

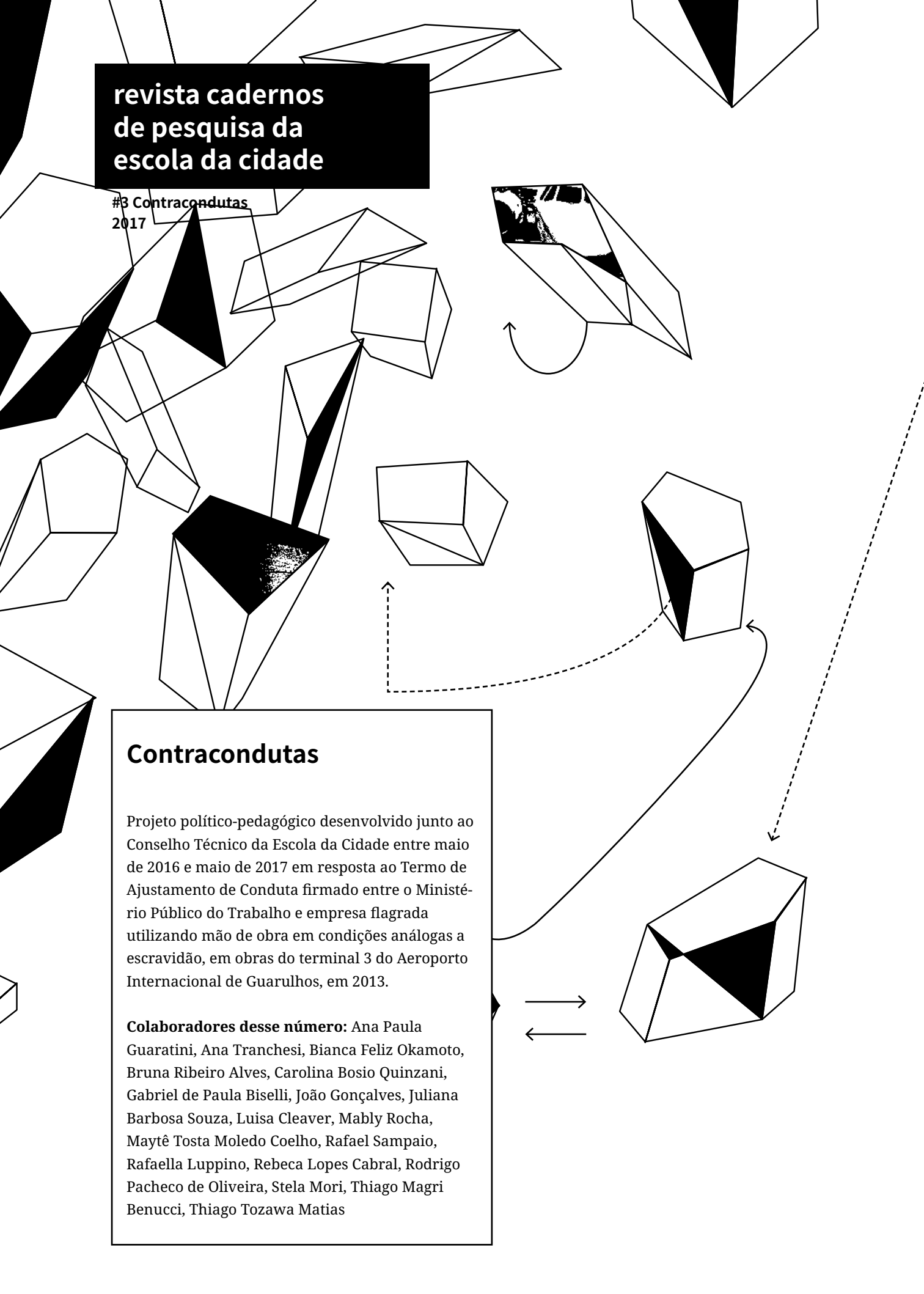
revista cadernos de pesquisa da escola da cidade

#3 Contracondutas
2017

Contracondutas

Projeto político-pedagógico desenvolvido junto ao Conselho Técnico da Escola da Cidade entre maio de 2016 e maio de 2017 em resposta ao Termo de Ajustamento de Conduta firmado entre o Ministério Público do Trabalho e empresa flagrada utilizando mão de obra em condições análogas a escravidão, em obras do terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em 2013.

Colaboradores desse número: Ana Paula Guaratini, Ana Tranchesi, Bianca Feliz Okamoto, Bruna Ribeiro Alves, Carolina Bosio Quinzani, Gabriel de Paula Biselli, João Gonçalves, Juliana Barbosa Souza, Luisa Cleaver, Mably Rocha, Maytê Tosta Moledo Coelho, Rafael Sampaio, Rafaella Luppino, Rebeca Lopes Cabral, Rodrigo Pacheco de Oliveira, Stela Mori, Thiago Magri Benucci, Thiago Tozawa Matias



Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade é uma publicação periódica, criada com o objetivo de divulgar e tornar públicas as ações de Iniciação Científica desenvolvidas por essa instituição. De caráter acadêmico e científico configura-se como um espaço de discussão e reflexão dedicado às questões afeitas à pesquisa de arquitetura e urbanismo – bem como áreas afins – em seus múltiplos aspectos. Voltados para a publicação de trabalhos de pesquisa desenvolvidos por alunos de graduação, os Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade buscam qualificar e fomentar as pesquisas desenvolvidas na Escola da Cidade, mas também chamar ao diálogo pesquisadores de outras instituições.

Comissão Editorial

Amália Cristovão dos Santos (EC)

Ana Carolina Tonetti (EC)

Ana Claudia Scaglione Veiga de Castro (FAU-USP)

Eduardo Augusto Costa (EC)

Fernanda Mendonça Pitta (EC)

Gilberto Mariotti (EC)

Joana Mello de Carvalho e Silva (FAU-USP)

Ligia Nobre (EC)

Marianna Boghosian Al Assal (EC)

Pedro Lopes (EC)

Conselho Consultivo

Cristiane Checchia (ILAACH-UNILA)

Fabio Lins Mosaner (UFSC)

Nilce Cristina Aravecchia Botas (FAU-USP)

Renato Cymbalista (FAU-USP)

Taisa Helena Pascale Palhares (IFCH-UNICAMP)

Editores

Marianna Boghosian Al Assal

Gilberto Mariotti

Ana Carolina Tonetti

Ligia Nobre

Projeto Gráfico e diagramação

trêsdesign

Mateus Tenuta

Breno Felisbino

Desenho para a capa

Vitor César

Associação Escola da Cidade

Anália M. M. C. Amorim (Presidente)

Escola da Cidade

Ciro Pirondi (Diretor)

Conselho Escola

Alvaro Puntoni (Coordenação)

Conselho Científico

Newton Massafumi Yamato (Coordenação)

Editora da Cidade

Anderson Freitas

Fabio Valentim

José Paulo Gouvêa

Revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade

Número 3 - Contracondutas / abr 2017

ISSN 2447-7141

Rua General Jardim, 65 – Vila Buarque CEP 01223-011, São Paulo, SP, Brasil

Projeto Contracondutas

Coordenação Geral e Curadoria

Ana Carolina Tonetti e Ligia Velloso Nobre

Coordenação Conselho Técnico

Felipe Noto

Assistente de Curadoria e de Produção

Julia de Francesco

Produção

Gabriel Pires de Camargo Curti

Assistente de Arquitetura e Design

Guilherme Pardini

Estagiária de Edição e de Produção

Mariana Caldas

Coordenação de edição

Gilberto Mariotti

Editora Adjunta

Joana Barossi

Linguagem Visual e Direção de Arte

Vitor Cesar

Estagiários de Edição e Publicação

Alexandre Makhoul e Mateus Loschi

Estagiário de Linguagem Visual

Alexandre Drobac

Sumário

- 7 **Apresentação**
- 13 **A Situação do Operário na Construção Civil – Especulando Soluções sob a Ótica da Arquitetura**
Rafaella Luppino e Stela Mori
- 27 **Relatos da realização das entrevistas com serventes de obra do Lote 05 do Rodoanel Trecho Norte**
Juliana Barbosa Souza
- 37 **Lugares de memória e consciência: as territorialidades dos bolivianos em São Paulo**
Rebeca Lopes Cabral
- 49 **Encontros**
Ana Tranchesi
- 61 **A participação da UNIFESP através de um exercício de mediação no projeto Contracondutas: Um olhar crítico sobre as intervenções públicas**
Rodrigo Pacheco de Oliveira e Thiago Tozawa Matias
- 77 **Arquitetura e cidade na era do capital financeiro – os espaços aeroportuários**
Bianca Feliz Okamoto
- 87 **Graficondutas**
Rafael Sampaio, Ana Paula Guaratini e João Gonçalves
- 95 **Arquitetura e capital – um exercício comparado de dois espaços aeroportuários**
Gabriel de Paula Biselli
- 107 **Uma análise crítica da pré-fabricação e seus canteiros de obra – os casos do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos (SP) e do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)**
Mably Rocha
- 127 **O Material na Escala do Canteiro de Obra**
Carolina Bosio Quinzani
- 141 **Obsolescências urbanas – ação como subtração**
Luisa Cleaver
- 163 **Aquilo que o olho de branco urbano não vê, não existe**
Thiago Magri Benucci
- 175 **Belo Monte: Uma cartografia da ausência – Os beiradeiros atingidos**
Bruna Ribeiro Alves e Maytê Tosta Moledo Coelho
- 193 **Um encontro profícuo: A participação da UNIFESP no Projeto Contracondutas**
Thiago Tozawa Matias e Rodrigo Pacheco de Oliveira
- 205 **Glossário(s)**
- 214 **Normas para submissão de trabalhos**

Apresentação

Em sua terceira edição, a revista *Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade* assume um perfil particular e certamente especial: trazer a público através da produção de alunos de graduação, parte das atividades desenvolvidas entre maio de 2016 e fevereiro de 2017 pelo projeto *Contracondutas*.

Desenvolvido no âmbito do Conselho Técnico da Escola da Cidade como projeto de reparação coletiva indireta, o *Contracondutas* buscou responder, por meio de diversas ações político-pedagógicas, parte das questões abertas pela fiscalização e flagrante de situações relacionadas ao trabalho análogo a escravo em uma grande obra em Guarulhos, o Terminal 3 do Aeroporto Internacional. Assim, por decisão do Ministério Público do Trabalho de Guarulhos, parte da verba do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), endereçado à construtora OAS, foi destinada à Associação Escola da Cidade, para a elaboração de um projeto que problematizasse e impactasse o debate público sobre as grandes obras de infraestrutura, a migração e o trabalho análogo a escravo na contemporaneidade.

A escolha pelo nome *Contracondutas* se colocou como um posicionamento crítico e reflexivo em relação ao termo *conduta*, trabalhado por Foucault a partir de Montaigne, para se referir a uma série de técnicas e procedimentos que funcionam para a condução de um conjunto de indivíduos. Interessa aqui o caráter ambivalente do termo, ressaltado por Foucault, já que uma determinada conduta implica em conduzir também a maneira como nos deixamos conduzir, como nos comportamos sob o efeito do ato condutivo. Aplicado ao nosso campo disciplinar o termo coloca-se como tomada necessária de consciência e produção de conhecimento acerca dos sistemas e relações de trabalho, mapeando as condutas existentes, e para além disso, propondo “condutas outras” válidas como alternativas de resignificação política a procedimentos normatizados no meio de atuação profissional em que nos situamos.

O projeto *Contracondutas* foi idealizado por uma equipe interdisciplinar de profissionais com duração prevista de um ano (maio de 2016 a maio de 2017), operando como dispositivo que atravessa diversas atividades didático-pedagógicas da Escola da Cidade – tais como o Seminário de Cultura e Realidade Contemporânea, o programa de Iniciação Científica, disciplinas regulares de

Meios de Expressão que tratam das relações entre Arte e Arquitetura e o *Estúdio Vertical* –, ao mesmo tempo em que incorpora e provoca indagações acadêmicas, jornalísticas e artísticas, projetando-se em direção ao debate público do tema e de suas repercussões na cidade, nas relações sociais, na ocupação do território, nos fluxos migratórios, nas políticas públicas e nas produções culturais. Entre tais ações previu-se a realização de intervenções de interesse público como forma efetiva de envolver outros agentes nos debates e na proposição de atuações.

Em meio a esse amplo escopo de atividades e ações, a maior parte das pesquisas acadêmicas aqui apresentadas foram estruturadas coletivamente por um grupo de professores que responderam à convocação aberta a todo o corpo docente da Escola da Cidade, e foram desenvolvidas por alunos de graduação selecionados em dois editais – um interno, voltado exclusivamente a alunos de graduação da Escola da Cidade e outro que convidava alunos de outras faculdades de todo o Estado de São Paulo a participarem, sempre acompanhados por professores co-orientadores pertencentes aos quadros de sua instituição de origem. Por meio desse procedimento, mas também de outros diálogos e parcerias estabelecidas pelo projeto de forma mais ampla, ao grupo dedicado à pesquisa acadêmica do *Contracondutas* sediado na Escola da Cidade, somou-se gradualmente uma rede expandida de professores e alunos de outras faculdades do Estado de São Paulo, que trabalharam conjuntamente de forma a adensar o debate, problematizar e comunicar de forma abrangente a situação do trabalho análogo ao escravo na indústria da construção civil, refletindo sobre seus rebatimentos na produção da arquitetura e do planejamento urbano de infraestrutura na escala do território nacional.

Cabe destacar que tanto a articulação e montagem dessa rede de pesquisa quanto a possibilidade do oferecimento e realização de estágios em pesquisa para alunos de graduação no âmbito do projeto *Contracondutas* – a partir da aproximação entre os Conselhos Técnico e Científico da Escola da Cidade – trouxeram diversas possibilidades e desafios que em muito enriqueceram as práticas em curso do Programa de Iniciação Científica dessa Instituição. O financiamento externo e público, embora não das tradicionais agências de fomento, trouxe tempos

mais curtos e dinâmicas distintas, bem como um renovado senso de responsabilidade frente ao Termo de Ajustamento de Conduta que deu origem ao projeto. A aproximação com o universo gráfico e com o campo das artes, assim como a necessidade permanente de extroversão em meios e mídias distintas presentes no Contracondutas de forma mais ampla, ofereceu um caráter mais experimental às investigações, reforçando as pesquisas com esse caráter já comumente realizadas junto ao Programa de Iniciação Científica da Escola da Cidade. A construção de uma ampla rede de pesquisadores de níveis diversos, a partir de seus interesses particulares e previamente desenvolvidos, trabalhando coletivamente para a construção de linhas temáticas que respondessem a uma demanda social específica, configurou tarefa árdua – inclusive do ponto de vista de gestão –, mas possibilitou ricos e profícuos diálogos.

As linhas de pesquisa que organizaram a investigação científica desenvolvida junto ao Contracondutas foram: **“Belo Monte, uma cartografia da ausência – os beiradeiros atingidos”**; **“Desconstruindo o canteiro: o caso do Terminal 3 – Aeroporto de Guarulhos”**; **“Análise crítica da Pré-Fabricação e seus canteiros de obra – os casos do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e do Centro Internacional SARAH de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)”**; **“Arquitetura e cidade na era do capital financeiro – os espaços aeroportuários”**; e **“O grande canteiro: um estudo antropológico”**.

Em **“Belo Monte, uma cartografia da ausência – os beiradeiros atingidos”** buscou-se, a partir de análises críticas e de procedimentos cartográficos, compreender os processos de territorialização e desterritorialização e reterritorialização atinentes aos fluxos materiais e imateriais das populações tradicionais impactadas por grandes obras de infraestrutura no território nacional. A pesquisa centrou-se no estudo do caso paradigmático das obras da Hidrelétrica de Belo Monte – especificamente no município de Altamira, no Pará. Propôs-se a realização de um exercício analítico, principalmente por meio das representações cartográficas oficiais dos impactos não evidenciados relativos aos deslocamentos sofridos pelas comunidades ribeirinhas ao longo do Rio Xingu, especialmente em suas atividades socioeconômicas (pesqueiras, extrativistas), e culturais, de modo a evidenciar alguns destes processos de desterritorialização

produzidos, quando da implantação da Hidrelétrica de Belo Monte entre 2009 e 2015. De modo geral, buscou-se trazer novos dados para compreender como se dão estes deslocamentos com fortes desdobramentos nos modos de vida preexistentes, na descontinuidade de atividades produtivas, de práticas da cultura local, bem como nos demais fluxos materiais e imateriais com fortes impactos sociais; de forma pontual buscou-se investigar de que maneira se poderia produzir representações gráficas e cartográficas que, em vez de reduzir, esconder e dissimular, tornariam mais evidentes e passíveis de compreensão os processos ocorridos. Essa pesquisa foi orientada pelos professores Dra. Marta Maria Lagreca de Sales, Dr. José Paulo Gouvea, Dr. José Guilherme Schutzer e Dr. Paulo Roberto de Albuquerque Bomfim, com a participação das alunas Bruna Ribeiro Alves (Instituto Federal de Educação - Ciências e Tecnologia de São Paulo) e Mayte Tosta Moledo Coelho (Escola da Cidade) – contando ainda com a colaboração da Profa. Dra. Karina Leitão.

A partir dos projetos e contratos da obra do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos, a pesquisa **“Desconstruindo o canteiro: o caso do Terminal 3 – Aeroporto de Guarulhos”** propôs um estudo de caso que explicitasse e refletisse como se deu a produção do edifício em suas diversas etapas e processos de contratação. Buscou-se, a partir dessa análise pontual, discutir, de maneira mais ampla, questões relativas às condições de trabalho da mão de obra utilizada na construção civil; os níveis de terceirização (Lei 8.666) e hierarquia no canteiro e na obra; bem como a relação entre a indústria de materiais e componentes da construção civil e as possibilidades de projeto e trabalho do arquiteto. Essa pesquisa foi orientada pelos professores Dra. Anália Amorim e Arq. Valdemir Lucio Rosa, com a participação das alunas Rafaella Luppino e Stela Mori Neri Silva (Escola da Cidade).

Em **“Análise crítica da Pré-Fabricação e seus canteiros de obra – os casos do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e do Centro Internacional SARAH de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)”** focou-se a análise crítica dos processos de produção através da pré-fabricação e a relação do trabalho no canteiro de obra a partir de dois estudos de caso específicos: o Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e o Centro Internacional SARAH de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ). Nesse caso os estudos foram feitos tomando como base os seguintes itens ou

aspectos: projeto de arquitetura definindo peças; projeto e planejamento para produção de peças na fábrica; produção das peças formas; materiais de consumo; mão de obra; projeto do canteiro; transporte rodoviário da fábrica à obra; movimentação de peças na obra; armazenamento das peças no canteiro e montagem. Essa pesquisa foi orientada pelos professores Arq. Valdemir Lucio Rosa e Dra. Anália Amorim, com a participação das alunas Carolina Bozio Quinzani e Mably Rocha (Escola da Cidade).

Já a pesquisa **“Arquitetura e cidade na era do capital financeiro - os espaços aeroportuários”** buscou refletir acerca dos projetos e espaço construído do terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos, especificamente, além de outros espaços aeroportuários, de forma mais geral, à luz de uma reflexão sobre o papel que arquitetura e espaços urbanos desempenham na atual ordem do capitalismo, com atenção à produção imbricada entre capital imobiliário e infraestrutura, atrelados à funcionalidade de reprodução capitalista através da produção do espaço na contemporaneidade. Nesta perspectiva as concepções de arquitetura e urbanismo ganham um novo sentido como objeto de reflexão, que perpassa tanto a construção (estruturando novas formas de organização do canteiro de obras, uso de materiais e força de trabalho), como as formas de uso (as necessidades e os desejos que são satisfeitos por meio dos produtos orientados ao consumo). Assim, visou-se também, como objetivo pontual, aprofundar as possibilidades de leitura e compreensão dos espaços aeroportuários contemporâneos. Essa pesquisa foi orientada pelos professores Dra. Marianna Boghosian Al Assal e Ms. Guilherme Petrella, com a participação dos alunos Bianca Feliz Okamoto e Gabriel de Paula Biselli (Escola da Cidade).

