

**31º. ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS**

**22 a 26 de outubro de 2007**

**Caxambu, MG**

**Seminário Temático 34: Trabalho e Sindicato na Sociedade  
Contemporânea**

**Coordenadores: Iram Jácome Rodrigues e Jacob Carlos Lima**

**Título do Trabalho: Mobilidade do Trabalho no Campo da  
Globalização da Agricultura e dos alimentos**

**Autores: Josefa Salete Barbosa Cavalcanti(UFPE)**

**Gustavo Henrique de Souza Dias(UFPE)**

**Alessandro Bonanno(Sam Houston State University)**

**Título do Trabalho: Mobilidade do Trabalho no Campo da  
Globalização da Agricultura e dos Alimentos**

**Josefa Salete Barbosa Cavalcanti <sup>1</sup>**

**Gustavo Henrique de Souza Dias <sup>2</sup>**

**Alessandro Bonanno<sup>3</sup>**

## **Introdução**

As questões que desafiam o objeto das Ciências Sociais na contemporaneidade se vinculam de diversas formas ao processo de globalização econômica, cultural e política que as nações ou mais precisamente os estados-nações têm experimentado em diferentes graus, de acordo com as suas especificidades históricas e estruturas sociais. Críticos e militantes nas diversas áreas das humanidades têm abordado o movimento de integração internacional dos mercados da atualidade transitando entre a homogeneidade e a heterogeneidade com que esse movimento tem promovido alterações na qualidade de vida das populações, na organização do trabalho e nas relações entre o local e as instâncias públicas e privadas, nacionais e supranacionais (Cavalcanti, 2000). Bonanno (2007) trata do processo através do qual os agentes do capital internacional, em vistas a promover uma aceleração cada vez maior do tempo de 'giro' do capital ou sua realização na forma de mercadorias e lucro, engendram diversos mecanismos como a “provisão global”. Contudo, o alcance e sentido com que essas transformações e mudanças influenciam as sociedades na atualidade e, particularmente, nos casos estudados, a realidade dos sistemas produtivos agrícolas e o universo de atores que analisam as diferentes concepções de ruralidade (Wanderley, 2000; Bendini, Cavalcanti e Flores, 2006) permanece objeto de intenso debate (McMichael, 1994; Schaeffer, 1997; Busch, 2000).

Um debate atual nos estudos sobre a globalização dos sistemas agroalimentares (Marsden, 1998; Jansen e Vellema, 2004; Belik, 2005; entre outros) vem destacando uma transição na estrutura hierárquica do capital e do mercado onde o eixo de orientação se move da produção para a distribuição. De acordo com essa literatura essa transformação no poder de coordenação da cadeia agroalimentar se intensifica na medida em que a

---

<sup>1</sup> Professora da UFPE

<sup>2</sup> Mestre em Sociologia (UFPE)

<sup>3</sup> Professor Sam Houston State University

construção de valor do alimento enquanto mercadoria incorpora cada vez mais uma série de serviços que se concentram em torno do fluxo contínuo da demanda, mudando o centro de importância dessa cadeia dos atores localizados na etapa produtiva para os localizados no setor de processamento, planejamento de mercado e marketing (Jansen e Vellema, 2004, p.5).

Uma das conseqüências, que alimenta o próprio sentido dessa transformação, é que ao mesmo tempo em que se assiste ao crescente interesse do setor produtivo nas operações de sondagem de mercado, prospecção de novos nichos, surgimento e transformações de hábitos de consumo (Jansen e Vellema, 2004, p.5), os retornos na produção de insumos agrícolas têm diminuído continuamente. Este fato pode ser visto como atrelado a um número de causas, principalmente como resultado do crescimento constante dos parâmetros de segurança nas barreiras não tarifárias dos mercados internacionais de alimentos, bem como pela expansão das demandas por produtos de qualidade específica a exemplo dos orgânicos.

Por um lado tais pautas são historicamente movidas em parte pelos movimentos de consumidores e os ambientais, além de manifestações mais atuais como as organizações de *fair trade*. A efervescência do debate em torno da qualidade dos bens que circulam nos sistemas nos quais os alimentos e a ruralidade, num sentido mais amplo, são construídos, promovem signos e demandas que engendram mecanismos através dos quais escoam produtos marcados com selos de origem que atestam padrões social e ecologicamente orientados (Friedland 1994; Lara, 1998; Renard, 2003), como também questões identitárias (Cavalcanti, 1999b). Por outro o grau em que tais signos sociais são apropriados pelos aparelhos de marketing das corporações multinacionais que encabeçam diferentes setores da indústria alimentar, traz questionamentos sociológicos pertinentes à dinâmica social que permeia o funcionamento dessas redes (Friedland, 1994; Cavalcanti, 1999; Renard, 2003). Dessa forma, desequilíbrio de poder entre setor produtivo e o de distribuição e varejo é destacado pela literatura sociológica como sendo sentido em diferentes gradações e níveis, este extrapola o domínio estrito da esfera econômica se manifestando mesmo de forma explícita no domínio político como narrado por Marsden no caso da relação entre corporações varejistas e agências governamentais inglesas de segurança alimentar (1998, p.4). Como é recentemente apontado (Friedland, 1994;

McMichael, 1994; Marsden, 1998; Lara, 1998; Bonanno, 2001; Renard, 2003; Jansen e Vellema, 2004; Flexor, 2005; Belik, 2005) essa guinada na relação de governança, para utilizar o termo cunhado nos estudos concentrados no conceito das cadeias globais de commodities ou GCC (Gibbon, 2001; Bair, 2005; Gibbon e Ponte, 2005), ocorrem na razão direta da proximidade que cada um dos atores envolvidos na cadeia mantém com a ponta final da mesma – o consumidor –; e da possibilidade maior ou menor de manejar e se adaptar aos instrumentos de controle da qualidade dos alimentos.

### **Perspectivas Metodológicas**

O capital tem habilidades para mover e colonizar novos espaços, com essa premissa Bonanno(2007) apresenta importantes argumentos acerca da mobilidade do trabalho e do capital na era global. Segundo o autor, no Fordismo as transformações nas relações tempo e espaço eram centradas nos estados-nação e em dimensões internacionais, de organizações e relações internacionais, enquanto que com a globalização, o tempo e o espaço foram não apenas comprimidos mas reorganizados. Tal reorganização alterou os parâmetros de fenômenos chave, incluindo **a mobilidade**. Ainda segundo o autor, com a globalização observa-se certa reconfiguração da mobilidade do capital financeiro e produtivo que contrapõe-se a instituições, práticas, ideologias e expectativas políticas que estão todavia apoiadas nas dimensões passadas das relações tempo-espaço; tal fato vem gerando contradições que emergem dessa situação e que merecem ser compreendidas. A nova mobilidade do capital depende de uma nova classe capitalista global, que se move meio a contradições nos níveis de acumulação e de mobilidade. Tal classe é, em geral bem organizada, segundo os seus interesses.

