Chapa no sistema de

---

[43] A noção de objeto técnico concreto: "(...), a mais perfeita convergência entre a tecnologia e a função desejada. A concretização é esse movimento da técnica para a perfectibilidade, impossível de ser alcançada pela natureza" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. *Op. Cit.* Página 292). Desta forma, pode-se obter a condição de hipertelia: "(...) isto é, um máximo de intencionalidade. Esses objetos perfeitos oferecem às ações igualmente perfeitas o máximo em eficiência e resultado" (SANTOS, Milton. (1996) 2002. Página 292).

transportes rodoviários, principal e especialmente a utilização (ou participação) destes trabalhadores pelas diferentes transportadoras e operadores.

As tecnologias de informação e comunicação cada vez mais se tornam essenciais para a circulação de mercadorias. Circular a informação antes de circular a mercadoria é essencial para os diferentes processos produtivos, pois permitem controlar volume de mercadorias, sobretudo os estoques[44]. Este é um fator diferenciador direto entre empresas de transportes e operadores logísticos. As empresas de transportes cuidam essencialmente do processo de transporte das mercadorias, basicamente pegar as cargas em seus endereços de origem e conduzi-las aos seus destinatários, sem maior envolvimento direto com as etapas de processos produtivos.

Os operadores logísticos são regulados por um conjunto de atividades que caracterizam e padronizam o modo de trabalho de cada uma, o *sistema logístico*. Silva Junior apresenta uma definição de sistema logístico, formulada a partir de John Magee:

> " (...)
>
> - Estoque de produtos – os estoques são elementos reguladores entre as atividades de transporte, fabricação e processamento;
> - Aquisição e controle da matéria-prima;
> - Meios de transporte e de entrega local – o transporte inclui além do transporte da fábrica ao armazém e de armazém a armazém, o transporte do armazém ao consumidor;
> - Capacidade de produção e conversão – Os componentes de produção do sistema logístico devem ter capacidade, 'não só de produzir os requisitos médios, mas também de enfrentar as flutuações da procura total e as variações da procura entre os produtos';
> - Armazéns;
> - Comunicação e controle;
> - Recursos humanos"
>
> (SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004. Página 122).

[44] "As TIC são muito importantes para o desenvolvimento da logística. Através delas, pode-se 'mover' a informação antes mesmo de mover a mercadoria, proporcionando diversos benefícios às empresas que visam reduzir custos, sobretudo, com estoques. Sem dúvida este fator é relevante, todavia, (...), de como se dá a viabilização desses fluxos, que ultrapassam os limites territoriais das regiões e dos países" (SILVA JUNIOR. 2004, página 130).

Capítulo 3: Os Chapas em Ribeirão Preto.

3.1. Apresentação

Conforme já foi apresentado anteriormente, os chapas são trabalhadores que podem ser encontrados na maioria das cidades brasileiras. Sejam elas grandes centros, como a cidade de São Paulo e toda sua região metropolitana, até pequenas cidades – São João da Boa Vista, já mencionada. Existem relatos em diversos trabalhos acadêmicos, como brevemente relacionamos ao longo dos capítulos anteriores, que dentro de seus enfoques principais, os chapas estavam inseridos diretamente ou contextualizados.

A escolha pela cidade de Ribeirão Preto[45] – não de toda a sua região – se deu por características peculiares que esta apresenta e que merecem reflexão. Destacaremos duas, as quais consideramos as principais para o estudo dos chapas. Uma destas características diz respeito ao importante centro urbano que é Ribeirão Preto para toda a sua região, para o Estado de São Paulo e mesmo uma referência nacional. A outra característica é o fato de toda esta região ser uma referência para as questões agro-industriais[46]. Especialmente a cidade, que se auto-intitula "capital nacional do agro-negócio". De fato, Ribeirão Preto só se tornou um grande centro urbano em função das atividades agrícolas dos diferentes momentos históricos, especialmente com a expansão das atividades sucro-alcooleiras[47].

Da mesma forma, tamanho desenvolvimento agro-industrial seria impossível sem um centro urbano dotado de centros, públicos e privados, de pesquisas e de formação de

---

[45] "Historicamente, a agricultura paulista já era a mais moderna do país quando da intensificação do processo de difusão de inovações nessa atividade, tendo-se beneficiado de forma significativa, desde então. O Estado paulista concentrou uma parte muito importante de todos os recursos científicos-técnicos e financeiros voltados para o setor no país. (...) A sua já então expressiva urbanização quando da aceleração contemporânea apresentou-se como um fator favorável à modernização da sua agricultura" (ELIAS, Denise. 2003a. **Globalização e Agricultura: A Região de Ribeirão Preto – SP.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Campi, volume 21. Página 71).

[46] "Mas, se o Estado [de São Paulo] sobressai perante o quadro nacional, dentro de suas fronteiras as diferenças são significativas. A modernização não se deu aleatoriamente, privilegiando áreas, segmentos sociais e econômicos,(...). Os grandes investimentos foram dirigidos às áreas já dotadas de condições favoráveis a atender às necessidades demandadas pela produção agrícola moderna, como infra-estrutura de transporte, armazenamento, comunicações, energia etc. ou em condições de rapidamente desenvolve-las. Caracteriza-se, desse modo, a existência de áreas mais receptivas à modernização da agricultura, entre as quais destaca-se a região de Ribeirão Preto" (ELIAS, Denise. 2003a. *Op. Cit.* Página 71).

[47] "A região de Ribeirão Preto foi palco da instalação e modernização de centenas de unidades de produção industrial com a finalidade de fabricar vários produtos para a mudança da base técnica da atividade agrícola e pecuária, que tiveram suas produções aumentadas em ritmo muito acelerado nas últimas três décadas. A expansão do capitalismo no campo propiciou a criação e expansão de muitos outros setores industriais. Merecem realce as indústrias produtoras de bens de produção e bens intermediários para a agricultura (máquinas e equipamentos, fertilizantes, adubos, produtos veterinários, farmacêuticos, sementes, defensivos agrícolas, rações etc.) com utilização intensiva de capital, tecnologia sofisticada e mão-de-obra especializada" (ELIAS, Denise. 2003a. *Op. Cit.* Páginas 123 e 124).

profissionais qualificados[48], sistemas industriais, investimentos constantes na construção e renovação de sistemas de engenharia, serviços públicos e burocracia estatal consolidados, serviços e sistemas de transportes, entre outros.

Estas duas características principais que destacamos da cidade de Ribeirão Preto nos permite observar e pensar a Existência dos chapas. É possível considerarmos Ribeirão Preto e região como uma FSE privilegiada para os chapas, e que permite estabelecer referenciais importantes destes trabalhadores como elementos do Espaço Geográfico (conforme foi debatido no item 1.4. "Os Chapas como Atores Espaciais").

É muito comum observarmos estudos que destacam ou enfatizam apenas um dos aspectos apresentados, como as transformações ocorridas a partir da passagem dos Complexos Agro-Industriais (CAI) para Redes Agro-Industriais, os estudos urbanos e de urbanização, as transformações contemporâneas dos sistemas de transportes, da fluidez territorial brasileira, e inter-relacionados estes dois nos estudos sobre a Moderna Logística, com os seus novos processos administrativos de parcerias em Cadeias de Abastecimento (especialmente as noções de gestão e administração dos sistemas produtivos presentes das incontáveis Cadeias de Abastecimento), uso de TIC e a constituição das Redes. Ainda mesmo estudos realizados a partir da clássica dicotomia cidade/campo. Em poucas palavras, podemos dizer com relativa clareza que os chapas integram cada uma destas referências acima mencionadas.

Mas então como estudá-los empiricamente?

Esta incômoda, mas inspiradora, pergunta nos conduziu a uma resposta: a própria cidade de Ribeirão Preto. Cada um destes referenciais acima mencionados são possíveis de serem observadas na cidade, que é a referência de toda a sua região. A observação dos chapas em Ribeirão Preto exige que cada referencial seja, no mínimo, identificado e relatado toda a sua relevância na vida imediata destes trabalhadores, igualmente os fatos históricos da cidade, da região, do Estado e mesmo do país. De mesmo modo os históricos pessoais e familiares de cada trabalhador entrevistado e dos pontos de chapas aos quais pertencem. Alguns dos pontos que visitamos estabelecem em um conjunto muitos destes referenciais que muito rapidamente relacionamos.

---

[48] "A produção científica e industrial empregada nas fábricas e instituições de pesquisa, privadas e públicas, da região de Ribeirão Preto, conseguiu desenvolver tecnologia para elevar os índices de produção e aumentar a produtividade do trabalho na agricultura e em vários setores industriais. Esses dois gêneros estão entre os mais representativos do dinamismo industrial propiciado pela modernização agrícola e agroindustrial" (ELIAS, Denise. 2003a. *Op. Cit.* página 125.).

Dois pontos de chapas muito próximos um do outro – o da Mangueirinha e o da rotatória que estabelece uma das entradas da cidade, a saber, o final da Rodovia SP-322 "Attilio Balbo" e a Avenida Bandeirantes com o restante da cidade – são bons exemplos desta situação. O ponto de chapas conhecido como Mangueirinha é o mais antigo observado e ainda em atividade. Foi criado ainda durante o período do café na região, e Ribeirão Preto era a estação final da ferrovia que escoava toda a produção. A ferrovia era o principal meio de transporte e Ribeirão Preto era a principal estação de toda a região.

Com o declínio do café e da ferrovia, o sistema rodoviário emerge do esforço de industrialização do Brasil. A rodovia SP-322 "Attilio Balbo" é construída seguindo praticamente o trajeto da estrada de ferro desativada. E o ponto da Mangueirinha permaneceu, existindo e resistindo, oferecendo os mesmos serviços, mas agora com os caminhões. Inclusive no mesmo local, ao lado da antiga estação e agora ao lado da rodovia.

O ponto de chapas constituído poucas dezenas de metros mais adiante, na já referida rotatória que liga o final da Rodovia Attilio Balbo com outras avenidas importantes da cidade, é bem mais recente, mas foi fundado por trabalhadores que saíram do ponto da Mangueirinha. Alguns trabalhadores deste ponto relatam que avós ou mesmo os pais trabalhavam na Mangueirinha.

Mas por sua vez, outros tipos de trabalhadores foram integrados a este ponto da rotatória, já conforme as formas de confiança e seleção descritas no item 2.2. "A Importância da Noção de Confiança na Vida e no Trabalho dos Chapas". A amizade e a confiança são as bases sobre as quais ex-caminhoneiros e demais trabalhadores ingressassem ao ponto. E foi neste mesmo ponto que obtemos as principais informações sobre as condições existentes – e impostas – aos chapas frente às transformações do TRC na cidade e na região.

Foi deste ponto que "contratamos" um chapa para nos mostrar os principais locais onde os chapas conseguem trabalho ou se dirigem com o caminhoneiro. Onde antes realizavam seus serviços e também onde sequer hoje podem se aproximar. Um detalhe importante é o fato desta rotatória ser um dos locais onde foram construídos um dos totens com os escritos "Ribeirão Preto: a capital nacional do agro-negócio".

A questão do uso do território é patente para o estudo dos chapas. Não apenas no que diz respeito às transformações que o capital impõe sobre a cidade e as resistências que nela encontram, mas também do uso que os chapas estabelecem da cidade e de como são utilizados por ela e pelo capital. É neste sentido que Ribeirão Preto emerge como uma FSE privilegiada para os chapas.

3.2. Uma Descrição dos Principais Pontos de Chapa Estudados.

Ao longo dos dois capítulos anteriores, foi apresentado que os chapas na maioria das vezes constituem os pontos preferencialmente nas entradas das cidades, nos principais acessos destas, que podem ser trevos, viadutos, rotatórias, nos quilômetros de uma rodovia que as antecedem – seja uma estrada que termine ou passe por dentro de uma cidade, seja uma rodovia que esteja localizada às margens de uma cidade.

Da mesma forma, foi apresentado também que os pontos também podem ser construídos em avenidas com importante circulação de caminhões ou onde se localizam as principais empresas de transportes, indústrias e comércio.

Alguns pontos de chapas são "constantes", se estabeleceram em um local e nele permanecem, sempre renovando os seus integrantes, inclusive entre gerações. Mas inúmeros integrantes são "temporários". Sejam por determinados períodos de tempo, como safra e entressafra. Especialmente as entressafras, quando ocorre um aumento do número de pessoas desocupadas e sem outras fontes de renda. No caso de Ribeirão Preto, o número de pontos de chapas sempre aumenta na entressafra da cana-de-açúcar. Mas dois fatores estão surgindo como elementos complicadores para o estudo dos chapas na região.

O primeiro fator é o aumento no uso de máquinas na colheita da cana em toda região. Especialmente nas propriedades pertencentes às grandes usinas ou a elas vinculadas. A principal conseqüência é a crescente não-utilização de todos os bóias-frias no corte da cana. Esta situação faz crescer o número de pessoas que não conseguem ocupação nas cidades de toda a região. Esta situação ajuda a agravar o segundo fator complicador.

O perigo constante que o roubo de cargas representa está provocando mudanças no TRC brasileiro. E Ribeirão Preto não deve ser pensado fora deste fato. Em associação direta com a crescente aplicação das Normas da Moderna Logística – em Ribeirão Preto, é possível estabelecer um vínculo com a transformação dos CAI para Redes Agro-Industriais, contextualizando um Evento – as principais empresas passaram a proibir a presença de chapas em suas dependências, dos caminhoneiros de contrata-los, e mesmo reduzir ao mínimo possível o número de paradas de uma carga em uma viagem, por meio de recursos tecnológicos de rastreamento, monitoração e roteirização (GPS e os sistemas TMS). E também da atuação de auditorias especializadas em transportes selecionando motoristas e

realizando inspeções – "auditoria invisível" – sem prévio agendamento dos veículos em longas viagens, principalmente parados em postos de gasolina à noite[49].

Este segundo fator apresenta significativas reduções nas oportunidades de trabalho para os chapas, e por conseqüência um tempo maior parados nos pontos aguardando serviço e observando cada vez mais caminhões passando e parando cada vez menos, principalmente os de grandes empresas. Ocorre também um aumento na concorrência entre os pontos de chapas, principalmente agravado pelo processo crescente de desocupação entre os bóias-frias, que ficam na cidade em busca de oportunidades e vêem no serviço de chapa uma oportunidade.

A crescente implementação das Normas da Moderna Logística, inclusive como uma manifestação do Evento das Redes Agro-Industriais, na cidade está provocando o surgimento de uma situação na qual empresas compromissadas com estas Normas, com Cadeias de Abastecimento – inclusive Agro-Industriais, que são estas Redes em essência – um uso dos serviços dos chapas como uma "tolerância" ao trabalhador contratado "inadvertidamente" por um caminhoneiro. Ou mesmo o recurso a sindicatos como arregimentadores de homens para a movimentação de cargas e mercadorias. Discutiremos estes dois fatos com maior profundidade mais adiante.

3.2.1. Três pontos de chapas na Avenida Bandeirantes.

Em diferentes oportunidades de trabalho de campo, observamos e localizamos vários pontos de chapas na cidade. Visitamos vários, conversamos com vários trabalhadores, mas obtendo pouquíssimas informações e mesmo passando por uma situação de relativo risco[50]. E quando retornávamos à cidade, ao procurar os mesmos pontos, haviam sido mudados todos os trabalhadores e os pontos haviam mudado de local. Não estávamos conseguindo estabelecer contatos mais prolongados com nenhum deles. Já tínhamos visto e localizado o ponto da rotatória no final da Rodovia "Attilio Balbo" anteriormente, mas estávamos concentrando as visitas aos pontos da Avenida Castelo Branco, e obtendo pouquíssimos resultados. Este ponto chamava a nossa atenção porque ele sempre tinha uma pequena horta, até que não mais observamos a mesma. Em função desta curiosidade, paramos pela primeira vez para conversar. Revelou-se o ponto mais importante para a nossa pesquisa.

---

[49] Ver o artigo da jornalista Vera Farkas: FARKAS, Vera. "Eu Vi o que Você Fez. Com a auditoria invisível, as empresas ganham olhos para monitorar o comportamento dos motoristas na estrada", publicado na **Revista Quatro Rodas Frota S/A .** São Paulo: Editora Abril. Edição 8, Dezembro de 2005 / Janeiro de 2006. Ano 2. Publicação bimestral

[50] Detalharemos melhor esta situação no próximo item 3.2.2. "Os pontos de chapas da Avenida Castelo Branco".

A Avenida Bandeirantes é uma via construída paralelamente à Rodovia "Attilio Balbo" (SP-322) e, por sua vez, é também paralela à antiga estrada de ferro. É também um acesso à Rodovia "Mario Donega" (SP-291), e que não possui acesso direto à Rodovia "Attilio Balbo"[51]. Raciocinando a partir dos aspectos técnicos da Engenharia, a única conexão possível entre estas três vias seria apenas a rotatória já dentro da cidade. Mas os chapas, com o seu Conhecimento e Sabedoria, apresentam formas outras de utilização e ocupação deste sistema de engenharia.

As separações existentes entre a "Attilio Balbo" e a Av. Bandeirantes são ora de diferenças de nível no terreno, ora apenas uma faixa de terra de poucos metros de largura e algumas árvores. O aspecto predominante é a Av. Bandeirantes estar em um nível elevado ao da rodovia, mas nunca excessivamente acima.

São precisamente nestes pontos elevados que são constituídos os pontos de chapas. São locais que permitem aos trabalhadores uma visão um pouco mais extensa da rodovia, enxergarem os caminhões que chegam à Ribeirão Preto a uma distância maior. E vice-versa. Permite também aos caminhoneiros visualizarem os pontos de chapas mais ao longe. Sinalizações simples, como placas escritas à mão e fogueiras auxiliam ainda mais a visualização, em qualquer horário do dia, e mesmo ao amanhecer em qualquer condição climática.

Um aspecto muito importante deve ser destacado aqui. Existem duas características que definem um ponto de chapas, além da localização nas entradas das cidades, acessos, trevos e vias com grande circulação de caminhões. Sinalizações simples como placas escritas à mão; penduradas em muros, árvores, postes ou colocados no chão; e fogueiras são características que definem um ponto de chapas. O uso destes dois recursos varia principalmente com os períodos do dia.

Quando bem cedo, antes ainda do nascer do sol, a fogueira funciona como uma fonte de luz sobre o ponto. Mesmo na escuridão da madrugada, a fogueira permite ao caminhoneiro identificar e localizar um ponto de chapa na margem da pista. Além dessa função, é uma fonte de calor na espera pelos caminhões em períodos frios.

As placas escritas à mão são a principal forma de identificação de um ponto. Inscrições como "chapas", "chapas aqui", "chapas: informações", "carga e descarga", entre tantas variações possíveis, são as formas mais visíveis e que sinalizam os pontos em todos os

[51] A Rodovia "Mario Donega" está integrada apenas à Av. Bandeirantes, não existem acessos diretos construídos para a Rodovia "Attilio Balbo", o que seria um empreendimento muito dispendioso, principalmente considerando que a "Mario Donega" não está sob responsabilidade da Concessionária Via Norte, operadora da "Attilio Balbo". O único acesso às duas rodovias é por meio da rotatória.

períodos do dia. Mesmo no escuro da madrugada, a fogueira muitas vezes é feita antes e próxima da placa, para que seja iluminada. Ou mesmo a placa é colocada logo atrás da fogueira, e reposicionada para o restante do dia.

Via de regra – se é ainda possível estabelecermos "regras" -, são três características que identificam claramente os pontos de chapas: estarem nos principais acessos rodoviários de uma cidade, especialmente nos quilômetros antes desta; sinalização simples, na maioria das vezes uma placa escrita à mão; e uma fogueira para a noite e madrugada. É comum existirem também abrigos improvisados em muitos pontos, onde realizam refeições, guardam pertences pessoais e equipamentos, se abrigam das condições do clima, e até mesmo descansam. Mas não chegam a constituir uma "regra".

O que explica estes abrigos são as características específicas de cada ponto que esteja sendo observado. A principal característica para a construção de um abrigo é o espaço livre existente onde o ponto está localizado. A segunda característica importante é o nível de confiança existente entre os membros do ponto e, por fim, do nível de confiança existente sobre esse ponto, conforme foi discutido no item 2.2. "A Importância da Noção de Confiança na Vida e no Trabalho dos Chapas".

Na Av. Bandeirantes, pesquisamos três pontos de chapas. Existem mais pontos, mas são mais distantes da cidade, inclusive grande parte deles estão localizados fora da avenida, apenas na Rodovia "Attilio Balbo". Quem está no sentido Sertãozinho/Ribeirão Preto desta, consegue contar aproximadamente nove pontos de chapas, desde o último pedágio antes de Ribeirão Preto até a entrada da cidade. Visitamos os três últimos pontos, na seqüência conforme o sentido Sertãozinho/Ribeirão Preto: o da junção da Av. Bandeirantes com a Rodovia "Mario Donega"; o ponto da Mangueirinha e o da rotatória já dentro da cidade, onde terminam a rodovia e a avenida.

Estes três pontos se destacam dos demais exatamente por suas características já apresentadas. Um é a junção de uma avenida com uma segunda estrada, o segundo está ao lado das antigas instalações e barracões da estação ferroviária abandonada e, por fim, o terceiro está localizado já dentro da cidade, no final da avenida e da estrada, em uma importante rotatória.

O ponto que conseguimos estabelecer um contato maior com os trabalhadores, onde obtivemos as principais informações e retornamos várias vezes foi este último ponto, o da rotatória. A partir da conversa com os trabalhadores deste ponto, é que obtivemos maiores informações sobre os dois demais, e conseguimos elementos suficientes para – finalmente –

contextualizar todos os demais pontos observados na cidade. E será exatamente por este que começaremos a descrição e algumas reflexões sobre os três pontos.