A partir do flagrante de 111 trabalhadores da construção civil em trabalho análogo à escravidão no canteiro de obras da OAS em Guarulhos, a pesquisa **“O grande canteiro: um estudo antropológico”** propôs-se a explorar os encontros e relações entre as disciplinas da antropologia e da arquitetura, por meio de métodos e objetos da primeira que permitissem ampliar o escopo da segunda. A aproximação com a antropologia é frequentemente invocada nos espaços de pesquisa e atuação da arquitetura e do urbanismo, marcadamente em debates que envolvem grupos específicos da população, como projetos participativos e ação em áreas precárias. Para além dos temas em que regularmente essa

relação entre os campos é estabelecida, o que se objetivou aqui foi tomar o trabalho nos grandes canteiros como tema, tendo como tema inicial o flagrante do aeroporto e como objeto as obras do Rodoanel Trecho Norte, um outro grande canteiro da construção civil - campo de pesquisa possibilitado pela inserção da pesquisadora em função de seu trabalho de estágio. A investigação teve como atividade central a observação de canteiros e entrevista com trabalhadores e trabalhadoras que atuam como serventes-gerais, posição caracterizada por uma série de precariedades trabalhistas, que posicionam tais sujeitos em fronteiras por vezes perigosas com o trabalho análogo ao escravo. Esta frente de pesquisa oportunizou o contato com um contexto ocupacional formal e no entanto largamente precarizado, que auxilia a compreender as dinâmicas que tornam possível e mesmo tão difundido o trabalho análogo à escravidão, assim como se tem observado nas numerosas denúncias e apurações recentes. Essa pesquisa foi orientada pelos professores Ms. Pedro Lopes e Dr. José Eduardo Bavarelli, com acompanhamento da professora Ms. Amália Cristovão dos Santos e participação da aluna Juliana Barbosa Souza (FIAM-FAAM).

Além das linhas de pesquisa acadêmica propostas pelo projeto Contracondutas, foram convidados a submeter trabalhos para publicação nesse terceiro número do Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade outros pesquisadores que de forma direta ou indireta estiveram relacionados à ampla rede do projeto, dentro ou fora do âmbito da Escola da Cidade. Deste modo, este número conta com artigos produzidos por alunos de graduação envolvidos nessas linhas de pesquisa, ou relacionados a ela, que passaram, como é de praxe nessa e em outras publicações científicas, pela avaliação não apenas dos editores, mas também de pareceristas. Como grata e almejada novidade dessa publicação, esse número traz também a contribuição de ensaios gráficos, gráfico-textuais e textuais que apresentam de forma diversa e com caráter mais experimental resultados também provenientes de pesquisas de caráter científico – aspecto este que se aproxima conceitual e metodologicamente da Pesquisa Experimental desenvolvida há muito na Escola da Cidade. Essa inserção inaugura assim novos conteúdos na revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade que passará a contar de forma permanente, a partir do próximo número, com a seção ensaios. Neste número, no entanto, dado o caráter articulado entre teórico e experimental

que as pesquisas acadêmicas do Contracondutas propuseram, optou-se por não dividir artigos e ensaios em seções distintas, mas apresenta-los de maneira organicamente articulada a partir de suas redes de afinidades e, em última análise, das temáticas que os orientam.

Assim, o volume é aberto pelo artigo “**A situação do operário na construção civil – especulando soluções sob a ótica da arquitetura**”, de autoria de Rafaella Luppino e Stela Mori, que se constrói a partir da intenção dupla de expor tanto a situação do operário quanto a posição conferida ao arquiteto no canteiro de obra a partir de dois estudos de caso – o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos e o Centro Internacional Sara Kubitschek de Neurociências e Neuroreabilitação. Importante esclarecer, como fazem as autoras, que esse procedimento comparativo não visa destacar um dos casos em detrimento de outro, mas propiciar meios para uma reflexão dos papéis inter-relacionados do operário e do arquiteto no canteiro de obras com vistas a se repensar as condições atualmente correntes de produção da arquitetura.

Ainda com os olhos voltados para o esforço de evidenciar o lugar e papel do operário no canteiro de obras, o ensaio de Juliana Barbosa Souza – “**Relatos da realização das entrevistas com serventes de obra do Lote 05 do Rodoanel Trecho Norte**” – se consubstancia como relato de todas as etapas que envolveram o desenrolar da tarefa definida como estratégia de pesquisa de entrevistar dez serventes de obra em serviço junto à construção da grande obra infra-estrutural do RodoAnel paulistano. O relato que procura se apresentar de forma a mais objetiva possível expõe, por vezes de forma direta, mas sobretudo em suas entrelinhas, os lugares e papéis dos entrevistados dentro da estrutura da grande empresa construtora – ou como situa a autora como objetivo, o modo pelo qual a empresa afere e controla o trabalho desse profissional localizado na ponta da cadeia produtiva –, mas também sua própria posição na engrenagem da Dersa (empresa da Secretaria de Transportes e Logística do Estado de São Paulo) como estagiária estudante do curso de arquitetura e urbanismo.

Como interessantes paralelos dessa situação o artigo de Rebeca Lopes Cabral – “**Lugares de memória e consciência: as territorialidades dos bolivianos em São Paulo**” – e o ensaio gráfico de Ana Tranchesi – “**Encontros**” – oferecem olhares distintos sobre o lugar do trabalhador nesses casos pensado a partir das dinâmicas

urbanas. No primeiro caso trata-se de pensar a territorialidade dos bolivianos migrantes para a cidade de São Paulo a partir da lógica da memória de uma violência que não deve ser apagada e das formas de representá-la; e, no segundo caso, a partir de leituras subjetivas de encontros, aproximações e distanciamentos em diálogos travados em uma rua central da metrópole.

Como representar ou estabelecer diálogos através do universo da arte com a situação de trabalhadores é também a temática do artigo “**A participação da UNIFESP através de um exercício de mediação no projeto Contracondutas: um olhar crítico sobre as intervenções públicas**”. Os autores, Rodrigo Pacheco de Oliveira e Thiago Tozawa Matias, relatam o processo desenvolvido por alunos de graduação da UNIFESP junto ao Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III que, por meio de parceria estabelecida com o projeto Contracondutas, dialogaram com profissionais escolhidos em seleção pública ou convidados para o desenvolvimento de intervenções públicas que de formas diversas tematizam o Termo de Ajustamento de conduta em questão. Tomando como referência algumas discussões teóricas sobre mediação artística e arte-ativismo, procuram construir uma perspectiva crítica sobre essas experiências.

Os espaços aeroportuários são o foco central dos trabalhos “**Arquitetura e cidade na era do capital financeiro – os espaços aeroportuários**”, “**Graficondutas**” e “**Arquitetura e capital – um exercício comparado de dois espaços aeroportuários**”, embora com estratégias e a partir de perspectivas diversas. O artigo de Bianca Feliz Okamoto aborda o lugar do aeroporto, entendido em sua dimensão infraestrutural, por um lado em meio à dinâmica do atual estágio do capitalismo e por outro em sua relação com o espaço urbano. Para tanto a autora toma como paradigmática a formulação da ideia de Aerotrópolis, termo cunhado por John Kasarda. Rafael Sampaio, Ana Paula Guaratini e João Gonçalves, parte do grupo de estudantes e professores que desenvolvem pesquisas junto ao Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas do Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos – USP, tematizam em ensaio gráfico a dimensão fenomenológica dos espaços aeroportuários e seus percursos discutindo a aproximação entre vigilância e entretenimento. O artigo de Gabriel de Paula Biselli, analisa o projeto arquitetônico e as sociabilidades sugeridas a partir

desses, de dois espaços aeroportuários: o Aeroporto de Congonhas (1936) e o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos (2014).

É novamente o projeto arquitetônico do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos que é debatido, agora a partir de um olhar para as dimensões construtivas, nos artigos “**Uma análise crítica da pré-fabricação e seus canteiros de obra – os casos do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos (SP) e do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)**” e “**O Material na escala do canteiro de obra**”. Mably Rocha foca-se na questão da pré-fabricação, o projeto e desenho de peças, o transporte e procedimentos no canteiro a partir de uma análise comparativa que busca chamar a atenção para as possibilidades e limites de atuação do arquiteto no âmbito dessas questões. Carolina Bosio Quinzani procura destrinchar os processos de construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, evidenciando como a escolha de materiais interfere na organização da obra e nos processos de produção desempenhados por seus trabalhadores.

O ensaio gráfico de Luisa Cleaver, “**Obsolescências urbanas – ação como subtração**”, busca por sua vez destrinchar e desnaturalizar os vazios urbanos, evidenciando suas dimensões físicas e materiais, mas também suas conexões com os processos de produção capitalista do espaço urbano. Coloca-se assim uma oposição proposital, significativa e produtiva, embora insolúvel, com o as lógicas evidenciadas em “Aquilho que o olho de branco urbano não vê, não existe”. Nesse ensaio gráfico-textual Thiago Magri Benucci busca esclarecer outras lógicas de compreensão do espaço, especificamente algumas correntes entre os povos yanomami, a partir de sua cosmologia.

No artigo “**Belo Monte: uma cartografia da ausência – os beiradeiros atingidos**”, Bruna Ribeiro Alves e Maytê Tosta Moledo Coelho falam das violências infligidas não apenas aos povos indígenas, mas também a outras populações beiradeiras, nos processos de desterritorialização e reterritorialização sofridos como parte dos processos que acompanharam a construção da grande obra infraestrutural da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. Adota-se como perspectiva crítica a análise de cartografias entendidas como construção, sugerindo a possibilidade de elaboração de uma outra cartografia – uma contracartografia – que fosse capaz de evidenciar tal desterritorialização e reterritorialização.

O último dos artigos – “**Um encontro profícuo: A participação da UNIFESP no Projeto Contracondutas**” – novamente tem como autores Thiago Tozawa Matias e Rodrigo Pacheco de Oliveira falando dos intercâmbios entre o projeto Contracondutas e o Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III – UNIFESP, dessa vez relatando o processo de formulação coletiva desenvolvido com o artista Vitor Cesar para a criação de um dispositivo expositivo itinerante de mediação e diálogo que tivesse como objetivo a problematização e o debate público acerca dos impactos das grandes obras de infraestrutura, dos processos migratórios e dos reincidentes casos de trabalho análogo ao escravo.

Por fim, a revista traz o Glossário, ou alguns glossários, produzidos pelos alunos junto às linhas de pesquisa que compuseram as pesquisas acadêmicas do Contracondutas. Mais do que resultados finais e acabados, esses glossários procuram apresentar-se como processos ou procedimentos de pesquisa que abram caminho para outras reflexões sobre o tema.

A partir do diálogo estreito com o contexto ampliado de pesquisas e atividades do Contracondutas, este terceiro número do Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade procura evidenciar aspectos relevantes para uma reflexão crítica dos repetidos episódios de trabalho análogo à escravidão denunciados pela justiça junto à construção civil. Busca-se assim, a partir da ampliação do escopo de análise, apontar e problematizar aspectos que, em escalas diversas, relacionam sistemas econômicos, dinâmicas produtivas, processos de urbanização, projetos arquitetônicos e condições de trabalho. Para além de um caráter de denúncia ou de respostas imediatas, o objetivo central é criar um corpo crítico de estudos capaz de formular, no meio acadêmico, mas também para além deste, novos questionamentos acerca das lógicas que levam direta ou indiretamente à permanência dessas condições degradantes de trabalho, bem como gerar novas práticas transformadoras em condutas já correntes.

Ana Carolina Tonetti, Anália Amorim, Amália Cristovão dos Santos, Gilberto Mariotti, Guilherme Moreira Petrella, José Guilherme Schutzer, Joana Barossi, José Paulo Gouvêa, Ligia Nobre, Marianna Boghosian Al Assal, Marta Lagreca, Pedro Lopes, Valdemir Lúcio Rosa. Professores da Escola da Cidade responsáveis pela formulação inicial e desenvolvimento das pesquisas acadêmicas do projeto Contracondutas.



Montagem. Conduzir o Olhar para o Trabalhador.
Fonte: montagem de Stela Mori, 2016.

A situação do operário na construção civil: especulando soluções sob a ótica da arquitetura

Rafaella Luppino¹ e Stela Mori²

Orientadores: Prof. Valdemir Lucio Rosa (EC) e Profa. Dra. Anália Amorim (EC e FAU-USP)

Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

Resumo

Este artigo refere-se a duas iniciações científicas que levantam problemáticas sobre o canteiro de obras, com a intenção dupla de expor a situação do operário nesse ambiente e, ao mesmo tempo, refletir sobre a inserção social do arquiteto dentro desse contexto. Cada pesquisa perscruta mais a fundo um caso específico: a pesquisadora Rafaella Luppino estudou a situação do operário e do arquiteto no Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, e a pesquisadora Stela Mori repetiu o mesmo procedimento para o Centro Internacional Sara Kubitschek de Neurociências e Neuroreabilitação (RJ). Estas duas pesquisas foram comparadas para obter as bases teóricas para a conclusão dos dois trabalhos. Com isso, foi possível detectar, a partir da análise do contexto no qual cada arquiteto estava inserido, questões que auxiliaram ou prejudicaram ambos os arquitetos a humanizarem o canteiro de obras. O objetivo das duas pesquisas não era exaltar um canteiro de obras em detrimento de outro, mas refletir sobre as relações entre o arquiteto e o operário nos dois casos, para repensar essa relação na atualidade. Foi analisada a competência do arquiteto em intervir profissionalmente na situação do operário e se há pertinência em tal esforço.

Palavras-chave

operário; canteiro de obra; planejamento

The Situation of the worker in civil construction: speculating solutions from the architecture viewpoint

This article refers to two scientific initiations that raise problematics about the construction site with the dual intention of exposing the worker's situation in this environment while, at the same time, reflects on the architect's social insertion within that context. Each research looks deeper a specific case: Rafaella Luppino studied the situation of the worker and the architect in Terminal 3 of Guarulhos International Airport in São Paulo, and Stela Mori repeated the same procedure for the *Centro Internacional Sara Kubitschek de Neurociências e Neuroreabilitação*, in Rio de Janeiro. These two researches were compared to obtain the theoretical bases for the conclusion of the two papers. Thus, it was possible to detect, from the analysis of the context in which each architect was inserted, issues that helped or harmed both architects in humanizing the construction site. The aim of the two researches was not to exalt one construction site over another, but to reflect on the relation between the architect and the worker in both cases, to rethink this relationship in actuality. We have analyzed the pertinence of architects intervening professionally in the situation of the workers, and whether such effort is relevant.

Key words

worker; construction site; planning

Situación de los trabajadores en construcción: especulando soluciones bajo la óptica de la arquitectura

Este artículo se basa en dos iniciaciones científicas que se ocupan de polémicas sobre el cantero de obras, con la doble intención de exponer la situación del obrero em ese ambiente, al mismo tiempo que reflexiona sobre la inserción social del arquitecto dentro de ese contexto. Cada investigación estudia más a fondo un caso en concreto: Rafaella Luppino estudia la situación del obrero y del arquitecto em el Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Guarulhos, y Stela Mori repitió el mismo procedimiento en el *Centro Internacional Sara Kubitschek de Neurociências e Neuroreabilitação* (RJ). Estas dos investigaciones fueron comparadas para obtener las bases teóricas para la conclusión de los dos trabajos. Com esto, fué posible detectar, a partir del análisis del contexto en el que cada arquitecto estaba trabajando, cuestiones que ayudaban o perjudicaban al arquitecto a humanizar el cantero de obras. El objetivo de las dos investigaciones no era tanto resaltar un cantero de obras en comparación con otro, sino reflexionar sobre las relaciones entre el arquitecto y el obrero en los dos casos, para repensar esa relación em la actualidad. Fue analizada la importancia del arquitecto intervenir profesionalmente em la situación del trabajador y si hay relevância en tal esfuerzo.

Palabras clave

obrero; cantero de obras; planeamiento

1 A situação do operário no canteiro

Na obra do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos – realizada pela Construtora OAS no mês de junho de 2014 – foram flagrados, durante sua construção, 111 operários em situações de extrema precariedade, configurando, assim, uma situação de trabalho análogo a trabalho escravo.

Tratava-se de uma condição desumana de trabalho fora do canteiro de obras, mais especificamente nos alojamentos irregulares. Esta pesquisa, porém, irá investigar a situação do operário na construção civil no canteiro de obras, pois nesse ambiente encontram-se, do ponto de vista numérico, as mais expressivas condições de trabalho degradante.

Narrando a problemática do canteiro de obras, Sérgio Ferro alega ser “na construção civil que se encontram as maiores doenças, os menores salários, as maiores jornadas de trabalho, a maior quantidade de acidentes mortais etc.”, muito embora, no passado, isto tenha sido menos frequente, segundo o próprio arquiteto (CONSTANTE, 2007). Em seu livro “A arquitetura vista do canteiro”, ele reavalia o surgimento da arquitetura e a consolidação da construção civil atual, mostrando a estruturação de uma hierarquia crescente em que o obreiro perde cada vez mais influência.

Sérgio Ferro inicia seu estudo pela Idade Média, época em que todos os operários dos canteiros pertenciam ao mesmo status social, visto que eram artistas. Parece uma afirmação muito distante da realidade desta pesquisa, mas, no âmbito de promover uma conduta contrária ou ir contra uma conduta, há pertinência em desconstruir as hierarquias hoje vigentes na medida em que também pensamos sobre o momento histórico em que ela não existia.

Além disso, Ferro faz uma associação entre evolução tecnológica e retrocesso social. O obreiro aparece perdendo influência política à medida que perde conhecimento, pois a cada novo estilo arquitetônico e a cada nova tecnologia adotada, essa sabedoria, enquanto ferramenta de poder, deixa de ser compartilhada entre operário e arquiteto para ser dominada pelo segundo.

A arquitetura moderna surge como um fenômeno que avança nesse processo. Da pedra e da madeira para o concreto armado, o aço e o vidro, introduz-se uma tecnologia completamente nova, dentro de um contexto em que o

operário já tornara uma mão de obra explorada, braçal e ignorante o suficiente para enfraquecer, ou até mesmo ter estagnado, o seu poder dentro da luta de classes.

Analisando o grupo Arquitetura Nova, ao qual Sérgio Ferro pertenceu, Pedro Fiori Arantes (1994) sintetiza as denúncias dos arquitetos em relação ao canteiro de obras de Brasília e afirma que esses problemas estão presentes ainda na atualidade.

Fiori organiza a teoria sobre a exploração do obreiro em quatro tópicos. O primeiro trata da “desqualificação” da mão de obra que atua sem o conhecimento do processo como um todo e, por isso, como já descrito, perde influência dentro da construção civil. O segundo tópico narra a “superexploração” a partir de longas jornadas de trabalho (as quais propiciam tanto fadiga muscular quanto mental), baixos salários, má alimentação, doenças e epidemias relacionadas ao trabalho (como silicose e catarata por exposição ao sol) e a ocorrência frequente de mortes por quedas e soterramentos.

O terceiro tópico trata do “apagamento”, ou seja, de uma arquitetura em que o desenho final aparece sem as marcas de todos aqueles que a fizeram. Isso pode ser mais facilmente compreendido a partir do poema a seguir, no qual o autor, Lúcio Barbosa, mostra uma situação em que o obreiro não é reconhecido pelo trabalho que fez:

Tá vendo aquele edifício, moço

Ajudei a levantar.

Foi um tempo de aflição

Eram quatro conduções

Duas pra ir, duas pra voltar

Hoje. depois dele pronto

Olho pra cima e fico tonto

Mas me vem um cidadão

E me diz desconfiado

“Tu tá aí admirado?”