O capital produtivo move-se segundo um ritmo mais lento; tal velocidade é qualitativamente diferente, em termos de aceleração da compressão tempo-espaço e da concomitante reorganização das relações sociais provocadas pela globalização. Essa reorganização do tempo-espaço promove também confrontos entre classes dominantes e aquelas subordinadas, impondo uma contínua reformulação no campo das suas ações. É a velocidade através da qual as *commodities* são produzidas e vendidas que define a

possibilidade de geração de lucros. Avanços em tecnologia, usos do trabalho, transporte e outros que contribuem para a reorganização do tempo necessário para o giro do capital. A mobilidade do capital e a concomitante compressão do tempo-espaço estão a promover uma reorganização das relações sociais. Sob a globalização a forma de estado-nação do estado está experimentando uma crise porque as condições sociais que lhe deram forma foram modificadas, enquanto a produção está amplamente descentralizada e organizada em redes, baseadas nas práticas de provisão global. Tais práticas vêm assim transformando os ambientes de trabalho e o cotidiano dos trabalhadores, que passam a se mover, segundo os novos ritmos da nova relação capital, estado, trabalho.

O trabalho aqui apresentado resulta de pesquisas realizadas sobre as transformações relativas aos sistemas agroalimentares. Em trabalhos anteriores ( Marsden e Cavalcanti(2001) Cavalcanti, 2004; Cavalcanti et al.2005; Cavalcanti, 2006) tratamos da maneiras como essas transformações promoveram a criação de regiões voltadas para os mercados globais e de como o trabalho de migrantes contribuiu para criar novos territórios e mercadorias(Cavalcanti e Bendini, 2001). As estratégias metodológicas utilizadas nos permitiram compreender expressões particulares desse processo de mudança, em profundidade, através de estudos de caso. Dados secundários e as técnicas de observação direta, nos permitiram o exame e a análise de como as regras e convenções definidas para a produção e circulação de mercadorias, estão influenciando fortemente os espaços da produção, contribuindo para a transformação dos produtos, dos postos de trabalho e das qualificações requeridas dos gestores e outros trabalhadores que participam dos setores de produção, distribuição e consumo dos alimentos. Conforme demonstram evidências, os parâmetros de qualidade instituídos pelos agentes externos, passam a envolver os alimentos, os trabalhadores e o meio ambiente, num conjunto particular de relações sociais, que revelam transformações na agricultura, especialmente no trabalho que passa a depender fortemente dos fluxogramas de distribuição e consumo final dos produtos agrícolas.

O processo de estreitamento dos elos estabelecidos entre mercados consumidores do Norte e regiões produtoras do sul nos últimos 20 anos trouxe

consigo uma série de mudanças nos sistemas agroalimentares das nações. Tais mudanças traduzem-se em impactos que vão desde uma profunda reestruturação no setor produtivo agrícola, mercado de trabalho rural, e sistema interno e externo de regulação dos padrões de qualidade e segurança alimentar à ampla readequação e modernização dos modelos de distribuição de alimentos com a universalização de princípios técnicos como as noções de rastreabilidade, 'produção just-in-time' e 'cross-docking'. No setor de distribuição de alimentos local é possível perceber o passo em que tais transformações afetam a vida dos atores envolvidos na rede de profissionais ligados a essa área; as mudanças ocorridas nesse *locus* são oriundas do forte aumento da competitividade, e pressão sobre a qualidade dos produtos. Também o constante ritmo de aparecimento de inovações tecnológicas em várias áreas, com destaque para as tecnologias da informação, forneceram a base na qual essas transformações tomam parte. Nesse quadro, a redução dos custos da logística implicada na produção e distribuição das mercadorias torna-se condição fundamental para a sobrevivência das grandes empresas que são pressionadas em direção a um modelo global de modernização - o que se torna mais incisivo para as companhias que lidam com mercadorias altamente perecíveis como os alimentos frescos. Analisando a perspectiva dos profissionais no campo do transporte refrigerado de cargas, torna-se possível perceber a pressão que recai sobre as rotinas individuais dos atores nesse ramo de atuação com as transformações dos padrões de operação no mesmo<sup>4</sup>.

É assim, pois, que o que poderia, em outras circunstâncias, ser definido como setor alheio à agricultura, passa a ser incorporado numa rede de atores que se conectam, afetando igualmente, a sociabilidade e os tipos de controle exercidos sobre os trabalhadores (Mota, 2005). Os resultados põem em relevo mudanças que se insinuam em processos de flexibilização, controle de qualidade, certificação de origem, e ainda nas

---

<sup>4</sup> Este trabalho é produto do circuito de discussões do grupo Globalização e Agricultura (UFPE).

formas de resistência comuns ao dia a dia dos trabalhadores e das empresas incluídas no circuito da globalização dos sistemas agroalimentares, contribuindo para ressaltar a relevância dos processos do campo à mesa.

### **O Mercado de Frutas e Vegetais Frescos: a qualidade enquanto mecanismo de dominação**

Retomando-se os termos da reflexão pretendida, a transformação e expansão de novas dietas junto com a proliferação de novos produtos, torna-se possível através de avanços nas tecnologias refrigeradas de acondicionamento e transporte. Friedland (1994, p. 218) argumenta que há uma articulação global dos sistemas agroalimentares que conecta países e regiões produtoras do hemisfério Sul com os ricos mercados consumidores internacionais dos países do Norte. Implicado a esse contexto compreende-se que o comércio de frutas e vegetais frescos (FVF) na intenção de se perpetuar depende estritamente, enquanto um mercado de produtos de qualidade específica (Flexor, 2005), da assimilação em tempo real das inclinações de uma demanda flutuante.

Sendo um setor produtivo que enfrenta tanto variáveis de mercado como as incertezas próprias dos elementos naturais em que se apóiam as condições de produção, o mercado de produtos frescos é caracterizado enquanto investimento de alto risco (Lara, 1998). Nesse contexto apóia-se a vigorosa matriz de marketing em que tem suporte o mercado de FVF compreendendo o grau em que esses produtos precisam incorporar diferenciais ante os competidores internacionais como forma de ingresso nos mercados. A recente proliferação das certificações privadas revela o processo através do qual grandes corporações varejistas passam a assumir posição de destaque no desenvolvimento dos parâmetros técnicos de qualidade e segurança sanitária (Marsden, 1998) bem como na assimilação dos receios, preferências e surgimento de hábitos de consumo (Belik, Santos e Green, 2001). A pressão pela agregação de valor aos agroalimentos se dá através dessa nova estrutura de coordenação, encabeçada pelas redes supermercadistas multinacionais. Isso ocorre tanto através da construção e aperfeiçoamento de parâmetros sanitários que fiscalizam dos processos produtivos aos de distribuição e comércio; como com a incorporação de novas tecnologias ao longo de toda

a cadeia, com destaque para reestruturação do sistema de distribuição (Green e Schaller, 2000; Lavallo, 2004a e 2004b).

Nessa conjuntura se dá a ascensão dos grandes agentes do setor varejista enquanto elos de coordenação da cadeia dos alimentos frescos (Friedland, 1994; McMichael, 1994; Marsden, 1998; Lara, 1998; Bonanno, 2001; Renard, 2003; Jansen e Vellema, 2004; Flexor, 2005; Belik, 2005). A partir disso, a transformação na forma do contrato clássico típica do abastecimento alimentar a partir dos entrepostos atacadistas ocorre na conjuntura em que se dá o chamado '*processo de racionalização dos sistemas logísticos*' (Green e Schaller, 2000). De um lado o moderno setor do agronegócio internacional, lançando mão ao mesmo tempo de novos pacotes tecnológicos das áreas de ponta, e diversificados mecanismos de precarização e controle do trabalho rural ampliados no contexto da reestruturação produtiva encarada por localidades e regiões (McMichael, 1994; Reynolds, 1994; Cavalcanti, 1997, 1999; Lara, 1998; Cavalcanti, Bendini e Graziano, 1999; Cavalcanti e Marsden, 2001), pressiona a organização das funções logísticas de acordo com a crescente necessidade de redução dos custos produtivos. Do outro, a comercialização dos alimentos pelas corporações varejistas transnacionais efetua um distanciamento das funções logísticas no intuito de especializar-se na gestão e controle da qualidade dos produtos que agencia (Green e Schaller, 2000, p. 127).