Como já apresentamos no início deste item, o que sempre chamava a atenção sobre este ponto era o cultivo de uma pequena horta. Mas nunca parávamos neste porque era um local afastado das grandes empresas presentes na cidade. Julgávamos que era apenas um ponto de uma estrada menor, de circulação regional, e portanto de poucas oportunidades para os chapas. Os pontos de chapas localizados na Avenida Castelo Branco sempre foram os focos de nossas observações. Esta avenida está localizada em uma das entradas para Ribeirão Preto a partir da Rodovia "Anhangüera". E em toda a sua extensão, existem algumas indústrias – como a Café Utam – e grandes empresas como Wal-Mart, Leroy-Merlin e Makro. Até o dia que nos demos falta da pequena horta, e paramos para conversar.

O ponto de chapas da rotatória no final da Av. Bandeirantes e da Rodovia "Attilio Balbo" é considerado o último ponto desta rodovia – ou como eles mesmos dizem, o "último tiro" da estrada - , pois já está dentro da cidade.

É um ponto que reúne as duas "modalidades" principais de distinção dos pontos de chapas, a partir da localização de cada um deles. É um ponto "de pista", pois está localizado no final de uma rodovia. E é também um ponto "da cidade", pois muitos dos que requisitam seus serviços são da própria cidade, para realizar tarefas dentro de Ribeirão Preto. As oportunidades de ocupação surgem destas duas "modalidades". Estão sempre aguardando caminhoneiros, e demais motoristas, que necessitem de informações ou auxílio para carga e descarga. Ao mesmo tempo que estão localizados em um ponto de fácil acesso dentro da mesma. Muitos de seus principais "contratantes" são pequenos comerciantes dos bairros próximos ao ponto, como casas de ração, pequenos frigoríficos, casas de carnes, entre outros.

Também são requisitados para trabalharem na carga e descarga em alguns grandes supermercados, grandes companhias de comércio e indústrias. Esta é uma situação que manifesta claramente a presença das duas "modalidades" neste ponto. E iremos discutir com um pouco mais profundidade no item denominado "O contato com os chapas". Possui todos os elementos que caracterizam um ponto de chapas: algumas placas de sinalização escritas à mão em diferentes locais, tanto no ponto quanto na avenida e na estrada. Apresenta também um local específico para a fogueira, logo abaixo da placa de maior tamanho. É um ponto que conta um pequeno abrigo coberto sem paredes e um local para aquecer e preparar refeições. E estão localizados em um espaço entre a rotatória e a cerca de uma grande empresa de motores para veículos pesados.

Diferentemente deste ponto na rotatória, os dois demais pontos são essencialmente "de pista". Mas com características que os diferenciam. Seguiremos agora o sentido Ribeirão Preto/Sertãozinho da Rodovia "Attilio Balbo" para a descrição destes pontos. Nesta ordem, o próximo ponto imediatamente depois da rotatória é o da Mangueirinha. E por último, o do entroncamento da Av. Bandeirantes com a Rodovia "Mario Donega".

O ponto da Mangueirinha é o ponto mais antigo que observamos e visitamos em Ribeirão Preto. Está localizado na Av. Bandeirantes, de mas fácil visualização e acesso para a rodovia. O nome vem de uma grande mangueira – muito bonita, cuja floração se destaca na paisagem - onde o ponto está construído logo abaixo. A árvore funciona tanto como uma espécie de abrigo e de sinalização do ponto. Logo atrás do ponto estão os antigos galpões da estação ferroviária, sendo que muitos deles estão em ruínas. Os trabalhadores dizem que o ponto foi criado ainda no período do café pelos escravos e seus descendentes, e que o atual ponto está exatamente no mesmo local da sua criação.

Dois aspectos principais se destacam deste ponto. O primeiro deles é que seus integrantes são pessoas mais velhas, por conseqüência de reduzido vigor físico, e com muito menos recursos materiais e financeiros. Muito deles aparentam estarem doentes. Outra característica importante é o abrigo construído. É consideravelmente melhor do que uma simples proteção ao clima. Possui paredes construídas com restos de madeira, algumas telhas tipo "brasilit", e locais específicos para guardar utensílios de cozinha, pertences pessoais, e mesmo cobertores e alguns colchões velhos. Observamos também algumas garrafas vazias e outras cheias de aguardente. Possui também uma espécie de fogão-a-lenha improvisado. Os chapas do ponto da rotatória nos relatou que alguns chapas da Mangueirinha dormem neste abrigo durante a noite, principalmente quando estão longe da família, doentes ou que não possuem recursos para pagar qualquer tipo de moradia.

O último ponto visitado é o do entroncamento da Av. Bandeirantes com a Rodovia "Mario Donega", que liga Ribeirão Preto a Pradópolis. É mais conhecida como a estrada para Dumont.

Está localizado em uma das elevações da Av. Bandeirantes com relação a Rodovia "Attilio Balbo", conforme já relatamos no início deste item. É um ponto que dá uma visão muito ampla dos dois sentidos da Rodovia "Mario Donega". Quem chega a Ribeirão Preto por esta estrada, com certeza visualiza este ponto. E quem parte de Ribeirão para Pradópolis, obrigatoriamente passa por este ponto na Av. Bandeirantes. Por sua vez, exatamente por estar em um plano elevado em relação à Rodovia "Attilio Balbo", este ponto é visível várias dezenas de metros antes, no sentido de quem está chegando a Ribeirão Preto.

O ponto está montado em um espaço estreito entre a Rodovia "Attilio Balbo" e a Av. Bandeirantes, em uma faixa de terra em declive. Está logo abaixo de uma velha árvore, e exatamente ao lado da placa de trânsito que indica para a Rodovia "Mario Donega". Possui apenas as sinalizações feitas à mão e a fogueira, sem abrigo.

Apresentados as principais características destes três pontos visitados, é preciso descrever os pontos de outra avenida importante de Ribeirão Preto, a Avenida Castelo Branco.

3.2.2. Os pontos de chapas da Avenida Castelo Branco.

Esta avenida é uma das principais entradas de Ribeirão Preto a partir da Rodovia "Anhangüera". É uma avenida ampla, de duas pistas distintas para cada um de seus sentidos e um amplo canteiro central com árvores. Ao longo desta avenida, estão localizadas grandes empresas de comércio atacadista (Makro) e varejista (Wal-Mart, Savenagno), de material de construção (Leroy-Merlin), algumas indústrias (por exemplo, a Café Utam) e uma escola cooperativa (a Escola Cooperativa Florestan Fernandes). Concessionárias e lojas de carros nacionais e importados estão presentes também nesta avenida. Escritórios representantes de fabricantes de máquinas agrícolas nacionais e importadas (como a norte-americana John Deere) e de indústrias químicas agro-pecuárias.

Nos bairros ao redor desta avenida estão localizados os principais depósitos de indústrias presentes na cidade e alguns transbordos de grandes transportadoras, como Mercúrio, Coseli, Itapemirim, Risso Transportes, Maringá Transportes, Imediato Transportes. A sede da Rodonaves, os depósitos centrais na cidade dos Correios e da Caixa Econômica Federal. Estão presentes nestes mesmos bairros lojas especializadas em máquinas agrícolas, novas e usadas.

Os pontos de chapa já são possíveis de serem vistos ainda na Rodovia "Anhangüera". O primeiro deles está situado no meio do Trevo "Waldo Adalberto da Silveira", é constituído por uma grande rotatória que é utilizada como retorno e uma ligação para um conjunto de vias, uma delas – a maior delas – é a Av. Castelo Branco. Construídos na própria avenida, desde imediatamente depois da grande rotatória, conseguimos localizar e observar quatro pontos de chapas. Distribuídos entre na pista da direita desta avenida - no sentido de chegada à Ribeirão Preto - e no canteiro central, são os pontos de chapa que visitamos onde menos informações obtivemos.

Conforme foi dito no item anterior, são pontos os quais tivemos dificuldades em estabelecer contatos constantes com os trabalhadores nos diferentes trabalhos de campo.

Todas as vezes que estivemos em Ribeirão Preto, estes pontos da Av. Castelo Branco sempre estavam em locais diferentes em comparação com a viagem anterior. Mas o que mais prejudicou um contato "constante" com estes trabalhadores foi o fato de nunca serem os mesmos homens nos pontos. Em nenhuma vez que visitamos estes pontos, encontramos algum trabalhador que havíamos conversado no trabalho de campo anterior. Todas as vezes era como se fosse o primeiro contato, a primeira vez que buscávamos entrevistar algum chapa desta avenida. A única exceção de localização de um ponto de chapa nesta avenida é o organizado em frente ao Makro, mas os trabalhadores nunca eram os mesmos.

São pontos dentro das características mais comuns, que já descrevemos. Possuem apenas a placa escrita à mão, colocada no chão como um cavalete ou penduradas nas árvores, uma fogueira, no máximo com poucas velhas cadeiras em alguns deles, e todos sem abrigos construídos.

Obtivemos sempre apenas relatos esparsos destes trabalhadores, nunca o suficiente para ser considerada uma entrevista. E as conversas eram sempre tensas, tendo que constantemente esclarecer o que estávamos fazendo ali, o que queríamos com eles, porque estudar os chapas, porque logo eles e logo ali naquela avenida. Muitas das vezes pediam alguma "contribuição" em dinheiro para o almoço de todos no ponto. Começavam sempre pedindo R$10,00, e só então reduziam a desconfiança e passavam a responder nossas perguntas, a dar algumas explicações – ainda assim muito rápidas e genéricas – e de questionar sobre os nossos objetivos. Perguntas do tipo "para o que vocês vão usar essa pesquisa?" eram constantes.

Em uma das últimas viagens a Ribeirão Preto, a visita a um destes pontos da Av. Castelo Branco, a conversa no ponto foi em clima tenso, mais do que de todas as demais. Era um ponto existente na pista direita da avenida, e ficava na cerca da frente de uma indústria de café, quase na esquina com uma rua de menor movimento. Estavam neste ponto cinco homens, cuja faixa de idade variava. Assim que nos aproximamos para conversar, dois deles rapidamente se levantaram, como se estivessem indo embora. Nos apresentamos, contamos que éramos estudantes da USP e explicamos sobre os nossos objetivos ali. Apenas um deles se apresentou com o seu nome verdadeiro (Benedito), os demais contaram apenas os seus apelidos. Logo de início, nos pediram R$10,00 para a pinga. Assim que o dinheiro foi entregue, um deles saiu do ponto e foi com uma garrafa de refrigerante vazia comprar a pinga.

Foi então que os dois, que haviam se levantado e aparentemente estavam se retirando, saíram de trás de nós e se juntaram aos outros dois. Sem perceber, havíamos sido cercados. O chapa que havia saído para comprar a pinga logo retornou, e eles começaram a beber. Era

ainda antes do almoço. E logo pediram mais R$10,00 para comprar mais pinga. Contaram que muitos dos homens daquele ponto não eram de Ribeirão Preto, e que também tinham "coisas não-resolvidas" em seus lugares de origem. Dois deles admitiram abertamente que eram, respectivamente, alcoólatra e viciado em drogas, sendo o alcoólatra dizia ser um ex-cozinheiro do Terraço Itália em São Paulo, que largou a profissão por causa da bebida, e que se tornara chapa para manter o vício e não morrer de fome.

Quando estávamos nos preparando para irmos embora, chegou um motorista de caminhão com o uniforme de uma das empresas presentes na avenida. Chamou por um dos chapas e perguntou o que estávamos fazendo ali. Assim que esclarecemos, ele disse que "os chapas da entrada de Bauru eram todos ladrões". Repetiu bem alto: "Ladrões!". Assim que disse isso, os chapas responderam que ele estava falando apenas de Bauru, e não deles. Ao nos despedirmos, pediram outros R$10,00, mas que desta vez eram para "ganhar o dia". Alguns já estavam alcoolizados.

É dentro deste contexto que as principais observações sobre a vida e as condições de trabalho dos chapas, são feitas a partir do contato estabelecido com os homens da rotatória da Av. Bandeirantes e da Rodovia "Attilio Balbo".

3.2.3. O Contato com os Chapas.

As conversas com os chapas em Ribeirão Preto ocorreram em diferentes momentos, em diferentes pesquisas de campo entre os anos 2003 e 2006. Foram também diferentes formas de se observar e pensar estes trabalhadores. É neste sentido que a descrição dos pontos de chapas foi realizado antes e em item separado.

A descrição dos diferentes pontos de chapas no item anterior, realizada a partir de duas avenidas de Ribeirão Preto, demonstra claramente a complexidade dos fatos que contextualizam estes trabalhadores. Observar a Existência deles na cidade – a observação sendo feita antes de qualquer esforço de análise – por si só já é um imenso desafio.

Cada local específico onde os chapas são encontrados, e onde existe a possibilidade de encontrá-los, apresentam condições próprias que permitem compreender como o serviço[52] e a figura humana[53] do chapa em determinadas atividades e situações igualmente específicas. Os

[52] Serviço aqui está com o sentido de: a necessidade de, em algum momento, de se movimentar alguma mercadoria em processo de transporte, de se orientar pela cidade, de localizar com precisão um determinado endereço e também de como realizar cada uma delas de forma satisfatória.

[53] Figura humana aqui significa a pessoa do chapa. Mais do que isso. É a capacidade de trabalho e o nível de confiança que este homem demonstra na realização do serviço de chapa.

pontos de chapas da Av. Bandeirantes e os da Av. Castelo Branco permite, a partir da observação individual e da comparação entre eles, observar todos os aspectos gerais que caracterizam estes trabalhadores. Permite descrever as principais atividades que realizam, as formas de contratação de seus serviços, as principais características de um ponto, onde realizam as suas atividades com maior freqüência, onde vivem cada um deles etc.. Permite, em poucas palavras, compreender algumas das condições em que estão contextualizados os chapas.

Mas as situações específicas, a realidade individual de cada local, de cada ponto de chapa sozinho não permite compreender a Existência destes trabalhadores. Apenas o levantamento de todos os pontos de chapa de uma cidade ou de uma região não é suficiente. É preciso observar como estes trabalhadores se inserem na Formação Sócio-Espacial da própria cidade em que ela está inserida. E, ainda assim, uma FSE não pode ser compreendida fora do Espaço Geográfico. Os chapas são elementos participantes do Espaço Geográfico, e desta forma devem ser observados empiricamente.

Os chapas são Atores Espaciais, conforme já discutimos no item 1.4. "Os Chapas como Atores Espaciais". São presentes nas dinâmicas espaciais e territoriais, com a sua capacidade de resistência, com os seus conhecimentos e sabedoria. São os elementos que constituem as forças para o Lugar – conforme discussão do item 1.5. "Resistência, Conhecimento, Sabedoria: as forças para o Lugar".

O uso do território é o conceito que permite compreender a Existência dos chapas. São pessoas que usam o território e são utilizados pelo mesmo, precisamente por serem também integrantes do território, pois mais que as condições paulatinamente impostas do Meio Técnico-Científico-Informacional busquem retira-los dos principais processos econômicos, os mais rentáveis e valiosos. Desta forma, as dinâmicas existentes dos territórios são também as mesmas para os chapas, direta ou indiretamente. Estão estes trabalhadores no mesmo contexto do território que pertencem, da FSE que são integrantes, e do Espaço em que Existem.

Neste sentido, o Conhecimento e a Sabedoria que os chapas têm de sua cidade e de sua região são os principais elementos a serem observados para a Existência dos chapas. Para além dos levantamentos dos pontos de chapas em uma cidade ou região, para além da descrição de cada um deles em detalhes. É preciso também – no sentido de conjuntamente com os levantamentos e descrições – obter os relatos de alguns chapas. O uso que é feito destes homens pelos elementos todos presentes no território, e o uso que estes mesmos homens fazem deste mesmo território são as bases para a compreensão da Existência dos chapas, da presença destes no Espaço Geográfico.

São a partir destas condições que o ponto de chapas da rotatória que liga a Av. Bandeirantes e a Rodovia "Attilio Balbo" surge como a principal referência dos trabalhos de campo desta pesquisa. O contato com os trabalhadores deste ponto permitiu a superação dos levantamentos e comparações entre os pontos. Permitiu observar que são integrantes de um território, de uma FSE, e do Espaço Geográfico, em especial do Meio Técnico-Científico-Informacional.

O que se segue é um "híbrido[54]" de descrições e relatos. Conversamos principalmente com três chapas: Roberto, Maurício e Fernando. Foram duas oportunidades diferentes, outubro de 2005 e janeiro de 2006.

Em outubro de 2005, obtivemos as principais características não apenas daquele ponto, mas dos demais existentes entre a Av. Bandeirantes, a Rodovia "Attilio Balbo" e a Rodovia "Mario Donega". Nos foram apresentados os pontos da Mangueirinha e o que fica logo em frente à Rodovia "Mario Donega", e aprofundamos muitas das condições em que vivem e trabalham os chapas.

Janeiro de 2006 marca o retorno a cada um destes pontos. Reencontramos os mesmos três chapas da viagem anterior. E, a partir deste reencontro, foi possível realizar algo que sequer havíamos cogitado antes: contratamos um destes chapas para percorrermos a cidade de Ribeirão Preto. Obtivemos, desta forma, um relato de um chapa não apenas descrições de locais na cidade, mas aspectos importantes de como este homem observa e pensa a cidade e a realidade a qual faz parte diretamente.

3.2.3.1. Outubro de 2005.

Para esta viagem de campo, foram previstos dois objetivos a serem alcançados: localizar o maior número de pontos de chapas existentes na cidade, e conversar com os trabalhadores de pelo menos um destes pontos.

Percorremos a cidade procurando pontos de chapas. Começamos pela Rodovia "Anhangüera", que já sabíamos que encontraríamos pontos de chapas em dois locais distintos: o Trevo "Waldo Adalberto da Silveira", onde está a rotatória que dá acesso à Av. Castelo Branco. E mais adiante, no Viaduto João Paulo II, logo debaixo dele, no acostamento da pista, no sentido para Orlândia.

---

[54] LATOUR, Bruno. 2005 (1994). **Jamais Fomos Modernos. Ensaio de Antropologia simétrica.**Tradução de Carlos Irineu da Costa. Rio de Janeiro: Editora 34. Coleção TRANS.

Passamos primeiro pelo Trevo “Waldo Adalberto da Silveira”, e dentro da rotatória que permite acesso à Av. Castelo Branco, encontramos um ponto de chapas. Tratava-se de uma espécie de “barraco”, com uma placa escrita à mão, que podia ser vista relativamente distante, uma fogueira apagada logo em frente a este “barraco” e aparentemente vazio, ao menos não conseguimos enxergar nenhum trabalhador fora do mesmo ou na rotatória. Não conseguíamos compreender direito como um caminhoneiro faria para parar em uma rotatória tão movimentada e sem acostamento.

Contornamos a rotatória e acessamos a Av. Bandeirantes. É uma importante entrada de Ribeirão Preto, principalmente por ser acesso à Rodovia “Anhangüera”. Logo em seu início, foi construído um totem imenso com os escritos “Ribeirão Preto: A Capital Nacional do Agro-Negócio”. E logo ao nosso lado direito, no sentido de quem chega à Ribeirão, praticamente “à sombra” deste totem já reconhecemos um ponto de chapas da avenida. Sem abrigo, sem placas, apenas uma fogueira apagada e três homens. Ao lado esquerdo, oposto, a Leroy-Merlin, praticamente às margens da rodovia.

Continuando na Av. Castelo Branco, localizamos dois dos pontos de chapas que já havíamos observado em oportunidades anteriores: um no canteiro central da avenida, que divide as duas mãos da via, e o do lado direito, em frente a Café Utam. Continuamos por mais um pouco na avenida, e localizamos mais um ponto, na primeira rotatória já dentro da cidade. Outro lugar que tínhamos dúvidas de como um caminhoneiro iria parar para conversar com os chapas. Mais adiante, ainda na Av. Castelo Branco, encontramos mais um ponto que não conhecíamos, logo em frente ao Makro. Todos estes apenas com as placas e fogueiras apagadas.

Decidimos percorrer por outras avenidas da cidade. Seguimos pela Av. Maurílio Biaggi, Av. Francisco Junqueira e a que está localizada a Rodoviária de Ribeirão Preto. Em todas estas avenidas, não observamos nenhum ponto de chapas.

Ao sairmos da avenida que dá acesso à Rodoviária, passamos pela Câmara dos Vereadores de Ribeirão Preto, e chegamos à rotatória que dá acesso à Rodovia “Attilio Balbo” e à avenida que segue paralelamente a ela, a Av. Bandeirantes. Bem na rotatória, na esquina da Av. Bandeirantes, observamos um ponto de chapas, com várias placas, uma grande fogueira apagada, um abrigo com apenas um telhado tipo “brasilit”. Ao contornarmos a rotatória e passarmos logo em frente ao ponto, observamos que existia uma pequena horta, um fato novo, que nos surpreendeu. Nesta mesma rotatória, existe outro totem, igual ao da Av. Castelo Branco.

Percorremos outras avenidas em busca de chapas. Na Av. Costa e Silva não encontramos chapas. Dela, tivemos acesso à Av. Mogiana, onde localizamos alguns pontos (aproximadamente cinco) próximos ao comércio de madeiras existente nela, especialmente em suas rotatórias.

Retornamos à Rodovia "Anhangüera", passamos novamente pelo Trevo "Waldo Adalberto da Silveira", mas continuamos adiante na rodovia. Chegamos ao Viaduto João Paulo II, onde localizamos um ponto de chapas logo sob este. Nele existia uma pequena fogueira, mas na parte construída exatamente debaixo da ponte, estava escrito bem grande, em tinta branca, "chapas", e três homens aguardando logo ao lado, na sombra.