Ou tá querendo roubar?”

Meu domingo tá perdido

Vou pra casa entristecido

Dá vontade de beber

E pra aumentar meu tédio

Eu nem posso olhar pro prédio

Que eu ajudei a fazer. (BARBOSA, 1979, s.p.)

O quarto e último tópico de Fiori também pode ser associado ao poema – trata-se da “segregação”. Por mais que o texto narre a segregação geográfica vivenciada pelos candangos em Brasília, o significado dessa palavra

relaciona-se a causas de ordem econômica, ou seja, o pobre enquanto classe social desfavorecida.

Esta iniciação científica, e não apenas por integrar o projeto Contracondutas, origina-se do repúdio a qualquer ato dentre os elencados por Pedro Fiori, mesmo sabendo o quão corriqueira e quase inevitável é essa situação na construção civil. Nas palavras de Sérgio Ferro,

A arquitetura, que para nós tinha esse sentido social enorme, no seu sentido mais amplo, como povo etc., para se realizar, para sair do papel e virar coisa, passa por essa espécie de inferno ultradoloroso que é o canteiro de obras. Parece infinitamente absurdo esse caminho. (CONSTANTE, 2007, s.p.)

2 O arquiteto no canteiro

Antigamente, eu achava que o arquiteto tinha que acompanhar a obra; hoje, eu acho que ele tem que fazer. Eu estou ficando cada vez mais radical. Eu acho que o arquiteto tem que fazer porque infelizmente as empresas construtoras não têm mais aquele interesse em se fazer uma coisa melhor. Elas têm interesse só no lucro. (CAU/BR, 2012, s.p.)

À luz da problemática acima levantada por

João Filgueiras Lima (Lelé), esta pesquisa também pretende refletir sobre a nossa atuação, enquanto profissionais de arquitetura, em relação à trágica situação do obreiro. Para isso, foi adotado o conceito de humanização do canteiro de obras, pois humanizar, para essa pesquisa e dentro do âmbito do Contracondutas, significa ir contra toda e qualquer atitude que estimule condições de trabalho desumanas. Sendo assim, foram abordadas questões como a inserção social do arquiteto, mais especificamente aquelas que influenciam na situação laboral do operário.

A principal questão é a da revisão da Lei de Licitações (nº 8.666/93). Com relação a ela, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), como entidade representante dos arquitetos, manifestou ser essencial “separar claramente a contratação dos projetos completos e executivos da licitação do construtor”, ou seja, deixar planejamento e construção juntos como instâncias que devem ser pensadas simultaneamente (CAU/BR, 2016).

Pretende-se, por parte dos arquitetos, rever essa lei, pois ela dá a oportunidade para que o planejamento, enquanto função social do arquiteto, não seja desenvolvido até o nível do desenho executivo. Com ela, torna-se possível

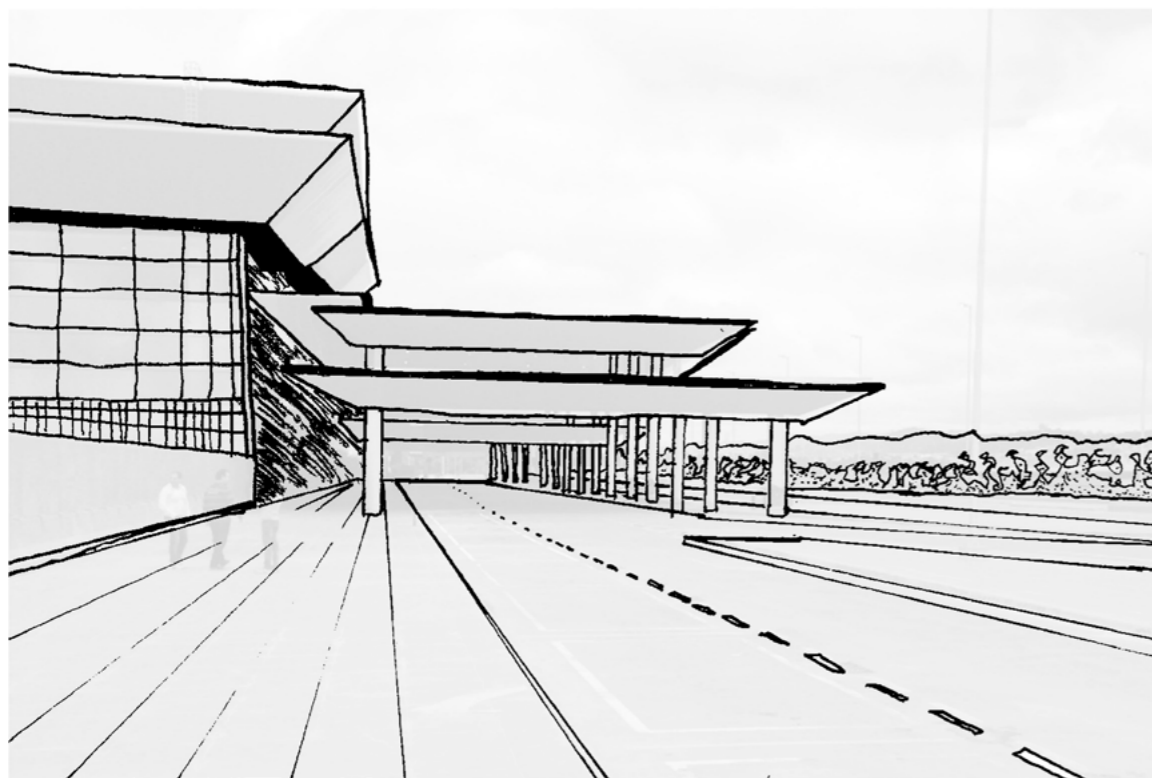


Figura 1. Croqui do Terminal 3. Fonte: desenho das autoras, 2016.

cessar a influência desse profissional ainda no Projeto Básico.

O desenho executivo aparece como peça-chave para os fins desta pesquisa, pois a partir dele pode-se chegar a um nível de detalhamento em que se especifica a forma de montagem e transporte das peças no canteiro de obras ou, ao menos, induz-se a isso a partir do desenho das peças. A questão da licitação, então, mostra-se pertinente para pensarmos a condição de trabalho do operário, pois, à medida que o arquiteto pode planejar a montagem e o transporte no canteiro de obras, ele, mais do que definir o caminho e a ordem em que as peças irão se estruturar para materializar o edifício, também pode pensar sobre o esforço físico do obreiro, vendo-o como condutor das peças, ou seja, como aquele que arca fisicamente com as diversas escolhas materiais.

3 Industrialização no canteiro

Apesar de existirem dois tipos de industrialização da construção civil, atualmente no Brasil o arquiteto consegue se apropriar de apenas uma delas: trata-se da industrialização de ciclo aberto, condição em que a indústria fornece os materiais criados e concebidos por ela para serem incorporados ao projeto. O outro tipo de industrialização é a de ciclo fechado, que funciona como se fosse uma encomenda, em que cada peça é feita para cada obra.

Para além das características de mercado, existem outras questões intrínsecas à indústria da construção civil e que também foram importantes para esta pesquisa. Sérgio Ferro, por exemplo, atenta para o caráter manufatureiro da industrialização, pois ela carrega especificidades que dificultam a sua padronização e, por consequência, atrapalham seu desenvolvimento completo apenas por meio da indústria.

Diante disso, a arquitetura, para se materializar dentro de um processo industrial, passa, invariavelmente, por alguma fase da produção que é manufatureira ou artesanal, ou seja, na atualidade, mesmo dentro de um processo industrial, ela precisa de trabalhadores no canteiro de obras. E a investigação, aqui, tende a refletir como esse processo interfere no operário.

Segundo Ricardo Buso (2016), à medida que se industrializa a produção, o trabalho de uma parcela dos operários é transferido do canteiro para a indústria e, com isso, consegue-

-se protegê-los de intempéries e riscos físicos, principalmente, os vinculados a grandes altitudes. Aquilo que o operário fazia no alto, dentro desse contexto, ele faz no chão da indústria. Por mais que não seja uma melhoria para a totalidade dos obreiros, em proporções numéricas isso diminui a quantidade de acidentes.

Para Sérgio Ferro,

[...] as condições de trabalho na manufatura heterogênea são muito melhores do que as da manufatura serial. Diminui, pelo menos, a violência física sobre o operário. Mas, existe, além disso, a violência psicológica, econômica, do poder hierárquico etc. (CONSTANTE, 2007, s.p.)

4 Resultados

4.1 O caso do Terminal 3 – Aeroporto de Guarulhos

Na obra do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos – realizada pela Construtora OAS no mês de junho de 2014 – foram flagrados, durante a construção, 111 operários em situações de extrema precariedade fora do canteiro de obras, o que configurava uma situação de trabalho análogo a trabalho escravo e, diante disso, como dissemos, surgiu o motivo desta pesquisa. Porém, como há uma grande problemática acerca da mão de obra explorada no canteiro de obras, nesta pesquisa foram abordadas apenas as questões que dizem respeito à qualidade laboral daquele que está trabalhando no canteiro para, então, promover um debate para além do caso flagrado.

A inserção do arquiteto no contexto do Terminal 3 será explicada para que esta pesquisa possa refletir sobre como esse profissional pode interferir ou não na qualidade do canteiro de obras para o operário. Dentro desse contexto, Andrei Almeida (arquiteto integrante da empresa Engecorps) narrou como pôde chegar até o detalhamento do projeto executivo. No Terminal 3, foi adotado a modalidade *fast track*, que consiste na decisão de realizar, simultaneamente, tarefas que originalmente no cronograma deveriam ser realizadas sequencialmente. Ou seja, no *fast track*, o projeto executivo está sendo feito ao mesmo tempo em que a obra está sendo construída; dessa forma, não há um planejamento prévio do canteiro de obras, da especificação do material e da compatibilidade dos projetos complementares.

Torna-se, assim, compreensível a fala do arquiteto, de que não acompanhava e nem tinha relação direta com o canteiro, pois não planejava

o funcionamento do mesmo e por isso não tinha condições de organizar esse ambiente em função de uma melhoria para o obreiro (a montagem e o transporte das peças, enquanto planejamento de canteiro, interferem diretamente no esforço físico daquele que as carrega).

De certa forma, pode-se afirmar que o trabalho no canteiro de obras, nesse caso específico e em função do uso do *fast track*, não foi planejado de maneira a humanizar as tarefas desenvolvidas pelos profissionais ali. Entre outras conclusões, pode-se citar que à medida que o planejamento segue-se à construção, a organização do canteiro não tem importância, pois descarta um planejamento prévio que poderia garantir a qualidade laboral – isto é, as questões econômicas antecedem o planejamento do canteiro, fazendo com que o último se adapte às primeiras.

Um exemplo da condição desse trabalhador no canteiro foi observado no vídeo da GRU Airport, no qual é possível observar as etapas da obra que foram gravadas. Percebe-se ali que não havia uma preocupação em resguardar os operários de condições climáticas, uma vez que a obra não tinha nenhuma cobertura para protegê-los. Outro exemplo disso deu-se quando, no decorrer da obra, o Andrei propôs uma nova tecnologia para poupar o trabalho do operário; no entanto, essa técnica não foi aceita, pois imperaram questões de ordem econômica. Isso foi feito porque se preferiu manter uma maior quantidade de mão de obra executando um trabalho meramente braçal em vez de aplicar uma tecnologia mais avançada, com menos operários, porém de maior custo. Para explicar a lógica da construtora, o arquiteto afirmou:

No final a arquitetura dava no mesmo, o resultado era igual, então você que decide como vai fazer. E assim a construtora contrata o processo artesanal como quiser. (ALMEIDA, 2016, s.p.)

Além disso, Almeida conta que a obra foi feita com o uso de pré-fabricados e peças metálicas que já existiam no estoque da construtora, antes do início da obra. Essa industrialização caracteriza-se como sendo de ciclo aberto, pois as peças já vinham prontas e não haviam sido pensadas especificamente para aquele projeto.

O uso de pré-fabricados não foi adotado em função da situação do operário, muito pelo contrário: tratava-se, antes, de uma questão de ordem econômica. Originalmente, o desenho do projeto era de concreto moldado *in loco*; a

industrialização apareceu como pré-requisito por uma questão de tempo – o prazo de entrega era a Copa do Mundo de Futebol de 2014 – e, para evitar o excesso de mão de obra, advinda da concretagem no local (o que aumentaria o risco de atrasos por greve).

4.2 O caso Sarah-RJ

O trabalho de Lelé, em sua trajetória junto ao Centro de Tecnologia da Rede Sarah Kubitschek (CTRS), foi a base de estudo para analisar as condições de trabalho que o arquiteto pode, ou não, proporcionar ao operário no canteiro de obras. O projeto estudado foi o do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ), tanto por ser a última obra do arquiteto junto ao CTRS, quanto pelo fato de ser a obra de Lelé mais contemporânea, sendo possível compará-la ao caso do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, principal objeto de estudo do Contracondutas.

Esse arquiteto foi a base desse estudo por ter conseguido um resultado diferente dos problemas até então elencados sobre a situação do obreiro. Trata-se de uma experiência que reformulou o modo de produção no canteiro e, por isso, pretende-se investigar, sob a ótica da arquitetura, como foi possível intervir na obra gerando consequências positivas para o operário.

O Sarah-RJ será analisado enquanto planejamento do canteiro, não sendo importante, para esta pesquisa, questões estéticas ou espaciais. A única espacialidade a ser investigada é a proporcionada ao obreiro, e não aquela proporcionada ao cliente. Por isso, o caso aqui estudado torna-se o mesmo para outras obras de Lelé, ou seja, trata-se de um exemplo que alude às últimas obras do arquiteto junto ao CTRS.

Antes de mostrar questões sobre o canteiro, serão expostas outras, também de suma importância, sobre o contexto político da obra e a inserção do arquiteto. O Sarah-RJ, construído em 2009, insere-se no momento final de um projeto de distribuição de hospitais em larga escala pelo país, originado no governo de Juscelino Kubitschek. Tratava-se, então, de um projeto proveniente de uma associação entre arquiteto e Estado, construído dentro do contexto da Lei de Licitações. Apesar disso, Lelé conseguiu chegar até o projeto executivo, a partir do qual estabelecia um raciocínio simultâneo entre espacialidade e construtibilidade. Ou

seja, questões como o transporte e o manuseio eram, para esse arquiteto, tão importantes quanto plástica e estética.

Lelé tinha uma relação muito próxima com o canteiro de obras, pois fazia parte de uma equipe que pensava e tomava decisões desde o Projeto Básico até a forma de montagem das peças. Segundo suas próprias palavras: “no CTRS, por exemplo, todas as estruturas eram pensadas em função da carreta e do caminhão”. Justamente por isso, complementa, o arquiteto “é esse profissional generalista que vai fazer a integração de muitas informações, que vai criar um diálogo entre os vários especialistas, vai saber a língua de cada um e vai estabelecer essa ação coordenada” (CAU/BR, 2012, s.p.).

Dentro do contexto da Rede Sarah, por ser um projeto cuja intenção era a disseminação em larga escala, fazia ainda mais sentido a adoção de uma tecnologia industrializada. Para Roberto Conduru (2004), em “Tectônica Tropical”, Lelé seria o principal responsável pela continuidade da tentativa mais relevante de industrialização da construção civil no país, a de Brasília. Com a Rede Sarah, esse arquiteto criou um centro de tecnologia para a construção de hospitais especializados no aparelho locomotor, onde pôde desenhar e produzir de modo seriado

todos os elementos do edifício: desde elementos de sustentação e divisão espacial a móveis, equipamentos médico-hospitalares e veículos. (BUSO, 2016, s.p.)

Tratava-se, segundo este autor, de uma racionalização do processo de construção em que as peças eram fáceis de ser manipuladas e transportadas, e o raciocínio construtivo ficava explícito quando a obra estivesse acabada, pois era pensada para não ter revestimentos, já vinha pronta.

Sob a ótica do obreiro, segundo Ricardo Buso, no trabalho de Lelé, a pré-fabricação seria uma procura pela humanização no canteiro de obras. O planejamento desse ambiente levava em consideração a qualificação dos operários, seus salários, a exposição a intempéries e até o esforço físico para que o peso não os onerasse ergonomicamente.

Convém relatar que o arquiteto Ricardo Buso foi de extrema importância para os levantamentos de dados sobre os operários do caso Sarah-RJ, pois ele realizou uma série de entrevistas com os mesmos. Foram feitas gravações em que os obreiros demonstraram satisfação com a condição de trabalho em que estavam inseridos, pois percebiam e elogiavam a diferença laboral vivenciada nesse canteiro de obras.

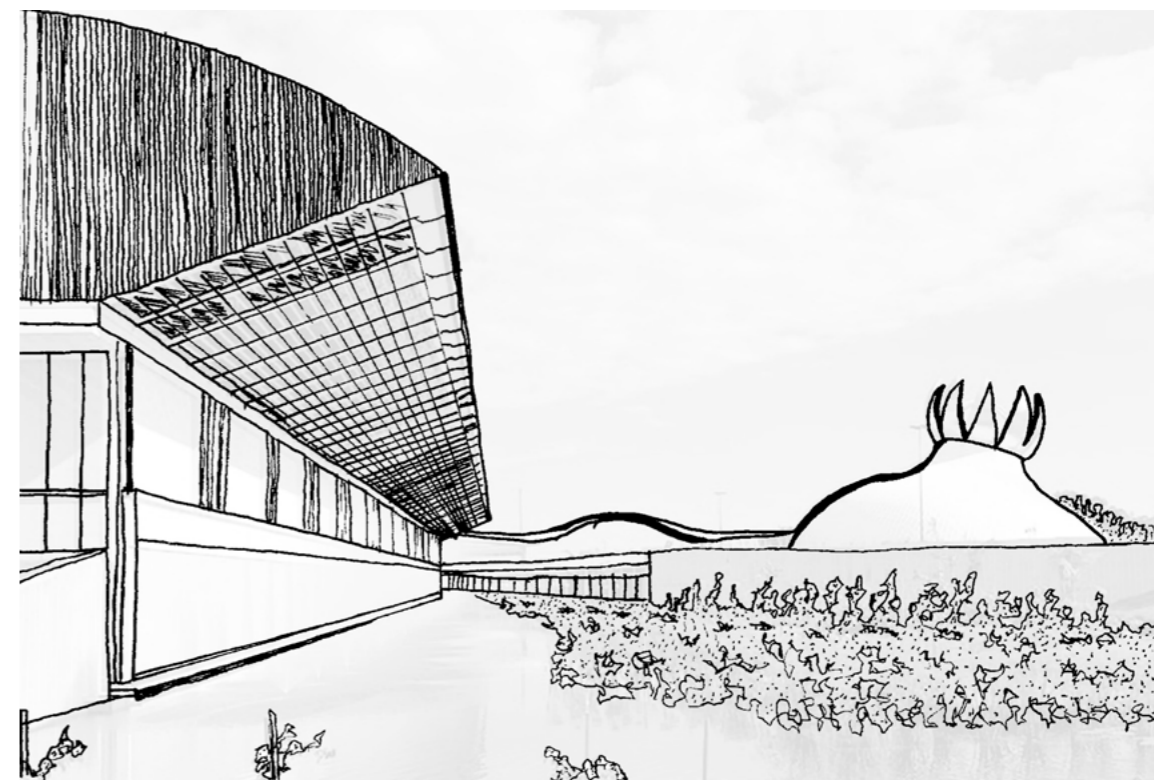


Figura 2. Croqui do SARAH-RJ. Fonte: desenho das autoras, 2016.

