

§ Vinheta §

[Pedro Vicente]

A maioria das cidades
não produz tudo que consome
nem consome
tudo que produz.
Por isso, tudo que se consome
e que se produz
numa cidade
precisa circular.

De dentro pra fora,
de fora pra dentro
e também
através da cidade.

E pra dar conta de toda essa
circulação de cargas
no contexto urbano,
em pleno século XXI,
a grande ferramenta
continua sendo
o velho e bom caminhão!

§ Fundo musical animado §

§

[Pedro Vicente]

Com o modelo rodoviarista
abraçado pelo Brasil
no século XX,
hoje, quase 2/3
da carga do país

circula por caminhões.

Dos veículos urbanos

de carga,

as chamadas "jamantas",

além das estradas, eles

ocupam também as cidades,

principalmente quando são pontos de conexão entre rodovias.

Qual é o impacto

dos gigantes do trânsito

sobre a vida urbana,

ou antes,

sobre as vidas humanas?

§ Fundo musical animado §

§

§

[Dionisio]

Essa flor aqui, a gente

que comercializa mesmo,

e essa é

a produção dela.

No caso, ela tá meia raleada

porque todo dia tá tirando.

Tira igual pra Holambra,

pra São Paulo várias vezes,

e pros fornecedores que vêm

aqui no sítio buscar.

[Burburinho]

Isso aqui é
pra defunto.

[Dionisio]

A gente tá plantando.
Acabou um ciclo,
já entra outra flor em cima.
E é tudo isso aqui.
Pra baixo também tem
mais produção da gente.
Vamos começar a arrumar
a carga do caminhão,
já deixar separado
pro cliente
e já praticamente
fechar o caminhão.
Aí tem umas flores agora
que falta embalar,
vamos colocar nas caixas
e fechar o caminhão pra sair.

[Rangido da porta]

§

[Pedro Vicente]

A primeira coisa que quero
te perguntar é o seguinte:
às vezes a questão
da mobilidade urbana em geral

é tão problemática
que a procura das soluções
é uma novela em que
as pessoas são oprimidas,
respiram poluição,
apodrecem no trânsito...

Você acha que o caminhão merece o papel do vilão nessa novela?

Não, de forma alguma.

Por quê?

Pelo seguinte...

Na ordem de prioridades
que você deveria
ou poderia ter do uso
do espaço viário,
na minha opinião,
vem em primeiro lugar
o pedestre, depois o
transporte coletivo público,
depois o transporte
coletivo privado,
no caso,
o ônibus fretado,
depois os ciclistas,
que agora começaram a ter vez
numa cidade como São Paulo,
no Rio já há bastante tempo,
e outras cidades maiores,
e depois vem
a carga urbana.

O transporte individual,
na minha opinião,

ele, em termos de prioridade

de uso do espaço viário,

ele deve vir

depois do caminhão.

Aí você pode perguntar:

"Mas isso é um contrassenso.

"O caminhão depois

do automóvel,

do táxi, do veículo

de aplicativo?".

Sim, porque, se você

não abastecer uma cidade,

você não vai ter nada

no supermercado, no shopping,

nada no restaurante que você

vai querer almoçar e jantar.

Então, a carga,

pra mim,

vem antes

do transporte individual,

na priorização inclusive do

uso do espaço viário público.

Isso é uma coisa

que poucos defendem,

mas tenho a noção

que é a seguinte:

assim como a carga nunca será

entregue por motos,

a carga

de grande volume,

ela tem que ser feita

por caminhões
de maior dimensão,
é a mesma questão que você
tem do transporte de pessoas.

O transporte individual
nunca conseguirá
atender a toda demanda
de viagens de pessoas,
tem que ser
o transporte coletivo.

Então, na minha opinião,
a carga...
é o transporte coletivo
de mercadorias e de produtos.

E ele tem que ter
a sua prioridade.

É lógico que cada veículo
adequado à via
onde ele pode circular,
o tamanho, enfim...

Você não vai
botar um treminhão
pra andar
na Av. Paulista.

[Pedro Vicente]

Então você é contra
as restrições de horários?

[Horácio]

Totalmente. Totalmente.
Porque não resolveu nada.
Aonde, só usando

como exemplo,
uma cidade grande
como São Paulo,
aonde você proibiu caminhões
em algumas avenidas,
você só atraiu
viagem de automóvel,
e o congestionamento
continuou com automóveis.