Fizemos o retorno na rodovia, para retornarmos para a cidade. Passamos novamente pelo viaduto João Paulo II, desta vez em sentido oposto e pegamos a saída que dá acesso à Av. Brasil, que é muito próximo do viaduto, apenas poucas dezenas de metros.

A Av. Brasil é bastante extensa, e merece uma breve descrição. É uma avenida que possui algumas rotatórias, e de duas delas, ocorrem mudanças de nome, mas são na verdade continuações na mesma direção. Do acesso da Rodovia "Anhangüera" até a rotatória que muda de nome para Avenida da Saudade, no sentido da rodovia até esta rotatória, estão presentes vários motéis, algumas casas de prostituição, comércio de peças e partes para caminhões e máquinas pesadas, lojas para animais de criação (cavalos, bois etc.) oficinas de motores também para caminhões e máquinas, vários desmanches e, já praticamente no final deste trecho, algumas farmácias, pequenas lojas, papelarias, mercearias e farmácias populares.

Da rotatória, mas continuando no mesmo sentido, a avenida passa a se chamar Avenida da Saudade. Tem uma extensão menor, até a próxima rotatória onde novamente muda de nome. Na Av. da Saudade, está localizado um cemitério da cidade. E nela já surgem agências dos principais bancos, várias lojas para animais domésticos (*pet shops*), várias filiais de lojas como Magazine Luiza, Casas Bahia e similares, comércio de roupas e acessórios, comércio de cosméticos, filiais de farmácias como Ultrafarma, Drogasil e similares. Já existe uma maior movimentação de pedestres, em função do comércio de rua e das muitas linhas de ônibus que percorrem esta avenida.

Mais uma rotatória, e seguindo no mesmo sentido, agora recebe o nome de Av. D. Pedro I, que segue com o mesmo padrão de comércio que a Av. da Saudade, até praticamente o centro da cidade, onde se encontra com a rotatória da Rodovia "Attilio Balbo" e a Av. Bandeirantes. Ao chegarmos novamente nesta rotatória, paramos no ponto de chapas para conversarmos um pouco com os trabalhadores. No ponto estavam cinco chapas.

Nos apresentamos, contamos que somos pesquisadores da Universidade de São Paulo, do Departamento de Geografia. Acharam curiosa a idéia, pois se lembravam da disciplina quando estavam na escola, e queriam entender melhor o que eles (chapas) poderiam ter de interessante para a Geografia.

Contamos brevemente dos objetivos da pesquisa, que é basicamente entender quem são os chapas, como é o trabalho e como é em Ribeirão Preto. Que já conhecíamos mais ou menos as principais atividades que são realizadas, mas que tínhamos a curiosidade de saber sobre eles daquele ponto. Com quem costumam trabalhar, onde normalmente vão realizar o serviço na cidade, quanto recebem, há quanto tempo existe o ponto, e como se tornaram chapas. Conversaram rapidamente entre eles, e dois deles se levantaram e chegaram mais perto de nós. Roberto[55] e Maurício se apresentaram e perguntaram o que exatamente queríamos saber sobre os chapas.

Maurício é negro, estatura mediana, e sua idade aparenta ser entre 35 e 40 anos. Roberto é moreno, um pouco mais alto e mais pesado que Maurício, e apresenta uma pequena dificuldade com os dedos da mão direita, mas que de modo algum o impedem de trabalhar.

Perguntamos onde mais vezes vão fazer algum serviço, ou quem mais vezes os chama para trabalhar. Contaram que existe uma casa de rações ("Comercial Rio Pardo" – que a partir de agora iremos chamar apenas de "casa de ração") muito próximo do ponto que sempre os chamam para trabalhar, que é o lugar onde mais conseguem serviço. Depois, é uma casa de gesso ("L Gesso") e em menor freqüência lojas de madeira, frigoríficos, algumas casas de carnes às vezes e outras casas de ração animal. Alguns frigoríficos oferecem a roupa para o transporte da carne no gancho, mas a maioria prefere contratar o chapa que já tenha a roupa própria. Roberto têm a roupa, ele prefere o serviço da carne, mas faz a carga que aparecer. Geralmente também é carga de pisos, peças de elevadores, madeira, tudo que está em caixas.

Recebem principalmente a "diária", que é o acerto por caminhão para fazer a carga. Cobram um pouco mais se tiverem que orientar o caminhoneiro pela cidade e chegar no endereço da entrega. E fazem toda a região.

Perguntamos pelo valor da "diária". O valor varia conforme a carga a ser feita. A ração, principalmente a "casa de ração", paga em média R$90,00 em cinco chapas, para descarregarem 16 toneladas. Para descarregar a madeira, costumam cobrar R$25,00 por trabalhador; R$10,00 a tonelada da carne e R$5,00 a tonelada de açúcar, farinha, arroz, feijão,

[55] Os nomes completos e verdadeiros dos trabalhadores serão preservados neste capítulo. São apresentados muitos fatos, que envolvem empresas e instituições, para que sejam evitadas futuras retaliações a eles e a todos do ponto de chapas.

sacaria em geral. Estes valores são sem a informação e orientação. Só para informar um endereço, costumam cobrar R$10,00. E para orientar até o local, geralmente R$20,00.

Então ficamos com uma dúvida: quem mais contrata os chapas, os caminhoneiros ou as lojas e empresas? Nos responderam que é praticamente tudo feito pelos caminhoneiros, fora a "casa de ração", que os chamam diretamente. Então perguntamos se existe diferença entre os caminhoneiros que trabalham para empresas e os que não trabalham.

Contaram que os caminhões de transportadoras cada dia que passa é mais difícil deles pararem, principalmente para pegaram chapas para carga. Ainda alguns param para informação ou orientação, e ainda assim está cada dia menos. As empresas grandes cada vez mais só pegam chapas do Sindicato dos Movimentadores de Ribeirão Preto – FETRAMESP[56] sub-sede de Ribeirão Preto.

Muitos dos caminhoneiros já saem para a viagem com dinheiro separado para pagar o chapa. E que normalmente um caminhoneiro, quando "pega confiança" no ponto ele volta sempre.

Perguntamos há quanto tempo existia o ponto que eles estão e como ele começou. Esse ponto existe há 15 anos, que é o "último tiro" da estrada, o último ponto da estrada (Rodovia "Attilio Balbo") e que seria mais um ponto "de pista" do outros na cidade. Aí perguntamos se existe diferença entre um ponto "de pista" de um mais dentro da cidade. Contamos que conhecíamos os pontos perto da Leroy-Merlin (Av. Castelo Branco), e se estes seriam diferentes deste ponto (o da rotatória). Nos explicaram que aqueles pontos perto da Leroy-Merlin são pontos que fazem mais serviços dentro da cidade. Não entendemos direito esta explicação, mas não insistimos.

Por ser um ponto "de pista", e ainda o último, já havia três dias que não conseguiam um serviço. E que naquele dia, Roberto estava desde a madrugada esperando serviço, aproximadamente 14 horas ali esperando.

Recordamos da "casa de ração", e perguntamos como eles faziam para chamar os chapas para trabalhar. Roberto contou que ele e mais três chapas no ponto têm celular, e que serve para o gerente ligar para eles. O caminhoneiro também, quando "pega confiança" no ponto, pega os números, para quando ele estiver saindo com uma carga, avisar o dia que vai chegar, para não pegar o ponto vazio, ou quando estiver chegando já na região.

---

[56] FETRAMESP é abreviação para Federação dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral, Auxiliares de Administração no Comércio de Café em Geral, Auxiliares de Administração de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo.

Pedimos que contassem melhor o que era "pegar confiança", como é isso. Contaram que existe muito chapa que trabalha por pinga, que muitos são ex-presidiários que não conseguem serviço, ou simplesmente não têm documentos.Que não é difícil encontrar chapas que foi alguma vez preso, pois a tristeza traz droga, traz doença. Existe também muita gente que nunca foi chapa antes e não sabe organizar uma carga, fazer uma amarração no caminhão e quer ir para um ponto. A confiança vem conforme a turma do ponto trabalha direitinho, se faz tudo como precisa. Tanto que a Polícia normalmente chama o pessoal deste ponto, para carregar droga apreendida, contrabando, mudança.

E os supermercados grandes, deixam os chapas entrarem ou chamam eles diretamente? É conforme o caminhoneiro. Se um caminhoneiro chega no supermercado e ele contratou o chapa, costumam deixar entrar para descarregar. Mas também terminou o serviço, é para sair logo. Contaram que normalmente entram no Carrefour, no Savegnago e no Gimenes. Também deixam os chapas entrarem em frigoríficos como Campo Oeste, Bom Charque,a Boi Fran. Mas a crise da Aftosa no Mato Grosso do Sul diminuiu muito o serviço na carne[57].

Mas que já existe supermercado que o chapa não entra mais, principalmente os que trabalham com transportadora, e a empresa mandou os caminhoneiros não mais pararem nos pontos de chapas.

E acidentes ? O que acontece quando um chapa sofre um acidente, se machuca ? Só ajuda na hora, leva para hospital e o que precisar. Mas depois desse atendimento primeiro, o resto é tudo no SUS e sem seguro-desemprego, pois chapa não paga INSS. Se tiver que ficar em tratamento, sem trabalhar, aí o chapa passa dificuldade. Se tiver que comprar remédio fica difícil, e a família passa necessidade. Muitos vão para o CETREM[58].

Perguntamos se a construção de novos galpões, de novos armazéns de estoques estavam ajudando ou atrapalhando o serviço deles. Pois existem locais com terminar de cargas e portos rodoviários elevados na altura das carretas, das portas de trás dos caminhões. Falaram que as plataformas novas ainda não atrapalham muito, mas que já estava começando a piorar sim. Que outro lugar que deixam os chapas entrarem junto com os caminhoneiros é a fabricante de rações Purina, e nela existe terminal e porto rodoviário. Ficou ruim mesmo é quando a empresa não deixa mais o caminhão entrar, aí tem que carregar a carga desde a rua, subir escada, subir rampa. O trabalho fica muito mais pesado.

---

[57] No final de 2005, houve um surto de Febre Aftosa no gado de Mato Grosso do Sul. E na época o Governo do Estado de São Paulo decidiu fechar a fronteira sanitária com este Estado.

[58] Uma instituição de assistência social mantida pela Secretaria Municipal da Cidadania e Desenvolvimento Social de Ribeirão Preto.

Já no final da tarde, perguntamos se eles conheciam mais algum ponto de chapas naquele bairro, se na estrada tem mais pontos, e se eles conheciam alguém neles. Contaram que existe um ponto ali muito perto deles que é o mais antigo dali, o da Mangueirinha, que ele existe há mais de 50 anos, ainda do tempo da estrada de ferro. E que muitos dos chapas que estão agora na rotatória, os pais, os avôs trabalharam de chapas na Mangueirinha, e nos convidaram para irmos até lá. Deixamos combinado para o dia seguinte, pois já estava anoitecendo.

Apesar de ser um ponto bem mais novo, este da rotatória começou com os avôs e pais que saíram do ponto da Mangueirinha, há 15 anos atrás. E que os filhos e os netos, por não conseguirem outro tipo de ocupação, passaram a trabalhar juntos de chapas. Pode entrar qualquer tipo de trabalhador, mas são eles que agora estão no ponto que decidem quem entra para trabalhar ou não.

Esta parte de selecionar quem entra em um ponto ou não, os fez relembrar o Sindicato dos Movimentadores. Começaram a contar de novo das pessoas que nunca foram chapas antes, e que já podem ser um. Muita gente que não consegue mais trabalhar com o corte da cana, ao invés de retornarem para onde vieram, para as suas cidades de origem, ficam em Ribeirão Preto. E por necessidade, até mesmo desespero, tentam trabalhar de chapas. Que dali da rotatória, até o pedágio – na Rodovia "Attilio Balbo", no sentido Sertãozinho – antes de Ribeirão Preto dá para contar nove pontos de chapas. Tanta gente tentando ser chapa, força o preço dos serviços cada vez mais para baixo.

E tirando proveito da situação, segundo os trabalhadores, o Sindicato começou a "juntar" pessoal para trabalharem de chapa dentro das empresas, só quando é para carregar e descarregar. E que a empresa não teria responsabilidade alguma sobre os chapas, só o Sindicato. O que tem é que o Sindicato paga muito pouco, muito menos do que os chapas tentam cobrar nos pontos. Paga, por exemplo, R$30,00 para uma "turma" descarregar cinco caminhões.

Nos despedimos dos trabalhadores, e pedimos para voltar na manhã do dia seguinte, para continuar a conversa.

Chegamos ao ponto da rotatória logo cedo, mas a conversa deveria ser curta, em função de outros compromissos já programados. Estavam nele apenas três chapas, sendo dois deles Roberto e Maurício.

A tensão do primeiro encontro foi rapidamente esquecida. Maurício e Roberto já vieram nos cumprimentar. Maurício logo de início nos pergunta se sabemos qual é a importância dos chapas. Respondemos que tínhamos uma idéia, mas estávamos lá exatamente

para tentarmos descobrir. Ele que a importância do chapa é total, pois tudo passa primeiro pelas mãos dos chapas, para depois chegar até cada um de nós. Que quando chegamos em um supermercado comprar as mercadorias que necessitamos, o chapa esteve primeiro lá, suando a camisa para que tudo chegue certinho, em ordem e no prazo combinado.

Maurício afirma categoricamente que os chapas não são vagabundos. Que o trabalho deles é muito duro e muito importante, pois não teríamos acesso as coisas mais básicas da nossa vida, pois não teria ninguém para carregá-las e organizá-las.

Nesse momento, foi relembrado que grandes supermercados permitem o trabalho de chapas em seus estoques, e novos nomes surgiram como Carrefour e Pão de Açúcar. Maurício nos diz que se existisse serviço para todos, as firmas fariam a carga e descarga, com funcionários contratados em todos os termos da lei trabalhista, salários e direitos. Mas esta realidade está se tornando exceção. Em razão disso, o chapa só tem seu trabalho valorizado quando está dentro da empresa, realizando a movimentação da mercadoria. Do momento que o serviço dele termina e sai das dependências da empresa, ele não têm valor algum, passa a ser um desconhecido, indigno de qualquer forma de consideração ou respeito.

Perguntamos a eles se já existiam caminhoneiros andando armados, por medo de roubo de cargas. Nos responderam que não são todos não, mas os que chegam do Rio Grande do Sul são os que mais andam armados. E que do sul chegam mais produtos agrícolas de grandes marcas, como o arroz Camil.

Muitos caminhoneiros já saem de viagem com o dinheiro para os chapas, pegam um determinado valor com os seus contratantes. Mas quando chegam na cidade, para entregar a mercadoria, ficam pechinchando com os chapas sempre um valor menor do que pedimos. Eles tentam guardar uma parte para eles deste dinheiro do chapa, muitos já no caminho gastam uma boa parte em "gandaia".

Mesmo para ser chapa, nos conta Maurício, principalmente um bom chapa, é preciso estudar, e nos pede para anotarmos a seguinte frase:

> "Para ser um bom chapa, não fuja da escola. Porque para ser chapa, têm que saber ler" (Maurício Lima da Silva, vulgo Carioca).

Demonstrando grande satisfação, nos pedem para anotarmos mais uma frase sua:

> "Se não fosse o chapa, a sua panela não fazia fumaça, não vestia calçado etc." (Maurício Lima da Silva, vulgo Carioca).

Esta situação de que o chapa é desvalorizado, até mesmo considerado um vagabundo, veio à tona novamente a atuação do Sindicato dos Movimentadores, que eles estão atuando como empreiteiros, tais como os "gatos" que contratam os bóias-frias para trabalharem na colheita de cana-de-açúcar. E muitos dos que aceitam trabalhar com o Sindicato são principalmente os que não mais conseguem ocupação na cana, os que eles chamam de "nortistas" ou de "Piauí", referências pejorativas aos trabalhadores que vem do Nordeste brasileiro, especialmente os do Piauí. E mesmo quem trabalha para eles, o Sindicato não oferece nenhuma garantia de seguro-saúde e nenhum outro tipo de benefício. Inclusive se um chapa adoece, ele não recebe nenhum salário enquanto estiver sem trabalhar. É o pessoal do ponto que têm que fazer esforço para ajudar quem está com problemas de saúde, seja com um pouco de dinheiro, seja com uma pequena cesta básica.

Para encerrarmos a visita a eles, perguntamos quando que surgiu o ponto da Mangueirinha. Eles nos confirmaram que é um ponto muito antigo, do tempo da ferrovia, do café e do açúcar, e mesmo da escravidão. E que ali onde está o ponto deles (o da rotatória), era onde a estrada de ferro terminava.

Agradecemos imensamente as duas conversas com eles. E perguntamos se poderíamos retornar mais uma vez, em Janeiro de 2006. A resposta foi positiva e nos disseram que estariam nos aguardando, neste mesmo ponto.

3.2.3.2. Janeiro de 2006.

Nesta pesquisa de campo, formávamos uma equipe: eu, Pedro Mezgravis, e os alunos de Iniciação Científica Mateus Sampaio, Marina Gaviolli Henriques e André Luís Gomes. Mateus estava em Orlândia com o seu carro, e nos encontramos em Ribeirão Preto para a pesquisa junto aos chapas. Muito gentilmente, Mateus permitiu que realizássemos essa idéia, pois nunca algo do tipo havia sido tentado antes, e havia um certo receio.

Para esta oportunidade, pensamos em algo nunca tentado antes. Decidimos contratar um chapa para percorrer a cidade de Ribeirão Preto. O nosso objetivo era ele mostrar os principais locais onde os chapas conseguem trabalho, onde antes conseguiam e agora não mais, e os principais pontos de chapas que ele conhecesse.

Na tarde que chegamos a Ribeirão Preto, passamos no ponto de chapas da rotatória da Av. Bandeirantes e da Rodovia "Attilio Balbo". Encontramos todos os trabalhadores que havíamos conversado em outubro: Roberto, Maurício e Fernando. Perguntamos se algum

deles estariam disponível para o dia seguinte cedo, para que ele nos mostre os principais locais onde os chapas conseguem serviço, tudo o integra os nossos objetivos acima descritos.

Infelizmente, nenhum dos três estaria ali pela manhã para nos acompanhar[59]. Finalmente havia surgido uma boa semana, com bastante trabalho e que quase todos estavam compromissados. Conversaram entre eles, e descobriram que um outro colega deles do ponto estaria livre, e que falariam com ele para amanhã cedo. Pediu que passássemos um pouco mais tarde para termos certeza, pois ele no momento estava fazendo uma carga, mas voltaria para o ponto em pouco tempo.

Ao retornarmos, quase no início da noite, Roberto ainda estava no ponto e confirmou para a manhã seguinte com o colega deles. Ele já estaria no ponto às sete da manhã. Confirmamos o horário, nos despedimos e fomos descansar e nos preparar para o dia seguinte.

Grande parte deste tempo que o chapa circulou conosco por Ribeirão Preto, utilizamos um gravador. E posteriormente, Marina Gaviolli Henriques fez a transcrição das fitas. Muito mais do que uma descrição da cidade. Muito mais do que um levantamento de pontos e locais na cidade. É um relato que apresenta, ainda que muito brevemente, o modo como um chapa observa, pensa e vive Ribeirão Preto. Do modo como são presentes em praticamente todas os processos existentes na cidade. Como o território é utilizado por eles, e como eles por sua vez são utilizados por este mesmo território.

Optamos por apresentar trechos desta longa entrevista, pois revela fatos e situações que consideramos de extrema relevância para a compreensão da Existência dos Chapas, não apenas em Ribeirão Preto, mas de uma forma mais ampla. O conteúdo aqui transcrito fornece elementos suficientes para pensarmos os chapas dentro do Espaço Geográfico, em especial dentro deste período em que vivemos, o Meio Técnico-Científico-Informacional.

Utilizaremos a abreviação T. em substituição a seu verdadeiro nome, para preservarmos a sua identidade. Muitas informações foram dadas em detalhes, com nomes de empresas e instituições. Da mesma forma, substituiremos o nome de uma grande empresa atacadista para "Grandiosa", exatamente pelos mesmos motivos.

---

[59] O trecho da entrevista em que o chapa T. comenta sobre esse serviço dos demais:
"Pedro: O que os caras tinham que fazer hoje?
T.: Eles iam descarregar lá em Franca.
Pedro: O caminhoneiro ligou pra vocês, já sabendo do lugar ou ele passou ontem?
T.: Não. Esse daí é o caminhoneiro que liga.
Mateus: E de onde vem esse caminhoneiro?
T.: É lá do Mato Grosso".

O primeiro local que paramos foi o ponto da Mangueirinha, poucos metros do ponto da rotatória. Conversamos com alguns dos homens presentes. Conversamos também sobre como T. chegou ao ponto de chapas e o foi por meio de seu pai. Continuamos um pouco pela Av. Bandeirantes, no sentido para Sertãozinho. Devemos sempre lembrar que esta avenida é paralela à Rodovia "Attilio Balbo".

"T.: Qual é o ponto mais antigo daqui?
Chapa: Como assim? De chapa?
Pedro: É
T.: Ah, é o da Mangueirinha.
Pedro: Ele existe há muito tempo?
T.: É o mais velho daqui. Ta aí desde quando descarregava o CEAGESP aí... desde quando o trem passava aqui, né. (...) O outro rapaz tinha um outro serviço.
Mateus: Tem gente trabalhando lá ainda?
T.: Tem!
Mateus: É bem perto de onde vocês ficam, né?
T.: Meu pai também é chapa, né, meu avô também foi chapa, aí pra nós ficou mais fácil.
Pedro: Seu pai sempre foi chapa?
T.: Nem sempre. Meu pai já trabalhou na prefeitura. Aí ele foi mandado embora e começou a trabalhar de chapa. O ponto de chapa é uma oportunidade, porque quando você ta desempregado, pra não ficar parado a gente vem aí.
Pedro: E o seu avô? Trabalhava com quê?
T.: Meu avô trabalhava no CEAGESP.
Pedro: Também com carga, né?
T.: É, mas era tipo serviço de chapa também.
(...)