Além disso, Buso afirmou que no CTR, existiam oficinas rotativas de argamassa armada, metalurgia pesada, metalurgia leve, marcenaria e fibra de vidro, fazendo com que melhorasse a qualificação dos operários. Soma-se a isso, o acontecimento de explanações, ou seja, os obreiros sabiam o significado e o uso daquilo que estavam construindo. Para os trabalhadores, então, tanto do canteiro como da indústria, existia um ganho intelectual em relação aos canteiros convencionais.

Para proteger os operários, “a primeira coisa que ele (Lelé) fazia quando montava o canteiro era rapidamente montar a estrutura macroprincipal e cobrir rapidamente para o operário ter o mínimo de exposição a intempéries, ao sol escaldante e tudo mais” (BUSO, 2016, s.p.). A obra, em vez de ir subindo aos poucos, começava como uma casca, que ia sendo preenchida.

Por último, a questão da ergonomia. As peças de vedação eram projetadas para não ultrapassar o limite de 45 kg, pois, para não prejudicar fisicamente o operário, elas não podiam passar de metade do peso deles. Esse raciocínio era feito pensando no transporte da peça por dois funcionários, levando em consideração a estimativa de peso desses obreiros para a época.

Ao constatarmos as melhorias que Lelé proporcionava aos operários, torna-se pertinente, para os fins desta pesquisa, entender o contexto que proporcionou ao arquiteto adotar essa atitude. Segundo Buso, “ele tinha uma situação de exceção. Ele conseguiu uma fábrica a seu favor. Tanto é que no final da vida, ele não consegue e fica sem produzir. O CTRS é uma figura ímpar” (BUSO, 2016, s.p.).

Essa afirmação pode ser mais facilmente compreendida pelo tipo de industrialização com a qual Lelé estava lidando. Tratava-se de uma industrialização de ciclo fechado, ou seja, o arquiteto tinha a liberdade de detalhar a própria peça concebendo até a forma de produzi-la em série. Essa conjuntura fez com que o trabalho de Lelé fosse reconhecido, dentre outras causas, pela humanização no canteiro de obras, isto é, pela condição de trabalho que proporcionou aos trabalhadores. Segundo Sérgio Ferro, Lelé, “com a Usina dele, faz trabalhos magníficos e melhorias sob o ponto de vista social mesmo” (CONS-TANTE, 2007, s.p.).

5 Comparação: a situação do operário

A partir dos quesitos elencados por Pedro Fiori (ver tópico “A situação do operário no canteiro”), os projetos do Terminal 3 de Guarulhos e do Centro Internacional de Neuro-reabilitação e Neurociências (RJ) serão comparados, com o objetivo de analisar as condições de trabalho que cada um dos projetos proporcionou ao operário, a partir dos tipos de exploração dessa mão de obra sintetizados pelo autor.

No primeiro deles (“desqualificação”), há disparidade entre os dois projetos. Enquanto o Sarah-RJ continha explanações e oficinas rotativas, pensando na aprendizagem dos funcionários, no Terminal 3 a partir da entrevista com Andrei Almeida se deduz o quão desinformados eram os obreiros e o quanto, para aquela dada conjuntura, não interessava pensar se o operário seria qualificado, e muito menos em como qualificá-lo. Vale ressaltar, contudo, que, no caso do Sarah-RJ, ainda não são profissionais qualificados cujo trabalho é merecidamente valorizado, mas estão em uma condição favorável para melhorar sua situação por meio da aprendizagem.

No segundo, intitulado “superexploração”, Lelé se preocupava em amenizar as longas jornadas de trabalho por meio da proteção dos operários em relação às condições climáticas adversas, ao mesmo tempo em que planejava as peças de acordo com o transporte, para que não se prejudicasse ergonomicamente os operários. Apesar disso, a carga horária era igualmente excessiva em relação ao caso do Terminal 3, mas, neste caso, não havia o cuidado em amenizar o esforço físico do operário, não havendo proteção às intempéries. No caso do Terminal 3, não interessava se uma dada tecnologia poupava o trabalho excessivo, mas, sim, o lucro bruto, pois investir em tecnologia significava contratar uma mão de obra mais qualificada e, portanto, aumentar o custo com o salário dos operários. Por sua vez, no caso do Sarah-RJ ocorreu um maior investimento em tecnologia e, consequentemente, na qualificação e remuneração deste trabalhador. Cabe informar, porém, que também havia, neste caso, interesses para além do bem laboral do obreiro: o hospital Sarah-RJ se inseria dentro de um plano político de produção de hospitais em larga escala, situação esta que demandava o uso de pré-fabricados.

Ainda neste tópico, a questão da industrialização, que ocorre nos dois casos, é

pertinente de ser abordada aqui. Por ambas serem obras de pré-fabricados, uma parcela dos operários é retirada da obra e levada para a indústria. Esse simples fato diminui as chances de acidentes por quedas e soterramentos, porque tira alguns obreiros de uma condição vertical, diminuindo o risco de queda. Mas para os operários que permaneceram no canteiro de obras, a situação variava caso a caso. Enquanto as peças do Sarah-RJ já vinham com acabamento e, portanto, não demandavam tanto trabalho em altitude na montagem do projeto, no caso do Terminal 3 isso não era uma preocupação, e nem poderia ser, pois tratava-se de uma industrialização de ciclo aberto, ou seja, o arquiteto não tinha liberdade de intervir no planejamento das peças, e assim, não era possível decidir se ela viria ou não finalizada.

A industrialização no caso do Sarah-RJ, por outro lado, era do tipo ciclo fechado, ou seja, o arquiteto podia decidir o desenho das peças antes de sua fabricação. Isso foi essencial para que ele pudesse pensar em objetos pré-fabricados sob a ótica do operário desfavorecido no canteiro.

O terceiro aspecto de Pedro Fiori intitula-se “apagamento” e diz respeito aos vestígios deixados pelo trabalho do obreiro na obra concluída. Com o uso de pré-fabricado, ambas as obras deixam à mostra as marcas dos operários, pois existem vários encaixes de peças visíveis.

Todavia, ao analisarmos o quarto e último aspecto – a “segregação” – constata-se que, embora as marcas de trabalho dos operários estivessem expostas no projeto finalizado, os funcionários não eram valorizados por causa disso, pois a segregação interfere diretamente no terceiro aspecto. Em ambos os projetos, não há uma valorização pela sociedade da força de trabalho operária, mesmo que no caso Sarah-RJ, o obreiro vivenciasse uma condição mais humanizada.

Diante disso, percebe-se que a condição do operário é mais humanizada na obra de Lelé, e mesmo que não se trate de uma situação em que a “segregação” deixe de existir, as condições nas quais Lelé estava inserido lhe proporcionaram uma busca de melhorias no trabalho no canteiro, fazendo com que a “superexploração” e a “desqualificação” do operário fossem amenizadas em relação ao caso do Terminal 3. Isso não significa que a obra de Lelé traga condições de trabalho ideais para o obreiro, mas

que ela mostra que o arquiteto tem o potencial de intervir diretamente na organização do canteiro e, por consequência, melhorar situação laboral do operário.

6 Reflexão: influências externas

Neste tópico, os dois projetos serão novamente comparados com a intenção de analisar as condicionantes que proporcionaram, ou não, ao arquiteto intervir na humanização do canteiro de obras para repensar a relação desse profissional com esse ambiente e, principalmente, com a mão de obra operária.

Ao analisar o contexto das duas obras, ambas ocorreram depois da Lei de Licitações (nº8.666/93), uma foi concluída em 2009 e a outra em 2014. Como dissemos, essa lei permite que o arquiteto não atue até o projeto executivo. A pertinência dessa discussão evidencia-se com o caso do Sarah-RJ, pois caso não chegasse ao projeto executivo, Lelé não teria conseguido desenhar as peças pré-fabricadas a partir do esforço físico do obreiro, por exemplo.

O projeto executivo, porém, estava a cargo do arquiteto nos dois casos, mostrando, assim, que esse não é o único fator que colabora para o arquiteto humanizar o canteiro de obras. Existem outras condicionantes que interferem diretamente na relação do arquiteto com esse ambiente seja a partir do desenho seja a partir da autonomia profissional, pois não é viável que ele inclua em seu projeto intenções humanizadas se há a possibilidade de ser uma ideia facilmente vetada.

Em relação à autonomia profissional, os projetos apresentam condições diferentes para os arquitetos. Enquanto Andrei Almeida integrava um sistema no qual a uma construtora interferia e influenciava naquilo que o arquiteto estava desenhando, Lelé tinha uma relação direta com a indústria, facilitando, então, a execução de uma proposta humanizadora. Além disso, à luz das explicações de Sérgio Ferro, questões de ordem econômica interferem diretamente nas dinâmicas do canteiro, fazendo com que o capital impere sobre o ser humano. Um exemplo disso é a modalidade adotada no Terminal 3, a supracitada *fast track*.

Neste caso, por uma questão de tempo e, portanto, de dinheiro, o arquiteto não consegue planejar com tanto cuidado o canteiro, pois, ao mesmo tempo em que está atuando ainda em etapas que antecedem o planejamento desse

ambiente, as obras já se iniciaram. Ou seja, antes do arquiteto projetar a humanização do canteiro, que ocorreria principalmente na última etapa de planejamento, a construção já estava sendo erguida.

Sobre a questão da industrialização, esta já melhora a situação do operário, pois são amenizados os riscos físicos existentes no canteiro de obras, fazendo com que essa melhoria possa ser buscada enquanto projeto pelo arquiteto. Porém, como nos dois casos estudados se tratava de tecnologias pré-fabricadas, e sabendo que o caso do Terminal 3 deixa a desejar em relação ao Sarah-RJ sob o aspecto das condições de trabalho no canteiro, é preciso, para finalidade desta pesquisa, investigar outra questão dentro do aspecto da industrialização.

Diferentemente do Terminal 3, o Sarah-RJ apresentava uma industrialização de ciclo fechado – diferença, essa, que foi crucial para a humanização do canteiro, pois sem ela, Lelé não conseguiria projetar detalhes pensando na ergonomia do obreiro. Ao relembrarmos que na atualidade brasileira o arquiteto não consegue usufruir da industrialização de ciclo fechado, constata-se, então, uma inviabilidade à replicação do partido humanizador de Lelé.

Em suma, ao analisarmos o contexto das duas obras percebemos que na atualidade existem vários empecilhos para que os arquitetos consigam humanizar o canteiro de obras. A industrialização na construção civil, a Lei de Licitações e a influência de questões de ordem econômica, em muito provenientes das construtoras, fazem com que a conjuntura atual brasileira desfavoreça aquele arquiteto que queira seguir o exemplo de Lelé.

7 Reflexão: a relação da arquitetura com o operário

Além do atual contexto desfavorável para a humanização dos canteiros relatado acima, existe outra problemática mais próxima da realidade arquitetônica. Trata-se do conhecimento e da vontade que esses profissionais têm em se debruçar sobre a situação da mão de obra explorada na construção civil. Não adiantaria, por exemplo, ter um contexto social, político e econômico que dê liberdade para o arquiteto alcançar o mesmo detalhamento e cuidado com o trabalho do operário, à luz do caso Sarah-RJ, se o arquiteto não tiver o conhecimento sobre o assunto, ou ao menos, a vontade de melhorar a

situação desses trabalhadores explorados.

Depois de um semestre de pesquisa, por meio de aulas, bibliografias e a própria abordagem do arquiteto Sérgio Ferro, sabemos que, para além do caso desse autor, poucos são aqueles que trabalham o tema desta iniciação científica. Há, portanto, uma abordagem defasada sobre a problemática posta aqui em questão.

Na elaboração de projetos arquitetônicos é comum que questões como volumetria, estética, composição, materialidade antecedam reflexões sobre como o edifício será montado, construído. Diante deste fato, percebe-se que, se não pensamos nem nas questões de montagem enquanto estamos concebendo a nossa arquitetura, não pensamos, então, nas implicações que isso traria para o obreiro.

A exemplo disso, a discussão sobre a Lei de licitação (nº8.666/93) que o CAU/BR está promovendo mostra esse fato. Esse órgão reivindica que projeto executivo e o projeto básico sejam concebidos por uma mesma entidade, para que as concepções arquitetônicas e construtivas ocorram simultaneamente. Por mais que esta iniciação científica tenha demonstrado que o projeto executivo pode auxiliar na problemática da mão de obra explorada no canteiro, isso em nenhum momento aparece no “Manifesto pela ética nas obras públicas” (CAU/BR, 2016, s.p.).

Para pensar sobre a pertinência de o arquiteto intervir na problemática do operário, adotamos como função desse profissional as investigações e propostas sobre a relação entre corpo e espaço. Dito isso, parece negligente não conceber, dentro da atuação arquitetônica, as relações entre o corpo do operário e o espaço do canteiro de obras.

8 Considerações finais

O contexto social, político e econômico da atualidade brasileira desfavorece a atuação do arquiteto em prol da melhor qualidade de vida da mão de obra explorada na construção civil. Porém, não cabe a nós, arquitetos, abdicarmos da tentativa de reverter esta situação. A discussão sobre a situação do operário não é recorrente na arquitetura enquanto projeto, fazendo com que, nesse ramo profissional, o olhar para o operário seja insuficiente para propor melhorias no canteiro de obras.

A partir da conclusão conjunta das duas iniciações científicas, foram produzidas imagens

que pretendem instigar reflexões acerca das relações entre o corpo do operário e o espaço do canteiro de obras e também da consciência corporal e cultural sobre isso. A intenção é simples: conduzir o olhar para o operário.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Andrei. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 17 de julho de 2016.

ARANTES, Pedro. Reinventando o canteiro de obras In: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura moderna brasileira*. Londres: Phaidon, 1994, p.170-201.

BARBOSA, Lucio. *Cidadão* (1979). Faixa gravada pelo cantor Zé Geraldo no álbum “Terceiro Mundo”. Rio de Janeiro: CBS, LP.

BUSO, Ricardo. Entrevista concedida às autoras. São Paulo, 28 de abril de 2016.

CAPACETES coloridos. [Filme-vídeo]. Produção de Paula Constante, Direção de Paula Constante. São Paulo. 2007. DVD, 120min. color som.

CAU/BR. *Entrevista com Lelé para o CAU/BR* – Melhores momentos [2012], realizada por Hugo Segawa e Haroldo Pinheiro, com produção da Archimidia. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=T1j75641ftA>>. Acesso em dez. 2016.

_____. *Lei de licitações: CAU/BR divulga manifesto pela ética nas obras públicas*. Disponível em: <<http://www.caubr.gov.br/lei-de-licitacoes-caubr-divulga-manifesto-pela-etica-nas-obras-publicas/>>. Acesso em dez. 2016.

CONDURU, Roberto. Tectônica tropical. In: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura moderna brasileira*. Londres: Phaidon, 1994, p.56-105.

Notas

1. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.
2. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.

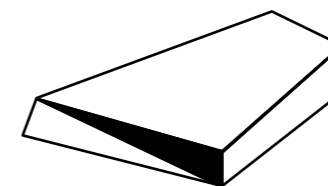




Figura 3. Montagem. Conduzir o Olhar para o Trabalhador 2. Fonte: montagem de Stela Mori, 2016



Rodoanel, Trecho Norte, Guarulhos.
Fonte: foto da autora, 2016

Relatos da realização das entrevistas com serventes de obra do Lote 05 do Rodoanel Trecho Norte

Juliana Barbosa Souza*

Orientadores: Prof. Dr. José Eduardo Bavarelli (EC, FIAM-FAAM e FAU-USP) e Prof. Ms. Pedro Lopes (EC)
Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

“Sou estagiária de arquitetura e urbanismo num setor da Dersa (empresa da Secretaria de Transportes e Logística do Estado de São Paulo) chamado Gestão Social e Reassentamento, que lida com desapropriações e reassentamento numa das principais obras viárias do Estado de São Paulo: o Rodoanel Trecho Norte. [...] Achei que minha relação de trabalho com a Dersa facilitaria a realização da pesquisa de iniciação científica, que envolve a entrevista com o mais simples trabalhador das frentes de obra, o servente-geral. No entanto, ter acesso aos trabalhadores do Rodoanel Trecho Norte foi muito mais difícil que ter acesso aos moradores afetados pela obra. [...] O engenheiro fiscal exigiu também que o material relacionado às entrevistas fosse enviado para uma análise de imprensa e dele mesmo. Pelo que a comunicóloga me alertou, ele não permitiria que entrevistas fossem feitas sem antes ter absoluta certeza do que seria perguntado e se as perguntas tinham a intenção de causar algum escândalo. A intenção das entrevistas é entender como as empresas construtoras aferem e controlam a produtividade de um trabalhador tão desqualificado profissionalmente como o servente-geral.”

Reports of interviews with workers of the Rodoanel North Section

“I am an intern of architecture and urbanism in a sector of Dersa (company in the Department of Transportation and Logistics in the State of São Paulo) called Social Management and Resettlement, which deals with expropriations and resettlement in one of the main road works in the State of São Paulo: the *Rodoanel* North Section. [...] I thought that my work relation with Dersa would facilitate the accomplishment of the scientific initiation research, which involves interview with the simplest front-line worker, the general helper. However, having access to the *Rodoanel* North Section workers was much more difficult than having access to the affected residents. [...] The fiscal engineer also demanded the material related to the interviews to be sent to the press review and to himself. From what the communicator warned me, he would not allow interviews to be done without first being absolutely sure what would be asked and whether the questions were intended to cause any scandal. The intent of the interviews is to understand how construction companies measure and control the productivity of a worker as professionally disqualified as the general helper.”

Informes de entrevistas con funcionarios del Rodoanel Norte

“Hago una pasantía en arquitectura y urbanismo en el sector de Gestión Social y Reasentamiento del Dersa (empresa filiada a la Secretaría de Transportes y Logística del Estado de São Paulo) que es responsable por las expropiaciones y reasentamiento de personas en una de las principales obras viales del Estado de São Paulo: el *Rodoanel* Norte. [...] A principio me pareció que mi relación laboral con la empresa Dersa haría más fácil la realización de la investigación académica, ya que se trataba de una serie de entrevistas con el ‘encargado-general’, un tipo de obrero responsable por las tareas más elementales de la obra. Sin embargo, tener acceso a los trabajadores de la construcción del *Rodoanel* Norte fue más difícil que acceder a los moradores afectados por la obra. [...] El ingeniero exigió que el material de las entrevistas fueran sometidos al examen de un equipo interno. Me avisaron que el ingeniero no permitiría entrevistas sin antes aprobar las preguntas, supuestamente para evitar escándalos. El propósito de las entrevistas era entender como las constructoras suministran y controlan la productividad de estos trabajadores tan descalificados como el ‘encargado-general.’”

* Aluna de graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo da FIAM-FAAM, Faculdades Metropolitanas Unidas.

Sou estagiária de arquitetura e urbanismo num setor da Dersa (empresa da Secretaria de Transportes e Logística do Estado de São Paulo) chamado “Gestão Social e Reassentamento”, que lida com desapropriações e reassentamento numa das principais obras viárias do Estado de São Paulo: o Rodoanel Trecho Norte. Em meu estágio, tenho contato direto e frequente com os diferentes lotes de empresas e canteiros centrais que compõem esta obra. Pensava que minha relação de trabalho com a Dersa facilitaria a realização da pesquisa de iniciação científica, que envolve a entrevista com o mais simples trabalhador das frentes de obra, o servente-geral; no entanto, ter acesso aos trabalhadores do Rodoanel Trecho Norte foi muito mais difícil do que ter acesso aos moradores afetados pela obra.

Primeiro, precisei apresentar o tema da pesquisa ao gerente de setor, um arquiteto que não lida diretamente com procedimentos de construção, e pedir liberação para visitar algumas frentes de obra. Após a autorização, com a condição de que a pesquisa não prejudicasse meu trabalho dentro da empresa, tive que pedir, dias depois, a ajuda ao coordenador de divisão, um dos profissionais que mais se comunica com os estagiários. Graças a esta boa vontade, pude manifestar minha necessidade de fazer as entrevistas com os serventes, pois não estava encontrando uma brecha para poder visitar alguns lotes de empresas.