Então,
quando você proibiu,
por exemplo,
a circulação de VUC,
ou incluiu o VUC
no rodízio,
o que aconteceu
com as empresas?
Elas compraram
um VUC mais velho,
ou então compraram
3, 4 picapes,
que ocupam mais espaço
no sistema viário,
ou seja, você trocou
um veículo que cabe,
mais ou menos,
3,5 toneladas,
que é o veículo
urbano de carga,
por 5 picapes,
por exemplo,

pra levar a mesma
quantidade de mercadorias.

§ Fundo musical samba §

[Pedro Vicente]

Em São Paulo, SP, Brasil,
5a megalópole do mundo,
os caminhões correspondem
a 3% da frota em circulação,
mas são responsáveis por 10%
nas mortes no trânsito.

20% dos veículos removidos
por panes nas ruas
são caminhões, que tomam
o dobro do tempo na remoção
e causam muito mais
transtornos.

Mesmo quando dá tudo certo,
eles atrapalham porque
são lentos e espaçosos
para circular, estacionar,
carregar e descarregar.

A gente tá aqui no terminal
de carga Fernão Dias,
que é o maior terminal
de cargas da América Latina,
e aqui é onde o pessoal fica
arrumando trabalho, né?
Esses caras são os agentes e

motoristas atrás de trabalho.

[Homem]

Carreta pra Salvador!

[Pedro Vicente]

O que a gente tá vendo aqui

são as agências,

e tem as plaquinhas

na frente:

carreta Fortaleza,

carreta Goiânia,

carreta Uberlândia,

Jaraguá do Sul...

Tem o número das toneladas

e o valor.

Então, é tipo

uma bolsa de emprego aqui.

Meu irmão, você tá aqui

esperando frete também?

Você é

motorista de ônibus?

Sou de Santa Catarina.

De Santa Catarina?

E tá esperando frete pra ir

pro Sul ou qualquer lugar?

Acabei de chegar aqui,

só vim dar uma olhadinha.

Se não sair nada,

vou pra casa.

Ah, não vai trabalhar

hoje não?

Não, tô correndo atrás
da máquina, né?
Mas tá correndo atrás de
um frete pra voltar pra casa?
Isso.

§ Fundo musical animado §

[Paulo]

Rapaz, dia mais longo
na estrada
foi quando inaugurou a 381
pra Porto Velho.

E carreguei uma carga pra um
lugar chamado Guajará-Mirim.
De Porto Velho lá dá 350 km,
e eu demorei 10 dias
pra rodar esses 350 km.

22 caminhão tombado.
Tinha hora que a lama
já entrava dentro do caminhão,
você deitava na lama,
não tinha mais jeito.

E eu só cheguei lá porque
minha carga era de cofre,
tinha lastro, por isso
que não tombei.

Mas tinha lugar que eu
punhava a 1a
e dizia: "Deus, deixa virar
devagar pra não morrer".

[Luis]

Agora, daqui de São Paulo
vou a Fortaleza, Recife,
Natal, João Pessoa, qualquer
lugar do Nordeste eu vou.
Porque daqui de São Paulo
pro Sul o frete é pouco.
Daqui pro Sul é pouco.
Pro Sul é pouco.
Voltando pro Sul é pouco.
Só até Manaus é bom.
Daqui a Manaus é bom.
Mas Manaus demora muito,
é 30 dias.
30 dias?
30 dias pra ir e voltar.

[Pedro Vicente]

Quem é esse cara...
e qual é o papel dele
na vida de vocês?
Ele é bem importante aqui.
É mesmo?
É.
Ele mudou isso aqui, é um dos
primeiros agenciadores aqui.
O primeiro.
O primeiro.
Vim pra cá em 86.
Esse cara é o primeiro
agenciador de caminhoneiro.
Não tô muito bom

pra dar entrevista...

Em 1987, eu fui eleito
pela Shell, a nível Brasil,
porque o terminal
de cargas não existia.

Eles fizeram o terminal
de cargas em 87
e precisava aqui dentro
ter uma pessoa
que realmente trouxesse
o motorista pro terminal.

Eles fizeram a estrutura
toda aqui grande
e precisava alguém pra tocar
essa estrutura toda.

Tenho 170 mil caminhoneiros cadastrados.

170 mil caminhoneiros
cadastrados
no seu banco de dados.

Desde 1984, quando
não existia o computador,
eu já fazia
a ficha na mão.

Então você deve ter lidado
com muito motorista
que veio pra cá que nunca
tinha andado aqui pela cidade.

Sou pai
dos caminhoneiros,
ensinei eles a trabalhar
em São Paulo.

Primeira vez que ele

vem aqui.

Não é a primeira vez?

[Homem]

Segunda vez.

Segunda. Gostou de mim

ou meia boca?

A pessoa tem que procurar

ajudar as pessoas.