T.: Ali, nós tudo a maioria a gente foi podando, né. Quem ficou de mais velho ali foi o meu pai e o Manga (Roberto). Mas de quando eu cheguei lá até agora...Tipo, agora quem manda ali é nós. Qualquer problema que tem ali, nós fala. Se tiver que pegar também, nós pega. Porque o cara não tem... ou vai atrapalhar, eu precisa dali, entendeu?O cara vem me atrapalhar ali, veio... É a mesma coisa que eu chegar e atrapalhar o seu serviço, fazer uns bagulho totalmente diferente, aí ninguém mais vai querer os bagulho...

(...)

Pedro: Aqui é Vila Virgínia, né?
T.: É, é a Vila Virgínia.
Mateus: Tem uma favelinha aqui...
T.: Tem uma favelona! Olha, ali é a favela. A maioria do povo aí desce pro ponto de chapa.

(...)

(Encontramos um ponto de chapa vazio. Perto do pontilhão de acesso a USP na avenida dos Bandeirantes).
T.: Ah, aqui já é outro ponto de chapa. Mas não tem ninguém aí não. O pessoal não desceu. Também, sábado ainda...Já não tá descarregando nada, de sábado ainda...O pessoal já fica

desanimado, né. O cara já vem de longe. Acorda cedo e anda até aqui. Aí chega aqui e não vira nada... desanima, né?
André: Ta com pouco movimento aí?
T.: Pouco movimento.
Pedro: O caminhoneiro costuma parar aqui nessa faixa pra pegar o pessoal?
T.: É, é aqui mesmo. Pelo acostamento.
Pedro: E o caminhoneiro consegue enxergar o pessoal dali?
T.: Não, os caras levantam.

Seguimos pela Av. Bandeirantes, mas desta vez voltando sentido bairro. O chapa T. nos explica como eles conseguem trabalhar com os supermercados. É uma espécie de "tolerância" com a informalidade do chapa, misturada com corte de gastos com funcionários e encargos trabalhistas, que move esta relação chapas e supermercados. É sempre um caminhoneiro que traz o chapa para trabalhar na carga e descarga nos supermercados. Sempre também sendo o caminhoneiro quem remunera os chapas. O primeiros dois nomes de grandes empresas são mencionados como utilizadores de chapas, mesmo que seja neste esquema de "tolerância". Conversamos também sobre o medo dos caminhoneiros com roubo de cargas, e que muitos viajam armados, principalmente os que vêm do Rio Grande do Sul (gaúchos na entrevista).

"Pedro: Alguns supermercados costumam pegar o serviço do chapa pra fazer carga ou isso fica por conta dos caminhoneiros?
T.: Não, quem faz isso é o caminhoneiro.
Pedro: E os caminhoneiros são muito desconfiados com os chapas?
T.: Ah, tem uns que são, né! Tem muito chapa aí que... Muito chapa não, né? Não é bem chapa, porque o cara que é chapa não vai fazer "bagunça".
Pedro: O caminhoneiro pára no ponto já...
T.: Pára no ponto, o cara vai ser simpático com o caminhoneiro, aí ele deixa o caminhão aberto com o cara lá dentro. Outro dia o cara roubou o cara (o caminhoneiro) lá dentro (no ponto).

(...)

Pedro: Tem Savegnagno aqui?
T.: Tem em toda região. Aqui é Vila Virgínia ainda...

(...)

Pedro: E esse é o caminhão do Savegnagno mesmo?
T.: É, é o caminhão do Savegnago. Ali é o depósito deles.
Pedro: Aqui eles usam pallet, essas coisas, ou descarrega direto no caminhão mesmo?
T.: Aqui usa mais o carrinho.
Pedro: Mas pega a caixa e coloca no carrinho e leva lá pra dentro?
T.: É.

Pedro: E são vocês mesmos que organizam?
T.: Não. É o pessoal de lá de dentro que organiza. É o próprio pessoal do Savegnago.
Pedro: Ah, era isso que eu precisava saber também. Vocês só tiram do caminhão.
T.: É. A gente só tira do caminhão e põe ali.
Pedro: Vocês não levam até o estoque?
T.: A gente leva até no estoque sim. Até onde está determinado. Aí os caras dele pegam lá e arrumam. Quando começa a ficar alto aí a gente ajuda a por ali no alto. Eles fazem isso também por segurança. Que nem, cai uma pilha, aí a gente não é registrado numa firma, aí acontece um acidente e processa a firma. Agora não tem mais isso, entendeu? Porque já caiu muita gente, quebrou pé, quebrou braço, então eles não contratam mais nosso pessoal... eles já tem um funcionário contratado. O cara que faz a pilha. Se o cara cair o INPS paga. Entendeu? Que nós, não sendo registrados, se acontecer algum acidente, nós ganha muito mais do que se for o INPS pagar. Então pra eles, eles já fizeram isso.
Pedro: Aí no Savegnago que tipo de carga que é? Caixa, saco...
T.: Ah, vem carne, arroz, vem de tudo, né? A única coisa que são eles mesmos que buscam é a verdura.
Pedro: É da plantação deles, ou eles compram de alguém?
T.: Eles pegam no CEAGESP, lá. Isso já é direto lá em cima.

(...)

Pedro: E você acha que daria pra conversar com alguém?
T.: Com caminhão é meio difícil. O caminhão vem de cidades diferentes, não é sempre o mesmo motorista. Muitas vezes, a gente trabalha bem com um cara de uma firma, e o cara fala "Vou recomendar vocês pro meu parceiro que vem aí". Aí ele acaba não falando e o mesmo caminhão da firma, que vai descarregar no mesmo lugar, do cara que gostou da gente, já pega outro e aí o cara apronta. Aí o outro já pensa que é nós. E por causa disso aí que vai acontecendo de acabar com o ponto de chapa. Entendeu? O cara vai lá, já bagunça lá e o cara não que mais chapa. Aí prefere contratar um funcionário dele mesmo.
Pedro: E vem cá, é verdade que tem muito caminhoneiro que anda armado?
T.: Vixe tem...
Pedro: Mas é a maioria que anda armado?
T.: Não, não é a maioria não.
Pedro: De onde mais que vem que o caminhoneiro anda armado?
T.: Mais gaúcho. Olha, pára aqui que esse é o cara da ração que pega sempre a gente.

(...)

Pedro: No Gimenes é o mesmo esquema: o caminhoneiro contratou eles deixam entrar?
T.: É o mesmo esquema".

O uso dos chapas pelas grandes empresas de comércio e supermercadistas ganha um elemento complicador, a nosso ver, muito sério. O Sindicato dos Movimentadores de Carga de Ribeirão Preto – FETRAMESP, Sub Sede de Ribeirão Preto – é apontado como sendo "agenciadores" de chapas para trabalharem nestas empresas de comércio. Ele atuaria muito semelhante a uma empresa de terceirização de mão-de-obra: recruta trabalhadores para a realização de tarefas específicas, no caso, os chapas para carga e descarga. A remuneração e a

"contratação" dos trabalhadores tecnicamente seria de inteira responsabilidade do Sindicato, o que garante a condição de não-vínculos com a "empresa-cliente". Aqui, como explicamos logo no início do item, utilizaremos o pseudônimo "Grandiosa" em substituição ao nome da grande empresa de comércio.

"T.: É. O caminhoneiro já pára entendeu, pede informação e a gente já vê pra onde é. Geralmente a gente já sabe, dependendo do que ele falar, a gente sabe se vai precisar de chapa ou não. Aí ele vai falar: "Eu preciso ir lá na 'Grandiosa'", e lá chapa não entra, lá só é os chapas do sindicato.

(...)

T.: O cara do sindicato cobra mais barato também, do que os chapas da cidade e da rodovia.
Pedro: Mas aí como é que o Sindicato faz para pegar os chapas?
T.: Põe no jornal que precisa de gente pra serviço braçal... Aí aparece o pessoal. Também tem muita gente que fala pro outro: "Vai lá, ta precisando de gente pra carregar e descarregar caminhão".

(...)

T.: Na "Grandiosa" é assim: eles contratam o sindicato, mas não é a "Grandiosa" que paga o Sindicato. É os caminhoneiros. O caminhoneiro vai lá, e não pode entrar mais ninguém lá. Nem se tiver ajudante nada. Tem que pegar os caras do Sindicato. Que aí o Sindicato, tipo assim, a "Grandiosa" está ajudando o Sindicato. É a mesma coisa nós, a gente abrir uma firma no nome do ponto de chapa, vai lá na "Grandiosa" e fala: "Ó, to precisando, nós estamos aqui com a firma aberta e tudo, a responsabilidade vai ser da firma". Que nem no Sindicato, eles colocaram o nome do Sindicato lá, então o Sindicato é que é o responsável. Se acontecer alguma coisa, de quebrar alguma coisa, o Sindicato tem que pagar.

(...)

Pedro: Mas aí é a "Grandiosa" que paga pro Sindicato?
T.: Não, é o caminhoneiro. É a mesma coisa que o que está na rua. É mais barato, mais é o caminhoneiro que paga eles.
Pedro: Ah ta. Então, modo de dizer, a "Grandiosa" não tem nada a ver com isso.
T.: Não tem nada a ver. Só ta dando serviço pro Sindicato.
Mateus: Como é que eles fazem o contato com o Sindicato?
T.: O Sindicato que vai lá e procura.

(...)

Pedro: Mas como que o caminhoneiro pega os caras do sindicato?
T.: Eles ficam dentro do mercado.
Pedro: Ah, eles já ficam lá?
T.: É.
Pedro: Então a turma fica perto do mercado?
T.: Não. Eles ficam lá dentro. E só pegam serviço do mercado".

O próximo trecho da entrevista acontece na Av. Mogiana, já muito próximo da Rodovia "Anhangüera", mais especificamente do Viaduto João Paulo II. É um trecho pequeno da entrevista, mas que revela três fatos relevantes. O primeiro é a observação de um ponto de chapas (que fica embaixo do Viaduto João Paulo II) que trabalha também com o Sindicato, no esquema acima descrito. O segundo fato é uma avenida (Av. Mogiana) mais distante de uma rodovia, mas cuja rotatória estão presentes muitas das empresas de comércio de madeira da cidade. E pontos de chapas. É o mais próximo de uma distinção entre pontos de chapas "de pista" e "da cidade".

"Pedro: O que está perto aqui desta avenida Mogiana? Tem alguma estrada por aqui?
T.: Aqui a gente já está perto da Anhanguera.
Pedro: Perto do Viaduto João Paulo II?
T.: É.

(...)

T.: Esses caras aí já trabalharam para o Sindicato (acho que ele se referiu aos chapas que ficam embaixo do viaduto João Paulo II), como muito chapa por aí. Nós não, a gente já é mais de seqüência, o pai, um amigo, já trabalhou no ponto de chapa, aí é mais seqüência.
Pedro: Essa parte aqui já é mais do centro da cidade, né?
T.: É. Já estamos no meio da cidade. Lá tem um ponto de chapa, vamos dar uma parada aí. Esse pessoal trabalho com a madeira. (Ponto da Av. Mogiana)".

Fizemos uma parada na rotatória da Av. Mogiana. Fomos apenas eu (Pedro Mezgravis) e T. Fizemos uma tentativa de conversar com os chapas ali parados, mas a recepção não foi positiva. Tinha aproximadamente cinco chapas neste ponto. Assim que nos aproximamos quatro deles simplesmente levantaram e foram para o lado oposto da pista. O que ficou, assim que tentamos nos apresentar, logo foi dizendo que não tinha nada para conversar.

Decidimos nos afastar. Quando já estávamos nos dirigindo para o carro, observamos um dos chapas conversando com um funcionário de um comércio de madeira. Esperamos ele se afastar. Na verdade, ele havia retornado ao ponto de chapas. Decidimos ir conversar na madeireira.

Ao chegar na madeireira, perguntamos a um funcionário (por sinal, o mesmo que estava conversando com o chapa) com quem poderíamos conversar um pouco. Ele nos indicou um escritório, no fundo do terreno. A parte da frente desta era o mostruário/estoque. Ao entrarmos, uma mulher loira, aparentando entre 40 e 45 anos, pergunta quem somos e o

que queremos. Contei que estava realizando uma pesquisa sobre os chapas, e que gostaria muito de saber se o comércio da madeira utiliza o chapa ou não, e como é o processo todo.

Ela nos convidou para sentar. A primeira coisa que ela perguntou se ela precisava dizer o nome dela e o nome da empresa. Respondi que não era necessário, mas mesmo assim garantiria o sigilo. Ela preferiu não os dizer. Aí a conversa assumiu um outro tom, bem mais "amigável".

Comecei perguntando se o comércio dela utilizava chapas, e caso sim, como seria. Ela respondeu que contrata sim, apesar de ter funcionários contratados para tanto, mas em momentos de reposição de estoque, seus funcionários não são suficientes para retirar a madeira do caminhão em tempo hábil e em segurança. Portanto, ela contrata os chapas para dinamizar o processo de descarga.

Ela costuma pagar R$150,00 para um grupo de três chapas para descarregar uma carreta inteira, não importando o tipo e o peso da madeira. Geralmente eles (os chapas) levam aproximadamente 5 horas para descarregar uma grande carreta. Mesmo assim ela tem que lançar mão de alguns recursos para contratar chapas.

Muitos dos chapas dos pontos próximos ao seu comércio – é uma área com muitas madeireiras – são "acostumados" a trabalharem com madeira. A "turma" de chapas que trabalha com madeira tem que ter um bom ritmo de trabalho entre eles. É preciso paciência para descarregar madeira.

Mas na sua maioria são homens com graves problemas com drogas, o que dificulta em muito se conseguir um só ponto sempre para trabalhar. Ainda assim, ela pede para o caminhoneiro que está trazendo a madeira chegar o mais cedo possível para a entrega, pois entre todos os chapas daquela área existe o costume de beberem depois do almoço, o suficiente para ficarem completamente embriagados e não conseguirem trabalhar. E que muita da madeira dela vem do Mato Grosso, mas algumas vezes vem também de Rondônia e do Pará. E que de nenhum destes lugares tem documentação correta. E não raro, documentação alguma.

Nos despedimos da mulher, agradecemos muito pela colaboração com a pesquisa, e que manteríamos absoluto sigilo sobre o nome dela e de seu comércio. T. estava com um olhar espantado, pois não acreditava que ela iria dizer tudo aquilo, ao menos não com tamanha facilidade.

Para chegarmos onde estava estacionado o carro - e onde também André, Marina e André nos aguardavam – tivemos que passar em frente ao ponto de chapas que havíamos tentado conversar anteriormente. Estava fumando maconha, o cheiro estava muito forte, e

todos eles estavam com os olhos muito vermelhos e uma expressão de poucos amigos. Foi a segunda situação mais perigosa que passamos com os chapas, desde os fatos ocorridos na Av. Castelo Branco[60].

Existe um trecho pequeno, mas muito interessante, desta longa entrevista com o chapa T.. Ele apresenta tanto os homens que se tornam chapas apenas para sustentarem seu vício, bem como a curiosa relação que o pessoal de seu ponto (a saber: o da rotatória da Av. Bandeirantes e da Rodovia "Attilio Balbo") com a Polícia.

"Mateus: Tem chapa que acaba trabalhando nisso muito mais só pra sustentar um vício, né?
T.: tem.
Mateus: Esse vício geralmente gira em torno do que?
T.: Da droga, da pinga...
Pedro: Crack, cocaína?
T.: Cocaína até que não porque isso é mais pra playba, né... Mais pedra (crack)!
Pedro: Tem muita pedra aqui na região?
T.: Tem, vixe, em todo lugar tem.
Pedro: Quando a polícia faz apreensão, vocês acabam ajudando, né? Pra mandar tudo pro incinerador?
T.: Já, já. Aquele dia que vocês chegaram lá a gente tinha acabado de chegar. Eles queimam arquivo, droga.
Pedro: E não é qualquer ponto que a polícia vai pegar pra trabalhar, não é?
T.: Não, não é não. Geralmente eles vão lá em nós, porque eles já pegaram uma confiança, entendeu. O que a gente mostra é isso, né. É o serviço da gente e a gente precisa, né?".

Ao longo de toda a entrevista, perguntávamos a T. sobre acidentes durante o trabalho, sobre cãibras e outros problemas de saúde. Ele, de alguma forma, se sentia muito incomodado em falar deste assunto, respondia sempre de uma forma dispersa. Reunimos todas elas neste trecho.

"Pedro: É muito comum o pessoal se machucar com câimbra?
T.: Câimbra é muito comum, mas não machuca não.
Pedro: Mas tem que parar o serviço?
T.: Tem que parar o serviço, mas só até a câimbra passar. Uma vez eu tive que carregar uma carreta de milho e não tinha carrinho. Então a gente teve que descarregar tudo sozinho. Trabalho braçal mesmo. Teve que levar tudo em uma caixa.
Pedro: Mas que tamanho de caixa, mais ou menos? Tipo caixa de supermercado?
T.: Não... era por metro. Uma caixa de 32kg. Começa com 32kg, aí você vai ver e a caixa já está pesando 100kg.

(...)

[60] Conforme discutido no item 3.2.2. "Os pontos de chapas da Avenida Castelo Branco".

Pedro: Fica no CETREM o cara que não tem condição nenhuma, né?
T.: É tipo assim o cara que não tem família na cidade, né? O cara que vem de longe aí e tipo, não têm onde ficar, aí vai pro CETREM. Tem muito cara que não ta podendo trabalhar, que tem família, mas não quer dar trabalho em casa, vai pro CETREM. Aí tem aquela ajuda, né? Aquele rapaz que te falei que caiu do caminhão ficou aí.
Mateus: O cara caiu? [do alto de um caminhão carregado de carvão]
T.: Caiu.
Pedro: E a família dele tava passando aperto, né?
T.: É... Que nem um amigo meu. Ele trabalha de chapa e jogando bola ele quebrou o pé, e ele precisa, né. Ontem ele foi trabalhar e começou a infeccionar tudo por dentro...
Pedro: Se ele não se cuidar ele perde essa perna!
T.: É, ele já está com problema na perna mesmo. E jogando bola. Não tava nem trabalhando, nem nada.

(...)

Pedro: Tem algum chapa machucado agora?
T.: Ah ! Tem o Ângelo.
Pedro: O cara da perna, né?
T.: É, esse mesmo.
Pedro: Ele ta aqui no CETREM ainda?
T.: Não. Ele ta na casa dele. Ta com a família.
Pedro: Ta passando muito aperto?
T.: Acho que passa, né cara... Mas ele não comenta não.
Pedro: Às vezes porque ele se sente mal, né?
T.: Mas é um bagulho que não tem nada a ver, né mano? Se nós puder, nós ajuda. Que nem, quando ele se acidentou, a mulher dele precisou, ninguém tinha dinheiro aí a gente deu dinheiro. Dei dinheiro pra comprar uma caixa de leite pros filhos dele e tal. Eu não tenho vergonha de falar se eu tiver na necessidade, sabe. Mas muita gente tem".

Retomando a seqüência da entrevista, estamos próximo do início da Av. Castelo Branco, praticamente ao lado da Rodovia "Anhangüera". Sendo um pouco mais específico no bairro Lagoinha. Este é o bairro em que estão concentradas as principais empresas de transportes em Ribeirão Preto. São basicamente transbordos, grandes armazéns e depósitos. Muitos deles têm escritórios no mesmo prédio. É onde estão localizadas empresas como Mercúrio, Itapemirim Cargo, o transbordo central dos Correios e da Caixa Econômica Federal, entre outras.

No trecho seguinte, T. conta duas situações muito diferentes, uma em seguida da outra. Aparentemente, são apenas duas histórias interessantes, mas que revelam alguns detalhes importantes da vida e do pensamento dos chapas. Omitimos o nome da transportadora que ele cita em um dos casos.

"T.: Há uns tempos atrás, teve um cara que veio, ele é dono de uma das maiores transportadoras do Brasil, da (...). E ele veio pra Ribeirão, e ele não sabia chegar aqui na

transportadora dele. Aí ele passou lá no ponto de chapa, e eu tava lá e ele me pegou: "Olha, quanto é que você me cobra pra me levar assim, assim, assado?".Aí eu vi, né, porque você cobra pela característica do cara. Aí eu vi, terninho e tal, bonitão, e falei: "Ah, você me dá uns R$25,00 pra mim te levar lá...". Eu falei isso pra ele cair nos R$20,00 e ele: "Ah, firmeza!". E eu pensei: "Nossa, olha que legal, vou ganhar R$25,00 sem fazer nada!" (risos).