Este coordenador me encaminhou para o Lote 5 do Rodoanel Trecho Norte, localizado na região periférica de Guarulhos. Seu responsável era o Consórcio Construcap-Copasa e, dentro deste consórcio, eu deveria entrar em contato com uma profissional específica, chamada “comunicóloga”. Um “comunicólogo” é o responsável por encaminhar e manter cientes o engenheiro fiscal, os encarregados das frentes e os chefes de departamento sobre todos os acontecimentos que interferem no lote de obra. Novos e-mails e compatibilizações de agenda foram necessários, bem como a autorização do engenheiro fiscal do Lote 5 (a autoridade máxima dentro do canteiro), o qual autorizou que as entrevistas fossem realizadas apenas das 12h às 13h, no horário de almoço dos serventes.

O engenheiro fiscal exigiu também que o material relacionado às entrevistas fosse enviado para análise da assessoria de imprensa, e dele mesmo. Pelo que a comunicóloga me alertou, ele não permitiria que entrevistas fossem feitas sem antes ter absoluta certeza do que seria pergunta-

do e se as perguntas tinham a intenção de causar algum escândalo.

A intenção deste trabalho era entender como as empresas construtoras aferem e controlam a produtividade de um trabalhador tão desqualificado profissionalmente como o servente-geral. Se fosse possível realizar uma entrevista semiestruturada, perguntas sobre o passado e as expectativas futuras deste trabalhador procurariam investigar a visão tradicional do servente como pessoa sem escolaridade ou ambições profissionais, por mais que ele seja assim tratado na frente de obra.

Não modifiquei o potencial crítico de nenhuma pergunta; não houve questionamento por conta do consórcio e fui autorizada, finalmente, a fazer as entrevistas.

O primeiro dia de entrevistas

09:30: Encontro o motorista da empresa e os funcionários que vão me dar uma carona até o Lote 05 do Rodoanel Norte, em Guarulhos. O trânsito estava lento na Via Dutra, e isso fez com que nos atrasássemos.

11:20: Chego ao Lote 05, um lugar amplo e organizado. Há guaritas, um grande refeitório nos fundos do canteiro, escritórios e estacionamentos. Há muitos funcionários circulando com capacetes, caminhões estacionados e, à esquerda da entrada, uma central de concreto de uma empresa terceirizada.

Dirijo-me à Sala da Comunicação e Assistência Social, onde devo encontrar a comunicóloga Cassia. Nós nos cumprimentamos e ela me mostra uma lista de serventes que ela havia previamente preparado para que saíssem das frentes de trabalho. Era uma forma de saber quantas pessoas eu poderia entrevistar no intervalo que tinha disponível. A comunicóloga foi logo me avisando que tínhamos pouco tempo para realizar as entrevistas. Os serventes estavam espalhados em quatro frentes de obra, quilômetros de distância uma da outra, separadas por caminhos de serviço de terra e esburacadas.

11:40: Pegamos o carro do Consórcio, um Gol branco, e fomos para a primeira frente de obra, onde os serventes já estavam sendo liberados para o horário de almoço. Este era o único horário para realizar as entrevistas nas duas frentes de obras mais próximas do canteiro do Lote 05.

12:00: Logo que estacionamos, já fui saindo do carro com a prancheta e a caneta enquanto a

comunicóloga se apresentava para o encarregado da frente de obra. O encarregado foi muito simpático e, sem rodeios, deu o aval. O refeitório provisório da frente de obra era um lugar coberto, sem vedações e bem rústico. Tinha bancos e mesas coletivas de madeira pintada, armários velhos e ganchos para pendurar roupas e equipamentos. Apesar de simples era um local de certa forma limpo, sem comida ou entulhos pelo chão. A comunicóloga foi logo pedindo para os serventes dez minutos do tempo deles para serem entrevistados, e organizou-os sentados numa fila, para que eu não perdesse tempo chamando-os. Comecei imediatamente as entrevistas, que foram seis, com duração em torno de cinco minutos cada.

12:30: Nós nos despedimos dos serventes, agradecemos rapidamente o encarregado e, com muita pressa (a comunicóloga correu bastante), chegamos à segunda frente de obras em cinco minutos. O horário do almoço já estava chegando ao fim. Enquanto a comunicóloga pedia autorização, me instalei numa casinha abandonada próxima, porém limpa e organizada. Havia mesas e bancos coletivos. Do lado de fora, uma varanda com uma mesa de pebolim e outra mesa, na qual os serventes estavam jogando cartas. A comunicóloga avisou-os a respeito das entrevistas, e se desculpou pelo horário. Todos já estavam de capacete e pareciam bem dispostos. Sentei-me na mesa em que estavam jogando de cartas e consegui realizar quatro entrevistas. Desta vez, não tive tanta pressa, pois o encarregado da frente de obra parecia tranquilo com o horário.

13:10: Terminei o último entrevistado. Agradecemos ao encarregado e aos serventes e voltamos com calma para o carro. Consegui, em apenas uma hora, me deslocar entre duas frentes de obra. Não alcancei a minha meta de entrevistas para aquele dia, que eram no mínimo quinze, pois para isso eu precisaria de um período maior. Só em campo era possível compreender isso.

O resultado deste primeiro dia de entrevistas, com respostas agrupadas, é apresentado a seguir.

Resultado do primeiro dia de entrevistas

Como é sua rotina dentro do canteiro obras? Normalmente, quais são seus horários de entrada, pausa e saída?

Ivanildo Francisco Souza Jr (26 anos): Trabalho de segunda a sexta, das 07h às 17h.

Tenho uma hora de almoço, quase sempre das 12h às 13h.

Elias Pereira (44 anos): Entro no trabalho bem cedo, às 07h, tenho uma hora de almoço, das 12h às 13h. Quase sempre acabo fazendo hora extra, por isso saio normalmente as 19h.

Flavio Oliveira (53 anos): Entro aqui às 07h, paro para almoçar das 12h às 13h. Volto a trabalhar, e só saio às 17h. Não gosto de fazer horas extras.

Hosano Lopes da Silva (21 anos): Costumo entrar às 07h30, meu almoço é das 12h às 13h. Saio do trabalho às 17h30.

José Domingos (41 anos): Minha entrada é às 07h, meu horário de saída é às 17h. Meu almoço é das 12h às 13h.

Lucas Firmino da Silva (20 anos): Entro às 07h e saio às 17h. Meu almoço é das 12h às 13h.

Gilson Viera Silva (28 anos): Meu horário é das 07h30 às 17h30, e tenho uma hora de almoço, das 12h às 13h.

Elias Silva de Almeida (22 anos): Às vezes saio mais tarde, por que faço horas extras. Mas meu horário é das 07h às 17h, e almoço das 12h às 13h.

João Batista Nunes Freire (43 anos): Meu horário é igual ao de todos, das 07h às 17h, e almoço das 12h às 13h.

José da Silva (42 anos): Trabalho quase sempre das 07h às 19h, e faço minha hora de almoço das 12h às 13h.

Dentro da atual condição, existe algum tipo de mudança que você faria dentro do seu local de trabalho?

Ivanildo: Sim, tem uma mudança que eu faria, é sobre minha tarefa diária. Acho que eu poderia mudar, às vezes, de função, e não ficar todos os dias no mesmo local.

Elias: Trabalho aqui há bastante tempo, não acho que precise mudar alguma coisa. E eu não tenho como mudar nada.

Flavio: Gosto de trabalhar aqui, não penso em mudar nada.

Hosano: Não, não tem nada para mudar aqui, o trabalho sempre foi assim.

José Domingos: Sou servente há bastante tempo, estou muito acostumado com o canteiro e não dá para mudar nada. Mas é sempre bom ter alguma melhora.

Lucas: Esse é meu primeiro emprego em São Paulo, acho que ainda não tenho como mudar nada.

Gilson: Já trabalhei com tantas coisas, acho que aqui poderia melhorar muito, principalmente o nosso salário.

Elias: Estou satisfeito e fico feliz por trabalhar aqui – não tenho nada para reclamar o momento.

João: Gosto de trabalhar aqui, mas gostaria de mudar meu horário de serviço. Preciso acordar muito cedo para estar aqui às 07h – isso me deixa exausto.

José da Silva: Trabalhar aqui foi a única alternativa na época. Se eu pudesse, melhoraria muitas coisas, teria tempo para terminar a escola e trabalharia menos, porque o trabalho aqui é pesado e volto para casa muito cansado todos os dias.

Qual seu nível de escolaridade? Você se sente à vontade ao ler uma instrução de uso de algum material usado na obra?

Ivanildo: Tenho o ensino médio completo. Bem, me sinto, sim, à vontade quando preciso ler alguma instrução no trabalho.

Elias: Não fui alfabetizado, aqui tudo que tenho que fazer meu encarregado ou meus colegas me explicam, e eu faço.

Flavio: Estudei até o colegial, sei ler e fazer contas, e me sinto à vontade para ler e fazer o que estiver escrito.

Hosano: Estudei até a 5ª série. Sei ler, mais não muito bem, não tenho coragem de ler uma instrução, porque posso não entender e acabar fazendo tudo errado.

José Domingos: Sou alfabetizado. Terminei o ensino médio e me sinto completamente à vontade para ler instruções de materiais que usamos aqui.

Lucas: Terminei meus estudos e penso em fazer uma faculdade, não sei de que ainda. Mas me sinto seguro para ler qualquer instrução de material que tiver aqui.

Gilson: Tenho o segundo grau completo, e consigo fazer sozinho o que estiver escrito na instrução.

Elias: Frequentei a escola até o 1º ano do colegial, e me sinto à vontade para ler instruções – consigo, sem dúvidas, fazer o que estiver escrito no material.

João: Estudei até a 4ª série em outro estado, sei ler bem e me sinto confiante para ler instruções de materiais.

José da Silva: Estudei na minha cidade, fiz até a 7ª série. Sei ler bem e posso fazer o que estiver escrito na instrução.

Você já trabalhou fora da construção civil? Já fez bicos ou trabalhos não oficiais?

Quando começou a trabalhar com carteira assinada?

Ivanildo: Já trabalhei em outras empresas como conferente de carga e ajudante-geral em lojas e indústrias, sempre com carteira assinada.

Elias: Já trabalhei, sim, fora da construção, em fábrica de blocos e na roça. Geralmente, aos sábados, faço bicos com reciclagem.

Flavio: Nunca trabalhei fora da construção. Desde garoto sou servente, não gosto de fazer bicos e sempre trabalho com carteira assinada.

Hosano: Sim, já trabalhei em lava rápido, limpando e lavando carros. Não tinha registro em carteira.

José Domingos: Sou metalúrgico formado pelo SENAI. Lá, eu mexia com as máquinas e era balanceiro.

Lucas: Antes eu trabalhava em mercado como auxiliar-geral, mas, quando era adolescente, trabalhava na roça com meus pais. Esse é meu primeiro trabalho com carteira assinada.

Gilson: Já trabalhei em metalúrgicas, usina de álcool e açúcar também, todos com carteira assinada.

Elias: Sempre fui servente, antes, em outra empresa, e agora aqui. Não faço bicos.

João: Trabalhei a minha vida toda na montagem de eventos e formaturas. Não faço bico, pois trabalho de sábado aqui na obra.

José da Silva: Antes eu trabalhava como porteiro de condomínio, gostava bastante. Mas fui mandado embora, e agora trabalho aqui. Não faço bico porque preciso descansar no fim de semana.

Você sempre morou nessa cidade? Onde você morava antes de começar este trabalho? Há quanto tempo você trabalha para essa empreiteira e de que forma foi seu ingresso?

Ivanildo: Moro atualmente em Itaquaquecubata (próximo a Guarulhos), mas nasci em Suzano. Não fui indicado por ninguém da minha família ou cidade, estou nesse emprego há dois meses, e consegui essa vaga através de anúncios de empregos.

Elias: Moro em Guarulhos, no bairro Recreio São Jorge, minha casa é própria. Vim de Guirás, no Piauí. Vim sozinho para São Paulo, mas já tinha meu irmão que morava aqui. Estou há 20 anos na cidade, e não tenho nenhum parente ou amigo nos bairros em que trabalhei aqui na obra.

Flavio: Moro de aluguel em Guarulhos, no bairro Santos Dumont, próximo ao aeroporto. Vim sozinho de Minas Gerais, da cidade de Vesana, em 1993.

Hosano: Moro em Guarulhos, no bairro Vila União. Vim do Ceará, da cidade de Boa Viagem, há seis anos. Trabalho para esta empreiteira há um ano e quatro meses.

José Domingos: Moro de aluguel em Guarulhos, no Jardim São Domingos, mas tenho casa e cresci no interior de São Paulo, em Cruzeiro (tenho vontade de voltar para lá). Trabalho nessa obra há dois anos.

Lucas: Moro em Guarulhos, no bairro Soberana. Vim do Pernambuco, da cidade de Bom Conselho, mudei para São Paulo quando era adolescente e com a família inteira. Em Pernambuco era difícil, aqui temos mais opções de emprego. Estou nessa obra há dois anos e dois meses.

Gilson: Sou alagoano, mudei para São Paulo em 1986. Moro em Guarulhos, no bairro Vila União, e trabalho para esta empreiteira há três anos, desde o início da obra.

Elias: Moro em Guarulhos, no bairro Novo Recreio. Sou baiano e vim para São Paulo há dois anos. Quando resolvi vir para cá, trouxe minha esposa, e moramos de aluguel. Eu trabalho para esta empreiteira há quase um ano e meio.

João: Mudei para São Paulo em 1991. Sou baiano e trabalho na obra do Rodoanel há um ano e quatro meses. Moro sozinho, em Guaianases, na zona leste de São Paulo.

José da Silva: Entrei aqui como servente em abril de 2013. Sou alagoano, vim para São Paulo em 1995, sozinho, para trabalhar. Não tenho indicações aqui. Moro sozinho, mas tenho parentes no meu bairro.

Conte-me sobre sua composição familiar. Você é casado? Tem filhos?

Ivanildo: Ainda não sou casado e moro com meus pais e meus irmãos. Lá em casa, somos todos maiores de idade e trabalhamos.

Elias: Sou casado e tenho três filhos. Minha esposa e filhos não trabalham, pois estão desempregados no momento.

Flavio: Não sou casado, não tenho filhos ainda e moro sozinho, próximo ao aeroporto de Guarulhos.

Hosano: Sou casado, mas não tenho filhos. Minha esposa me ajuda na renda de casa, ela trabalha em uma metalúrgica.

José Domingos: Moro aqui, com minha esposa e meus dois filhos. Meus filhos são maiores de idade e trabalham – o meu mais velho é operador de rádio.

Lucas: Minha família mora agora aqui, em Guarulhos. Moro com eles e não sou casado ainda.

Gilson: Vim para São Paulo com minha tia, e ainda moro com ela. Prefiro morar aqui por causa dos empregos.

Elias: Sou casado e moro com minha esposa, que também é baiana e veio para São Paulo comigo. Não queremos filhos agora.

João: Sou casado e tenho dois filhos – de 14 e 08 anos. Moramos todos juntos, e só eu trabalho no momento lá em casa.

José da Silva: Sou solteiro, nunca casei e não pretendo casar no momento. Não tenho filhos e moro sozinho.

Como é sua relação com a empresa? Você se sente valorizado no trabalho? Sente alguma diferença entre a empresa que trabalha atualmente e as outras em que já trabalhou?

Ivanildo: Trabalho há dois meses para a Construcap, é minha primeira experiência como servente de obra. Sinto muito a diferença entre este trabalho e os anteriores, principalmente em relação ao ambiente de trabalho. Por enquanto, sinto que tenho importância aqui dentro.

Elias: Trabalho aqui há três anos – foi quando o trecho norte começou. Não sei se me sinto valorizado, mas sinto muita diferença entre trabalhar aqui e na roça, pois antes o trabalho era mais pesado.

Flavio: Trabalho para esta empresa há dois anos, e me sinto bem aqui. Sou responsável por cuidar deste “local”, e não sinto muito a diferença entre trabalhar aqui e os meus antigos trabalhos. Mas prefiro e gosto mais daqui.

Hosano: Eu me sinto à vontade trabalhando aqui. Não sou valorizado como queria, mas eu entendo que faz parte dessa área da construção. Trabalho aqui há mais de um ano, e já estou acostumado com o dia a dia.

José Domingos: Gostava mais de trabalhar na metalúrgica; aqui o serviço é muito mais puxado. Não me sinto nem um pouco valorizado, não tenho liberdade e muito menos incentivos aqui dentro.

Lucas: Eu me sinto normal trabalhando aqui. Para mim é uma experiência, e acho que sou

valorizado, pois meu trabalho é importante para a obra.

Gilson: Gosto de trabalhar aqui, é melhor do que meu último emprego. Claro que se surgir outro emprego melhor eu aceito, dependendo muito da oportunidade e do salário.

Elias: Eu acho que meu trabalho é valorizado aqui, e me sinto e me dou bem com meus colegas de trabalho e encarregado. Como já trabalhava nessa área, não sinto tanta diferença entre a antiga empresa, e este trabalho de agora é melhor, porque tenho registro e um salário razoável.

João: Gosto de trabalhar na construção do Rodoanel, e me dou bem aqui nessa empresa. Acho que sou valorizado, mas na área da construção é um pouco complicado mostrarem isso.

José da Silva: Para mim é normal trabalhar aqui. Acho que sou valorizado e gosto do ambiente; o dia passa rápido e, quando percebo, já é a hora de ir embora.

Quem é o encarregado pela suas atividades e funções? Existe variação de serviço de um dia para o outro? Você já passou por algum treinamento antes de realizar um serviço específico?

Ivanildo: Meu encarregado é o José de Abreu, o “Chapolin”. Não tenho mudanças de funções e tarefas por enquanto, e passei por um treinamento de segurança no trabalho, apenas. Minha função é o apontamento.

Elias: Meu encarregado é o José Dias. Minha função aqui é a limpeza do canteiro e dos refeitórios, e não tenho variação de funções. Já passei por muitos treinamentos; gosto e vou a todos, mas é sempre de equipamentos de segurança. Aqui trabalhamos por hora, é por isso que sempre faço hora extra.

Flavio: Meu encarregado é o José Dias. Não recebi treinamentos sobre serviços, mas, sim, sobre equipamentos de segurança. Aqui sou zelador; eu cuido da casa que os serventes e os encarregados usam para se trocar e almoçar. Tenho uma certa idade já, e não penso mais em ser oficial.

Hosano: Aqui dentro não existe treinamento de aperfeiçoamento, pelo menos eu nunca tive nenhum, fora esses que a gente tem todo mês sobre equipamentos de segurança e serviços gerais (nada muito bom). Meu encarregado é o “Chapolin”.

José Domingos: Aqui recebemos diversos treinamentos sobre segurança. Eu pretendo voltar para o interior, então não ligo muito para me aperfeiçoar aqui dentro, tenho outros objetivos. Meu encarregado é o José “Chapolin” .

Lucas: Eu pretendo me especializar em alguma função, mas treinamentos nós não temos aqui, só aqueles de equipamentos mesmo. Meu encarregado é o José Dias no momento.

Gilson: Espero ter oportunidades aqui dentro, por isso vou a todos os treinamentos que eles pedem. Mas são treinamentos gerais de segurança, nada muito específico – é mais sobre EPI e EPC. Meu encarregado nessa frente é o José Dias.

Elias: Meu encarregado é o José Dias. Eu gosto dele, aqui nós recebemos vários treinamentos sobre segurança no trabalho; fora isso, não temos outros tipos de treinamentos e também não variamos de função quase nunca.

João: Tenho muita vontade de me tornar um oficial. Acho que dá para aprender trabalhando e olhando os outros oficiais, mas treinamentos não temos – e acho que nunca teremos, porque aqui temos que trabalhar bastante para cumprir o que o encarregado pede. Eu raramente vario de função, normalmente fico sempre no mesmo setor. Meu encarregado é o “Chapolin”.