Eu, se não posso ajudar,

saio e não atrapalho.

A gente vive em São Paulo,

moro em plena Av. Paulista,

e não é por morar

na Paulista.

São Paulo é um problema!

Pra você viver, andar,

pra tudo.

Claro que se tem

problema.

Hoje tem

a facilidade do Waze,

só que o Waze também

tá jogando...

Vou mandar um caminhão

lá pro Embu,

o Waze manda ele pegar

a 23 de Maio,

passar pela 9 de Julho,

cair lá na Rebouças
pra ir pra lá. Tá errado
o Waze também, não tá?
Não é Marginal Tietê pra lá?
Sim.
O que ajuda o motorista atrapalha.
O Waze manda pra um lugar e
o caminho do motorista é outro.
Caminhão não pode
andar pelo centro.
O caminho que diz no Waze
é andar pelo centro,
Praça da Sé, entendeu?
Então, ele não pode usar.
O que funciona pro caminhoneiro
é a gente, a boca, o ensinar.
Eu conheço São Paulo,
então eu vou ensinar
o motorista o correto.
O caminho mais fácil pra ele
chegar no destino dele.

§ Fundo musical suave §

§

[Dionisio]

Eu tinha essa fantasia...
Quando eu era pequeno,
tinha lá meus 8, 9 anos,
o meu tio, ele ia lá
onde eu morava, no Paraná,

e parava com o caminhão lá,

e eu achava a coisa

mais 10 do mundo:

"Nossa, que 10 o caminhão!".

Eu entrava dentro,

via aquilo.

Aí, quando ele saia,

ia embora, eu ficava triste.

Eu falava pra mamãe

desde pequeno:

"Vou ser caminhoneiro".

Minha mãe: "Não, muda disso".

"Não, vou ser caminhoneiro."

§ Fundo musical suave §

[Dionisio]

Eu gosto... de dirigir

e eu gosto de mexer

com flor, é gostoso.

Você pega a flor

ali no campo,

aí você pega e embala

num papel de presente,

ou na embalagem dela mesmo

e entrega pra pessoa,

a pessoa fica

toda feliz.

Só a pessoa vendo a flor,

o brilho que a pessoa vê,

a pessoa gosta.

A parte da estrada é

um pouco... é meio cansativo.

É cansativo porque você tá
muito tempo na estrada...

A flor mesmo, a flor,
você acaba de colher,
você não pode
perder muito tempo.
Você tem que correr atrás
pra embalar a flor,
colocar na água
e fazer o transporte dela.

É sair do sítio
até o dono da flor.
Aí, tem hora que você
pega trânsito,
você tem que tirar um pouco
do atraso na estrada,
queira ou não,
pra flor chegar bonita...
bem cuidada
na mão do cliente.

§ Fundo musical suave §

§

O transporte de cargas
no Brasil
convive
com situações caóticas,

que, numa sociedade
criativa como a nossa,
abriu espaço para todo
um mercado de trabalho
voltado a agilizar o trânsito
dos gigantes sobre rodas
pela urbe, com toda
uma categoria profissional
que presta serviço
aos caminhoneiros,
desde carga e descarga,
até a orientação por caminhos
que nem o GPS
seria capaz de captar.
São os chamados "chapas".
E o nosso guia pelo mundo dos
chapas hoje é o Maravilha,
um chapa entre os chapas
que vai explicar pra gente
como é que funciona.

Sou o Maravilha,
trabalho
no Brás de sacaria,
tô aqui há 25 anos,
venho da Bahia...

e presto trabalho
pros patrão.
Maravilha
porque é o seguinte:

o Maravilha não tem
dor de cabeça,
não tem sentido de nada,
tudo pra ele tá maravilha.

É o Maravilha
dos patrão em tudo.
Churrasco é eu que faço,
final de semana nas esquina,
eu que tô com o som ligado.

Pra mim não tem
aquele negócio...

Um cara que já foi
sofrido no mundão,
já morei jogado,
hoje tenho
tudo que eu quero.

Quem é o cara?

Quem?

Quer levar ele agora
lá na empresa e chamar...
o menino lá e fala que foi
o Maravilha que mandou ele.

Trabalhamos de chapa,
sem registro,
apresentamos... fazemos
o trabalho pros patrão.

Termina, o patrão...
a gente tá recebendo

o valor do trabalho e...

Todo mundo pra casa

e, no dia seguinte,

às 7h, a gente tá pra

prestar o trabalho de novo.

§ Fundo musical suave §

§

E aí, meu irmão!

Tudo bem?

Você é o Maravilha?

Sou o Maravilha.