Aí eu levei ele lá na transportadora dele, que tipo, é terceirizada, mas é dele. Aí chegamos lá e o cara falou: "Ó, não vai embora ainda não, fica aí mais um pouco que depois eu te dou um dinheiro a mais só pra você me levar nuns hotel bom aí que você conhece, porque eu vou ficar aqui em Ribeirão hoje". Ah, tudo bem, né, fiquei esperando o cara lá. Aí ele pegou, entrou e conversou tudo aí nós fomos nos hotel. Aí nesse andar também ele acabou me dando R$50,00 por dia. E, tipo assim, não deu o dia, deu 1 hora de serviço com ele, nós andando pra lá e pra cá e ele me deu R$50,00. Aí no outro dia ele falou: "Como é que eu faço pra mim andar nos pontos turísticos aqui em Ribeirão?" Pontos turísticos assim, né, porque cidade assim não tem ponto turístico. Aí eu levei ele no cento da cidade, falei pra ele do Pingüim, porque o Pingüim é uma tradição aqui em Ribeirão, levei ele nos shoppings e ele me deu mais R$50,00 no outro dia. Aí ele ficou mais um dia e também ganhei outros R$50,00. Ganhei R$150,00 em três dias com ele e tudo isso só pra informação. Tipo, ele queria andar, tipo, "tem prainha aqui perto?" Aí tinha a prainha ali lá dos Coqueiros, levei também em Miguelópolis, onde ele pedia, nós ia. Tipo, ganhei meu dinheiro e ele ainda pagando as coisas por fora. Que tipo eu falei pra ele, "me dá meu dinheiro que aí eu, tipo, eu pego meus bagulhos, tipo, quero comer alguma coisa eu vou e compro". E o cara falou: "Não, não, pode deixar que hoje é tudo por minha conta". É, tem dinheiro, né, é boy, então ta bom, mas nem por isso a gente aproveita, né. O cara quer pagar também... Mas é pra trabalhar, né, se bem que foi um dia de lazer, porque, tipo, ele tava pagando tudo. Igual no Pingüim lá "toma um chopes comigo". O cara ta sozinho, tipo, ele falou: "Vem amanhã com uma roupa nova e tal", e eu falei: "Venho", pus uma calça e uma camisa nova e tal. Aí a gente foi no Pingüim, tomou uns chopes, foi no Santa Úrsula, no shopping, deu uma volta no shopping, fez compras, ele deu um tênis pra mim. Vixe, ele me deu um tênis muito legal...

Marina: Você ganhou o mês, né?

T.: O mês? Eu ganhei foi o ano! É porque cada tênis dá pra usar um ano, agora eu só preciso comprar tênis no ano que vem. O cara é louco de gastar dinheiro com tênis.

André: E isso acontece direto ou é meio raro de acontecer?

T.: É raro.Vixe, quando vem você tem que aproveitar! O cara te pedindo...Opa! Vamo, não pode coisar. Os caras lá (do ponto que ele trabalha) ignorou ele, na hora que ele parou lá todo mundo: "É, não vou lá não, to de boa", aí eu falei: "Não, eu vou, né. Fazer uma informaçãozinha, ganhar R$10,00". Aí eu falei: "Não, vou pedir R$25,00", já perdi o dia, era mais ou menos 16h, vou pedir R$25,00. E eu falei: "Ah, dá uns R$25,00 aí pra nós" e ele falou: "Fechou, vamos lá!". E começou assim... Um cara bom, né.

Marina: E fazendo descarga você iria ganhar praticamente a mesma coisa, né?

T.: É, é bem melhor, mas não é todo dia que aparece também não, viu!

Marina: E, quando você faz informação, o cara fala: "Me leva até lá", aí o cara te larga lá e você se vira pra voltar?

T.: É por isso que a gente cobra um a mais pra dar informação. Pra poder voltar. Eu, geralmente, quando é caminhão levo a minha bicicleta, vai embora de bicicleta, já compensa, né.

Marina: Economiza o do moto-táxi.

T.: É. Muitas vezes eu falo: "Ah, me dá uns R$20,00 pra eu ficar com R$15,00 porque fica com o moto-táxi". Aí o cara "então tá bom". Aí eu vou e coloco a minha bicicleta lá e o cara: "Mas e os R$5,00 do Moto-Táxi?". E eu falo que economizo o do moto-táxi e venho pra tomar um guaraná... Aí muito cara quer descontar: "Não, pode tirar isso aí". Não... O

combinado não sai caro parceiro. O cara combinou ué... Aí vai assim. Aí tem muito caso que teve cara que fez "O, vai lá, pega ali, pega o negócio ali" e a hora que eu vi tava saindo com o caminhão e indo embora. Ih, já aconteceu já três vezes já.
Marina: Depois do serviço?
T.: É, depois do serviço. Vixe eu tive que chamar a polícia e correr atrás do bichão. Eu falei: "Não... Peraí!".
Marina: E você já conseguiu pegar?
T.: Na hora tava passando uma viatura eu passei na frente e gritei: "Pára, pára, pára!" e o cara: "O que ta acontecendo aí?", e eu "Eu trabalhei com o cara e o cara tá indo embora aí! Não quer me pagar e, tipo, foi embora e não quer me pagar!". Aí o policial falou: "Sobe aí, vamos correr atrás do cara lá".
Mateus: Aí eles foram?
T.: Foram. Uma vez um cara duma moto eu parei o cara também e falei: "O, dá uma força aí, o cara ali roubou eu mano. Trampei pro cara o dia inteiro e o cara ta indo embora lá! Dá uma força aí, leva eu atrás do cara".Vixe eu catei o tinhoso e dei uma nele: "O parceiro, ta achando que aqui é otário?". O cara ta me roubando, né. Você ta trabalhando é pra isso mesmo.
Mateus: É sacanagem.
T.: Olha, você trampou o dia inteiro, descarregando os bagulho, aí no final do dia o cara... Ou, pára em qualquer lugar, não sabe nem onde ta, ta ligado, ele fala "Ó, me leva até mais ou menos a saída". Você vai levar ele ate mais ou menos a saída de Ribeirão aí o cara pega e te faz isso aí. Se você consegue catar o cara meu, vixe Maria... Você já pegou no trampo pesado o soco sai... Você acaba com o cara meu.
Pedro: O soco ganha umas toneladas, né?
T.: Isso! Ganha umas toneladas... Ou, você trabalha o dia inteiro carregando sal; sal é pesado pra caramba (...)".

Já estamos na Av. Castelo Branco, no sentido de chegada à Ribeirão Preto. Viramos uma das primeiras esquinas à direita, já no final do bairro Lagoinha, nos arredores da Leroy-Merlin e da Café Utam. Em várias pesquisas de campo passávamos por este mesmo lugar da Av. Castelo Branco, mas nunca entrávamos em qualquer uma de suas ruas. Ficávamos apenas observando a própria avenida, o que existe nela, e os chapas. A entrevista demonstra claramente nossa surpresa da descoberta. É também o momento que T. conta que os chapas até não muito tempo atrás vinham até este bairro para fazer cargas e descargas. Agora vêm apenas como informação e orientação, Estas empresas agora proíbem a entrada dos chapas, e utilizam recursos e técnicas avançadas de transportes, como pallets e empilhadeiras.

"Pedro: Onde a gente está?
T.: A gente ta na avenida Castelo Branco. Tem bastante transportadora por aqui.
Pedro: Nossa, eu passei aqui várias vezes e não sabia que era aqui que ficavam as principais transportadoras.
T.: É. Mas tem que dar uma volta.

(Passamos pela Rodonaves, a Caixa Econômica Federal e os Correios)

T.: Pra lá já é outra empresa.

Pedro: Souza Cruz... Vocês fazem carga de cigarro também, ou não?
T.: Não. Isso aí eles nem pegam chapa. É tudo por empilhadeira.
Pedro: Porque é o que é mais roubado. Por empilhadeira e com o caminhão quase lacrado, né?
T. :Olha, ali é o deposito da Seara.
Pedro: Mas arrebentado desse jeito? Os caras devem estar mal hein? Não tem nem placa, nem nada.
André: Às vezes pode ser para não chamar atenção, né?
T.: É... Também, né?
Pedro: Carga valiosa.
T.: Ali tem o Correio. (tiramos foto)
Pedro: O que é isso daqui? Esse "P" aí?
T.: Aqui é da Prenda. (tiramos foto – acho que de uma placa também)
Pedro: o Wal-Mart costuma pegar vocês como o pessoal do Savegnago?
Fernando: Costuma. Lá é chapa que entra.
Pedro: Mas é conforme o caminhoneiro pega, né?
Fernando: É, conforme o caminhoneiro pega. Do mesmo jeito. O caminhoneiro pegou e você vai trampar com ele.
Pedro: Entendi. Aí acabou o serviço, acabou tudo.
Fernando: Ah é.

Este é o final da entrevista, mas antes de retornarmos para o ponto de chapas de T., passamos por dois lugares. Voltamos para a casa de ração no bairro próximo do ponto, a "Comercial Rio Pardo", que mais cedo estava fechada. E paramos também na loja de carvão, que é ainda mais perto do ponto.

Na "Comercial Rio Pardo", a princípio somos bem recebidos pelos funcionários, logo que reconhecem T. Aguardamos um pouco pelo gerente responsável. Quando ele chega, nos apresentamos e contamos que se tratava de uma pesquisa sobre os chapas. Perguntei quais são as principais atividades que os chapas realizam em sua loja, e quais eram as principais vantagens em utilizar estes trabalhadores. O gerente responsável simplesmente se retirou, nos deixou aguardando no balcão da loja. Aguardamos por mais alguns minutos. E quando percebemos que ele não iria retornar, decidimos ir embora da loja.

Logo na seqüência, T. nos mostrou a loja de carvão que também sempre contrata os chapas daquele ponto. Ela já estava aberta, e decidimos ir até lá. É uma pequena porta, que muito mais lembra uma pequena garagem de carro. Possui apenas duas placas, uma pendurada logo na entrada, e outra colocada na calçada. Boa parte do estoque de carvão está logo na entrada da loja. O restante fica dentro de uma casa.

O proprietário da loja nos recebe muito bem. Nos conta que sempre chama os chapas do ponto da rotatória porque eles já sabem trabalhar com a carga de carvão, que fica muito alta no caminhão, e que é preciso muita habilidade. São aproximadamente três toneladas de carvão por caminhão. E maioria vêm do Mato Grosso, e também com falta de documentação.

E que a maioria dos seus clientes, quando perguntam por chapas para ele, ele sempre recomenda o ponto da rotatória.

Já no ponto de chapas, quando encerramos a volta por Ribeirão Preto e já pagamos T., ele nos revela que foi nesta loja de carvão que um companheiro dele do ponto caiu do alto do caminhão.

Agradecemos muito a T. E como o ponto estava vazio, pois todos estavam trabalhando, pedimos a ele que agradecesse a todos pelas informações, pela atenção e pela receptividade.

3.3. Os Chapas e os Dois Circuitos da Economia Urbana. Primeiras reflexões

Talvez um bom começo para estas primeiras reflexões sobre os chapas e os Dois Circuitos da Economia Urbana (SANTOS, Milton. (1979) 2004a. **O Espaço Dividido. Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.** Tradução de Myrna T. Rego Viana. Segunda Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Milton Santos, volume 4.) seja observar duas "fronteiras" que esta pesquisa abre. Duas possibilidades de abordagem, deste conjunto conceitual de Milton Santos, que surgiram ao longo de todo o tempo desta pesquisa, e do debate que conduziu e contribuiu para a configuração desta dissertação.

Não é possível observar e pensar os chapas fora do Lugar. Porém, é uma forma de ocupação presente praticamente em todo Brasil. O Conhecimento que um chapa tem da cidade e da região em que vive, e a Sabedoria que detém dos principais processos existentes nela, são suas principais "ferramentas" de Resistência. Com estas "ferramentas", o chapa é uma parte integrante do Lugar. Ele próprio e suas "ferramentas" são as Forças para o Lugar e, desta forma, se tornam contribuições importantes para pensarmos o conceito de Força do Lugar de Milton Santos. A Existência dos chapas é dada pelo Lugar, o que os integra totalmente ao Espaço Geográfico.

Ao mesmo tempo em que o chapa como ocupação é uma Força para o Lugar, é também presente em diferentes Lugares. É possível pensarmos que em cada Formação Sócio-Espacial (FSE) específica o "serviço" de chapa se contextualiza, que o chapa existe como uma possibilidade de ocupação. E sua presença em cada Lugar, a forma como está contextualizado em diferentes FSE, torna extremamente difícil observar os chapas a partir de uma mera comparação entre os Lugares diferentes, entre as diferentes FSE. Os chapas de Ribeirão Preto

nunca serão semelhantes aos chapas da capital São Paulo. Mas o "serviço" é o mesmo nas duas cidades.

Mas, afinal, quais são as duas "fronteiras" apresentadas a partir desta pesquisa para os próximos estudos sobre os chapas ?

As duas "fronteiras" foram abertas, curiosamente, a partir da observação destes trabalhadores em Ribeirão Preto. A primeira delas pode ser resumida na auto-proclamação de Ribeirão Preto como "a capital brasileira do agro-negócio". Ou, para utilizar uma expressão de Denise Elias, uma "metrópole regional do campo moderno[61]", principalmente o fato de que o processo de modernização do campo conduziu Ribeirão Preto a uma "macrourbanização".

A segunda "fronteira" é a da Fluidez Territorial Brasileira[62], que nos conduz diretamente aos itens 2.3. ("As Normas da Moderna Logística e o Espaço Geográfico. Um desafio de pesquisa") e 2.4. ("Um Diagnóstico do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil") desta pesquisa, quando observamos brevemente os desafios logísticos brasileiros – principalmente o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). O estudo conjunto da CNT / COPPEAD-UFRJ coloca uma série de diagnósticos e planos de ação que buscam nortear empresas e Cadeias de Abastecimento em suas ações e decisões. Principalmente quando apresentam o "maior vilão" do TRC brasileiro: o caminhoneiro autônomo. Sim! O mesmo que aparece na Situação B do item 2.5.("Uma breve análise da relação caminhoneiro/chapas") desta pesquisa.

As Normas da Moderna Logística surgem como uma Psicosfera e uma Tecnosfera ao contexto dos processos produtivos. A diferenciação entre grandes e pequenas empresas é, principalmente, a capacidade e a quantidade de capital em implementar e seguir estas Normas. Normas estas que se tornam elementos de diferenciação entre as empresas (as que implementam e as que não implementam) e eliminação de concorrência. Especialmente quando os processos de integração em Cadeias de Abastecimento crescem e se consolidam no Brasil.

---

[61] "A modernização do campo promoveu intenso processo de urbanização; as cidades se afeiçoaram aos seus respectivos campos e algumas atingiram altos índices de urbanização. Se, inicialmente, no período da revolução demográfica do Brasil, Ribeirão Preto poderia ser ainda classificada apenas como cidade do campo, com o processo de revolução urbana brasileira, a cidade alcançou o estágio de macrourbanização, com farta quantidade de fixos e fluxos de todos os tipos e intensidades, com um meio técnico-científico-informacional tão expandido que talvez seja adequado classifica-la, hoje, como uma metrópole regional do campo moderno" (ELIAS, Denise. 2003a. *Op. Cit.* Página 292).

[62] ARROYO, Mónica. 2005. "Fluidez e Porosidade do Território Brasileiro no Contexto da Integração Continental". In: SILVEIRA, María Laura (organizadora). **Continente em Chamas: globalização e território na América Latina**. Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira.

Mas o aspecto mais predatório destas Normas da Moderna Logística envolve exatamente o grave problema do roubo de cargas no Brasil. Grandes empresas de consultoria[63] de transportes e logística – algumas delas, a saber: ASLOG, NTC & Logística, IMAM, COPPEAD-UFRJ e PAMCARY – estimulam enfaticamente a implementação destas Normas, suas práticas e sistemas tecnológicos. Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), principalmente sistemas informacionais de rastreamento, detecção e controle (GPS e TMS, respectivamente), são cada vez mais implementados e utilizados. Bem como novos sistemas de engenharia (transbordos) e máquinas sofisticadas de manipulação de mercadorias (muitas com total interação com as TIC) em depósitos, fábricas e locais de comercialização. E, mais recentemente, as auditorias-surpresa a caminhões e caminhoneiros parados à noite, durante longas viagens carregados. E os caminhoneiros são obrigados a parar cada vez menos, sendo que muitas cargas já viajam com escoltas armadas. Tudo em nome da segurança, da eficiência e do controle.

Enquanto isso, o chapa só fica observando em seu ponto. Cada vez mais caminhões maiores, dotados de alta tecnologia, e cargas cada vez mais valiosas, passando direto por seu ponto. Quando muito, param para uma rápida informaçãozinha...

As Normas da Moderna Logística e as Cadeias de Abastecimento já são uma realidade dentro do sistema agrícola brasileiro. Os Complexos Agro-Industriais (CAI) já estão se integrando em Redes Agro-Industriais, em verdadeiras Cadeias de Abastecimento. Conforme a revista Anuário Exame Agronegócio 2006-2007, entre as cinco maiores empresas do agronegócio no Brasil, todas são gigantes Cadeias de Abastecimento, respectivamente: AMBEV, Carrefour, Grupo Pão de Açúcar, Wal-Mart Brasil e Cargill Agrícola[64].

E é graças a esta nova realidade da fluidez territorial brasileira, que esta passagem dos CAI para Redes Agro-Industriais se torna possível de ser pensada como Evento. E Ribeirão Preto está exatamente enquadrado dentro deste Evento[65].

---

[63] SILVA, Adriana Maria Bernardes da. 2005. "As Grandes Empresas de Consultoria, a Produção de Informações e os Novos Círculos de Cooperação no Território Brasileiro". In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade".**2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

[64] EXAME. **Anuário Exame Agronegócio 2006-2007.** Junho de 2006. São Paulo: Editora Abril. Página 60.

[65] "Com a fluidez possível graças à construção dos modernos sistemas de engenharia dos transportes e das comunicações, intensificaram-se as trocas de toda natureza, com grandes impactos na vida social e no território, reformulando o sistema urbano antigo. A expansão dos complexos agroindustriais não apenas repercutiu na estrutura técnica das suas respectivas atividades econômicas como causou profundos impactos nas relações sociais de produção, transformando o conjunto de normas e padrões que regulavam tais relações. O resultado é uma nova divisão social e territorial do trabalho, com grandes impactos na estrutura demográfica e do emprego, que culminam com um processo acelerado de urbanização"(ELIAS, Denise. 2003b. "Agricultura Científica no Brasil: Impactos Territoriais e Sociais". In: SOUZA, Maria Adélia de (organizadora). 2003. **Território Brasileiro. Usos e Abusos.** Campinas: Edições Territorial. Página 334).

São nestas duas "fronteiras" que os chapas podem ser estudados. E cada uma delas abre um viés de observação dos Dois Circuitos da Economia Urbana. As transformações do sistema agrícola do Brasil e a nova Fluidez Territorial Brasileira oferecem diferentes perspectivas de observação e organização de Dois Circuitos Econômicos. E em ambas os chapas são presentes.

Segundo Denise Elias, as transformações dos CAI em Ribeirão Preto gerou uma nova divisão social e territorial do trabalho, que

> "propiciou novas relações de produção, gerou empregos mal remunerados e disseminou o subemprego, que se dá de diferentes formas e não apenas as tradicionalmente conhecidas, mas também com o excepcional crescimento do emprego sazonal, que passa a representar uma parte importante dos empregos, seja na agricultura, seja nas indústrias associadas ao CAI. Tudo isso acabou desenvolvendo o circuito inferior da economia (…), que faz parte considerável das ocupações remuneradas ser representada pelo seu funcionamento" (ELIAS, Denise. 2003a. *Op. Cit.* Página 326).

O desafio em Ribeirão Preto, a partir da perspectiva das transformações agrícolas, é observar como os chapas se enquadram nesta "metrópole regional do campo moderno". Como a dinâmica de desenvolvimento da cidade de Ribeirão Preto e suas transformações permitem compreender a Existência dos chapas[66].

A outra perspectiva é a partir da Fluidez Territorial Brasileira. As transformações que estão ocorrendo na circulação de mercadorias, pessoas e informações no território brasileiro coloca o desafio de observarmos os chapas.

Nesta perspectiva, o desafio é observar como a cidade e a região de Ribeirão Preto está contextualizada nesta nova dinâmica de circulação brasileira. Quais as principais empresas de transportes e logística estão presentes em Ribeirão Preto, o que é transportado até a região para ser utilizado nela, e o que nela é apenas uma "passagem". Em outras palavras, como as

---

[66] "Os sintomas do desaquecimento econômico da região, não apenas durante a entressafra da cana e da laranja, têm aumentado o número de pessoas que não conseguem nenhum tipo de ocupação e vivem à margem da sociedade como um todo. A conjuntura de desigualdade social e econômica resultante do desenvolvimento dirigido por interesses exógenos à região impediu expressiva parte da população ter acesso a bens e serviços essenciais à existência, o que tem originado pobreza e aumentado as formas de violência urbana" (ELIAS, Denise. 2003a. *Op. Cit.* Páginas 354 e 355).

grandes empresas de transportes e as grandes Cadeias de Abastecimento usam o território de Ribeirão Preto, sendo que os chapas são uma Resistência do território.

Outro fator muito importante é o surgimento de grandes pólos logísticos de distribuição e armazenamento, com especial destaque na região de Campinas[67], que certamente terão efeitos sobre a dinâmica do TRC de Ribeirão Preto. Quais são os principais efeitos sobre a cidade de Ribeirão Preto e, principalmente, como a cidade e a região, como um todo, se enquadram neste novo processo do TRC brasileiro, destas transformações da Fluidez Territorial brasileira. Qual será a nova posição de Ribeirão Preto neste quadro.

São novas formas de Circuitos e Círculos de Cooperação que se apresentam. E são também diferentes configurações conforme a abordagem a ser utilizada. No nosso caso, a partir destas duas "fronteiras", para pensarmos e observarmos os chapas no Espaço Geográfico.