### **Mudanças no paradigma de distribuição alimentar – o setor de transportes: reestruturação logística e demandas sociais**

Durante o período de Janeiro 2001 a Março de 2003 e de Agosto a Dezembro de 2005, no contexto de pesquisa mais ampla conduzida no grupo Globalização e Agricultura na Universidade Federal de Pernambuco, realizou-se um estudo de observação dos processos estabelecidos no setor de contratação do serviço de transporte refrigerado de cargas na distribuição alimentar da grande zona metropolitana de Recife-Pernambuco. A categoria de prestação de serviços em questão neste trabalho, o transporte refrigerado de cargas, foi uma das primeiras que passaram pelo largo processo de terceirização empreendido pelas principais firmas varejistas da cidade (Dias, 2003).

A prática corrente observada no grande mercado de distribuição alimentar por partes das empresas líderes desse setor consistia em redução substancial do quadro funcional interno, aliviando os custos com encargos trabalhistas em diversos níveis da organização (transporte, carregamento das mercadorias nos caminhões, parte da armazenagem, limpeza e manutenção geral, entre outros). De acordo com isto, as redes supermercadistas começaram a se desfazer gradativamente das frotas próprias ao mesmo tempo que abriam às firmas de transporte que surgiam então nesse mercado a oportunidade de concorrer pelas rotas de entrega aos seus múltiplos pontos de venda na região.

As empresas de transporte que começaram a surgir nesse espaço, como prática comum, adquiriram muitos dos caminhões das antigas frotas dos grandes distribuidores. De acordo com os informantes da pesquisa, o estado de conservação desses veículos era, em geral, bastante precário. Este fato denota o grau em que o serviço de transportes, por ser um setor à parte da atividade exercida pela empresa que o desempenhava, exigindo grande especialização e *know how* próprios do setor, chegou em muitos casos a representar um peso na gestão das empresas supermercadistas. Isso é compreensível quando entendemos que uma empresa de transportes tem seu capital bruto representado fundamentalmente em sua frota de caminhões que constitui o seu principal patrimônio, correspondente a pelo menos 90% do investimento aplicado na fundação da empresa (Dias, 2003). Portanto enquanto que a terceirização do serviço de transportes traduziu-se, em alguns casos, de fato em otimização técnica, outras etapas do circuito logístico encontraram-se em situação crítica que resultou no surgimento de complicadores para os novos agentes prestadores de serviços nesse sistema (Dias, 2003, p. 34-38).

Como descrito por Green e Schaller (2000) a tônica central do processo de racionalização dos sistemas logísticos, ao contrário do que se dá no setor produtivo onde se fortaleceu o princípio de otimização do circuito logístico, foi perseguida no setor varejista com vistas à especialização no controle da qualidade ofertada. Apesar da expansão e segmentação do mercado de alimentos específicos e da otimização do sistema de controle de qualidade dos produtos, multiplicam-se problemáticas e conflitos estabelecidos na interação entre os diferentes atores envolvidos no processo de produção do valor incorporado aos alimentos na etapa de distribuição.

Lavalle (2004a) descreve como, no Brasil, a conjuntura econômica influencia a realização do contrato de fornecimento no grande setor varejista nacional. De acordo com esse autor, na conjuntura de alta da média de vendas, e portanto de produtividade das unidades do setor supermercadista nacional, as principais corporações varejistas das capitais brasileiras passaram a cobrar o aumento da qualidade intrínseca dos produtos fornecidos às redes (Lavalle, 2004a, p.3). Já numa situação de crise no movimento de expansão das vendas, o setor passou a destacar em primeiro grau de importância o preço cobrado pelos lotes de produtos em detrimento do diferencial embutido na qualidade ou sofisticação da linha da mercadoria em si. No entanto, nos dois eventos a otimização do serviço da logística de distribuição física continuou a figurar como um elemento crescentemente cobrado pelos grandes agentes varejistas (Lavalle, 2004a, p.5).

De acordo com isso, no caso nacional, mais do que nunca a garantia de um fornecimento hábil, regular, mais amparado tecnologicamente, passa a ser a orientação fundamental da cadeia de suprimento. A logística física do setor de distribuição passa, assim, à condição de fator terminal no processo de decisão de compras das megacorporações varejistas, consistindo, como argumenta Lavalle,(2004, p.1) em arma de competição de crescente relevância em iniciativas de diferenciação frente à concorrência.

De acordo com Gibbon e Ponte (2005), o domínio do processo de construção dos parâmetros de qualidade reafirma o controle que os agentes econômicos do setor de distribuição exerce sobre as cadeias globais de valor. O caso dos FVF se insere nesse processo contribuindo ainda com um complicador adicional – a alta perecibilidade dos produtos que oferece dificuldades extras em considerando a gerência e custos da logística envolvida.

Apesar do processo de especialização das funções logísticas (com o surgimento de firmas especializadas e setores intra-firmas mais competentes e autônomos), como informa Lavalle, no Brasil o nível de insatisfação do comércio com este setor de prestação de serviços cresceu. - reflexo da intensificação da busca por maior competitividade e especialização da atuação empresarial nas distintas funções técnicas; portanto do crescente rigor de exigência no cumprimento das etapas que passam a ser contratadas pelas grandes firmas distribuidoras. Portanto, retornando ao caso do setor de

transporte refrigerado em Recife, os novos atores que surgiram no espaço criado pelas firmas supermercadistas para prestação de serviços, tiveram rapidamente que se adaptar a um contexto de crescente pressão pela otimização deste serviço e adequação a modernos conceitos técnicos de operação como produção *just-in-time*, abastecimento *cross-docking* e 'ultraflexibilidade' da jornada o que impactou diretamente no perfil dos profissionais atuantes neste ramo como será visto nas sessões seguintes, especialmente no caso dos motoristas desse setor.

Continuando, é pertinente trazer à tona observações a respeito da noção de 'upgrading', informada pela literatura em torno das cadeias globais. O termo corresponde aos mecanismos por onde agentes situados nas cadeias produtivas, estrategicamente assumindo a realização de atividades mais especializadas, podem emancipar sua presença no ramo de atividades onde estão localizados ou alçar-se 'horizontalmente' a ramos mais lucrativos. De acordo com isso, Gibbon (2001) e Bair (2005) argumentam a favor da revisão dos ganhos reais nas entrelinhas desses processos.

A pressão pela regularidade do abastecimento de alimentos frescos com níveis de qualidade rigorosamente controlados no varejo atual alçou seu nível máximo com as mudanças no padrão de operação do setor de abastecimento alimentar, empreendida, no caso, pelo agente supermercadista. O novo padrão de operação se apóia no sistema de plataformas logísticas que concentra os estoques em poucos pontos geograficamente estratégicos. A partir dessas localidades é organizada a demanda de mercadorias, comunicada pelos diversos pontos de venda espalhados em diferentes regiões, estruturando-se assim um sistema homogeneizador de padrões de negociação e protocolos de operação.