José da Silva: Meu encarregado é o Reinaldo. Sou servente de obras e minha função aqui é como gredista. Raramente tenho variação de tarefas; meu encarregado é um homem legal, sempre me dá instruções e nos libera sempre quando tem treinamentos de segurança.

Você entende o quanto o seu trabalho integra e complementa o andamento da obra? Seu encarregado procura explicar o andamento geral da obra? Você sente liberdade para sugerir ou opinar sobre outras formas de execução do serviço?

Ivanildo: Eu sei que meu trabalho é importante para essa obra, mas não tenho noção nenhuma de como está o andamento dela. Acho que é porque estou há poucos meses nesse trabalho, ainda não tenho liberdade para dar sugestões aqui. Mas me sinto à vontade dentro do canteiro.

Elias: Não sei muito bem, mas acho que o que eu faço aqui não complementa a obra. Eu só cuido da limpeza, aqui não sabemos quando vai acabar a obra e nem muito sobre o andamento; eu praticamente não vou para as frentes de

obras, então não tenho como dar opiniões e sugestões.

Flavio: No momento, estou com a função de zelador. Então fico aqui a maior parte do tempo, cuidando desse espaço que o pessoal almoça e fica na hora livre. Não estou acompanhando o andamento da obra e não sei se está perto de acabar; dou sugestões só aqui dentro porque na frente de obra não posso ir, no momento.

Hosano: Trabalho com serviços gerais dentro da frente de obra. Posso dizer que meu trabalho complementa a obra, sim, pois minha função é ajudar a carregar e descarregar os materiais que chegam e, sem material, não tem como fazer o serviço. Tenho um pouco de noção de como está o andamento da obra, mas meu encarregado nunca fala sobre isso, e nós também não perguntamos. Sinto liberdade para dar sugestões no dia a dia, e não sei ainda quando iremos terminar essa obra.

José Domingos: Meu serviço é dentro da frente de obra, minha função é o sombreamento (andaimes). Eu entendo que meu trabalho é importante para a obra e que sem os andaimes, não conseguimos realizar a maioria dos serviços. Olha, aqui dentro, não sinto liberdade para opinar e também não sei como está o andamento da obra e quando iremos terminar.

Lucas: Trabalho também com serviços gerais, dentro da obra, e acho que meu trabalho complementa, sim, a obra. Aqui não sabemos quando a obra vai terminar, mas quem trabalha há mais tempo, há uns três anos, tem mais noção de como está o andamento da obra do que eu, que entrei a pouco. Sinto liberdade para dar opiniões sobre meu serviço.

Gilson: Atualmente, minha função é o apontamento (registros à mão de entradas e saídas de materiais). Trabalho dentro da obra, mas não tenho noção de como está o andamento e nem de quanto tempo falta para terminar. Eu me sinto à vontade, mas nunca dei sugestões, acho que não precisa.

Elias: Fico dentro da obra, sou ajudante-geral, e sinto liberdade para dar opiniões sobre serviços que eu já fiz. Não sei muito sobre o andamento da obra e nem sobre quando ela irá terminar – eles não costumam explicar sobre isso.

João: Fico a maior parte do tempo dentro da obra, então acho que meu trabalho é importante para a obra, sim. Meu encarregado sempre me mantém orientado sobre nossas funções e tarefas, mas, sobre o término da obra, raramente

temos informações. Eu me sinto muito à vontade, acho que porque trabalho aqui há um ano e quatro meses. Eu sempre dou opiniões sobre os serviços.

José da Silva: Faço meus serviços dentro do canteiro e imagino que ele seja importante para a obra. Meu encarregado, Reinaldo, sempre me ajuda e me dá liberdade para dar opiniões dentro da obra. Sobre o andamento, para falar a verdade, nenhum de nós sabe exatamente como está e nem quando irá terminar.

Quais são suas pretensões e objetivos futuros? Você gostaria de se aperfeiçoar na área da construção civil ou gostaria de mudar de ramo? Quais são as oportunidades que você acredita que existem para aprender e se aperfeiçoar na área?

Ivanildo: Tenho vontade de crescer e me aperfeiçoar aqui dentro, gosto muito deste trabalho. Não penso em sair por enquanto, porque tenho planos para meu futuro na construção. Aqui dentro não temos como nos aperfeiçoar, não existe escola para isso; acho que temos que aprender olhando e fazendo serviços diferentes quando temos chances.

Elias: Eu escolhi trabalhar aqui e me sinto muito bem. Gostaria de melhorar, mas não tenho estudos, então é muito complicado crescer. Até porque aqui dentro, é necessário ter os estudos e aprender rapidamente as coisas, e não tem treinamento para as funções. Então não sei como eu poderia fazer para crescer aqui.

Flavio: Estou aqui desde o início da obra e gosto muito de trabalhar para esta empresa. Mas não tenho mais pretensões para me tornar um encarregado ou oficial, aqui não temos incentivo e muito menos treinamentos que nos ajudem a ter um cargo maior.

Hosano: Eu gostaria de crescer dentro da empresa, por isso vou ficar mais um pouco trabalhando como servente aqui. Quero muito uma oportunidade de me tornar um oficial, mas não sei se isso é possível. Aqui dentro, não temos muitas opções, e também eu nunca tive nenhum treinamento ou teste para subir de cargo. Vou esperar mais um pouco, não quero ser servente por muito mais tempo.

José Domingos: Aqui nós não temos incentivo nenhum para crescermos e nos aperfeiçoarmos. Eu mesmo não tenho pretensões para um futuro aqui dentro. Meus filhos já estão criados e minha esposa está se aposentando. Não está nos meus

planos me tornar oficial, até por que já passei da idade. Meu único objetivo é me aposentar e voltar para minha cidade, em Minas gerais.

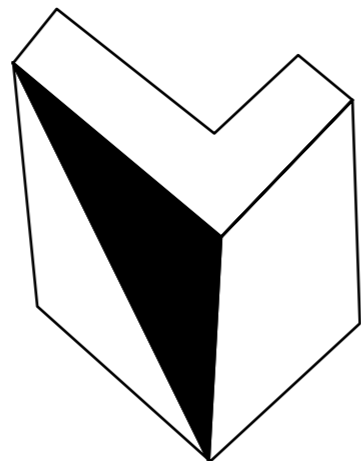
Lucas: Sou jovem ainda e tenho pouco tempo de empresa, mas pretendo, sim, me especializar e me tornar um oficial aqui dentro. Não sei como funciona para subir de cargo, mas acredito que seja possível e, caso isso demore muito tempo ou não aconteça, penso em talvez sair desta empresa. Mas não quero deixar de trabalhar na construção, é algo de que gosto muito, e que quero fazer para a vida inteira.

Gilson: Pretendo me aperfeiçoar e subir de cargo aqui dentro. Também quero ter um salário melhor, mas aqui dentro, durante todos esses anos, nunca tivemos um treinamento específico. Então, não sei quanto tempo mais terei que ser servente.

Elias: Estou satisfeito com meu serviço, gostaria de subir de função, mas não sei quando isso vai acontecer. Enquanto não acontece, eu penso em manter meu emprego, porque sou chefe de família e não posso correr o risco de ficar sem trabalho.

João: Antes eu trabalhava montando eventos, e minha pretensão é voltar a fazer isso. Eu não gosto de trabalhar na construção, aqui o salário é pouco e o trabalho é muito. Mas, sabe como funciona a vida: eu não posso ficar desempregado, então aceitei esse emprego por enquanto.

José da Silva: Trabalho aqui já faz um tempo, fiz uma seleção normal e fui contratado como servente de obras. Pretendo me aperfeiçoar e receber um cargo e um salário maiores. Aqui, nós não temos treinamentos dentro da obra, então o jeito é aprender no dia a dia e mostrar serviço. Assim, pode ser que eu consiga me tornar oficial dentro de alguns anos.





Exposição Sudários na Igreja do Glicério em 2016 - Miguel Ahumada. Fonte: <http://miguelimigrante.blogspot.com.br/2015/12/exposicao-de-rostros-mision-paz.html>. Acesso em: mar. 2017.

Lugares de memória e consciência: as territorialidades dos bolivianos em São Paulo

Rebeca Lopes Cabral¹

Orientador: Profa. Dra. Marianna Boghosian Al Assal (EC)

Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida entre 2015-2016 com financiamento FAPESP/ Pesquisa desenvolvida como Trabalho de Conclusão de Curso junto à Escola da Cidade em 2016

Resumo

Memória, história e cidade possuem ligações íntimas e complexas, passíveis de diversas abordagens e compreensões. Uma compreensão possível dessas ligações parte da definição clássica de cidade na tradição culturalista: a cidade entendida como fruto da mão de obra coletiva, construída pelo movimento constante de sobreposições e desconstruções, em parte desaparece e em parte permanece com o passar do tempo (GORELIK, 2009). Nessa perspectiva, entende-se que a violência transforma a cidade e suas formas de representação. Não à toa, lugares relacionados a massacres, desastres, traumas e violências vêm sendo exigidos pela população civil como provas legais, espaços simbólicos, didáticos e, principalmente, de afirmação dos direitos humanos. Passível de ser compreendida à luz dessas reflexões é a territorialidade dos bolivianos em São Paulo. Apesar de já serem mais de 350.000 na grande São Paulo, sua presença na vida pública da cidade, nos transportes, praças, vias, é ainda pouco notável. Tendo em vista que tal condição não deve ser confundida com total ausência (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010), cabe aqui debater as possibilidades de inclusão mais igualitária desses imigrantes no espaço público. Busca-se, no limite, olhar para o caso emblemático como meio de refletir acerca das possibilidades de afirmação dos direitos humanos a partir e através do espaço público.

Palavras-chave

memória; violência; imigração

Places of memory and conscience: the territorialities of Bolivians in São Paulo

Memory, history and city have intimate and complex connections, various possible approaches and understandings. A possible comprehension of those connections comes from the classical definition of city in the culturalist tradition: the city understood as result of a collective work, is built by the constant movement of join and deconstruction, which in part disappears and in part remains in time (GORELIK, 2009). In this perspective, it is understood that the violence transforms the city and its forms of representation. No wonder, places related to massacres, disasters, trauma and disasters, has been constantly required by the civilian population as legal evidence, symbolic and educational spaces and, mainly, as affirmation of human rights. The territoriality of Bolivians in São Paulo is a theme that can be understood in the light of these reflections. Despite being more than 350,000 in greater São Paulo, their presence in public life of the city, transport, parks, streets, is still not notable. Considering that such a condition should not be confused with total absence (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010) this article pretends to discuss the possibilities of a more egalitarian inclusion of these immigrants in the public space. In its limit, the objective is to look at the emblematic case as a way to reflect on the possibilities of affirmation of human rights from and through the public space.

Key-words

memory; violence; immigration

Lugares de la memoria y la conciencia: la territorialidad de los bolivianos en São Paulo

Memoria, historia y ciudad tienen vínculos íntimos y complejos, diferentes posibilidades de enfoques y concepciones. Una comprensión posible de estas relaciones parte de la definición clásica de la ciudad de la tradición culturalista: la ciudad entendida como el fruto del trabajo colectivo, construido por el constante movimiento de superposiciones y deconstrucciones, en parte desaparece y en parte queda con el paso del tiempo (GORELIK, 2009). En esta perspectiva, se entiende que la violencia transforma la ciudad y sus formas de representación. No es sin razón que los lugares relacionados con masacres, desastres, trauma y violencias han sido exigidos por la población civil como prueba legal, espacios simbólicos, didácticos, y principalmente de afirmación de los derechos humanos. Se puede entender a la luz de estas reflexiones la territorialidad de los bolivianos en São Paulo. A pesar de ser más de 350.000 en la grande São Paulo, su presencia en la vida pública de la ciudad, en los transportes, parques, plazas y calles, es todavía poco notable. Teniendo en cuenta que tal condición no se debe confundir con la ausencia total (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010), se pretende discutir aquí las posibilidades de inserción más igualitaria de estos inmigrantes en el espacio público. Al límite, el objetivo del artículo es mirar el caso emblemático como un medio para reflexionar sobre las posibilidades de afirmación de los derechos humanos desde y a través del espacio público.

Palabras-clave

memoria; violencia; inmigración

Memória, história e cidade possuem ligações íntimas e complexas, passíveis de diversas abordagens e compreensões. Uma compreensão possível dessas ligações parte da definição clássica de cidade na tradição culturalista:² a cidade entendida como fruto da mão de obra coletiva, construída pelo movimento constante de sobreposições e desconstruções, em parte desaparece e em parte permanece com o passar do tempo (GORELIK, 2009). Nessa perspectiva, parte-se da ideia cunhada por Pierre Nora em sua obra de três volumes *Les lieux de mémoire* (NORA, 1984; 1987; 1992). Em seu trabalho, o autor afirma que os lugares da cidade são palco e agentes de acontecimentos e, assim, tornam-se capazes de favorecer reconexões com identidades e tradições históricas (CYMBALISTA, 2016). Ao acontecer ali, o fato histórico fica intimamente conectado ao local, e as memórias, assim, possuem uma ligação inerentemente topográfica, histórica e espacial. Esses lugares marcados pela história, por sua vez, são capazes de produzir novos vínculos e dinâmicas sociais³ (DOLFF-BONEKÄMPER, 2010). O autor aplicou essa ideia a todas as dimensões da vida material. Para este texto, contudo, interessam lugares que se configuram ou são acessíveis – ao menos visualmente – desde o espaço público.

No final do século XX, a literatura começou a problematizar a obra de Nora. Principalmente por sua preocupação central recair sobre a extinção de um Estado nacional francês, laico e republicano, que ele via ameaçado no final do século XX (CYMBALISTA, 2016), o que o levou a desconsiderar grupos historicamente marginais.⁴ Nesse sentido, autores como Dolores Hayden (1994, p.9 *apud* PROJETO DE PESQUISA EM POLÍTICAS PÚBLICAS) apontavam a necessidade de trazer a público esses diversos grupos e temas relacionados – tais como questões de gênero, etnia, raça. Para isso, segundo ela, é essencial a procura por novos tratamentos para a cidade, que busquem a inclusão mais igualitária desses grupos na sociedade.

Sua ideia ganha ainda mais espaço nos anos 1980. Em um cenário de vulnerabilidade – cultural, política e econômica – dos países afetados por catástrofes e de intensificação da globalização, a divulgação dos debates sobre o Holocausto, enquanto ferida maior do Ocidente (VEZZETTI, 2010), despertou ações voltadas para os contextos locais (HUYSSSEN, 2000). Receberam especial atenção outras “memórias dolorosas” (DIÉGUEZ, 2012; DOLFF-BONEKÄMPER, 2002) ou

“memórias traumáticas”⁵ (HUYSSSEN, 2000; 2014). Desse modo, no rastro dos movimentos de descolonização dos anos 1960 (HUYSSSEN, 2000), consolidavam-se grupos que mobilizavam suas memórias como ferramenta política na busca por justiça e igualdade. Nos casos de violência de Estado, por exemplo – o Holocausto, as ditaduras latino-americanas, o *apartheid*, apenas para dizer alguns –, os lugares relacionados aos crimes são até hoje reclamados pela população civil como espaços simbólicos, didáticos e provas legais dos ocorridos. Trata-se do entendimento de que, nas palavras de Diéguez citando Appel (2007, p.43) “se queremos combater a barbárie é preciso mostrá-la, narrá-la, denunciá-la para que amanhã não digam que isso nunca aconteceu e para que a sociedade que se mobiliza contra essa violência não pare de agir” (APPEL *apud* DIÉGUEZ, 2007, p.43). Mais que isso, segundo Andreas Huyssen (1984), tais movimentos fazem parte de uma tomada de consciência histórica frente aos atrozes eventos que caracterizaram o século XX.

Entretanto, reconhecer essas camadas de memória no espaço público não é uma tarefa simples. Implica um esforço de deslocar o olhar “do espaço em si até seus modos de representação, as geografias e cartografias como tentativa de (d)escrever o espaço, não como substância, mas como efeito, não como essência, e sim como relação” (HUFFSCHIMID, 2012, p.19). Compreender a espacialização das diferentes memórias exige, então, enxergar esses lugares como cenários de disputas entre personagens, grupos, grupos dentro de grupos e Estado. Conflitos esses que possuem raízes profundas e vão além das preferências ou posições ideológicas: estão intimamente conectados com o modo como cada indivíduo expõe sua memória mais íntima e como desejaria transmiti-la. No espaço público, evidenciam-se, assim, diferentes movimentos de resistência, de autorrepresentação e autoafirmação (DI CORI, 2005) que, em comum, buscam narrativas representativas justas, que sejam capazes de ser legitimáveis pelo Estado e de transmitir informações sobre o passado (VEZZETTI, 2010).

Passível de ser compreendida à luz dessas reflexões é a territorialidade dos imigrantes provenientes da Bolívia em São Paulo. Apesar de já serem mais de 350.000 imigrantes na grande São Paulo (LACHINI, 2014), sua presença na vida pública da cidade, nos transportes, praças, vias é ainda pouco notável. Tendo em vista que tal

condição não deve ser confundida com total ausência (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010), cabe aqui debater as possibilidades de inclusão mais igualitária desses imigrantes no espaço público. Busca-se, no limite, olhar para o caso emblemático como meio de refletir acerca das possibilidades de ações na cidade que cooperem para a afirmação dos direitos humanos a partir e através do espaço público. Afinal [o espaço público] historicamente tido como democrático, é capaz de trazer à tona marcas dos mais diversos tipos de violências, das quais nosso primeiro instinto, talvez, seja desviar o olhar. A imigração boliviana no Brasil teve início na década de 1950, com o pacto de intercâmbio firmado entre os dois países. No começo, tratava-se de estudantes que vinham para as universidades brasileiras, muitos dos quais, enxergando melhores oportunidades profissionais, optaram por permanecer. Contudo, o ponto de inflexão aconteceu com o fortalecimento da indústria têxtil nos anos 1970. Nesse momento, o modismo estadunidense, que era divulgado no Brasil por meio das mídias, impulsionava a multiplicação de confecções e comércios. As oficinas, então, passaram a carecer de mão de obra barata para se sustentar; vislumbrava-se, nos imigrantes bolivianos, assim, uma oportunidade para suprir essa necessidade (COUTINHO, 2011). Boa parte deles vem ilegalmente trabalhar no país, ficando sem direitos trabalhistas garantidos pela constituição brasileira, passando a constituir mão de obra mais barata e rentável, já que são mais vulneráveis à exploração.

Nos anos 1990, o mercado brasileiro se abriu para os produtos asiáticos e a competitividade entre a indústria têxtil nacional e internacional se estreitou (SILVA, 2003). Acompanhando tais mudanças e conectados por uma rede de parentesco em que pais, primos, filhos chamam seus parentes e amigos, o número de bolivianos que chegava não parou de crescer: a população aumentou aproximadamente 173% entre 2000-2010,⁶ chegando a 200.000 e, atualmente, acredita-se que cheguem aos 500 mil, incluindo os imigrantes ilegais.

O perfil dos bolivianos que hoje chegam aqui é completamente distinto dos que chegaram nos anos 1950. São homens e mulheres jovens, de classe média, oriundos de várias cidades da Bolívia e que vêm, na maioria, trabalhar no setor têxtil, seduzidos pela promessa de bons salários feitas pelos donos de confecções coreanos, brasileiros ou bolivianos. Trata-se de

pessoas que se deslocam “para fugir da pobreza e de uma economia de subsistência e, assim, vislumbrar, alguma possibilidade de mobilidade social” (SILVA, 1997), atraídos pela imagem de um lugar de oportunidades. A decisão de deixar seu país, cidade, casa, amigos e família certamente não é fácil, mas é movida pela esperança de melhores condições de vida no país de destino. Como qualquer processo migratório, ancora-se em ideias que “são veiculadas, em geral, pela imprensa, ou ainda pelos agenciadores de imigrantes no local de partida” (SILVA, 2006, p.157), e que permitem construir no horizonte o desejo de retorno em melhores condições (SAYAD *apud* SILVA, 2006).