Maravilha. Maninho, eu tinha

umas perguntas pra te fazer.

Porque, desde

que sou moleque,

eu vejo aquelas placas

na Marginal:

chapa.

Chapa.

E aí passei uns anos

até descobrir

que Chapa era aquele cara

que ajudava o caminhão

a trafegar pela cidade.

Quando fui atrás de você,

descobri que não é mais isso.

Não. O chapa é assim...

Eles tão ali,

aí você vem de lá do Sul.

Você não conhece São Paulo,
então o chapa tá ali
pra te levar no lugar
que você quer descarregar.

Então, aí você fala,
pergunta pra ele:

"Olha, preciso ir no Brás".

O chapa vai falar:

"Eu sei chegar".

"Sabe chegar no Brás?", "Sei".

Então, aí você combina

com ele um valor...

e ele te traz aqui.

Aí, ele te traz aqui,

você tá na firma

que você vai descarregar,

paga pra ele

e ele volta pro mesmo lugar.

Eles ganham só pra levar.

Já tem o chapa aqui que ganha

só pra descarregar.

Hoje aqui nós tamo cobrando

o saco de 50 kg é 1 real.

1 real pra descarregar

de dentro pra fora

e de fora pra dentro.

Já o chapa que leva, não.

Ele ganha só a levada.

Entendi.

Se levar 10 caminhão num dia, ganha 10 vezes. Não interessa.

Como o cara faz pra entrar

na sua equipe, por exemplo?

Por exemplo,

um dia tô duro,

tô precisando fazer

10 contos, aí...

falo com você...

Não, de repente o cara

chega aqui na porta deles,

eles trabalham

das três da manhã...

às duas da tarde.

"Preciso trabalhar."

Só que não é qualquer um

que chega aqui e pega um saco.

Eu pego um saco desse,

jogo na cabeça e saio andando.

Às vez tem muita gente

que começa a trabalhar hoje

não tem como,

não tira esse saco daí.

Cara, será que eu aguento

um saco de batata desse?

50 kg.

50 kg?

Vou fazer

uma tentativa aqui, tá?

Pode pegar esse aqui.

Pode pegar?

50 quilos, ó.

Peraí, calma!

Pega que eu solto.

[Pedro Vicente]

Ah!

50 quilos, hein?

Peraí, gente!

Falou, hein!

Uh!

[Maravilha rindo]

Daqui a pouco

ele tá caindo.

Ah, beleza. Rolou.

[Maravilha]

50 quilos não é muito,

mas...

Não, mas dá pra estragar

uma coluna, brother.

Dá pra estragar

uma coluna.

Tô acostumado com 50 kg.

Isso aqui eu pego só, né?

Você levanta isso aí

e põe nas costas.

Jogo na cabeça e saio

andando, é um "costumo".

Gente! É um realzinho caro

esse. Pelo amor de Deus!

[Pedro Vicente]

Você sabe mais ou menos

quantos caminhões existem

na frota... em circulação

em São Paulo, mais ou menos?

[Horácio]

No Brasil são 5 milhões.

Na cidade de São Paulo,

por dia,

dá pra gente dizer que...

100 mil caminhões

devem rodar aqui por dia,

e vindo de todos

os lugares do Brasil,

fora as entregas urbanas

que circulam aqui dentro.

O caminhão pega num centro

de distribuição logística,

leva pro supermercado,

ou leva

pra um distribuidor.

É tudo viagem urbana.

Tudo viagem urbana.

Você calcula uns

100 mil caminhões

por dia em São Paulo.

Rodando aqui direto.

É, se bem me lembro,

a porcentagem de 93% da carga

no estado é feita por

transporte rodoviário, né?

Sim.

Você acha que

essa estatística

reflete

o padrão nacional?

Infelizmente, reflete

porque a indústria ferroviária

parou no Brasil na 2ª Guerra

Mundial, 1945.

De lá pra cá,

desativamos milhares

de quilômetros de ferrovias,

e o que foi feito

de lá pra cá

não chega a mil, 2 mil

quilômetros de ferrovia,

e algumas tão em construção

há 20 anos e nem acabaram.

Ou seja, um país

com as dimensões continentais

como o Brasil teria que ter

uma malha de ferrovias

como a Rússia tem,

como o Canadá tem,

como os Estados Unidos,

países de grande dimensão.

Eles têm uma extensa

malha rodoviária.

Os EUA têm uma ótima

malha rodoviária,

mais de 1 milhão

de quilômetros de rodovias.

Mas têm uma malha

ferroviária gigantesca.