Esse amplo processo de transformação do paradigma de distribuição de alimentos no mercado do grande varejo local trouxe aspectos conflituosos no que diz respeito à dinâmica das novas relações estabelecidas entre os diferentes atores situados no setor (Dias, 2003 e 2006). Com o objetivo de compreender mais profundamente o sentido dessas transformações estruturais no modo de distribuição alimentar e a dimensão mais profunda do impacto produzido pelas mesmas na vida dos atores particulares ligados diretamente a este setor da cadeia dos FVF faz-se necessário trazer à tona um número de aspectos da atmosfera social através da qual tomaram parte esses processos.

Partindo da descrição do fenômeno em sua escala institucional é necessário lançar mão não apenas do contexto em que ocorre enquanto parte de um quadro mais amplo de políticas públicas relacionadas com as reformas em torno dos mecanismos de distribuição alimentar, sua ligação com o discurso vigente das instituições supra-nacionais de regulação do comércio internacional (Maluf, 2000), o cenário histórico e as condições materiais para o surgimento desse novo paradigma de coordenação e gerenciamento logístico na ponta da cadeia (Belik, 2005). É preciso contextualizar o universo de disposições sociais na trama de interações individuais em que essas relações se estabelecem, assumir uma perspectiva ‘substantiva’ dos fenômenos econômicos como proposto por Polanyi (1992).

Bourdieu (2005) propõe a construção de uma “definição realista da racionalidade econômica” que precisa ser assumida enquanto “encontro de disposições socialmente construídas”. De acordo com isso, destaca a importância de desconstruir-se a abstração elaborada em torno da natureza da ação dos agentes econômicos num dado setor comercial (Bourdieu, 2005, p.23). De acordo com esse autor, o campo econômico é um espaço socialmente construído ou seja, constituído a partir: da presença de agentes sociais concretos; suas expectativas, ações e reações; e da natureza das relações cultivadas nesse meio.

Bourdieu (2005) se refere ao fato de que os agentes econômicos, antes de agirem movidos por um reflexo imediato às mudanças no sistema de mercado, se adaptam à configuração da estrutura do campo onde transitam e reagem a ela no sentido das relações de poder que existem e com as ferramentas particulares com que entraram no campo, ou com as que construíram ou conquistaram dentro do mesmo. As tensões e os conflitos que caracterizam seu campo influenciam e determinam as ações dos agentes nele inseridos. Apenas diante disso poderiam os agentes finalmente assumir um posicionamento objetivo, lançando mão dos recursos disponíveis.

O contexto de especialização de funções e surgimento de companhias prestadoras de serviços em Recife no setor de transporte de produtos refrigerados para as grandes companhias supermercadistas forneceu exemplos fecundos para observação dessas categorias de fenômenos. Em seu contato com os clientes ‘embarcadores’, em específico as empresas supermercadistas, os profissionais prestadores do serviço de transporte

moldam suas ações e práticas de acordo com a tônica das negociações cotidianas com os funcionários representantes dessas grandes corporações, no âmbito das interações individuais. Nesse contexto se delinea o perfil do motorista profissional empregado em uma empresa transportadora de produtos refrigerados.

### **Transformações no Mercado de Trabalho no Setor de Transporte de Alimentos**

O perfil do motorista profissional atuante neste setor foi extraído do quadro de funcionários de uma transportadora de médio porte, objeto do estudo de caso realizado durante o período da pesquisa mencionada no tópico acima. Estes profissionais eram em sua maioria casados, entre 21 e 48 anos de idade e graus de escolaridade variados, situando-se em geral entre o 1º grau incompleto o 2º grau completo . A maior parte dos entrevistados possuía em torno de 5 anos de experiência com o setor de transportes tendo passado por variados tipos de profissão, entre outras garçons, seguranças noturnos e porteiros em edifícios ou conjuntos residenciais.

O serviço do funcionário de uma empresa de transportes implica no conhecimento de cada etapa do seu serviço e de um conhecimento mais geral sobre o funcionamento da área logística em geral. O propósito da exigência deste conjunto de competências é habilitar o profissional a estar em posição de rastrear as falhas no circuito logístico de modo a tanto estar em posição de corrigi-las como para proteger-se dos custos dessas falhas atribuindo corretamente as devidas responsabilidades em sua negociação cotidiana com encarregados e contratantes. Mais do que isso é imprescindível que esse funcionário detenha conhecimento sobre: a mecânica de seu instrumento de trabalho, o caminhão; o funcionamento do equipamento frigorífico e das condições de preservação das qualidades das diferentes mercadorias. Isso inclui as diferentes temperaturas em que cada tipo de carga deve ser transportada, a maneira ideal de arrumar a carga dentro do ‘baú’<sup>5</sup> de forma ótima para o facilitamento do processo de descarregamento, sem comprometer a integridade do produto, já que muitas das mercadorias frigoríficas transportadas são frágeis e não suportam empilhamento excessivo.

---

<sup>5</sup> Termo utilizado pelos atores investigados para designar o compartimento de carga dos caminhões.

Além de ter certo grau de domínio do aspecto técnico do serviço de transporte, o funcionário de uma empresa transportadora também tem que lidar com o lado burocrático do trabalho. Durante seu expediente de trabalho o profissional coordena a organização de notas fiscais e documentos relativos ao conteúdo, procedência e destino da mercadoria que transportam entre outros ofícios de coordenação do recebimento e entrega da carga. Enfim, o serviço encerra, muitas vezes implicitamente, uma quantidade significativa de informações sobre sua realização indo bastante além de uma primeira impressão que informe o ofício apenas como resumido à tarefa de condução do caminhão, como explica o depoimento de um dos profissionais entrevistados na pesquisa.

*Acomodação de carga, tipo de carga, como transportar a carga, o tempo determinado de entrega de carga, isso tudinho.. acarreta que o motorista fique sabedor desse assunto.. Temperatura.. Conhecer a carga que eu estou transportando né? (Motorista da empresa Transportadora X. 48 anos)<sup>6</sup>*

Embora sejam grandes as exigências a serem feitas quanto à qualificação do profissional de uma transportadora, o mercado de trabalho em Recife oferece ainda uma mão-de-obra em geral pouco qualificada e o quadro se agrava no atendimento às exigências que o setor determina. Poucos candidatos (dentro da mão de obra disponível) estão qualificados para lidar com o aspecto burocrático do serviço que exige, ao menos, um nível mínimo de alfabetização; a dificuldade aumenta quando se exige algum nível de qualificação para lidar com a mecânica dos caminhões, embora essa especialização aconteça principalmente com a experiência no serviço; esse é outro ponto que elimina um grande número de pessoas que desejam entrar no mercado. O candidato ao cargo de funcionário numa transportadora também precisa estar apto a compreender, quando instruído, sobre o uso e a função do equipamento frigorífico.