Como afirmam Cymbalista e Rolnik (2010), a partir dos cinquenta depoimentos por eles coletados, para os bolivianos não falta trabalho no setor têxtil. Afinal, “do trabalhador se exige apenas muita coragem para se adaptar às condições insalubres de trabalho, uma vez que é um setor no qual não há nenhuma regulamentação trabalhista” (SILVA, 2006, p.160). Apoiando-se no modelo da “acumulação flexível” do capital, ganha-se pela quantidade de peças que se é capaz de costurar. Para acumular uma pequena quantia de dinheiro, que gira em torno de R\$ 500,00 mensais, são estimulados – seja por via de ameaças dos patrões, seja pelas dívidas que acumulam – a jornadas de doze ou mais horas de trabalho, em condições insalubres (COUTINHO, 2011).

Entretanto, as violências contra a comunidade não param por aí. Um episódio notável foi em 2013, quando cerca de três mil pessoas se reuniram na Av. Paulista para protestar contra a morte de um menino de apenas 5 anos, na oficina onde seus pais trabalhavam. Lá, relatos como os dos manifestantes José Luiz Laura e Morena Suazo, publicados na mídia, denunciavam os sistemáticos casos de assalto, estupro, *bullying*, maus tratos em escolas e hospitais (BOLIVIANOS..., 2013). A situação também foi reconhecida pelo poder público. No mesmo ano, o Ministério Público, observando um aumento expressivo nos casos de violência doméstica contra mulheres latino-americanas, especialmente com as bolivianas, lançou a cartilha *Mujer da vuelta la pagina* (MINISTÉRIO PÚBLICO, 2012). Desse modo, se por um lado episódios como esses estão relacionados com a condição ilegal dos imigrantes, e uma consequente vulnerabilidade decorrente do medo de realizarem a denúncia; por outro, como afirmam os

relatos, são sistematicamente de caráter feminicida, racista e xenofóbico.

Em seu artigo *Migration and the marginal man* (1928),⁷ Robert Park afirma que, na medida em que uma cultura está sempre tentando invadir a outra, a convivência entre grupos de diferentes nacionalidades é extremamente conflituosa.⁸ O processo de assimilação, entre as distintas comunidades, é difícil, lento e nunca acontecerá integralmente, especialmente quando se trata de imigrantes fisicamente distintos. Para o autor, o principal obstáculo não são as diferenças mentais, e sim físicas. Imigrantes como os bolivianos em São Paulo, majoritariamente de descendência indígena, nunca serão indistinguíveis na massa cosmopolita. Carregam em seus corpos o passado difícil dessas comunidades, que foram sistematicamente dizimadas e vítimas de preconceitos – e, ao que consta, o são até hoje.

Tais condições proporcionam um vínculo bastante particular com a cidade. As confecções viram sua casa e seu espaço de sociabilidade, de modo que “durante a maior parte do tempo [a sociabilidade] ocorre nos espaços de ‘privacidade coletiva’ das oficinas de costura, onde se trabalham longas e exaustivas horas, onde se come, onde se dorme” (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010). Diferem-se das territorializações comuns a imigrantes e “minorias” étnicas – como guetos americanos, *banlieue*, enclave étnico – caracterizados pelo índice elevado de desemprego e pela ocupação de áreas periféricas (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010). Além de não faltar emprego – já que não se exige experiência ou documentação – os imigrantes se instalam nos bairros das confecções e comércios de vestuário, localizados em maior parcela na zona central da cidade – principalmente no Bexiga, Bom Retiro, Brás, Barra Funda e Belém, e a minoria em bairros mais afastados, como Vila Maria, Guarulhos, São Miguel Paulista, entre outros.⁹ Nas ruas desses bairros circulam mais frequentemente os donos da confecção, que saem para comprar materiais ou realizar tarefas administrativas. Já a presença da maioria é “tímida e constrangida” (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010, p. 126) e tornam-se visíveis especialmente em três locais: a feira da Kantuta, a feira da rua Coimbra, no Brás, a Igreja do Glicério (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010).

Criada em 1995, a feira da Kantuta acontece aos domingos, no Bom Retiro, quando chega a receber cinco mil pessoas. Lá se encontra de

tudo. Os visitantes, que também incluem brasileiros, desfrutam das barraquinhas, produtos típicos, procuram trabalho, jogam futebol, e até mesmo fazem ligações de telefones clonados a preço mais barato para seu país. Durante o Carnaval acontecem também apresentações de danças típicas (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010). A feira na rua Coimbra, no Brás, por sua vez, assemelha-se à Kantuta. Todos os sábados, desde 2003, reúnem-se semanalmente ali cerca de 6 mil pessoas, das quais 85% são bolivianas. Assim como a Kantuta, segundo o cônsul Jaime Valdivia Almanza. “É a feira de quem veio para cá servir de mão de obra na indústria da costura. É uma referência para o povo boliviano. Aqui (na feira) podem conseguir emprego, mandar recado ou dinheiro para a Bolívia” (PALHARES, 2012). Ambas as feiras tornaram-se, desse modo, os principais pontos públicos de sociabilidade da comunidade.

Já a Igreja Nossa Senhora da Paz, ou Igreja do Glicério (o terceiro ponto) é conhecida por receber os imigrantes recém-chegados de várias nacionalidades, entre eles bolivianos e haitianos. Ali encontra-se a Pastoral do Imigrante, que faz assistência jurídica e psicológica; bem como a Casa do Imigrante, um albergue para os mesmos. Além disso, o local sistematicamente recebe comemorações e festas típicas (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010, p.127).

Acredita-se que, se por um lado esses espaços são essenciais para a sociabilidade da comunidade e podem ser vistos pela ótica do turismo convencional; por outro devem ser problematizados à luz das situações dos bolivianos em São Paulo. Afinal, eles só existem pela imigração que acontece nos termos antes descritos. Contudo, estão embrenhados em um disputado “tecido de múltiplos passados” (SARLO *apud* DIÉGUEZ, 2013, p. 222) que os torna capazes de falar para além de suas pedras. Os lugares conectados à comunidade – apesar da tendência em esconder seu passado difícil, como estão escondidos os imigrantes nas oficinas – podem conduzir nossas mentes a exercícios de alteridade e, assim, cooperar para que enxerguemos a vida dessas pessoas. Uma tarefa que, como anteriormente mencionado, não é fácil, e requer tanto o agenciamento dessas memórias nos lugares, quanto um olhar de arqueólogo. É necessário comparar o que vemos, com o que sabemos ser invisível (DIDI-HUBERMAN, 2014).

Se no caso de outras memórias de dor, como as relacionadas à violência de Estado ou a

catástrofes, são notáveis os movimentos em que a população exige os lugares como prova legal, de caráter simbólico e didático dos eventos ocorridos; com os bolivianos isso ainda não é possível. Embora o Ministério do Trabalho reconheça suas condições laborais como análogas à escravidão, eles não se identificam assim. Da amostra de cinquenta bolivianos entrevistados por Cymbalista e Rolnik (2010), apenas quatro esperavam ganhar mais do que recebem. Além disso, todos conheciam alguém no Brasil, sendo provável, assim, que soubessem o que encontrariam aqui. Todavia, os crescentes números migratórios demonstram que, para eles, talvez viver no Brasil seja ainda melhor do que voltar à Bolívia.

Já desde as políticas públicas, da academia e das artes, pode-se dizer que o problema cada vez ganha mais atenção. Dentre os exemplos emblemáticos que, embora bastante distintos, demonstram tais esforços estão o “Projeto participativo da rua Coimbra”, enquanto política pública e projeto urbanístico; as ações que realizam a Casa do Povo, e o trabalho da fotógrafa e antropóloga colombiana Erika Diettes “Sudários”, realizado em 2014 na Igreja do Glicério.

O “Projeto participativo da rua Coimbra” é um conjunto de medidas que visam regularizar a feira, renovar a rua Coimbra, no Brás, e, assim, transformá-la em um ponto turístico. Como parte da intervenção serão alargadas as calçadas, implantadas infraestruturas e novos mobiliários urbanos. À luz da feira japonesa da Liberdade, a ideia é torná-la “tipicamente boliviana”,¹⁰ por meio de ornamentos e estilizações característicos da cultura estrangeira: postes típicos de La Paz e Sucre, iluminação que atravessam a rua e, ainda, totens que explicam sua história. Desse modo, considerada desde então patrimônio dos bolivianos em São Paulo, pretende-se, segundo o cônsul Jaime Almanza (2014),¹¹ que a rua se torne “um pedaço da Bolívia” no Brasil.

Certamente a intervenção demonstra avanços notáveis e essenciais: o melhoramento espacial; o reconhecimento do Estado quanto à importância social e simbólica da feira; o esforço de ouvir a comunidade; e o empenho em transmitir conhecimentos – reconhecida, por exemplo, na ideia de implantar totens explicativos. Entretanto, cabe também problematizá-la em seus paradoxos, para que soluções futuras sejam aprimoradas. Ali, ao mesmo tempo em que a

comunidade exige uma aparição pública, um grande avanço nesse caso específico, certas escolhas voltadas para o turismo convencional tendem a dificultar o processo de assimilação entre bolivianos e brasileiros. Afinal, será que a intenção de criar “um pedaço da Bolívia”, como disse o cônsul Almanza – o que é certamente impossível – não isola em vez de incluir a comunidade no cotidiano da cidade? Nesse sentido, até que ponto a operação altera as estruturas a que os bolivianos são submetidos – razão da sua ausência no espaço público?

Pode-se pensar, por um lado, que, ao contrário da intenção inicial, os adornos, elementos típicos e totens – voltados para o turismo e, assim, para a propaganda de São Paulo –, cubram com embalagem de brilho inebriante (JAMESON, 1985), as problemáticas estruturas sociais atreladas ao lugar. Entretanto, essa visão também pode ser empobrecedora se tomarmos, por completo, o partido de Fredric Jameson, que acredita que o capitalismo, como um vírus epidêmico, chegou a tal ponto que dissolveu qualquer possibilidade crítica. Fundiu o econômico no cultural e o cultural no econômico, bem como transformou todas as formas de produção estética em propaganda – a qual atua como ponte entre os níveis culturais e econômicos. Na medida em que tudo é reduzido à forma, passamos a viver, para Jameson, em um mundo de superfícies, onde os significados não se conectam mais a um significante. Contudo, uma posição mais intermediária levaria em conta que a feira, voltada para o turismo tradicional, também pode contribuir para o acesso do imigrante ao mercado, levando-o a formas de empregos mais diversificadas. Ainda assim, por outro lado, há de se perguntar quem, de fato, se beneficiaria com isso. Será que os imigrantes ilegais, que atuam nesses termos precários, teriam condições de abrir um negócio próprio na feira ou atuariam em subempregos?

Essas respostas, ainda não temos. Porém, acredita-se que, de todo modo, torna-se necessária, para incluir os imigrantes de forma mais igualitária na cidade, a descentralização dessas memórias, ao contrário do que a proposta da feira exige. O imigrante não deve sentir-se “em casa” apenas na rua Coimbra. Nesse sentido, é possível que a configuração de uma rede de nexos indentitários estimulasse o boliviano a perambular pela cidade, colaborando para uma assimilação – deve-se ressaltar sempre conflituosa – entre as duas culturas. Segundo Robert Park

(1928) se o imigrante, à margem de seu país de origem e do país em que se encontra, é obrigado a olhar para onde nasceu e criar algo novo a partir do estranho, sua “invasão” na cidade, enquanto choque, quebra costumes e faz com que a sociedade também se reinvente. Em outras palavras, embora a assimilação não seja nunca completa ou pacífica, encarar o diferente permite construir novos parâmetros. Tomando o partido de Park, é possível que as relações entre bolivianos e brasileiros, hoje essencialmente econômicas, possam, assim, expandir-se para os campos culturais e sociais, atenuando preconceitos e violências.

Nesse sentido, a Casa do Povo,¹² instituição cultural judaica localizada no Bom Retiro, é emblemática por sua preocupação com as comunidades de imigrantes do bairro no qual está inserida. Um dos projetos ali desenvolvidos é o “Audioguia”: um *QR code* impresso numa folha de papel é grudado na porta do prédio da Casa do Povo, e, ao escaneá-lo com um aplicativo para celular, sugere-se ao visitante um percurso pelo bairro, acompanhado por depoimentos de diferentes imigrantes – judeus, coreanos, bolivianos e italianos –, os quais relatam suas memórias sobre os principais pontos da região. Propõe-se, assim, em vez de um turismo convencional, um memorial descentralizado. Quem ouve as pessoas, invisíveis é convidado a olhar para a cidade através dos trabalhadores, estudantes, imigrantes que constroem diariamente aqueles espaços. Nessa medida, o audioguia constitui como, nas palavras de James Young, um contramonumento, isto é, um espaço de memória concebido para desafiar os monumentos em seu sentido tradicional, buscando extrapolar para seu exterior e, assim, reforçando a qualidade dialética dos espaços de memórias que constituem o caminho proposto.¹³

Por fim, vale lembrar a instalação Sudários, realizada por Erika Diettes durante a Bienal de Teatro da USP em 2014, na Igreja do Glicério. No trabalho, a artista e antropóloga colombiana fotografou algumas mulheres de Antioquia, na Colômbia, enquanto narravam a morte de seus filhos, a qual foram obrigadas a assistir. “Os retratos, narrativas imagéticas, tirados em momentos cruciais da narração, congelam instantes de profunda tristeza, que a artista fixa a uma fina tela de seda, evocando a relíquia cristã do sudário, da Paixão e da Piedade”¹⁴ (DIÉGUEZ, 2015). Trata-se da captação de um fragmento de tempo que remete a uma realida-

de espectral. As imagens ali expostas não apenas estetizam aquelas memórias, mas se conformam por meio de um *pathos* que nos remete a tais relatos (DIÉGUEZ, 2013). Os vinte retratos impressos em mantos de seda foram pendurados em diversas igrejas do mundo, de modo que a intervenção se constrói enquanto uma obra itinerante, que atua nos entremeios das relações entre memória da dor arquitetura e espaço sacro.

É importante aqui compreender as relações que a obra estabelece com o espaço onde foi implantada. Como conta o Ferdinando Martins (2017), diretor do Teatro da USP, quando Erika Diettes e Ileana Diéguez (curadora da exposição) foram convidadas pela Bienal de teatro para elaborar o projeto em São Paulo, a única exigência era que acontecesse em uma igreja. Tendo isso em vista, foram sugeridas três que, de linha mais progressista, poderiam aceitar a intervenção. Dentre elas, a Igreja do Glicério que, por sua atuação política, despertou especial interesse da dupla. Vislumbraram ali a possibilidade de expandir os alcances da intervenção que, inicialmente, falava sobre as mães colombianas. Problematizar a Igreja do Glicério enquanto sítio específico significava mobilizar as camadas que se inscrevem não apenas na imagem, como também no lugar. As fotografias nos instigavam a procurar uma aproximação com o acúmulo de experiências ali presentes e, assim, a olhar para além delas (DIÉGUEZ, 2013). Os soluços que quase podiam ser ouvidos faziam questionar as razões das imagens estarem ali.

Trabalhos como esses, que investigam formas de iluminar as condições dos bolivianos em São Paulo, propõem novos caminhos de investigação da cidade. Como afirma Renato Cymbalista (2015), se em Paris, Nova York ou Milão, podemos percorrer os pontos monumentais da cidade, que ilustram os cartões postais e imagens que circulam pelo mundo, em São Paulo uma chave de entendimento possível é por intermédio dos lugares de memória e consciência. Lugares que, ao trabalhar as relações entre sítios específicos e a história social de determinados grupos da sociedade, busquem a larga escala de transmissão destes conhecimentos e a ampliação do território das práticas pedagógicas que levem ao respeito, ao cultivo das diferenças, e à afirmação de direitos humanos. No caso dos bolivianos, suas condições em São Paulo nos direcionam a um amplo leque de problemáticas relativas à imigração, ao gênero ou à etnia.

Nesse sentido, destaca-se a atuação do campo da arquitetura e do urbanismo que, cada vez mais, vem se mostrando uma ferramenta poderosa para a inclusão mais igualitária de grupos historicamente esquecidos. Afinal, segundo Gabi Dolff-Bonekämper (2002, p.4), embora mais complexos de ler, os lugares possuem respostas que não estão em arquivos, documentários ou textos. São carregados de um espírito, um *genius loci* que “[...] constantemente difícil de descrever, é perceptível para uma mente aberta, e faz com que as pessoas sintam que elas compartilham experiências passadas, como se tivessem um acesso direto à história” (DOLFF-BONEKÄMPER, 2002, p.4, tradução minha).¹⁵

Referências bibliográficas

- ABRAM, Ruth. *A coat of many colors: immigration, globalization, and reform in New York City's garment industry*. Nova York: Fordham University Press, 2005.
- ASSMANN, Jan. Collective Memory and Cultural Identity. *New german critique*, n.65, p.125-134, primavera/verão 1995.
- BENJAMIN, Walter. *Rua de mão única* (obras escolhidas II). São Paulo: Brasiliense, 1994.
- BOLIVIANOS sofrem racismo, xenofobia e pobrefobia. *O estrangeiro*, jul. 2013. Disponível em: <<https://oestrangeiro.org/2013/07/03/bolivianos-sofrem-racismo-xenofobia-e-pobrefobia/>>. Acesso em fev. 2017.
- COUTINHO, Beatriz Isola. Imigração laboral e o setor têxtil-vestuário de São Paulo: notas sobre a presença boliviana nas confecções de costura. *Redd: espaço de diálogo e desconexão*, v.1, n.4, p.1-16, jul. 2011. Disponível em: <<http://seer.fclar.unesp.br/redd/article/view/5040/4178>>. Acesso em jan. 2017.
- CYMBALISTA, Renato; XAVIER, Iara Rolnik. A comunidade boliviana em São Paulo: definindo padrões de territorialidade. *Cadernos Metrópole*. São Paulo, n.17, p.119-133, mai. 2007. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8767>>. Acesso em jan. 2017.
- CYMBALISTA, Renato. *Projeto em políticas públicas*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, 2016.
- DI CORI, Paloma. La memoria pública del terrorismo de Estado. Parques, museos y monumentos en Buenos Aires. In: ARFUCH, Leonor. *Indentidades, sujetos y subjetividades*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2005.
- DIDI-HUBERMAN, Georges. *Cortezas*. Santander: Shangrila, 2014.