Tanto pra passageiro
quanto pra carga.
§ Fundo musical suave §

[Dionisio]

A vida de caminhoneiro...
e de motorista de caminhão...
é sofrida.

Igual comentei, tem hora
que você deixa de comer...
pra tentar atender
o cliente legal.

Tem hora que você deixa de
ir ao banheiro, beber água,
pra atender
o cliente legal.

E, talvez, o que acontece:
o tempo que você tem
pra tentar cochilar,
ou comer, você acaba
ultrapassando,
e seu corpo vai começando
a desgastar.

Uma vez, eu vi um acidente
de um colega nosso.

É aquele ditado:

"Não, dá tempo de chegar,
o sono tá chegando,
mas dá tempo".

Chegando 40 km
pra chegar na casa dele,

ele, infelizmente, bateu
atrás de um caminhão parado.

E foi fatal.

Ele e o ajudante dele,
a batida foi fatal.

E era um amigão
do peito mesmo.

Daqui lá dá entorno
de 1h20, 1h30.

Até o Ceagesp.

Isso se não pegar nenhum
trânsito, acidente...

[Dionisio]

Ceagesp.

Ficava muito ciclo
de caminhão, muito fluxo.

Caminhão entrando e saindo
de São Paulo, que aconteceu?

Se organizaram e fizeram
o horário diferente.

Porque, antigamente, o horário
que começava era 14, 15h.

Aí mudaram e colocaram
esse horário agora,

de madrugada, porque aí
o caminhão pode sair

ou entrar que o fluxo

não vai parar São Paulo.

Com caminhão de flor,
caminhão que chega de fora,
carreta que vem e que vai.

Esse horário é bom
de trabalhar.

Um horário fresco que também
não judia da planta.

[Pedro Vicente]

Como foi a primeira vez que
você chegou lá no Ceagesp?

Qual foi a sua impressão?

Fiquei abismado.

Porque eu nunca
tinha visto aquilo.

Muito, muito caminhão,
muita flor.

Eu não tinha visto
aquilo lá ainda.

Um monte de cor diferente,
muita gente,
eu ficava...

parecia um show:

"Nossa, o que é isso?"

Um tanto de gente,
todo mundo querendo flor".

Eu fiquei maravilhado!

"Que tanto de gente é isso?"

Todo mundo querendo
o mesmo tipo de flor."

Eu achei muito legal.

[Pedro Vicente]

O pessoal que trabalha
com caminhões,
o perfil do profissional
caminhoneiro...

A galera que trabalha
tá mudando com esse negócio
das empresas?
Como é que tá?

[Horácio]

Sim. Isso tem mudado
em função
das próprias empresas
terem terceirizado
muito o transporte,
e elas exigem
uma contrapartida
desse autônomo,
em termos do...
a idade máxima
do seu caminhão,
e o tipo de formação
que ele tem.

Algumas até dão treinamento.

Por quê?

Senão você coloca sua carga
dentro de um caminhão
de um terceiro e ele vai
tombar esse caminhão, né?

Mesmo que tenha seguro,
vai dar um transtorno,
pode destruir

a carga, né?

Fora o motorista que pode
perder a sua vida.

Então, hoje,
empresas não aceitam
qualquer tipo de motorista.

Tem toda uma ficha cadastral
pra ver se ele não
se envolveu em acidentes,
por exemplo,
no ano passado.

Como é que...

Por onde ele já passou?

Qual é o histórico dele?

E isso tá começando
a fechar o cerco, ou seja,
aquele autônomo
que andava lá com o fomenê
de 40, 50 anos,
esse, se tiver, tá lá
no meio da Amazônia
perdido lá na Transamazônica
de terra.

[Pedro Vicente]

Aqui começa a confusão?

É, aqui já começa
a confusão.

Todo mundo quer chegar.

Todo mundo quer entrar.

[Pedro Vicente]

O pessoal respeita?

Não. Ninguém respeita!

[Pedro Vicente]

É mesmo?

É motoqueiro

entrando com tudo,

é carro atravessando...

Você vê essa paradeira.

Aí, daqui a pouco

já some tudo isso aqui.

Deu 22h30, os caminhões tudo

entra pra dentro.

§ Fundo musical animado §

§

§

Agora é uma da manhã.

A gente vai trabalhar

até nove horas da manhã.

Vai virar a noite

aqui ainda trabalhando.

Aí, lá pelas 9h30, 10h,

a gente vai prosseguir

pra casa daí.

O caminhão, praticamente,

vai quase vazio.

Pode ver, não tem

quase nada aí, ó.

Já foi vendido praticamente

quase tudo, graças a Deus.

§ Fundo musical animado §

§

§

§

§

§