*Às vezes alguns chegam não têm nenhum contato com uma carga frigorífica, ele não sabe nem o que é um caminhão frigorífico, a gente que tem que ensinar pra eles, mostrar pra eles como é que funciona, como ligar na tomada.. que tem uns segredos pra trabalhar.. não é simplesmente ligar um interruptor, ele tem lado*

---

<sup>6</sup> Fragmentos de entrevistas extraídos do trabalho de monografia de conclusão do curso de Ciências Sociais na Universidade Federal de Pernambuco (Dias, 2003).

*pra voltagem e tudo mais.. então o motorista tem que saber disso aí.. (Informante, presidente da empresa de transporte frigorífico X)*<sup>7</sup>

A idade é outro quesito relevante na contratação de profissionais já que o serviço é avaliado como exaustivo pelos informantes entrevistados. A transportadora funciona 24 horas por dia e assim exige que seus funcionários estejam disponíveis, a qualquer momento, para cobrir falhas como: caminhões quebrados no meio de itinerários, requisição de serviços de emergência ou outros imprevistos possíveis no seu setor. Também os funcionários muitas vezes fazem jornadas que exigem que pernoitem freqüentemente, além de que o descarregamento ainda é feito, em muitos casos, pelos funcionários da transportadora. Também existem os problemas que ocorrem freqüentemente nas estradas. Todos esses quesitos exigem muito da resistência física do profissional da área de transportes.

Além dessas exigências quanto à qualificação do profissional do ramo de transportes, devido à grande quantidade de obstáculos que se interpõem diante da realização eficiente do serviço, um dos fatores mais importantes para o funcionamento eficaz de uma empresa de transportes é recrutar funcionários que sejam capazes de lidar com os mesmos e criar soluções eficientes para contorná-los sem criar atritos com os profissionais da empresa contratadora prejudicando a relação transportadora/contratadora e sem permitir que o problema se converta em obstáculo que chegue a prejudicar ou mesmo impossibilitar a realização do trabalho.

Por todas essas questões, um profissional com experiência e que desempenhe um serviço de qualidade, é bem valorizado no mercado de trabalho no setor logístico. Como normalmente esses profissionais têm empregos estáveis em grandes empresas do setor, são raros aqueles disponíveis para contratação no mercado de trabalho com um perfil profissional ideal<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Dias (2003)

<sup>8</sup> Castells (2001, p.178-181 e 194-5) comenta a respeito da política organizacional dos modelos *Kan Ban* de empresas japonesas seguindo o trabalho de autores japoneses sobre a estrutura de organização empresarial dessas empresas. Esse autor chama de “*empresa criadora de conhecimentos*” aquela que “*baseia-se na interação organizacional entre os ‘conhecimentos explícitos’ e os ‘conhecimentos tácitos’ na fonte de inovação (...) com isso, não apenas se comunica e aumenta a experiência dos trabalhadores para ampliar o conjunto formal de conhecimentos da empresa, mas também os conhecimentos gerados no mundo externo poderão ser incorporados nos hábitos tácitos dos trabalhadores, capacitando-os a usá-los por si mesmo e a melhorar o padrão de procedimentos*”.

Em lugar de um movimento voluntário pela persecução da sintonia com uma nova estrutura organizacional que privilegia assimilação, armazenamento e difusão do conhecimento nas diversas esferas que caracterizam sua atividade profissional, o exemplo do serviço de transporte refrigerado no Recife esclarece que o irromper da estrutura organizacional se dá por força da pressão exercida pelas condições a que estão submetidos os prestadores deste serviço no que diz respeito às suas possibilidades de barganha com as multinacionais supermercadistas contratantes.

Quanto à situação dos que trabalham no setor, o Sindicato dos Rodoviários de Pernambuco, percebe alguns obstáculos centrais enfrentados pela categoria. Em primeiro lugar estaria o grau de autonomia de que desfrutam as legislações estaduais apresentando variações significativas na política tarifária e normativa devido à falta de um órgão centralizador das mesmas. Em segundo lugar a alta taxa de periculosidade das estradas nacionais que oferecem riscos de diversas naturezas que vão da possibilidade de acidentes e precarização da frota, ao alto índice de contrabando de cargas, encorajado por uma política amena de penalização dos agenciadores dessas cargas tanto primários quanto reincidentes. No meio de campo dessas questões encontram-se os profissionais motoristas que trafegam pelas vias rodoviárias nacionais e têm sempre em risco suas vidas em maior ou menor grau de acordo com o setor de atuação, os perímetros em que circulam e o nível de organização do serviço prestado. Ao longo do percurso que traçam cotidianamente em seus setores de atuação, à medida que permanecem numa faixa perigosa da probabilidade de acidentes e crimes nas estradas, se mantêm sempre propensos a vitimarem-se pelos fatores de risco do seu ofício.

---

## **O Serviço de Transportes de FVF no Contexto da Globalização dos Sistemas Agroalimentares: A qualidade e os instrumentos de controle do trabalho**

Enquanto no campo de transporte de ‘cargas secas’<sup>9</sup> o ofício de motorista pode ser compreendido como focado no desempenho elementar de suas rotas em meio à tarefa de ajustar-se aos arranjos locais e regionais estabelecidos diante das condições estruturais do modal no país, a adaptação do setor ao manejo com a carga de intenso valor agregado, tal qual o caso dos FVF, insere elementos exclusivos para a compreensão das transformações nas condições de trabalho nesse campo.

[quanto ao transporte de hortifrutigranjeiros] *É totalmente diferente de caminhão de carga seca. Quando você tá transporta carga perecível, o nome já tá dizendo que você tem que ter um cuidado especial. (...) ela é uma carga mais fácil de ser danificada.. não pode sobrecarregar peso em cima dele, não pode pisar em cima da embalagem, além de ter o cuidado de manter a temperatura ideal pra cada produto.*

(Informante, presidente da empresa de transporte frigorífico X)<sup>10</sup>

Diante da especificidade de parâmetros de qualidade que rodeiam o objeto em torno do qual gira o seu serviço, quanto maior o nível de conhecimento dos funcionários da empresa acerca dos elementos técnicos que permeiam sua função individual, tão maior o nível de eficiência com que a empresa realizará seu serviço em geral. O profissional de transportes tem condensado na realização de seu serviço, a realização da própria etapa logística que representa. A peça fundamental para esse serviço é o alimento enquanto mercadoria, ou seja enquanto objeto que incorpora valor ao longo do percurso realizado. Caso essa se extravie ou não chegue a ser entregue no local e hora determinados, o serviço falha. E qualquer obstáculo que surja em qualquer etapa durante a realização desse serviço resulta em sua conclusão negativa.

Por um lado, é vital para a empresa no ramo de transporte ampliar o seu poder de barganha na negociação dos termos contratuais. Este é o espaço aonde reivindica melhores condições para a realização do seu serviço. Esta reivindicação só é possível devido ao conjunto de conhecimentos explícitos que a empresa detém, reunido na forma

---

<sup>9</sup> Ramo que se opõe ao de carga frigorífica em termos de complicadores implicados na realização do serviço – da mesma forma, o transporte de produtos combustíveis ou tóxicos implicam em maior nível de especialização do serviço de transporte

<sup>10</sup> Dias (2003)

do *know how* acerca de sua área de atuação. Por outro lado, a possibilidade dos funcionários realizarem satisfatoriamente seu serviço localiza-se em igual lugar de importância para a empresa transportadora. Como visto, estes profissionais dependem para isso da utilização dos conhecimentos tácitos que produzem, moldando os procedimentos de operação durante o serviço.