[67] LAMAS, Marianna. CATAIA, Márcio. 2005. "Empresas Reticulares e Uso do Território: As Empresas de Logística e Distribuição no Município de Jundiaí (SP)". In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade".**2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

Conclusão

Os chapas se configuram como elementos integrantes do Território. E como tais, eles usam e são utilizados por este mesmo Território, de forma desigual e combinada. Desigual porque estes trabalhadores não utilizam a cidade de Ribeirão Preto da mesma forma que, por exemplo, as grandes empresas transportadoras e as Redes Agro-Industriais. Mas é combinada precisamente porque a dinâmica espacial da cidade os contextualizam. Não é possível pensar os chapas sem considerar o sistema do agronegócio na cidade, da mesma forma que tantos outros sistemas como os transportes, o comércio etc. Da mesma forma que também não é possível, a partir destes mesmos sistemas econômicos, não pensar os chapas. Mesmo que seja para considerá-los como práticas "atrasadas" ou "perigosas".

É precisamente esta mesma dinâmica espacial a principal "ferramenta de trabalho" dos chapas. É a Sabedoria e o Conhecimento acumulados, ao longo da vida, sobre a cidade e sobre a região em que vivem que permite a estes trabalhadores usarem e serem usados pelo Território em que se fazem presentes. Usam o Território como moradores da cidade e da região, e também a partir desta atividade, o "serviço" de chapas.

O trabalho e a vida se confundem. As experiências de vida estão intimamente ligadas às experiências do trabalho. O Conhecimento e a Sabedoria são adquiridos e desenvolvidos com a vida. Da mesma forma é a Confiança, tão importante para o trabalho dos chapas. Morar e trabalhar são duas palavras que chegam a se confundir para os chapas. Inclusive como forma de exprimirem repúdio ao mau trabalhador – "ele não é teu amigo" ou quem "nunca foi chapa". Exatamente por serem moradores, estes homens estabelecem um conhecimento profundo da cidade e da região. Muitos destes homens inclusive nasceram e cresceram na mesma cidade em que residem. Mais do que uma ocupação, os chapas integram o Lugar, o Lugar como Existência.

Desta forma, a Sabedoria e o Conhecimento são elementos de Resistência, que permitem pensar o conceito de "Força do Lugar" de Milton Santos. Integram como um conjunto antagônico de valores frente ao "pensamento único" que caracteriza o Meio Técnico-Científico-Informacional, ao qual as Normas da Moderna Logística são parcelas importantes.

Por sua vez, os chapas também são usados pelo Território exatamente nas contradições do Meio Técnico-Científico-Informacional. E uma das bases para a compreensão deste processo é a relação caminhoneiros/chapas. Os caminhoneiros são figuras que estão presentes em "dois mundos", conforme o tipo de vínculo que estabelece com as empresas e com quem

os contrata. O estudo conjunto da CNT/COPPEAD-UFRJ apresentado, junto com a análise das Normas da Moderna Logística, apresentam os caminhoneiros autônomos como os "principais responsáveis" da ineficiência logística do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. São os caminhoneiros autônomos que requisitam os serviços dos chapas cotidianamente. E em função disso, os dois são apresentados normalmente como "cúmplices" ou como figuras muito suscetíveis de colaborarem com quadrilhas de ladrões de cargas. Ocorre uma pressuposição, disfarçada de "análise preventiva", de crime destes dois tipos de trabalhadores. Ou de forma ainda mais sutil, as principais consultorias de transportes e Logística (normalmente confundida com Cadeias de Abastecimento, como sinônimos uma da outra) apresentam os caminhoneiros autônomos e chapas como algumas das práticas "antiquadas", "abomináveis" e "arriscadas" a serem abolidas ou eliminadas pelas empresas.

Daí a principal contradição existente no Meio Técnico-Científico-Informacional. Os chapas são recursos alternativos baratos à implementação plena das Normas da Moderna Logística, ainda que utilizando alguns de seus preceitos para contrariá-las, como a "terceirização de mão-de-obra".

Os chapas de Ribeirão Preto relatam duas formas de uso dos chapas por grandes empresas, principalmente as de comércio. Uma prática muito comum é a "tolerância" ao trabalhador que um caminhoneiro tenha contratado para auxiliá-lo na carga e descarga. Esta forma de "permissão" ao trabalho dos chapas em suas dependências é, efetivamente, uma grande oportunidade aos grandes e médias empresas de supermercados e de atacado de reduzirem gastos com funcionários (e os encargos vinculados à formalização de trabalhadores) e não investirem em novas técnicas e tecnologia. Esta é a situação a qual os caminhoneiros contratam eles próprios os chapas.

Uma situação que os chapas apresentam – muito mais grave - é o do Sindicato de Movimentadores de Cargas de Ribeirão Preto[68]. Este sindicato arregimenta trabalhadores, para o trabalho com carga e descarga, da mesma forma que os "gatos" arregimentam "bóias-frias" para a colheita da cana-de-açúcar, para oferecer os serviços destes homens a grandes empresas, conforme foi relatado sob o pseudônimo de "Grandiosa". Trata-se de uma grande empresa atacadista que trabalha conforme muitas das Normas da Moderna Logística, e muito provavelmente dentro de diversas Cadeias de Abastecimento.

Dentro deste contexto, o chapa é uma figura cuja extinção do Espaço Geográfico é esperada, para não dizer planejada. É uma figura que contradiz todos os preceitos básicos das

[68] FETRAMESP, sub-sede de Ribeirão Preto.

Normas da Moderna Logística, que traz riscos ao sistema de rígido controle que se almeja obter sobre toda e qualquer movimentação de mercadorias. As duas principais atividades realizadas pelos chapas são – a saber: informação (localização e orientação) e movimentação (carga e descarga) – os referenciais que a Moderna Logística busca ter pleno domínio. E, desta forma, garantir a quem adota estas Normas e estas práticas – psicosfera e tecnosfera, respectivamente – um pretenso controle absoluto sobre cada momento de suas operações. Principalmente eliminando os desnecessários fatores humanos de "erro", "falha" e "risco".

Mas por outro lado, o chapa é um trabalhador que está muito longe de desaparecer. É uma alternativa a todo e qualquer processo de transporte que não se enquadre direta e indiretamente a todo este sistema hegemônico. Inclusive como alternativa aos trabalhadores que não mais são "úteis" ou mesmo "desnecessários" aos modernos processos econômicos.

É neste sentido que estes homens devem ser entendidos a partir dos Territórios específicos aos quais são presentes. É preciso compreender cada Formação Sócio-Espacial para a observação e estudo dos chapas, pois existem diferentes dinâmicas espaciais conforme os Lugares, os hegemônicos e os não-hegemônicos. Apesar de serem também úteis aos sistemas econômicos dominantes como mão-de-obra extremamente barata – sob o discurso de "exceções" e "tolerância" -, é o pequeno comerciante, o pequeno produtor rural, a pequena indústria que contrata e utiliza os chapas. Principalmente por não terem os recursos necessários para pagarem grandes transportadoras.

Desta forma, não é o caminhoneiro com vínculos formais de contratação em empresas de transportes ou grandes embarcadores que irá contratar os chapas. Ele está dentro de todo um sistema – Psicosfera e Tecnosfera - que torna desnecessário o recurso ao chapa. Principalmente para a carga e descarga das mercadorias. Sua responsabilidade é apenas a viagem necessariamente dita. O chapa é importante ao caminhoneiro totalmente autônomo, sem vínculos com qualquer empresa, e sua fonte de renda é exclusivamente o frete de cada viagem que realiza. É o caminhoneiro autônomo que precisa se localizar em uma cidade ou região, que necessita ser guiado dentro de uma cidade para chegar ao destino final de sua carga, e que necessita de ajuda para carregar e descarregar as mercadorias. Da mesma maneira, o chapa é necessário a toda a dinâmica econômica que não a das grandes empresas, do grande comércio e das grandes Cadeias de Abastecimento.

O chapa, com o seu Conhecimento e Sabedoria, se apresenta como um elemento dentro de dinâmicas espaciais que não as hegemônicas. São alternativas não apenas de ocupação, mas de toda uma dinâmica sócio-espacial que conte com poucos recursos econômicos. Integram todo e qualquer círculo de cooperação e circuito econômico que não o

hegemônico. É possível pensar os chapas dentro das mais diferentes dinâmicas de Circuito Inferior da Economia Urbana. E dentro de um território específico, como um elemento integrante da Força do Lugar.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de (org.). 2005. **Que País É Esse? Pensando o Brasil contemporâneo.** São Paulo: Editora Globo.

ANTAS JR. Ricardo Mendes. 2005. **Território e Regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito.** São Paulo: Associação Editorial Humanitas: FAPESP.

ANTUNES, Ricardo. SILVA, Maria Aparecida Moraes. (organizadores). 2004. **O Avesso do Trabalho.** São Paulo: Editora Expressão Popular.

ANTUNES Robson. 2005. **Assentamento sertanejo: a vida e o trabalho dos assentados na Fazenda Vale Verde-BA**. São Paulo: Trabalho de Graduação Individual. Trabalho de Conclusão de Curso, Bacharelado em Geografia. Departamento de Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo – FFLCH - USP. Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Orientadora: Profa. Dra. Marta Inez Medeiros Marques.

ARROYO. Mónica. 2003. Território Brasileiro e Mercado Externo: Uma Leitura dessa Relação na Virada do Século XX. In: SOUZA, Maria Adélia de (organizadora). 2003. **Território Brasileiro. Usos e Abusos.** Campinas: Edições Territorial.

ARROYO. Mónica. 2005. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, María Laura. 2005 a . **Continente em Chamas: globalização e território na América Latina.** Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira.

BALBIM, Renato Nunes. 2003. **Práticas Espaciais e Informatização do Espaço da Circulação. Mobilidade Cotidiana em São Paulo.** Tese de Doutorado. São Paulo: Departamento de Geografia, FFLCH/USP.

BANZATO, Eduardo. 2005. **Tecnologia da Informação Aplicada à Logística.**. São Paulo: IMAM.

BERTAGLIA, Paulo Roberto. 2005. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento.** São Paulo: Editora Saraiva.

BICUDO JUNIOR, Edison Claudino. 2005. Sistemas de Ações e o Meio Construído Urbano: Por uma Geografia dos Possíveis. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade".** 2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

CASTILLO, Ricardo. 2005. Exportar alimentos é a saída para o Brasil? O caso do complexo soja. In: ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de (org.). 2005. **Que País É Esse? Pensando o Brasil contemporâneo.** São Paulo: Editora Globo.

CASTILLO, Ricardo. TREVISAN, Leandro. 2005. Racionalidade e Controle dos Fluxos Materiais no Território Brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In: DIAS, Leila Christina. SILVEIRA, Leandro Lima da. (organizadores). 2005. **Redes, Sociedades e Territórios.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC.

CATAIA. Marcio. 2003. A Alienação do Território – O Papel da Guerra Fiscal no Uso, Organização e Regulação do Território Brasileiro. In: SOUZA, Maria Adélia de (organizadora). 2003. **Território Brasileiro. Usos e Abusos.** Campinas: Edições Territorial.

CNT, COPPEAD-UFRJ. **Transporte de Cargas no Brasil. Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País. Diagnóstico e Plano de Ação**. (sem data). Acessado na página www.cnt.org.br , no dia 9 de junho de 2006.

DIAS, Márcio.; AGUILERA, Luiz Manoel.; LIMA JR, Orlando Fontes. (editores organizadores). 2004. **Glossário Logístico**. São Paulo: Associação Brasileira de Logística (ASLOG).

D'INCAO, Maria Conceição. 1984. **A Questão do Bóia-Fria.** São Paulo: Brasiliense.

D'INCAO, Maria Conceição. 1976. **O "Bóia-Fria": Acumulação e Miséria**. Petrópolis: Vozes.

EGAL. 2005. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade"**. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

ELIAS, Denise. (1996) 2003 a . **Globalização e Agricultura: A Região de Ribeirão Preto – SP.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Campi, volume 21.

ELIAS, Denise. 2003b. Agricultura Científica no Brasil: Impactos Territoriais e Sociais. In: SOUZA, Maria Adélia de (organizadora). 2003. **Território Brasileiro. Usos e Abusos.** Campinas: Edições Territorial.

EXAME. 2006. **Anuário Exame Agronegócio 2006-2007.** Junho de 2006. São Paulo: Editora Abril.

FARKAS, Vera. 2005/2006. Eu Vi o que Você Fez. Com a auditoria invisível, as empresas ganham olhos para monitorar o comportamento dos motoristas na estrada. Publicado na **Revista Quatro Rodas Frota S/A .** São Paulo: Editora Abril. Edição 8, Dezembro de 2005 / Janeiro de 2006. Ano 2. Publicação bimestral

FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores) 2003. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos**.. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração.

FISHMAN, Charles. 2006. **The Wal-Mart Effect. How the world's most powerful company really works – and how it's transforming the American economy.** New York: The Penguin Press.

FLEURY, Paulo Fernando. Gestão Estratégica do Transporte. In: FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores). **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos**. 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração.

FURINI, Luciano Antonio. 2003. **Modernidade, Vulnerabilidade e População de Rua em Presidente Prudente (SP)**. Presidente Prudente: Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista. Campus Presidente Prudente – UNESP. Orientadora: Profa. Dra. Eda Maria Góes.

HUERTAS, Daniel Monteiro. 2005. A Configuração de uma Rede Estruturadora de Fluxos Sul-Americanos no Território Brasileiro. In: In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade".** 2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

JABBOUR, Elias. (2005) 2006. **China: Infra-estruturas e Crescimento Econômico.** São Paulo: Editora Anita Garibaldi.

LAMAS, Marianna. CATAIA, Márcio. 2005. Empresas Reticulares e Uso do Território: As Empresas de Logística e Distribuição no Município de Jundiaí (SP). In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade".** 2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

LATOUR, Bruno. (1994) 2005. **Jamais Fomos Modernos. Ensaio de Antropologia simétrica**. Tradução de Carlos Irineu da Costa. Rio de Janeiro: Editora 34. Coleção TRANS.

MAMIGONIAN, Armen. 1976. O Processo de Industrialização em São Paulo. In: **Boletim Paulista de Geografia, número 50, março de 1976**. São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros; Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

MARQUES, Vitor. TMS: Uma Ferramenta de Planejamento e Controle. In**:** FIGUEIREDO, Kleber Fossati., FLEURY, Paulo Fernando., WANKE, Peter (organizadores). **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos**. 2003. São Paulo: Editora Atlas. Coleção COPPEAD de Administração.

MAZZALI, Leonel. 2000. **O Processo Recente de Reorganização Agroindustrial: do complexo à organização "em rede".** São Paulo: Editora UNESP. Coleção Prismas.

MEZGRAVIS, Pedro. 2000. **Vidas Que 'Escapam': Os Trabalhadores Rurais Do Nordeste Do Estado De São Paulo**. São Paulo. Relatório Final de Pesquisa Com Bolsa PIBIC/ CNPq Pelo Departamento de Antropologia da FFLCH - USP.

MEZGRAVIS, Pedro. 2001. **Os "Chapas": O Trabalho Intermitente Urbano Na Agricultura. Estudo De Caso: São João Da Boa Vista.** São Paulo. Relatório Final de Pesquisa Com Bolsa PIBIC/ CNPq Pelo Departamento de Antropologia da FFLCH - USP.

MEZGRAVIS, Pedro. 2005. Os "Chapas": Uma Categoria de Trabalho Volante no Contexto do Transporte Rodoviário de Cargas. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade"**. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP.

PEREIRA, Ana Elisa Rodrigues. 1995. **A Fome Entre os Trabalhadores Brasileiros e os Espaços da Desigualdade: uma análise preliminar do caso brasileiro**. São Paulo: Trabalho de Graduação Individual. Trabalho de Conclusão de Curso, Bacharelado em Geografia. Departamento de Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo – FFLCH - USP. Orientadora: Profa. Dra. Maria Adélia Aparecida de Souza.

ROSSINI, Rosa E. 1988. **Geografia E Gênero: a mulher na lavoura canavieira paulista.** São Paulo, FFLCH/USP. 348 p. (Tese de Livre-Docência).

SANTOS, Luciene dos. "Moro no Mundo e Passeio em Casa". Vida e Trabalho dos Caminhoneiros. In: ANTUNES, Ricardo. SILVA, Maria Aparecida Moraes. (organizadores). 2004. **O Avesso do Trabalho.** São Paulo: Editora Expressão Popular.

SANTOS, Milton. (1979) 2004a. **O Espaço Dividido. Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.** Tradução de Myrna T. Rego Viana. Segunda Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Milton Santos, volume 4.

SANTOS, Milton. Junho de 1977. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método. In: **Boletim Paulista de Geografia, número 54**. São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Regional de São Paulo.

SANTOS, Milton. 1979. **Espaço E Sociedade (Ensaios).** Petrópolis: Editora Vozes.

SANTOS, Milton. 1990. **Metrópole Corporativa Fragmentada. O caso de São Paulo.** São Paulo: Nobel; Secretaria Estadual da Cultura.

SANTOS, Milton.(1996) 2002. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Milton Santos, volume 1.

SANTOS, Milton. 1978. **Por Uma Geografia Nova.** São Paulo: HUCITEC/ EDUSP.

SANTOS, Milton. 2004b. **Testamento Intelectual.** Entrevistado por Jesus de Paula Assis, colaboração de Maria Encarnação Sposito. São Paulo: Editora UNESP.

SANTOS, Milton. 2005. **Da Totalidade ao Lugar.** São Paulo: EDUSP. Coleção Milton Santos, volume 7.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. 2003**. O Brasil: Território E Sociedade No Início Do Século XXI.** Rio de Janeiro e São Paulo: Editora Record. Quinta Edição.

SILVA, Adriana Maria Bernardes da. 2005. As Grandes Empresas de Consultoria, a Produção de Informações e os Novos Círculos de Cooperação no Território Brasileiro. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. "Por uma Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade"**.2005. São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP. CD-ROM.

SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004. **Geografia de Redes e da Logística no Transporte Rodoviário de Cargas: Fluxos e Mobilidade Geográfica do Capital.** Dissertação de Mestrado. Presidente Prudente: Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP – Campus de Presidente Prudente.

SILVEIRA, María Laura. 1997. Concretude Territorial, Regulamentação e Densidade Normativa. In: **Experimental. Número 2, março de 1997**. São Paulo: Humanitas Publicações; Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental; Departamento de Geografia FFLCH-USP.

SILVEIRA, María Laura. 1999. **Um País, Uma Região. Fim de século e modernidades na Argentina.** Prefácio de Milton Santos. São Paulo: FAPESP, LABOPLAN – USP.

SILVEIRA, María Laura. 2005 a . **Continente em Chamas: globalização e território na América Latina.** Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira.

SILVEIRA, María Laura. 2005b. Por que há tantas desigualdades sociais no Brasil?. Um panorama da riqueza e da pobreza brasileira. In: ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de (org.). 2005. **Que País É Esse? Pensando o Brasil contemporâneo.** São Paulo: Editora Globo.

SINGER, Paul. 1966. **Desenvolvimento Econômico Sob o Prisma da Evolução Urbana.** Tese de Doutoramento. São Paulo: FFCL/USP, Departamento de Sociologia.

SINGER, Paul. 1975. Urbanização e Desenvolvimento: o caso de São Paulo. In: **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: CEBRAP, p. 115 – 133.

SOUZA, Maria Adélia de (organizadora). 2003. **Território Brasileiro. Usos e Abusos.** Campinas: Edições Territorial.

Anexos

Anexo 1: Fotos.

Foto 1: Chapas Carlão e Fernando, com “pallets” que ganharam de caminhoneiro para venderem no ponto. Rotatória da Av. Bandeirantes. Foto: Pedro Mezgravis, janeiro de 2006.

Foto 2:Terminal da Mercúrio na em Ribeirão Preto. Um dos lugares que chapas não entram mais. “Pallets”, “unitizadores” e frota própria. Foto: Pedro Mezgravis / janeiro de 2006.

Foto 3: Ponto de chapas na Rotatória da Av. Bandeirantes. Janeiro de 2006. Chapas Roberto, Maurício, e um trabalhador que não quis se identificar. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

Foto 4: Ponto da “Mangueirinha”. Visão oposta e à distância. Foto tirada do outro lado do terreno. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

Foto 5: Ponto da “Mangueirinha”. Detalhe do abrigo. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

Foto 6: Visão a partir do Ponto da “Mangueirinha” À esquerda, Av. Bandeirantes. À direita, Rodovia “Attilio Balbo”. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

Foto 7: Rodovia Anhangüera. Ponto de Chapas localizado logo abaixo do Viaduto "João Paulo II". Foi relatado que seus integrantes trabalham para o Sindicato dos Movimentadores de Carga. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

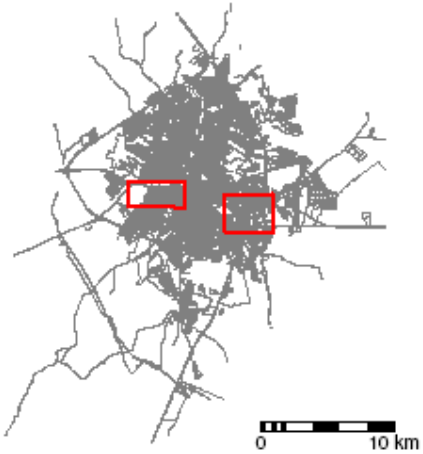
Foto 8: Ponto de Chapas na junção da Av. Bandeirantes com a SP-291 “Mario Donega”. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

Foto 9: CETREM. Local onde chapas sem recursos buscam abrigo quando em recuperação de acidentes ou doenças. Janeiro/2006.

Foto 10: Ponto da Rotatória da Av. Bandeirantes. Chapas Maurício (à esquerda) e Roberto (à direita). Ao fundo, Distribuidora da Fábrica de Motores Cummins. Foto: Pedro Mezgravis janeiro/2006.

