

OS “CHAPAS”: UMA CATEGORIA DE TRABALHO VOLANTE NO CONTEXTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS.

PEDRO MEZGRAVIS¹

Introdução:

Neste artigo, buscaremos apresentar os “Chapas”, um tipo de atividade que pode caracterizar uma nova categoria de trabalho volante (MEZGRAVIS, Pedro. 2000 e 2001; SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004). É uma categoria que se apresenta tanto em cidades do interior do Brasil, tal como Ribeirão Preto, e metrópoles como São Paulo. Esta presença em dois contextos geográficos considerados por muito tempo como muito diferentes, lança um desafio para pesquisa, o de observar as duas realidades e os dois contextos econômicos.

Antes de constituir uma categoria específica de trabalho volante, existe o “serviço de chapa”. Ou seja, a necessidade em algum momento do sistema de transporte e circulação de mercadorias, de trabalhadores que auxiliem os caminhoneiros nas principais vias de acesso para guiá-los pelas cidades e regiões, e – também – auxiliá-los nas cargas e/ou descargas das mercadorias. No caso, o trabalho pode ser sozinho ou em grupo, conforme o tamanho da carga, e ele recebe pela tarefa, a ser negociada no momento que o caminhoneiro requisita o serviço. Os caminhoneiros geralmente procuram sempre os mesmos “chapas”, na garantia de pegar alguém que agüente o serviço. A necessidade do caminhoneiro de sempre pegar o(s) mesmo(s) “chapa(s)” está apoiada no medo da violência que eles, caminhoneiros, estão expostos. A falta de segurança nas estradas e entradas das cidades transforma a atividade de contratar “chapas” em um grande risco. A confiança é fator central e essencial na vida de um “chapa”, tanto corporalmente quanto moralmente.

O que estabelece a especificidade dos “chapas” é precisamente esta atividade de carga/ descarga e orientação dos caminhoneiros. São trabalhadores que estão inseridos precisamente no contexto de transporte rodoviário de cargas secas (SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004), e mais amplamente no sistema de transporte rodoviário. As duas atividades principais realizadas pelos “chapas” são centrais no processo de circulação de mercadorias, e o modo como estes trabalhadores estão inseridos nelas é o principal objetivo de discussão deste artigo.

¹ Mestrando do Departamento de Geografia – FFLCH-USP, sob orientação de Profa. Dra. Rosa Ester Rossini. mezgravis@yahoo.com.br .

Em outras palavras, a circulação de mercadorias pelo sistema rodoviário e os “chapas” caracterizam-se como fatores da realidade que compõem o *Espaço*²(SANTOS, Milton. 2002), como atores sócio-econômicos e políticos e objetos construídos, instalados e utilizados, presentes em diferentes locais, em diferentes territórios. Dentro da mesma atividade econômica, diferentes formas de atuação e apropriação do Espaço. “A ação não se dá sem que haja um objeto; e, quando exercida, acaba por se redefinir como ação e por redefinir o objeto” (SANTOS, Milton. 2002, página 95).

O objetivo central deste artigo é realizar um breve estudo do modo como os “chapas” estão presentes no Espaço, buscando observar especificamente como estes trabalhadores estão inseridos no processo de circulação de mercadorias, principalmente no sistema de transporte rodoviário de cargas. Buscaremos identificar os principais fatores existentes no sistema de transporte de cargas rodoviárias, quais são os principais recursos e saberes técnicos utilizados (como sistemas de estocagem, que tipos de veículos são utilizados, construções e instalações das diversas empresas envolvidas etc.) e atores envolvidos (quais são as características das principais empresas de transportes e logística existentes, quais as empresas necessariamente ditas; e os diferentes tipos e níveis de mão-de-obra envolvidos – aqui se inserem os funcionários das empresas, assim como caminhoneiros e os próprios “chapas”), para observarmos claramente quais são os diferentes usos do território.

Para tanto, devemos estabelecer uma comparação entre duas realidades locais consideradas extremamente distintas, mas que apresentam o mesmo tipo de trabalho, realizando as mesmas funções, mas em realidades econômicas consideravelmente distintas, locais e cotidianos distintos, enfim, espaços distintos. Propomos, então, a observação e estudo dos “chapas” da cidade de São Paulo/SP (MUG, Mauro. 2002) e de Ribeirão Preto/SP: quais locais ocupam e como se inserem nestas realidades sócio-espaciais.

As empresas de transportes, os operadores logísticos, os trabalhadores e – no nosso objetivo direto – os “chapas” realizam suas atividades conforme as suas diferentes intencionalidades. Buscaremos, aqui, estabelecer as principais normas que conduzem as atividades tanto das empresas (nos seus mais diferentes níveis hierárquicos entre elas) e do próprio território, portanto regulando a Formação Sócio-Espacial³, tanto das cidades

² “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, Milton. 2002, página 63).

³ “Mais do que a formação socioeconômica é a formação sócioespacial que exerce esse papel de mediação: este não cabe ao território em si, mas ao território e seu uso, num momento dado, o que supõe de um lado uma existência material de formas geográficas, naturais ou transformadas pelo homem, formas atualmente usadas e, de outro lado, a existência de normas de uso, jurídicas ou

envolvidas, quanto do próprio sistema rodoviário, do próprio Estado de São Paulo, e um limite, o próprio Brasil, pois estas regras, normas e práticas-padronizadas de trabalho das empresas são referenciais para transportes de cargas.