Porém, é através do conhecimento tácito produzido no cotidiano da prática do seu serviço pelos seus funcionários que são moldados os procedimentos de operação do transporte frigorífico; é aí, durante essa transformação dos conhecimentos explícitos, que se produzem informações relevantes para seu funcionamento. Isso porque são esses conhecimentos tácitos que dizem respeito ao conteúdo do serviço de transporte em si. Em uma transportadora o chão é a fábrica. Sem a carga de experiência que permite que os funcionários da transportadora contornem e solucionem os obstáculos que aparecem, em primeiro nível de importância, no locus onde se desenrolam as relações estabelecidas com os outros atores sociais do setor, o serviço é intensamente prejudicado ou impossibilitado.

No tocante à problematização do manejo do objeto da qualidade enquanto instrumental de controle central na cadeia de alimentos frescos, Gibbon e Ponte (2005, p.9) explicam que a teoria das convenções, embora criticada por obscurecer a importância que as economias de escala, volume e barateamento do produto final ainda exercem como parâmetros de competitividade, ainda assim levanta questões estratégicas para a compreensão dos aspectos emergentes do mesmo cenário. Busch (2000) traz avanços analíticos atingidos pela referida escola de pensamento que postula que mesmo num contrato comercial, enquanto tradução imparcial de relações entre agentes movidos por termos estritamente utilitários ou mesmo técnicos, um acordo entre indivíduos não é possível sem alguma espécie de convenção constitutiva. Busch (2000, p.276) defende que normas e padrões são fenômenos que ocorrem num processo de negociação entre atores individuais. Pressionados pela necessidade de convencionar um dado acordo, atores individuais vivem cotidianamente uma realidade passível de renegociação, o universo da realidade prática (Busch 2000, 276).

O próprio estabelecimento de testes para certificação da qualidade das mercadorias modernas configura propriamente uma relação de poder entre os atores que

estão envolvidos em sua aplicação. Testes criam, mantêm e transformam o produto permitindo que este monitore controle e organize o comportamento de cada ator num sub-setor produtivo (Busch e Tanaka, 1996: 23). É diante do instrumental detido pelos agentes na ponta do setor de distribuição, baseado na mercadoria enquanto objeto de valor, no controle e definição dos atributos da qualidade do alimento que se situam as demandas e demais atores sociais localizados em cada um dos elos da cadeia por onde circulam os FVF.

### **A guisa de conclusão**

Bonanno (2007) debate acerca de como o capital multinacional conta com as potencialidades criadas pelo quadro de instituições político-econômicas da atualidade que rompem com as limitações e 'inflexibilidades' do estado-nação fordista ultrapassando 'barreiras, ideologias, políticas de oposição', e 'resistência e mobilização civil'. Nesse contexto o cenário é favorável à reunião de condições materiais e humanas para a compressão das categorias de tempo e espaço. A partir disso ocorre a aceleração sem precedentes do período de 'giro' do capital (Bonanno, 2007, p.14). O debate acerca das tendências percorridas pelos sistemas agroalimentares até os dias atuais empreendido pela literatura (Friedland, 1994; McMichael, 1994; Maluf, 2000; Jansen e Vellema, 2005) nos encaminha para alguns apontamentos. A noção de auto-suficiência produtiva (*food self-sufficiency*) trata de considerar o abastecimento alimentar seguro e suficiente da população um campo estratégico para a soberania nacional. Dessa forma, remetendo o termo segurança alimentar para o sentido de soberania alimentar (*food security*).

Junto com a ascensão do discurso de liberalização dos mercados propagado internacionalmente pela promoção de políticas comerciais através das instituições supranacionais de regulação comercial, a cadeia agroalimentar abriu espaço à ocupação das multinacionais varejistas na coordenação do abastecimento alimentar mundial (Maluf, 2000). Nesse momento a questão mais pertinente ao funcionamento do setor agrícola das nações se transforma, progressivamente, da orientação ao abastecimento regular de gêneros alimentícios para a produção de mercadorias de maior valor agregado com atestados cada vez mais rigorosos de sanidade. Fazendo vingar assim, portanto, a

proposta de desenvolver uma auto-capacidade de acesso aos estoques globais de alimentos, baseada na idéia das vantagens comparativas entre as “vocações produtivas” de cada país. Essa proposta leva o conceito de segurança alimentar a vigorar principalmente no sentido de sanidade alimentar (*food safety*).

Na dimensão local, a modernização do setor de distribuição reestrutura o abastecimento de alimentos. As novas estruturas de armazenamento e o modo de operação que estabelecem com os demais profissionais envolvidos no setor de distribuição, aparelham o sistema de controle de qualidade implementado pela empresa supermercadista. Isso se dá à medida que esta estrutura permite ao mesmo tempo a diminuição dos custos com a redução de perdas, e o controle da qualidade ofertada através da sua homogeneização – possível, por sua vez, com a centralização dos estoques. A coordenação do abastecimento geral da rede supermercadista, por sua vez, é agenciada por uma Central de Compras responsável pela intermediação entre fornecedores e consumidores, estabelecendo uma transação virtual que efetua a separação entre a função logística e a função comercial, e pré-determina para os fornecedores o padrão de qualidade sustentado pela grande empresa varejista.

O grande varejista impõe nesse cenário uma determinada condição estrutural, no momento que ocupa a função de garantir o abastecimento alimentar das populações, e social-política, ao afirmar-se como principal agente da cadeia dos alimentos com o papel de coordenação das suas tendências ante o comportamento da demanda (Green e Schaller, 2000; Belik, 2005; Jansen e Vellema, 2005). Encontra-se na posição de estabelecer termos contratuais e parâmetros de operação que priorizam os interesses imediatos de sua atuação.

As firmas que atuam no setor de distribuição na dimensão das funções logísticas aí empregadas, em contato com os grandes agentes desse setor, surgem num processo de crescente pressão pela otimização das operações. Tal processo mostra tendências de intensificação de acordo com o que apontam as taxas de insatisfação com essa dimensão técnica do setor (Figueiredo, Hijjar e Lavalle, 1998; Arkader et al, 1999; Lavalle, 2004a e 2004b), que só cresceram apesar do processo de racionalização e otimização dessas funções (Green e Schaller, 2000), além do aumento da prática de terceirização dessas operações com firmas especializadas (Figueiredo, Hijjar e Lavalle, 1998; Arkader et al,

1999; Lavallo, 2004a e 2004b). Esses dados sugerem o tenso contexto profissional em que estão inseridos os atores imersos nesta dimensão do setor de distribuição de alimentos.

Castells (2001, p.87) discorre sobre uma contemporaneidade marcada pelo surgimento de uma economia informacional e global possibilitada pelas inovações tecnológicas no setor de comunicação no último quartel do século XX. Essa caracterizada *“pelo desenvolvimento de uma nova lógica organizacional que está relacionada com o processo atual de transformação tecnológica, mas não depende dele. São a convergência e a interação entre um novo paradigma tecnológico e uma nova lógica organizacional que constituem o fundamento histórico da economia informacional. Contudo, essa lógica organizacional manifesta-se sob diferentes formas em vários contextos culturais e institucionais”* (Castells 2001 : 174).