Anexo 2: Localização dos Pontos de Chapas Estudados. Ribeirão Preto/SP.

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE CHAPAS ESTUDADOS
Ribeirão Preto/SP - 2006



Org.: MEZGRAVIS, P.; MORATO, R. G. (2006)

Fonte: Secretaria de Planejamento e Gestão Ambiental da Prefeitura de Ribeirão Preto (2005) - Departamento de Urbanismo

Anexo 3: Pesquisa de Campo em Ribeirão Preto Monitorada pelo Chapa “T.” Transcrição integral.

PESQUISA DE CAMPO EM RIBEIRÃO PRETO MONITORADA PELO CHAPA "T."

Transcrição realizada por Marina Gaviolli Henriques. Versão integral.

Janeiro de 2006

T.: Qual é o ponto mais antigo daqui?

Chapa: Como assim? De Chapa?

Pedro: É

T.: Ah, é o da Mangueirinha.

Pedro: Ele existe há muito tempo?

T.: É o mais velho daqui. Ta aí desde quando descarregava o CEAGESP aí... desde quando o trem passava aqui, né. (...) O outro rapaz tinha um outro serviço.

Pedro: O Roberto, né?

T.: Não, o Gerson. Ele ia pra Franca parece. Aí ele falou pra mim: "Aí, vai lá no meu lugar".

Mateus: Tem gente trabalhando lá ainda?

T.: Tem!

Mateus: É bem perto de onde vocês ficam, né?

T.: Meu pai também é chapa, né, meu avô também foi chapa, aí pra nós ficou mais fácil.

Pedro: Seu pai sempre foi chapa?

T.: Nem sempre. Meu pai já trabalhou na prefeitura. Aí ele foi mandado embora e começou a trabalhar de chapa. O ponto de chapa é uma oportunidade, porque quando você ta desempregado, pra não ficar parado a gente vem aí.

Pedro: E o seu avô? Trabalhava com quê?

T.: Meu avô trabalhava no CEAGESP.

Pedro: Também com carga, né?

T.: É, mas era tipo serviço de chapa também.

Pedro: Mas tinha, por exemplo, um salário determinado, essas coisas?

T.: Ah, davam, né. Pegavam o caminhão pra descarregar por 20, né, no valor do dinheiro da época, aí tipo...

Pedro: Mais por serviço prestado, né?

T.: É que nem hoje. O caminhão desce, pára, a gente vê qual que é o serviço, vai lá e conversa com ele, já faz o acerto. Eu fui trabalhar pra polícia esses dias de novo.

Pedro: O que eles pediram desta vez?

T.: Ah, pediram pra eu descarregar umas mesas. Mudança, o que aparece por lá. Eu fui trabalhar lá quarta-feira agora com uma carga de remédio que foi roubada, pra fazer contagem.

Pedro: É aqui a Mangueirinha?

T.: É. O cara mais velho daqui é esse de azul. (ver foto)

PARADA NO PONTO DA MANGUEIRINHA

PARADA NO PONTO DA ESTRADA DE SERTÃOZINHO

Pedro: Aqui nesta estrada tem quantos pontos? (Avenida paralela à estrada que vai para Sertãozinho e Jaboticabal)

T.: Até no pedágio tem oito pontos.

Marina: Como é que chama essa estrada aqui?

T.: Aqui é a Rodovia dos Bandeirantes.

Pedro: O pessoal mora tudo aqui pra cima?

T.: É, tudo por aqui. É tudo dividido: Ipiranga e Vila Virgínia.

Pedro: Aqui é Vila Virgínia, né?

T.: É, é a Vila Virgínia.

Mateus: Tem uma favelinha aqui...

T.: Tem uma favelona! Olha, ali é a favela. A maioria do povo aí desce pro ponto de chapa.

Pedro: E o pessoal ta conseguindo trabalhar agora em janeiro?

T.: Ta um pouco difícil de arrumar trabalho.

Pedro: A febre aftosa atrapalhou muito?

T.: Atrapalhou também...

Pedro: Vinha muito de onde?

T.: Do Mato Grosso do Sul.

Pedro: Não vem carne daqui de São Paulo mesmo pra Ribeirão?

T.: Ah, vem. Vem de Promissão... essas regiões aí que tem matadouro.

(Encontramos um ponto de chapa vazio. Perto do pontilhão de acesso a USP na avenida dos Bandeirantes).

Mateus: Ali é o hospital das clínicas, né?

T.: É sim.

Pedro: E quando acontece alguma coisa o pessoal é atendido aqui?

T.: Não, vai pro TF (não identificado).

Pedro: Mas onde é?

T.: É lá no centro. Mas se for muito, muito, muito grave aí vem pra cá. Tem que correr pro mais perto, né. Que nem os caras daqui, eles correm aí. E eles são obrigados a atender. Mas aí eles já mandam pro outro hospital das clínicas, lá no centro.

Ah, aqui já é outro ponto de chapa. Mas não tem ninguém aí não. O pessoal não desceu. Também, sábado ainda...Já não tá descarregando nada, de sábado ainda...O pessoal já fica desanimado, né. O cara já vem de longe. Acorda cedo e anda até aqui. Aí chega aqui e não vira nada... desanima, né?

André: Ta com pouco movimento aí?

T.: Pouco movimento.

Pedro: O caminhoneiro costuma parar aqui nessa faixa pra pegar o pessoal?

T.: É, é aqui mesmo. Pelo acostamento.

Pedro: E o caminhoneiro consegue enxergar o pessoal dali?

T.: Não, os caras levantam.

Pedro: Vocês costumam pegar muito trabalho em rodoviária. Pegar carga em ônibus? (Do lado oposto da avenida tem uma empresa de ônibus – acho que é a Itamaraty)

T.: Não, aí já é mais as transportadoras que entram.

Pedro: Mas costuma vir muita coisa de ônibus, né?

T.: É, o ônibus faz um serviço tipo transportadora(...).

(trecho inaudível)

Pedro: Alguns supermercados costumam pegar o serviço do chapa pra fazer carga ou isso fica por conta dos caminhoneiros?

T.: Não, quem faz isso é o caminhoneiro.

Pedro: E os caminhoneiros são muito desconfiados com os chapas?

T.: Ah, tem uns que são, né! Tem muito chapa aí que... Muito chapa não, né? Não é bem chapa, porque o cara que é chapa não vai fazer "bagunça".

Pedro: O caminhoneiro pára no ponto já...

T.: Pára no ponto, o cara vai ser simpático com o caminhoneiro, aí ele deixa o caminhão aberto com o cara lá dentro. Outro dia o cara roubou o cara (o caminhoneiro) lá dentro (no ponto).

Pedro: E essa Associação? Quem montou? É da prefeitura?

T.: (...) – essa parte ficou inaudível.

Pedro: E costuma pegar o pessoal aí do ponto?

T.: Não. Já é mais o pessoal contratado deles mesmo.

Pedro: Tem Savegnagno aqui?

T.: Tem em toda região. Aqui é Vila Virgínia ainda...

Pedro: Vocês fazem muita carga aí no Savegnagno?

T.: Vixe cara, aí você me pegou. É como eu tava te falando. O caminhão desce. O caminhão desceu, aí nós vai trampá, entendeu? É muito difícil aí...Quem chama mais mesmo é o pessoal lá da ração, que chamam direto nós lá.

Pedro: E esse é o caminhão do Savegnagno mesmo?

T.: É, é o caminhão do Savegnago. Ali é o depósito deles.

Pedro: Que avenida é aqui?

T.: Aqui é a Pio XII. Esquina com a rua Paulo de Soltim. Olha lá, ta vazio agora, mas aqui é a entrada do depósito.

Pedro: Aqui eles usam pallet, essas coisas, ou descarrega direto no caminhão mesmo?

T.: Aqui usa mais o carrinho.

Pedro: Mas pega a caixa e coloca no carrinho e leva lá pra dentro?

T.: É.

Pedro: E são vocês mesmos que organizam?

T.: Não. É o pessoal de lá de dentro que organiza. É o próprio pessoal do Savegnago.

Pedro: Ah, era isso que eu precisava saber também. Vocês só tiram do caminhão.

T.: É. A gente só tira do caminhão e põe ali.

Pedro: Vocês não levam até o estoque?

T.: A gente leva até no estoque sim. Até onde está determinado. Aí os caras dele pegam lá e arrumam. Quando começa a ficar alto aí a gente ajuda a por ali no alto. Eles fazem isso também por segurança. Que nem, cai uma pilha, aí a gente não é registrado numa firma, aí acontece um acidente e processa a firma. Agora não tem mais isso, entendeu? Porque já caiu muita gente, quebrou pé, quebrou braço, então eles não contratam mais nosso pessoal... eles já tem um funcionário contratado. O cara que faz a pilha. Se o cara cair o INPS paga. Entendeu? Que nós, não sendo registrados, se acontecer algum acidente, nós ganha muito mais do que se for o INPS pagar. Então pra eles, eles já fizeram isso.

Pedro: Aí no Savegnago que tipo de carga que é? Caixa, saco...

T.: Ah, vem carne, arroz, vem de tudo, né? A única coisa que são eles mesmos que buscam é a verdura.

Pedro: É da plantação deles, ou eles compram de alguém?

T.: Eles pegam no CEAGESP, lá. Isso já é direto lá em cima.

Pedro: E lá no CEAGESP, também costuma ter muito chapa?

T.: Não... lá também é o pessoal contratado. Que nem aqui na feirinha aqui em baixo.

Pedro: Isso é importante. Eu não sabia. Porque lá em São Paulo tem muitos chapas que ficam em volta do CEAGESP de lá.

T.: Aqui não... já é tudo contratado.

Pedro: E mesmo assim não tem gente que fica lá?

T.: Até ficam. Ficam no posto, mas é muito difícil os caras chamarem.

Pedro: É o próprio CEAGESP que cuida da carga e descarga.

T.: É.

Pedro: E você acha que daria pra conversar com alguém?

T.: Com caminhão é meio difícil. O caminhão vem de cidades diferentes, não é sempre o mesmo motorista. Muitas vezes, a gente trabalha bem com um cara de uma firma, e o cara fala "Vou recomendar vocês pro meu parceiro que vem aí". Aí ele acaba não falando e o mesmo caminhão da firma, que vai descarregar no mesmo lugar, do cara que gostou da gente, já pega outro e aí o cara apronta. Aí o outro já pensa que é nós. E por causa disso aí que vai acontecendo de acabar com o ponto de chapa. Entendeu? O cara vai lá, já bagunça lá e o cara não que mais chapa. Aí prefere contratar um funcionário dele mesmo.

Pedro: E vem cá, é verdade que tem muito caminhoneiro que anda armado?

T.: Vixe tem...

Pedro: mais é a maioria que anda armado?

T.: Não, não é a maioria não.

Pedro: De onde mais que vem que o caminhoneiro anda armado?

T.: Mais Gaúcho. Olha, pára aqui que esse é o cara da ração que pega sempre a gente.

PARADA NA CASA DE RAÇÕES

T.: A gente sempre pega serviço com eles. Final de ano ele dá uma ajuda pra gente comprar uma carne, pra gente faz pra gente comprar uma carne, pra gente fazer lá no ponto de chapa um churrasco. Dá uma ajuda assim de uns R$50,00... o cara é bom mesmo. O cara é batalhador, ele começou cedo, foi criado junto com meu pai...Olha aquilo lá é uma empresa (qual?), eles não pegam a gente não.

Pedro: No Gimenes é o mesmo esquema: o caminhoneiro contratou eles deixam entrar?

T.: É o mesmo esquema.

Pedro: Que bairro é aqui?

T.: Aqui também é Vila Virgínia. Daqui pra lá já é Sumaré.A Vila Virginia é muito grande.

Pedro: Só tem uma coisa que eu estou lembrando agora e que é o seguinte: tem o ponto de chapa de pista e o ponto de chapa de dentro da cidade. Como é que é isso? Tem diferença no tipo de serviço?

T.: É o nosso ali, entendeu?

Pedro: É de pista?

T.: É de pista, mas o pessoal da cidade também dá preferência pra a gente. Porque nós estamos aqui, sempre fazemos uma mudancinha.... aí eles pegam e chamam a gente também.

Pedro: Mas tem alguns pontos que estão dentro da cidade também, não é?

T.: Não...Você não deve ter entendido certo...

Pedro: É que tem uns pontos lá perto da Costa e Silva (avenida), na avenida Brasil também...

T.: Ali pode chamar de ponto de dentro da cidade, mas é mais o pessoal da madeireira que contrata os caras. Eles só descarregam pra esse pessoal. Vamos lá dá uma volta.

Pedro: Os caras daquele ponto perto da Leroy Merlin, do Wal-Mart, eles trabalham mais com quê?

T.: É a mesma coisa que a gente faz. Carga, firma, mercado às vezes. Desce muito arroz por lá, porque vem de Santa Catarina, então desce por lá. Araraquara é pra lá também.

Pedro: Esses mercadinhos pequenos costumam pegar vocês, ou não?

T.: Não, na maioria das vezes eles têm pessoal próprio. Mas isso daí é um varejão.

Pedro: É uma rede?

T.: É. É mais uma rede. Eles fornecem para aquela feirinha que tem no CEAGESP. Tem um espaço lá dentro, e cada um tem um espaço, entendeu, aí um compra a mercadoria do outro. A maioria deles tem pessoal.

Pedro: Quando vocês vão fazer carga de carne, é com o frigorífico ou mais o açougue que pega vocês?

T.: Mais os frigoríficos. Aí o caminhão já pega nós pra trabalhar pra eles.

Pedro: Vai pro frigorífico, não pra Casa de Carne?

T.: Não. O caminhão já vem do frigorífico. O caminhão sai do frigorífico e já vai pra Casa de Carnes.

Pedro: Então vocês entregam nas Casas de carne?

T.: É. O caminhoneiro já pára entendeu, pede informação e a gente já vê pra onde é. Geralmente a gente já sabe, dependendo do que ele falar, a gente sabe se vai precisar de chapa

ou não. Aí ele vai falar: “Eu preciso ir lá na “Grandiosa””, e lá chapa não entra, lá só é os chapas do sindicato.

Pedro: Aí a “Grandiosa” já tem contato com o sindicato direto. Já faz o negócio com eles. Isso é uma coisa que eu também não sabia.

T.: O cara do sindicato cobra mais barato também, do que os chapas da cidade e da rodovia.

Pedro: Mas aí como é que o Sindicato faz para pegar os chapas?

T.: Põe no jornal que precisa de gente pra serviço braçal... Aí aparece o pessoal. Também tem muita gente que fala pro outro: “Vai lá, ta precisando de gente pra carregar e descarregar caminhão”.

Pedro: Aí paga muito pouco pro trabalhador, né?

T.: Ah, vai pagar mais ou menos uns R$15,00. Que nem, se você for registrado, você vai ganhar, quanto dá um salário por dia? Mais ou menos uns R$4,00. Aí o cara ganha R$15,00 por dia e fala: “Vixe, to ganhando bem!”. Entendeu? Mais isso não dá em nada.

Pedro: E a “Grandiosa” contrata o sindicato?

T.: Na “Grandiosa” é assim: eles contratam o sindicato, mas não é o “Grandiosa” que paga o Sindicato. É os caminhoneiros. O caminhoneiro vai lá, e não pode entrar mais ninguém lá. Nem se tiver ajudante nada. Tem que pegar os caras do Sindicato. Que aí o Sindicato, tipo assim, a “Grandiosa” está ajudando o Sindicato. É a mesma coisa nós, a gente abrir uma firma no nome do ponto de chapa, vai lá na “Grandiosa” e fala: “Ó, to precisando, nós estamos aqui com a firma aberta e tudo, a responsabilidade vai ser da firma”. Que nem no Sindicato, eles colocaram o nome do Sindicato lá, então o Sindicato é que é o responsável. Se acontecer alguma coisa, de quebrar alguma coisa, o Sindicato tem que pagar.

Mateus: O bairro que a gente saiu agora qual que é?

T.: Vila Tibério.

Pedro: Mas aí é a “Grandiosa” que paga pro Sindicato?

T.: Não, é o caminhoneiro. É a mesma coisa que o que está na rua. É mais barato, mais é o caminhoneiro que paga eles.

Pedro: Ah ta. Então, modo de dizer, a “Grandiosa” não tem nada a ver com isso.

T.: Não tem nada a ver. Só ta dando serviço pro Sindicato.

Mateus: Como é que eles fazem o contato com o Sindicato?

T.: O Sindicato que vai lá e procura.

Mateus: Mas, por exemplo, vocês estão na beira da rodovia justamente para chegar antes no caminhoneiro, né? E o Sindicato, como é que ele faz?

T.: O sindicato já fica na firma.

Mateus: Ah tá, quando a firma, o Savegnago por exemplo contrata um frete pra trazer o produto já põe incluído aí, de alguma maneira o chapa?

T.: Não. Já é livre de descarga. É o caminhoneiro que pede.

Pedro: Mais aí o caminhoneiro pega os caras na avenida tal, ou não?

T.: Não.

Pedro: É isso que eu não estou conseguindo entender.

T.: O caminhoneiro vem e pega quem ele quer, entendeu, não tem esse negócio. E que nem eu te falei do negócio lá: o cara vem, gosta do serviço da gente e pega e fala que vai recomendar. Mas o outro tem a preferência dele, quer pegar o mais barato. Muitos caminhoneiros gastam dinheiro em zona, gasta dinheiro à toa. Fala que precisa de dinheiro pro chapa, mas gasta em outras coisas. A gente precisa valorizar o nosso serviço também, não é? Aí o cara pega chapa pingaiado, chapa ladrão, entendeu? Chapa não, né? Esse cara ta aí só pra aprontar também.

Pedro: A única coisa que eu não entendi é o seguinte: vai vir uma carga pro "Grandiosa", o caminhoneiro pega o chapa do Sindicato se ele quiser, ou não?

T.: Não, aí já é outra coisa.

Pedro: É isso que eu to querendo saber!

T.: Nesse caso ele já é obrigado.

Pedro: Aí ele chega na "Grandiosa" e a "Grandiosa" fala: você tem que pegar os caras do sindicato, aí você vai lá na avenida tal que é o povo do sindicato.

T.: Mas isso nem eu entendo, o caminhoneiro nem vive da descarga. Daí o cara preferir os que cobram mais barato. E também porque se tem firma aberta as responsabilidades caem em cima dela. Tipo, se acontecer alguma coisa errada, um perda valiosa, já é problema da firma.

Pedro: Mas como que o caminhoneiro pega os caras do sindicato?

T.: Eles ficam dentro do mercado.

Pedro: Ah, eles já ficam lá?

T.: É.

Pedro: Então a turma fica perto do mercado?

T.: Não. Eles ficam lá dentro. E só pegam serviço do mercado.

Ó, esse pessoal aí também pega serviço com a gente.

Pedro: O que eles fazem?

T.: Ah, é cal, gesso...

Pedro: Levanta muita poeira?

T.: Ah, bastante.

Pedro: Qual é o mais difícil de todos pra fazer? É sacaria?

T.: Sacaria não é muito difícil de fazer não.

Pedro: Mas e no caso da poeira da carga?

T.: A gente vai de boné, né? A gente usa pra isso mesmo, pra não deixar a poeira cair.

Pedro: É que eu conheci uns chapas dá de São João da Boa Vista, e eles trabalhavam lá quando tinha colheita da batata, sabe? Passa o trator, colhe a batata e coloca no saco, e aí eles fazem a pilha já no caminhão. E da batata cai tanta terra, que o chapa não consegue nem respirar, ele vai no pique mesmo. Acontece esse tipo de coisa com outras sacarias também?

T.: É, a poeira que cai, acontece isso mesmo. Acontece com todo mundo.

Pedro: E eles explicaram da virada. Os dois levantam e aí um dá uma virada por baixo e leva até o caminhão. É assim que vocês fazem?

T.: É tipo assim, é eu e você...

Pedro: (...) Os dois levantam, eu pego embaixo aí o outro ajuda aparar na pilha, né?

T.: (...) Um vai embora e o outro fica ali ainda ajudando. Aí é a vez do outro, quem ta vindo, ajudo o outro.

Pedro: Se o saco cair tem que se virar sozinho pra pegar de novo, não é?

T.: Não.

Pedro: Na batata é viu. Na batata é.

T.: O loco, o pessoal já ta ajudando o cara porque o cara não ta agüentando o peso, se o saco cair você não vai ajudar o cara? Como que o cara vai agüentar pegar o bagulho? Sozinho, no chão, se o outro tava ajudando antes?

Pedro: Lá na batata eles falam que é até um jeito de saber se o cara é bom de serviço ou não. E uma forma de sacanear o outro é essa. Joga o saco torto na cabeça do cara pra ele deixar cair.

T.: Pô, mas aí o cara não é teu amigo.

Pedro: É o que eles falaram pra mim. Quando eles não gostam do cara fazem isso.

T.: Nós não. Nós depende do bagulho, do ponto de chapa, da ajuda do outro, entendeu? Como é que nós vamos fazer isso aí. Aí não pode.

Pedro: Tem um ponto de chapa aqui perto não tem?

T.: Vamos lá, a gente dá uma volta por lá.

Pedro: Então não tem muita diferença de trabalho entre os pontos de chapa, não é?

T.: Não. Nós trabalha tudo por igual. O que um faz outro faz também.

Pedro: Vocês também fazem muito trabalho de pegar peça de caminhão, essas coisas?

T.: Faz, mas já faz muito tempo, viu! Faz conforme aparece.

Pedro: O que está perto aqui desta avenida Mogiana? Tem alguma estrada por aqui?

T.: Aqui a gente já está perto da Anhanguera.