O esforço de observação e definição dos “Chapas” cria o desafio do modo como pensamos habitualmente as relações cidade-campo, principalmente a relação entre cidades do interior e metrópoles, assim como também habitualmente pensamos as diferentes Divisões do Trabalho que as contextualizam. Temos tendência a considerarmos como opostas as realidades econômicas de cidades do interior e metrópoles, assim como suas Divisões do Trabalho. Habituaamo-nos a pensar que cidades como São Paulo e Ribeirão Preto (por exemplo, em função da proposta de pesquisa) teriam Divisões do Trabalho muito diferentes, que não pudessem ser comparadas, ou mesmo que não pudessem apresentar os mesmos tipos de trabalho e trabalhadores.

Um breve discussão sobre o sistema de transportes rodoviário: Sistema logístico, operadores logísticos, empresas de transportes e os “chapas”. Observações iniciais de pesquisa.

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. 2002, 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

meramente costumeiras, formais ou simplesmente informais. A utilização dos lugares pelas empresas, sobretudo as firmas gigantes, depende desses dois dados e não apenas de um deles. Formas e normas, pois, trabalham como um conjunto indissociável” (SANTOS, Milton. 2002, página 337).

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 transbordos⁴, 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.

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.

⁴ “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, 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’, seja este, uma franquía, uma filial ou um representante”. (SILVA JUNIOR, Roberto França. 2004, 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, página 132).

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 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 um 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. SILVEIRA, Maria Laura. 2003, 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” (página 64).

Para o nosso estudo específico, que busca definir o que são os chapas, observamos 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, página68).

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 agentes⁵.

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 possuir 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*”⁶ 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 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

⁵ “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. 2002, página 300).

⁶ “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 consequência do nível técnico do equipamento” (SANTOS, Milton. 2002, páginas 297 e 298).

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 logísticos⁷ 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 cumprir 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.

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 técnicos⁸ são recursos que “padronizam” os modos de estocagem e de

⁷ 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, página 128).

⁸ 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. 2002, página 292). Desta forma, pode-se obter a

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 consequência 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 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

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. 2002, página 292).

mercadorias, sobretudo os estoques⁹. 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, 2004, página 122).

Uma breve conclusão.

No sentido de uma breve sistematização para este trabalho e para a discussão dos Chapas, o sistema logístico determina a inserção dos operadores no processo produtivo das empresas as quais os contratam. Integram-se como um componente de regulação da própria atividade produtiva, buscam atender à todas flutuações do mercado, tanto do fluxo

⁹ “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).

de mercadorias, quanto na aquisição das próprias matérias-primas. E as tecnologias de informação e comunicação como o fator central de operacionalização de todo este sistema. Ocorre uma transformação dos transportes e da produção de mercadorias. *“Os operadores logísticos estão na ponta, no que diz respeito ao uso das TIC, operando para as maiores empresas do Brasil. Isto traduz o poder dos operadores logísticos no setor dos transportes”* (SILVA JUNIOR, 2004, página 130).

A partir das duas atividades principais dos Chapas, é possível determinarmos minimamente o modo como estes trabalhadores se inserem no Espaço, pensado como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Discutimos até o presente momento em partes destacadas as atividades e as técnicas desenvolvidas pelos atores que estamos observando: os Chapas, as empresas de transportes, e os operadores logísticos. Buscamos minimamente estabelecer e compreender a existência destes na totalidade; como estes integram a totalidade do Espaço, como o território é usado por eles.

Operadores logísticos e empresas de transportes possuem normas, condutas de operacionalização e princípios de racionalização de suas atividades que remetem a padrões de excelência internacionais. No caso dos operadores, as regras são os fatores que caracterizam a Logística. São normas que os inserem como elementos de controle, fornecimento e escoamento de matérias-primas e mercadorias. Todos os aspectos de um processo produtivo têm influência direta da Logística, ou ao menos são passíveis de serem controlados por ela.

Silva Junior revela que apenas as grandes empresas, portadoras de grande capital, contratam operadores logísticos. Os padrões de operacionalização de processos produtivos são de custos muito elevados, envolvem mão-de-obra especializada em vários níveis, objetos etc.. São técnicas que, apesar de serem de custo elevado, estão se tornando padrões referenciais de operacionalização e eficiência, atendem a todos os requisitos do meio técnico-científico-informacional. Padrões cada vez mais rígidos de contratação de mão-de-obra – que podem ser exigidos cursos diversos, inclusive diploma superior conforme a função – e técnicas (conhecimento técnico/científico junto com tecnologia) cada vez mais sofisticados de localização, informação e comunicação. O sistema logístico consolida-se como o sistema hegemônico nos transportes.

Face a este sistema hegemônico, situam-se todas as demais empresas e sistemas, que ordenam-se conforme o nível de maior ou menor adesão ao sistema logístico, de adequação maior ou menor – até mesmo a não-adequação – a este conjunto normativo, estabelecendo uma efetiva hierarquização no sistema de transportes de cargas.

REFERÊNCIAS

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.

ELIAS, Denise. 2003. Globalização e Agricultura: A Região de Ribeirão Preto. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Coleção Campi, número 21.

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.

MUG, Mauro. “ ‘Chapas’ Disputam Cargas E Caminhões”. In: O Estado De S. Paulo. Caderno Cidades. São Paulo. O Estado de S.Paulo. 20 de julho de 2002. Página C3.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. 2003. O Brasil: Território E Sociedade No Início Do Século XXI. Rio de Janeiro e São Paulo: Editora Record. Quinta Edição.

SANTOS, Milton. 2002. Por Uma Geografia Nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo, EDUSP. Coleção Milton Santos 2.

SANTOS, Milton. 1979. Espaço E Sociedade (Ensaio). Petrópolis: Editora Vozes.

SANTOS, Milton. 1979 a . O Espaço Dividido. Rio de Janeiro: Francisco Alves.

SANTOS, Milton. 2002. A Natureza Do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo, EDUSP. Coleção Milton Santos I.

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.