De acordo com esse autor o que a fase atual da história das nações apresenta em comum é a maneira como a base material desse novo período, as novas tecnologias de informação, se tornam indispensáveis à sobrevivência econômica das empresas e países. Por um lado o autor afirma que não há relação direta entre incorporação de novas tecnologias na produção e desemprego estrutural. O que ocorre em muitos casos é o emprego dessas tecnologias na modernização apenas da infra-estrutura da produção visando exclusivamente o corte de gastos e o aumento de produtividade imediato com o objetivo de lucro em curto prazo. Castells explica como tal fato constitui uma opção histórica e política específica e não constitui uma tendência inerente à tecnologia em si como exemplifica com o estudo comparado da modernização do setor automobilístico nos EUA, Europa e Japão apontando 3 resultados distintos (Castells 2001, 270-1). Contudo o autor também explica que o potencial de produtividade do trabalho informacional só atinge seu potencial pleno através das características do processo produtivo informacional desenvolvido que implica em flexibilização da força de trabalho (Castells 2001, 264). Em convergência com esses apontamentos acerca da marca das instituições caracterizadoras de um novo período que integra globalmente capitais e disposições (Castells, 2001) observam-se os contornos delineados pela experiência local.

As estratégias desenvolvidas por uma empresa transportadora para a maximização de seus recursos, promovendo a retenção da informação gerada em seu setor pelos seus

funcionários, adaptando a necessidade de contínua otimização operacional às condições de investimento, apontam como o caso do mercado local encontra-se relacionado com os processos mais gerais por que passa o mercado internacional. Um processo que se desenrola na ordem da hierarquia de forças sociais que marcam esse espaço, onde a pressão pela adequação a uma nova estrutura organizacional se dá por força da influência das condições materiais e humanas existentes, e conflitos no âmbito das práticas cotidianas dos diferentes atores envolvidos em cada ponto da cadeia onde circulam os alimentos frescos.

Torna-se evidente o contraste entre um conjunto de fatores de qualidade pertinentes aos princípios técnicos da operação logística e os valorizados pelo padrão da grande distribuição varejista, focada na gestão do controle da qualidade que se propõe a cumprir sua lógica final orientada pelo lucro e a dominância da cadeia em que atua. Diante disso os padrões de operação e a tecnologia estruturante de seu ramo moldam-se às determinações imediatas desses agentes, sem necessariamente responder a princípios de gestão técnicos sustentados em outras instâncias da cadeia de que fazem parte, não importando se, à maneira como as operações se dão promete o esgotamento físico, psicológico ou material dos atores à sua volta. Estes, por sua vez, embora se posicionem num ramo onde detêm certa autonomia na relação com seus instrumentos de trabalho e na execução de seus serviços, são impostos a uma dominação estrutural mais ampla incorporando a situação de “*cativeiro*” (Lopes, 1976, p.83) em qualquer momento do serviço ou mesmo em seu ‘tempo livre’, haja vista a flexibilidade com que precisam se ajustar ao competitivo mercado de atuação.

A transformação do padrão de operações tradicionais de compra e venda de alimentos, baseada na coordenação da distribuição de gêneros a partir dos grandes entrepostos atacadistas, para o desenvolvido pelas grandes firmas varejistas multinacionais, realiza uma profunda mudança no cenário em que se posicionam os demais atores da cadeia de alimentos frescos (Green e Schaller, 2000; Belik, 2005). Para além das transformações efetuadas na dimensão da seguridade das dietas e dos hábitos de consumo de alimentos (Guivant, 2003), as estratégias se voltam também para as condições estruturais em torno do mercado de alimentos.

Várias são as questões levantadas pelas informações trazidas com os dados deste trabalho que, situando-se nas entrelinhas do processo de construção de qualidade gerido por esses grandes agentes, nos permitem inquirir sobre a forma e os custos através dos quais esse sistema se estabelece. Dessa forma a possibilidade da padronização – além de elementos nos hábitos de consumo (ambiente, formas de exposição, parâmetros de avaliação da qualidade dos alimentos), e do próprio consumidor (Busch, 2000, p.'s 277-281) – dos modos de operação e dos sistemas logísticos empregados no setor, das relações contratuais do mesmo e as estabelecidas entre os atores individuais diretamente envolvidos, nos obriga a refletir acerca das possibilidades de ação local dentro do processo de globalização dos sistemas agroalimentares e o potencial real de sustentabilidade dos atores e mercados locais diante disso, principalmente, considerando-se a literatura que retoma a questão da força do local. Estes enquanto munem-se dos instrumentos fornecidos pelo capital intelectual e cultural construído no campo onde transitam o fazem no ritmo e diante das pressões exercidas pelos agentes que lideram o sentido dos principais processos de mudança da cadeia dos FVF.

#### **Referências Utilizadas:**

- ARKADER, Rebecca, FIGUEIREDO, Kleber F., LAVALLE, César e HIJJAR, Maria Fernanda (1999) Dimensões Relevantes se Serviço ao Cliente na Distribuição de Alimentos: um estudo entre Atacadistas e Varejistas no Brasil. Rio de Janeiro: CEL – Centro de Estudos em Logística, Disponível em: <<http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-public.html>>, [acesso em 24 de Agosto 2005].
- BAIR, Jennifer (2005). From Commodity Chains to Value Chains and Back Again?. Yale University, Mimeo, 35p.
- BARHAM, Elizabeth (2002). Towards a Theory of Values-Based Labeling. Agriculture and Human Values, v.19(1), p's 349-360
- BELIK, Walter (2005). Supermercados e Produtores: Limites, Possibilidades e Desafios. Belo Horizonte: XII Congresso da Sociedade Brasileira de Sociologia
- BELIK, Walter, SANTOS, Roseli R. dos e GREEN, Raúl (2001). Food Retailing, Quality Signals, and the Customer Defence. Sidney: World Food and Agribusiness

Symposium of the International Food and Agribusiness Management Association – IAMA p.'s 1-10

BENDINI, M. ; CAVALCANTI, J. S. B. ; FLORES, S. L. (2006). Una mirada sobre el Campo de la Sociología Rural en América Latina. In: Enrique De La garza. (Org.). Tratado Latinoamericano de Sociología. Barcelona Mexico: AnthroposMetropolitana, 2006, v. , p. 247-263.

BONANNO, Alessandro (2001). Food and Agricultural Globalization: challenges and contradictions. Fortaleza: Congresso Brasileiro de Sociologia, pp. 23

\_\_\_\_\_ (2007). Capital Mobility and The Reorganization of The Time/Space Relation in The Global Era. Paper prepared for the XXII Congress of the European Society for Rural Sociology. August 21-25, 2007, Wageningen, the Netherlands.

BOURDIEU, Pierre (2005). O Campo Econômico. Política & Sociedade, no 6, Abril de 2005, p's 15-57

BUSCH, Lawrence (2000). The Moral Economy of Grades and Standards. Journal of Rural Studies, (16) p.'s 273-283

BUSCH, L., TANAKA, K. (1996). Rites of Passage: Constructing quality in a commodity subsector. Science, Technology and Human Values, v.21, p.3-27.

CASTELLS, Manuel (2001). A Era da informação: economia, sociedade e cultura. Vol 1 Sociedade em rede. São Paulo, Paz e Terra.

CAVALCANTI, Josefa Salete Barbosa (1997). “Frutas para o mercado global”. In: Estudos Avançados da USP, 11(29): 79-93.