Pedro: Perto do Viaduto João Paulo II?

T.: É.

Pedro: Tem o Sindicato das empresas de transporte aqui, não é? Lá perto da avenida Brasil, já quase na Anhanguera mesmo.

T.: É, tem.

Pedro: Foram eles que deram o endereço do outro Sindicato pra gente. O Sindicato dos Trabalhadores.

T.: Esses caras aí já trabalharam para o Sindicato (acho que ele se referiu aos chapas que ficam embaixo do viaduto João Paulo II), como muito chapa por aí. Nós não, a gente já é mais de seqüência, o pai, um amigo, já trabalhou no ponto de chapa, aí é mais seqüência.

Pedro: Essa parte aqui já é mais do centro da cidade, né?

T.: É. Já estamos no meio da cidade. Lá tem um ponto de chapa, vamos dar uma parada aí. Esse pessoal trabalho com a madeira. (Ponto da Av. Mogiana).

PARADA NO PONTO DE CHAPA NA AVENIDA MOGIANA

ENTREVISTA NA MADEIREIRA

Pedro: Como é que funciona o CETREM?

T.: Ah, quando o cara não tem onde ficar fica lá. É como se fosse um abrigo mesmo.

Pedro: É que o pessoal fala bastante. Dizem que dão muita ajuda pra quem ta machucado também.

T.: É. Olha, ali tem um colega meu com o caminhão, vamos perguntar pra ele qual é a vantagem de contratar o chapa. É legal também conversar com ele.

Pedro: Aqui tem bastante desmanche, né?

T.: É. Aqui é só isso. O pessoal mexe muito com motor.

Pedro: Essa aqui é a avenida Brasil, ela termina lá na Anhanguera, não é?

T.: É. Ah, ele não tá no ponto ali. Ó lá, “caminhão de aluguel”.

Pedro: Ah, ta. Mas é legal, se você souber de mais gente, nesse mesmo esquema de caminhão de aluguel eu topo.

(...).

Pedro: Isso já aconteceu com vocês alguma vez?

T.: Tinha, tinha. Antigamente tinha.

Pedro: Problema heim?

T.: Ali, nós tudo a maioria a gente foi podando, né. Quem ficou de mais velho ali foi o meu pai e o Manga (Roberto). Mas de quando eu cheguei lá até agora...Tipo, agora quem manda ali é nós. Qualquer problema que tem ali, nós fala. Se tiver que pegar também, nós pega. Porque o cara não tem... ou vai atrapalhar, eu precisa dali, entendeu?O cara vem me atrapalhar ali, veio... É a mesma coisa que eu chegar e atrapalhar o seu serviço, fazer uns bagulho totalmente diferente, aí ninguém mais vai querer os bagulho...

Pedro: É, isso é verdade. É um puta problema.

T.: Por isso que ali, no ponto de chapa, nós não deixa chegar qualquer um não. Ali, tipo assim, ali só entra quem nós quer e já era. Se o cara achar que é diferente...

Pedro: Pra onde nós estamos indo agora?

T.: Vamos lá no posto do trevo, vamos dar uma olhada nos chapas lá.

(...).

T.: Aqui tem o pessoal de auto peças.

Pedro: Tem umas transportadoras por aqui, não tem?

T.: Transportadora aqui é difícil. É mais fácil lá pros lados da Lagoinha. Aqui tem mais empresa de guincho.

Pedro: Também tem coisa pra consertar caminhão. É que eu estou vendo o que tem mais no bairro mesmo. Ali pros lados daquela mulher é mais madeira mesmo, né? (Av. Mogiana).

T.: É.

Pedro: Aqui tem mais coisa pra caminhão.

T.: Caminhão e carro também.

(...).

Pedro: Aqui o pessoal é mais estranho, mais sem-vergonha? É que eu peguei um ponto de chapa lá perto da Leroy Merlin, lá em cima, nossa! O pessoal só faltou assaltar a gente.

T.: Então, eu já não sei dizer porque eu não fico no ponto deles, entendeu? Eu não posso falar nada. Vou falar, "Não. O cara lá é safado". Não sei, não convivo lá com eles. Entendeu? Eu não tenho convivência lá com eles.

Pedro: Aqui costuma ficar chapa também, né?

T.: É.

Pedro: Eu já tirei foto deles. Pra cá fica o Sindicato das empresas de transporte de Ribeirão.

T.: Isso eu já não sei.

Marina: É perto da Scania.

T.: Isso eu já não sabia.

Pedro: Quando o ponto é no posto aí é qualquer tipo de carga, né?

T.: É.

Pedro: Aí o que aparecer o cara tem que se virar.

T.: Se o caminhoneiro vim, encostar, aí o cara tem que combinar com ele.

Pedro: Qual é o mais arriscado de fazer chapa, é o posto de gasolina assim, ou o de pista? Qual é o mais perigoso?

T.: Pra gente trabalhar?

Pedro: É.

T.: Não tem esse negócio, não tem esse negócio não. Se você é chapa você tem que fazer de tudo. E o trabalho é tudo igual...Tem que fazer de tudo.

(...).

Pedro: E vem cá, esses caminhões que vem de Santos pegam chapa?

T.: Os contêiner?

Pedro: É.

T.: Pegam sim. Ah, eles tem que descarregar também, não é?

Pedro: Eles costumam trazer o que? Eletrônicos...?

T.: Não.

(...) Parte inaudível.

Pedro: Tem que usar roupa especial pra descarregar aqui?

T.: Não. Normal. Roupa normal. Alguma coisa leve, pra não machucar. Muitas vezes não pode usar bermuda. Mas nós mesmo carrega bermuda o chinelo. Porque depois do serviço é bom por uma bermuda pra arejar. Também tem o chinelo pra dar uma descansada no pé...Tudo isso né.

Pedro: É muito comum o pessoal se machucar com câimbra?

T.: Câimbra é muito comum, mas não machuca não.

Pedro: Mas tem que parar o serviço?

T.: Tem que parar o serviço, mas só até a câimbra passar. Uma vez eu tive que carregar uma carreta de milho e não tinha carrinho. Então a gente teve que descarregar tudo sozinho. Trabalho braçal mesmo. Teve que levar tudo em uma caixa.

Pedro: Mas que tamanho de caixa, mais ou menos? Tipo caixa de supermercado?

T.: Não... era por metro. Uma caixa de 32kg. Começa com 32kg, aí você vai ver e a caixa já está pesando 100kg. Pode ir reto que nós vamos lá pra Lagoinha, tem muita transportadora lá. Ó, aqui tem a Purina...

Pedro: A Purina costuma pegar bastante?

T.: Não, mas na Purina eles já contrata, né?

PARADA NA PURINA

Pedro: O que os caras tinham que fazer hoje?

T.: Eles iam descarregar lá em Franca.

Pedro: O caminhoneiro ligou pra vocês, já sabendo do lugar ou ele passou ontem?

T.: Não. Esse daí é o caminhoneiro que liga.

Mateus: E de onde vem esse caminhoneiro?

T.: É lá do Mato Grosso.

(...).

Pedro: Que avenida é essa que a gente ta agora?

T.: Aqui é a Anhanguera.... km 310 da Anhanguera. Entrando aqui é a Lagoinha.

Pedro: Aqui é a Rua Edson Souza (Edson Souto?).

T.: Pode ir reto.

PARADA PARA TIRAR FOTO DAS MÁQUINAS AGRÍCOLAS

Pedro: O pessoal da engenharia já não gosta muito, né? Só caminhão, só caminhão... (estávamos falando sobre o transporte ferroviário)

T.: Mas o caminhão hoje em dia é o melhor transporte que tem pra carga.

Pedro: mais ou menos, depende muito da carga. O álcool, por exemplo, você passa num trem de quase um quilometro você carrega trocentos litros. Melhor que caminhão.

T.: É, mas, tipo, o trem não pode abastecer os lugares. O trem não pode parar nos postos. O caminhão já serve pra isso, né? O trem não pode vir aqui, né?

Pedro: Mas aí não poderia fazer só o caminhão. Teria que ter o caminhão e o trem, as duas coisas, não é?

T.: É, da pra ser os dois.

Pedro: Você já pensou o cara fazer uma carga do Rio Grande do Sul pro Acre?

T.: Mas tem isso aí, meu! Os caras mesmos que trazem verdura pra São Paulo. Os caras vem lá de Bahia trazendo mamão, coco...

Pedro: Mas é transportadora?

T.: Não... Mas o cara tem que, de 3 em 3 meses trocar de caminhão. Tudo esses caminhoneiros que traz verdura pra São Paulo... Tudo vem lá da Bahia! Vê as placas lá... Tudo tem BA...

Pedro: Puxa vida.

(...).

Pedro: Fica no CETREM o cara que não tem condição nenhuma, né?

T.: É tipo assim o cara que não tem família na cidade, né? O cara que vem de longe aí e tipo, não têm onde ficar, aí vai pro CETREM. Tem muito cara que não ta podendo trabalhar, que tem família, mas não quer dar trabalho em casa, vai pro CETREM. Aí tem aquela ajuda, né? Aquele rapaz que te falei que caiu do caminhão ficou aí.

Mateus: O cara caiu?

T.: Caiu.

Pedro: E a família dele tava passando aperto, né?

T.: É...Que nem um amigo meu. Ele trabalha de chapa e jogando bola ele quebrou o pé, e ele precisa, né.

Pedro: Como diria um amigo meu lá de São João da Boa Vista, "se machucou por bosta, né"!

T.: É, se machucou por bosta. Ontem ele foi trabalhar e começou a infeccionar tudo por dentro...

Pedro: Se ele não se cuidar ele perde essa perna!

T.: É, ele já está com problema na perna mesmo. E jogando bola. Não tava nem trabalhando, nem nada.

PARADA NA RUA GENERAL AUGUSTO SORES – FOTO DE TRANSPORTADORAS

T.: Aquele lugar ali é tipo manutenção de caminhão.

Pedro: Sei.

Mateus: Pára aqui. Essa avenida tem tudo do seu interesse: Itapemirim, Sales...

T.: É, aqui é tudo transporte.

PARADA PARA TIRAR FOTOS

T.: Há uns tempos atrás, teve um cara que veio, ele é dono de uma das maiores transportadoras do Brasil, da Garcia. E ele veio pra Ribeirão, e ele não sabia chegar aqui na transportadora dele. Aí ele passou lá no ponto de chapa, e eu tava lá e ele me pegou: "Olha, quanto é que você me cobra pra me levar assim, assim, assado?".Aí eu vi, né, porque você cobra pela característica do cara. Aí eu vi, terninho e tal, bonitão, e falei: "Ah, você me dá uns

R$25,00 pra mim te levar lá...". Eu falei isso pra ele cair nos R$20,00 e ele: "Ah, firmeza!". E eu pensei: "Nossa, olha que legal, vou ganhar R$25,00 sem fazer nada!" (rs).

Aí eu levei ele lá na transportadora dele, que tipo, é terceirizada, mas é dele. Aí chegamos lá e o cara falou: "Ó, não vai embora ainda não, fica aí mais um pouco que depois eu te dou um dinheiro a mais só pra você me levar nuns hotel bom aí que você conhece, porque eu vou ficar aqui em Ribeirão hoje". Ah, tudo bem, né, fiquei esperando o cara lá. Aí ele pegou, entrou e conversou tudo aí nós fomos nos hotel. Aí nesse andar também ele acabou me dando R$50,00 por dia. E, tipo assim, não deu o dia, deu 1 hora de serviço com ele, nós andando pra lá e pra cá e ele me deu R$50,00. Aí no outro dia ele falou: "Como é que eu faço pra mim andar nos pontos turísticos aqui em Ribeirão?" Pontos turísticos assim, né, porque cidade assim não tem ponto turístico. Aí eu levei ele no cento da cidade, falei pra ele do Pingüim, porque o Pingüim é uma tradição aqui em Ribeirão, levei ele nos shoppings e ele me deu mais R$50,00 no outro dia. Aí ele ficou mais um dia e também ganhei outros R$50,00. Ganhei R$150,00 em três dias com ele e tudo isso só pra informação. Tipo, ele queria andar, tipo, "tem prainha aqui perto?" Aí tinha a prainha ali lá dos Coqueiros, levei também em Miguelópolis, onde ele pedia, nós ia. Tipo, ganhei meu dinheiro e ele ainda pagando as coisas por fora. Que tipo eu falei pra ele, "me dá meu dinheiro que aí eu, tipo, eu pego meus bagulhos, tipo, quero comer alguma coisa eu vou e compro". E o cara falou: "Não, não, pode deixar que hoje é tudo por minha conta". É, tem dinheiro, né, é boy, então ta bom, mas nem por isso a gente aproveita, né. O cara quer pagar também... Mas é pra trabalhar, né, se bem que foi um dia de lazer, porque, tipo, ele tava pagando tudo. Igual no Pingüim lá "toma um chopes comigo". O cara ta sozinho, tipo, ele falou: "Vem amanhã com uma roupa nova e tal", e eu falei: "Venho", pus uma calça e uma camisa nova e tal. Aí a gente foi no Pingüim, tomou uns chopes, foi no Santa Úrsula, no shopping, deu uma volta no shopping, fez compras, ele deu um tênis pra mim. Vixe, ele me deu um tênis muito legal...

Marina: Você ganhou o mês, né?

T.: O mês? Eu ganhei foi o ano! É porque cada tênis dá pra usar um ano, agora eu só preciso comprar tênis no ano que vem. O cara é louco de gastar dinheiro com tênis.

André: E isso acontece direto ou é meio raro de acontecer?

T.: É raro.Vixe, quando vem você tem que aproveitar! O cara te pedindo...Opa! Vamo, não pode coisar. Os caras lá (do ponto que ele trabalha) ignorou ele, na hora que ele parou lá todo mundo: "É, não vou lá não, to de boa", aí eu falei: "Não, eu vou, né. Fazer uma informaçãozinha, ganhar R$10,00". Aí eu falei: "Não, vou pedir R$25,00", já perdi o dia, era

mais ou menos 16h, vou pedir R$25,00. E eu falei: “Ah, dá uns R$25,00 aí pra nós” e ele falou: “Fechou, vamos lá!”. E começou assim... Um cara bom, né.

Marina: E fazendo descarga você iria ganhar praticamente a mesma coisa, né?

T.: É, é bem melhor, mas não é todo dia que aparece também não, viu!

Marina: E, quando você faz informação, o cara fala: “Me leva até lá”, aí o cara te larga lá e você se vira pra voltar?

T.: É por isso que a gente cobra um a mais pra dar informação. Pra poder voltar. Eu, geralmente, quando é caminhão levo a minha bicicleta, vai embora de bicicleta, já compensa, né.

Marina: Economiza o do moto-táxi.

T.: É. Muitas vezes eu falo: “Ah, me dá uns R$20,00 pra eu ficar com R$15,00 porque fica com o moto-táxi”. Aí o cara “então tá bom”. Aí eu vou e coloco a minha bicicleta lá e o cara: “Mas e os R$5,00 do Moto-Táxi?”. E eu falo que economizo o do moto-táxi e venho pra tomar um guaraná... Aí muito cara quer descontar: “Não, pode tirar isso aí”. Não... O combinado não sai caro parceiro. O cara combinou ué... Aí vai assim. Aí tem muito caso que teve cara que fez “O, vai lá, pega ali, pega o negócio ali” e a hora que eu vi tava saindo com o caminhão e indo embora. Ih, já aconteceu já três vezes já.

Marina: Depois do serviço?

T.: É, depois do serviço. Vixe eu tive que chamar a polícia e correr atrás do bichão. Eu falei: “Não... Peraí!”.

Marina: E você já conseguiu pegar?

T.: Na hora tava passando uma viatura eu passei na frente e gritei: “Pára, pára, pára!” e o cara: “O que ta acontecendo aí?”, e eu “Eu trabalhei com o cara e o cara tá indo embora aí! Não quer me pagar e, tipo, foi embora e não quer me pagar!”. Aí o policial falou: “Sobe aí, vamos correr atrás do cara lá”.

Mateus: Aí eles foram?

T.: Foram. Uma vez um cara duma moto eu parei o cara também e falei: “O, dá uma força aí, o cara ali roubou eu mano. Trampei pro cara o dia inteiro e o cara ta indo embora lá! Dá uma força aí, leva eu atrás do cara”.Vixe eu catei o tinhoso e dei uma nele: “O parceiro, ta achando que aqui é otário?”. O cara ta me roubando, né. Você ta trabalhando é pra isso mesmo.

Mateus: É sacanagem.

T.: Olha, você trampou o dia inteiro, descarregando os bagulho, aí no final do dia o cara... Ou, pára em qualquer lugar, não sabe nem onde ta, ta ligado, ele fala “Ó, me leva até mais ou menos a saída”. Você vai levar ele ate mais ou menos a saída de Ribeirão aí o cara pega e te

faz isso aí. Se você consegue catar o cara meu, vixe Maria... Você já pegou no trampo pesado o soco sai... Você acaba com o cara meu.

Pedro: O soco ganha umas toneladas, né?

T.: Isso! Ganha umas toneladas... Ou, você trabalha o dia inteiro carregando sal; sal é pesado pra caramba (...).

Pedro: Você pega carga daqui pra ir para algum lugar?

T.: Não, aqui eu faço mais informação. Aí já é o serviço mais eles mesmos que fazem.

Pedro: Colocam tipo num furgãozinho, né? Colocam nele para ir para outro lugar.

T.: É.

(...) Nos arredores da Leroy Merlin. Perto da fábrica de Café Utam.

Pedro: Onde a gente está?

T.: A gente ta na avenida Castelo Branco. Tem bastante transportadora por aqui.

Pedro: Nossa, eu passei aqui várias vezes e não sabia que era aqui que ficavam as principais transportadoras.

T.: É. Mas tem que dar uma volta.

(...) tiramos uma foto perto da Rodonaves.... Acho que era da Caixa (Econômica Federal)... Coisa assim.

T.: Pra lá já é outra empresa.

Pedro: Souza Cruz... Vocês fazem carga de cigarro também, ou não?

T.: Não. Isso aí eles nem pegam chapa. É tudo por empilhadeira.

Pedro: Porque é o que é mais roubado. Por empilhadeira e com o caminhão quase lacrado, né?

T. :Olha, ali é o deposito da Seara.

Pedro: Mas arrebentado desse jeito? Os caras devem estar mal hein? Não tem nem placa, nem nada.

André: Às vezes pode ser para não chamar atenção, né?

T.: É... Também, né?

Pedro: Carga valiosa.

T.: Ali tem o Correio. (tiramos foto)

Pedro: O que é isso daqui? Esse “P” aí?

T.: Aqui é da Prenda. (tiramos foto – acho que de uma placa também)

Pedro: o Wal-Mart costuma pegar vocês como o pessoal do Savegnago?

T.: Costuma. Lá é chapa que entra.

Pedro: Mas é conforme o caminhoneiro pega, né?

T.: É, conforme o caminhoneiro pega. Do mesmo jeito. O caminhoneiro pegou e você vai trampar com ele.

Pedro: Entendi. Aí acabou o serviço, acabou tudo.

T.: Ah é.

T.: .... Acho que é, né? Não tem serviço, ficar parado é que não pode.

Mateus: Mas é responsa daí, né?

T.: É sim... Eu tenho dois filhos pra mim criar, né?

Mateus: Mas eu digo assim, pelo ponto também, né?

T.: Como assim?

Pedro: Ah, você não põe qualquer um para trabalhar, né. Você foi porque o seu pai te trouxe.

T.: Não, ninguém me ensinou a trabalhar não.

Pedro: Vai na cara e na coragem, né?

T.: Aprendi comigo mesmo.

PARADA NO CETREM

Pedro: Tem algum chapa machucado agora?

T.: Ah ! Tem o Ângelo.

Pedro: O cara da perna, né?

T.: É, esse mesmo.

Pedro: Ele ta aqui no CETREM ainda?

T.: Não. Ele ta na casa dele. Ta com a família.

Pedro: Ta passando muito aperto?

T.: Acho que passa, né cara... Mas ele não comenta não.

Pedro: Às vezes porque ele se sente mal, né?

T.: Mas é um bagulho que não tem nada a ver, né mano? Se nós puder, nós ajuda. Que nem, quando ele se acidentou, a mulher dele precisou, ninguém tinha dinheiro aí a gente deu

dinheiro. Dei dinheiro pra comprar uma caixa de leite pros filhos dele e tal. Eu não tenho vergonha de falar se eu tiver na necessidade, sabe. Mas muita gente tem.

Mateus: Tem chapa que acaba trabalhando nisso muito mais só pra sustentar um vício, né?

T.: tem.

Mateus: Esse vício geralmente gira em torno do que?

T.: Da droga, da pinga...

Pedro: Crack, cocaína?

T.: Cocaína até que não porque isso é mais pra playba, né... Mais pedra (crack)!

Pedro: Tem muita pedra aqui na região?

T.: Tem, vixe, em todo lugar tem.

Pedro: Quando a polícia faz apreensão, vocês acabam ajudando, né? Pra mandar tudo pro incinerador?

T.: Já, já. Aquele dia que vocês chegaram lá a gente tinha acabado de chegar. Eles queimam arquivo, droga.

Pedro: E não é qualquer ponto que a polícia vai pegar pra trabalhar, não é?

T.: Não, não é não. Geralmente eles vão lá em nós, porque eles já pegaram uma confiança, entendeu. O que a gente mostra é isso, né. É o serviço da gente e a gente precisa, né?

Pedro: Ou, será que daqui a pouco a gente já pode passar lá naquela casa de ração?

T.: Pode ir até agora lá, já passou das 10h.

PARADA NA CASA DE RAÇÃO

PARADA NA FORNECEDORA DE CARVÃO.