CAVALCANTI, Josefa Salete Barbosa (1999b). “Desigualdade sociais e identidades em construção na agricultura de exportação”. In: Revista Latinoamericana de Estudios del trabajo, 5( 9).

CAVALCANTI, J. S. B. (2004). New challenges for the players in global agriculture and food. International Journal of Sociology of Agriculture and Food, v. 12, n. 1, p. 29-36, 2004

CAVALCANTI, Josefa Salete Barbosa (org., 1999a) Globalização, Trabalho, Meio Ambiente. Mudanças Sócio-econômicas. Recife. Editora Universitária.

CAVALCANTI, J. S. B e BENDINI, M. ( 2001) “Hacia una Configuración de trabajadores rurales en la fruticultura de exportación en Brasil y Argentina, in Giarraca, Norma, Una nueva Ruralidad en America Latina? Buenos Aires: CLACSO p. 339-362.

---

\_\_\_\_\_ e MARSDEN, Terry K. (2001). Globalization, sustainability and the new agrarian regions: food, labor and environmental values. In: Cadernos de Ciência & Tecnologia. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. V.18, n1/3. P.39-69

DIAS, Gustavo Henrique de Souza (2003) A Globalização dos Agroalimentos: O mercado logístico em Recife. Entre os supermercados e o setor de transportes. Monografia de conclusão do curso de graduação em Ciências Sociais. Recife: Universidade Federal de Pernambuco.

DIAS, Gustavo Henrique de Souza (2006) O Trabalho e os Trabalhadores nos Bastidores da Logística. Um Estudo Sobre a Globalização dos Alimentos: o caso de uma firma de transporte refrigerado na cidade do Recife. Recife: Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pernambuco.

FIGUEIREDO, Kleber F., HIJJAR, Maria Fernanda e LAVALLE, César (1998). Avaliação do Serviço de Distribuição Proporcionado aos Comerciantes de Alimentos no Brasil. Rio de Janeiro: CEL – Centro de Estudos em Logística, Disponível em: <<http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-public.html>>, [acesso em 24 de Agosto 2005].

FLEURY, Fernando P. (2005) A Infra-estrutura e os Desafios Logísticos das Exportações Brasileiras. Rio de Janeiro: CEL – Centro de Estudos em Logística, Disponível em: <<http://www.cel.coppead.ufrj.br/fspublic.html>>, [acesso em 24 de Agosto 2005]

FLEXOR, George (2005). Diferenciação e Globalização do Sistema Agroalimentar: a questão da qualidade e os mercados alternativos. Belo Horizonte, XII Congresso da SBS

FRIEDLAND, William H. (1994). The New Globalization: The Case of Fresh Produce. In: BONANNO, A. (et. al.) (1994). From Columbus to ConAgra: The

- Globalization of Agriculture and Food. Lawrence: University Press of Kansas, p's. 210-231
- GIBBON, Peter (2001) Agro-commodity chains: an introduction. *IDS Bulletin*, 32, 3, pp. 60-68.
- \_\_\_\_\_ e PONTE, Stefano (2005). Quality Standards, Conventions and the Global Value Chains. *Economy and Society*, v.34, n.1, p's 1-31
- GONÇALVES, Fernando J.C. (2003). Factores de Qualidade na Cadeia Logística. *Guia Log*, 2005. Disponível em: <<http://www.guiadelogistica.com.br/>>, [acesso em 24 de Agosto 2005]
- GREEN, Raúl e SCHALLER, Bernard (2000). Logística e Racionalização Comercial na Área dos Produtos Alimentares Frescos. In: BELIK, Walter e MALUF, Renato S.(Org.)(2000). *Abastecimento e segurança alimentar: Os limites da liberalização*. Campinas: Editora da Unicamp e CPDA
- GUIVANT, Júlia (2003). Os Supermercados na Oferta de Alimentos Orgânicos: apelando para o estilo ego-trip. *Ambiente e Sociedade*, v. 6, n. 2, Jul./Dez.
- HIJJAR, Maria Fernanda (2004). *Logística, Soja e Comércio Internacional*. Rio de Janeiro: CEL – Centro de Estudos em Logística, Disponível em: <<http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-public.html>>, [acesso em 24 de Agosto 2005].
- JANSEN, Kess e VELLEMA, Sietze (eds.) (2004). *Agribusiness and Society: Corporate Responses to Environmentalism, Market Opportunities and Public Regulation*. London, New York: Zed Books
- LARA, Sara Maria Flores (1998). *Nuevas Experiencias Productivas y Nuevas Formas de Organización del Trabajo en la Agricultura Mexicana*. México: Juan Pablo Editor
- LAVALLE, César (2004a). O Serviço de Distribuição Física Como Fator Determinante no Processo de Decisão de Compra do Comércio Supermercadista (Parte 1). Rio de Janeiro: CEL – Centro de Estudos em Logística, Disponível em: <<http://www.cel.coppead.ufrj.br/fspublic.html>>, [acesso em 24 de Agosto 2005]

- \_\_\_\_\_ (2004b). O Serviço de Distribuição Física Como Fator Determinante no Processo de Decisão de Compra do Comércio Supermercadista (Parte 2). Rio de Janeiro: CEL – Centro de Estudos em Logística, Disponível em: <<http://www.cel.coppead.ufrj.br/fspublic.html>>, [acesso em 24 de Agosto 2005]
- LOPES, José Sérgio Leite (1976). O Vapor do Diabo. O trabalho dos operários do açúcar. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- MALUF, Renato (2000). O Novo Contexto Internacional do Abastecimento e da Segurança Alimentar. In: BELIK, Walter e MALUF, Renato S.(Org.)(2000). Abastecimento e segurança alimentar: Os limites da liberalização. Unicamp e CPDA
- MARSDEN, Terry (1998). Consuming Interests: retailers, regulation and the social provision of food choices. Cardiff: University of Sheffield
- MCMICHAEL, Philip (1994). The Global Restructuring of Agro-food systems. New York. Cornell University Press.
- MOTA, Dalva M. da. (2005), Trabalho e Sociabilidade em Espaços Rurais, Fortaleza, Banco do Nordeste, EMBRAPA.
- POLANYI, Karl (1992). The Economy as Instituted Process. In: GRANOVETTER, Mark and SWEDBERG, Richard (eds.) (1992). The Sociology of Economic Life. Boulder and Summertown: Westview Press, p. 29-51
- RAYNOLDS, Laura (1994). The Restructuring of Third World Agro-Exports: Changing Production Relations in the Dominican Republic. In: MCMICHAEL, P. (ed.). The Global Restructuring of Agro-Food Systems. Ithaca, NY: Cornell University Press
- RENARD, Marie-Christine (2003). Fair Trade: quality, market and conventions. Journal of Rural Studies, v.9(1), I.1, p's 87-96
- SCHAEFFER, Robert K. (1997). Understanding globalization: The social consequences of political, economic, and environmental change. Maryland: Rowman & Littlefield.
- VAN DER GRIJP, M.N.T. MARSDEN, T.K. and CAVALCANTI, J. S. B.(2005)Retailers as agents of change towards sustainability. **Environmental Sciences**

(Journal),March,;2(1):pp:31-46.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel (2000). A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas; o rural como espaço singular e ator coletivo. Estudos, Sociedade e Agricultura, Rio de Janeiro, (15):87-145, out. de 2000