- DIÉGUEZ, Ileana. *Cuerpos sin duelo*. Córdoba: Ediciones Documenta/Escénicas, 2012.
- DOLFF-BONEKÄMPER, Gabi. Sites of Hurtful Memory. *Conservation, The Getty Conservation Institute Newsletter*, vol.17, n.2, p.4-10, 2002.
- _____. Topografías del recuerdo y colectivos de memoria In: BIRLE, Peter et al. *Memorias urbanas en diálogo*: Berlín y Buenos Aires. Buenos Aires: Buenos Aires Libros Editorial; Heinrich Böll Stiftung, 2010.
- GORELIK, Adrián. *Seminário Ciudad y memoria*. Buenos Aires: Memoria Abierta, 2009.
- HUFFSCHIMID, Anne. Introducción: topografias en conflicto In: HUFFSCHIMID, Anne; DURÁN, Valeria (org.). *Topografías conflictivas: memorias, espacios y ciudades en disputa*. Buenos Aires: Trilce, 2012.
- HUYSEN, Andreas. Mapeando o pós-moderno In: *Pós-modernismo e política*. Rio de Janeiro, Rocco, 1991
- _____. *Seduzidos pela memória*. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.
- _____. *Culturas do passado presente: modernismos, artes visuais, políticas da memória*. Rio de Janeiro: Contraponto; Museu de Arte do Rio, 2014.
- JAMESON, Fredric. Pós-modernidade e sociedade de consumo. *Novos estudos Cebrap*, n.12, p.16-26, jun. 1985.
- JELIN, Elizabeth. *Los trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo Veintiuno de España, 2002.
- JUDD, Dennis R.; SIMPSON, Dick (orgs.). *The city revised: urban theory from Chicago, Los Angeles, New York*. Minneapolis: University of Minesota Press, 2011.
- LACHINI, André. Grande São Paulo pode ter até 500 mil bolivianos. *Jornal Gazeta do Povo*, 16/02/2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/grande-sao-paulo-pode-ter-ate-500-mil-bolivianos-es0z58td2egmx78zzz8mk5npj>>. Acesso em jan. 2017.
- MARTINS, Ferdinando. Entrevista concedida à autora, 2017.
- MINISTÉRIO PÚBLICO - Estado de São Paulo. *Mujer da vuelta la página*, 2012. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=11257747&id_grupo=118>. Acesso em fev. 2017.
- NORA, P. *Les lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1984 (vol. 1); 1987 (vol.2); 1992 (vol.3).
- PALHARES, Marcos. Kantuta: um território boliviano em São Paulo. *Revista Digital Fórum*, n.71, fev. 2012. Disponível em: <<http://www.revistaforum.com.br/digital/71/kantuta-um-territorio-boliviano-em-sao-paulo/>>. Acesso em jan. 2017.
- PARK, Robert. Human migration and the marginal man. *American Journal of Sociology*. Chicago,

v.33, n.6, p.881-993, 1928.

VEZZETTI, Hugo. Memoriales del terrorismo de Estado en Buenos Aires: representación y política. In: BIRLE, P.; CARNOVALE, B.; GRYGLEWSKI, E.; SCHINDEL, E. (orgs.). *Memorias urbanas en diálogo*: Berlín y Buenos Aires. Buenos Aires, Buenos Libros Editorial/Heinrich Böll Stiftung, 2010.

SELLIGMAN-SILVA, Marcio. Auschwitz: história e memória. *Revista Pro Posições*, v.1, n.5. p.78-87, 2000.

SILVA, S. A. da. *Costurando sonhos*: trajetória de um grupo de imigrantes bolivianos em São Paulo. São Paulo, Paulinas, 1997.

_____. Bolivianos em São Paulo: entre o sonho e a realidade. *Revista de Estudos Avançados da USP – Dossiê Migrações*, v.20, n.57, p.157-170, mai.-ago. 2006.

YOUNG, James. *Cuando las piedras hablan*. Buenos Aires, *Revista Puentes*, n.1, 2000.

_____. *The texture of memory: holocaust memorials and meaning*. New Haven: Yale University Press, 1995.

Sites visitados

PROJETO RUA COIMBRA. Disponível em: <<https://www.facebook.com/projetoruacoimbra/>> Acesso em fev. 2017.

CASA DO POVO. Disponível em: <<http://casadopovo.org.br/>>. Acesso em fev. 2017.

II BIENAL INTERNACIONAL DE TEATRO DA USP. Disponível em: <<http://www.usp.br/tusp/?portfolio=ii-bienal-internacional-de-teatro-da-usp>>. Acesso em fev. 2017

Vídeos consultados

Feira boliviana da rua Coimbra é regularizada pela Prefeitura. *Jornal da Gazeta* [22/11/2014]. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=CggBzls-8QEA>>. Acessado em fev. 2017

Rua Coimbra é reconhecida como patrimônio dos imigrantes bolivianos. *Jornal Rede TVT* [28/11/2014]. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-7vb__JtrKI8>. Acessado em fev. 2017

Entrevista com Ronald Soto, organizador da Alasitas no Parque Dom Pedro II. *Jornal Folha América* [17/01/ 2017]. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=lTOgUm_PE9o>. Acesso em fev. 2017

Notas

1. Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Escola da Cidade - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (2016). Atualmente é aluna de pós-graduação da FAU-USP e atua no coletivo de percursos urbanos SP Safari.
2. A vertente culturalista do urbanismo estabeleceu-se, primeiramente, por meio do pensamento de William Morris, Camilo Sitte, Carlyle, Pugin e Ruskin, em contraposição à cidade

moderna do século XX. Segundo eles, os espaços da cidade moderna estavam deteriorando-se devido a perda dos valores históricos. Desse modo, se foi proposto um urbanismo que valorizasse o passado das nações a partir da imagem de uma nova cidade.

3. Contudo um lugar de memória só o é para aqueles que viveram no lugar, que têm suas lembranças ali. No caso dos que não viveram, a memória é substituída pela aprendizagem (Dolff-Bonekämper, 2010). Quem visita esses sítios recorda por “estações” de memória que, em conjunto, conformam caminhos e percursos que permitem o acesso às recordações individuais. Formam-se assim topografias, caminhos em trama, compostos por essas etapas de aprendizagem (Dolff-Bonekämper, 2010, p. 29).
4. No âmbito da crítica, tratava-se de um cenário em que, mediante os eventos atroztes que caracterizaram o século das grandes guerras, diversos pensadores cada vez mais questionavam os modelos de análise monumentalizantes, tão característicos da historiografia do século XIX (SELLIGMANN-SILVA, 2000, p.80), recusando uma construção histórica pela perspectiva que os vencedores propunham, em contrapartida, reflexões ditas a contrapelo (BENJAMIN, 1994).
5. Deve-se atentar ao uso do termo, pois, segundo Hugo Vezzetti (2007), nem toda situação catastrófica desenvolve um trauma. Frente à colocação utilizo, na maioria das vezes, o termo memórias dolorosas.
6. Assim, “à medida que eles vão se estabelecendo na cidade, inicia-se um processo de reunificação familiar, com a vinda de irmãos, parentes e pais, muitas vezes pessoas oriundas do campo e com pouco domínio do espanhol” (SILVA, 2006, p.160).
7. Em um contexto de aumento do fluxo migratório na cidade de Chicago, o autor – um dos fundadores da Faculdade de Sociologia de Chicago – analisou o convívio entre diferentes comunidades que lá se instalavam no começo do século passado. Certamente, desde então as dinâmicas migratórias alteram-se radicalmente, especialmente com o advento da globalização, estimulada pelas novas tecnologias. Contudo, o pensamento de Park ainda é, em muitos aspectos, bastante atual e nos auxilia na análise do presente caso. Para uma boa revisão do pensamento da Escola de Chicago, ver JUDD (2011).
8. Com a “invasão” de novas culturas, há uma quebra do “bolo de costumes”, tanto da cultura do imigrante quanto do nativo. Desse modo, o efeito da migração e da mobilidade em seu caráter dual é “secularizar relações que estão formalmente sacralizadas” (PARK, 1928, p.88). Por um lado, ao mesmo tempo em que isso liberta o indivíduo para novas iniciativas e assimilações, amenizando possíveis preconceitos, por outro tem como consequência a formação de um caráter instável do imigrante, que se encontra no conflito entre duas culturas distintas, que nunca estarão completamente fundidas. Como o “estranho” descrito por Georg Simmel, citado por Park (1928), o homem marginal é aquele que permanece, mas não está acomodado, é sempre um potencial perambulador.
9. Entretanto, é importante ressaltar que “é possível que estejamos ante um fenômeno de desconcentração dessas oficinas, que

poderia estar acontecendo por razões de segurança (medo de ser descoberto pela polícia) ou em busca de aluguéis mais baratos” (CYMBALISTA; ROLNIK, 2010).

10. Rua Coimbra é reconhecida como patrimônio dos imigrantes bolivianos.

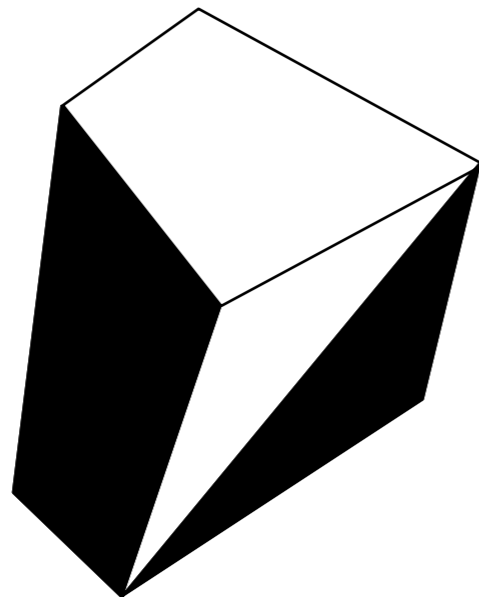
11. Em declaração no vídeo institucional do projeto na página do Projeto Participativo da Rua Coimbra no Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/projetoruacoimbra/>>. Acesso em fev. 2017.

12. Trata-se de uma associação cultural fundada em 1946 pela comunidade judaica progressista em homenagem aos mortos na Segunda Guerra Mundial, que atualmente é um lugar de memória e um centro cultural.

13. Audioguia leva ouvinte por passeio entre histórias faladas do Bom Retiro. *Jornal Folha de São Paulo*. [01/08/2015]. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/08/1661882-audioguia-leva-ouvinte-por-passeio-entre-historias-faladas-do-bom-retiro.shtml>>. Acesso em fev. 2017.

14. Portfolio II Bienal Internacional de Teatro da USP. Disponível em: <<http://www.usp.br/tusp/?portfolio=ii-bienal-internacional-de-teatro-da-usp>>. Acesso em fev. 2017.

15. No original: “[...] *buildings, sites, and landscapes, in their shape and material substance, are precious witnesses to history. They contain answers to questions that we may not have considered but that our children might. As three-dimensional objects, they are more complex than a written source, although less easy to read. And the genius loci – the spirit of the site – is often hard to describe but doubtlessly perceptible to the open minded, and it makes people feel that they share past experiences, as if there were a direct access to history*” (DOLFF-BONEKÄMPER, 2002, p.4).



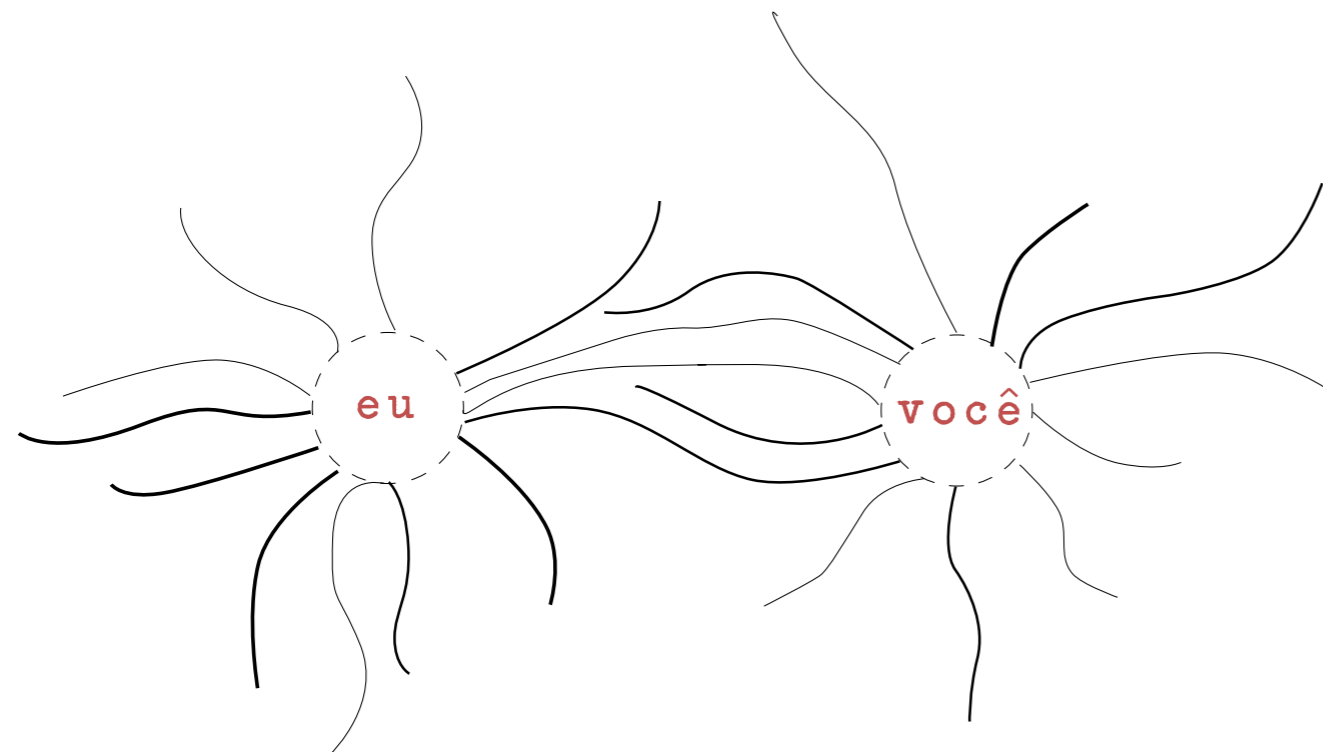
Encontros

Ana Tranchesí*

Orientadores: Prof. Ms. Vitor Cesar (EC)

Pesquisa desenvolvida como Trabalho de Conclusão de Curso junto à Escola da Cidade em 2016 em diálogo com o projeto Contracondutas

“Os diagramas que seguem fazem parte de um processo de compreensão de encontros com trabalhadores da rua General Jardim – trabalho e rua: para cada encontro, um diagrama. Eles funcionam como ferramenta para marcar um encontro e pensar sobre ele de forma mais sensível e subjetiva, para ter vestígios materiais de um movimento imaterial: os diagramas, além de servirem como uma tentativa de organizar um momento ainda não organizado, não articulado, impensado, funcionam essencialmente como um rastro. Todas as tentativas de registrar e analisar os encontros foram feitas a partir do encontro a dois. Como cada um de nós já era vários, já era muita gente – foi ao longo de todo esse percurso de desenho que reconheci os meus diversos eus nos outros e pelos outros. No fim de tudo cheguei aqui, onde já não tem mais importância dizer ou não o eu.”



Encontros.
Fonte: Ilustração da autora, 2016.

Encounters

“The diagrams below are part of a process of understanding some encounters with workers on General Jardim Street – about work and street: for each encounter, a diagram. They function as tool to arrange an encounter and think about it in a more sensitive and subjective way, to have material vestiges of an immaterial movement: the diagrams, besides serving as attempt to organize a still not organized, not articulated, not thought of moment, serve essentially as clew. All attempts to record and analyse the encounters were made from meetings with two people. As each of us was already several, it was already a lot of people – it was throughout this course of drawing that I have recognized my various selves in others and through others. In the end, I have arrived here, where it is no longer important to speak or not to speak about the self.”

Encuentros

“Los diagramas abajo ilustran el intento de comprender una serie de encuentros que tuve con trabajadores de la calle General Jardim – para cada encuentro, un diagrama. Ellos funcionan como herramienta para establecer y para pensar sobre los encuentros de manera más sensible y subjetiva. Los diagramas funcionan como un rastro, producen vestigios materiales de movimientos inmateriales. Todas las tentativas de registrar y analizar los encuentros fueron hechas a partir de los propios encuentros. Cada uno de los involucrados se multiplicó – a lo largo del proceso de dibujar reconocí una variedad de “yo” en el otro. Al final llegué aquí, donde el yo ya no tiene importancia.”

* Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Escola da Cidade - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (2016). Junto com Isabella Beneduci Assad compõe o Coletivo Metade, selecionado na chamada aberta de intervenções públicas do projeto Contracondutas.

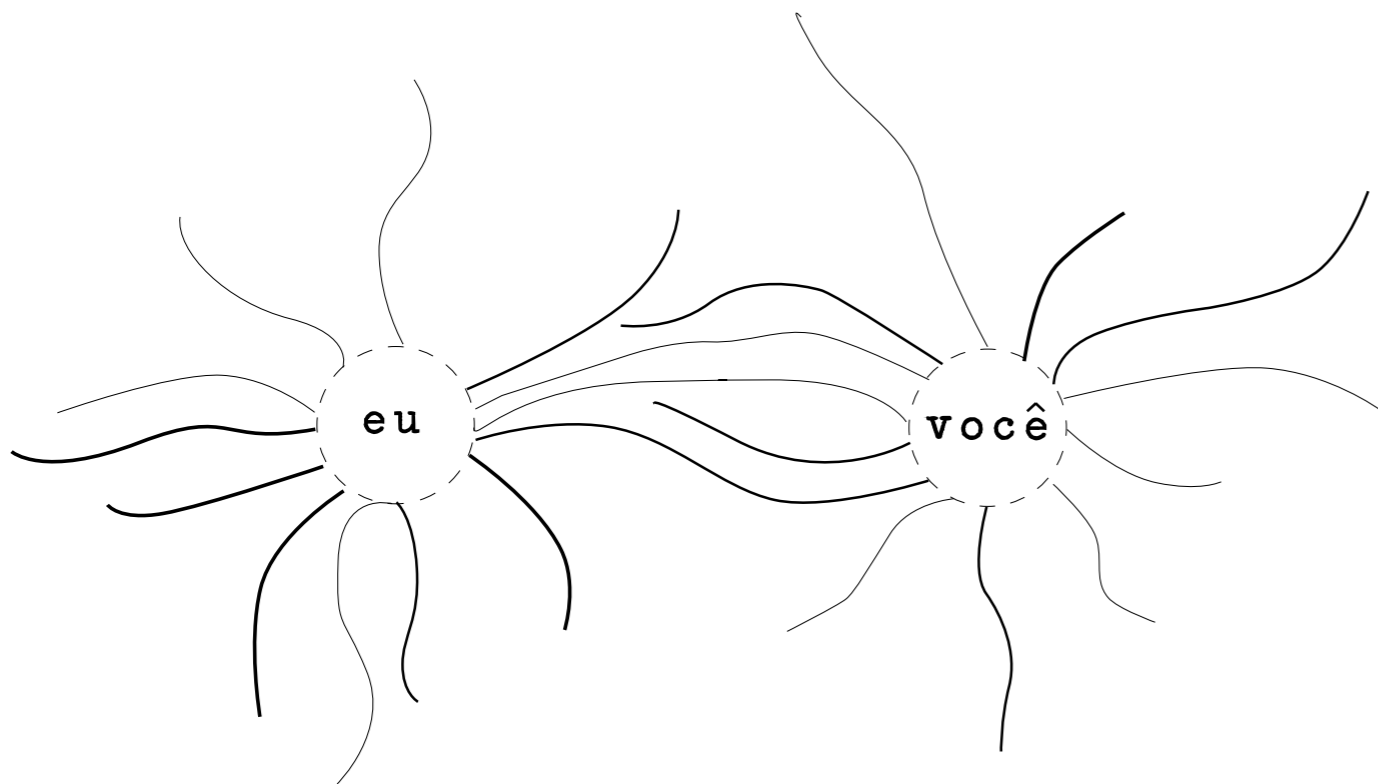
ENQUANTO EU DESENHO quero traçar caminhos mais lentos e menos espontâneos. Atin- gir assuntos que ativem os pensamentos silenciados. Quero apreender o sensível e refletir sobre discursos interrompidos. Enquanto eu desenho ativo um outro tipo de compreensão: eu penso eu traço eu marco.

Os diagramas que seguem abaixo fazem parte de um processo de compreensão sobre en- contros com trabalhadores da rua General Jardim: para cada encontro, um diagrama. Eles funcionam como ferramenta para marcar um encontro e pensar sobre ele de forma mais sensível e subjetiva, para ter vestígios materiais de um movimento imaterial: os diagramas, além de servirem como uma tentativa de organizar um momento ainda não organizado, não articulado, impensado, funcionam essencialmente como um **rastro**.

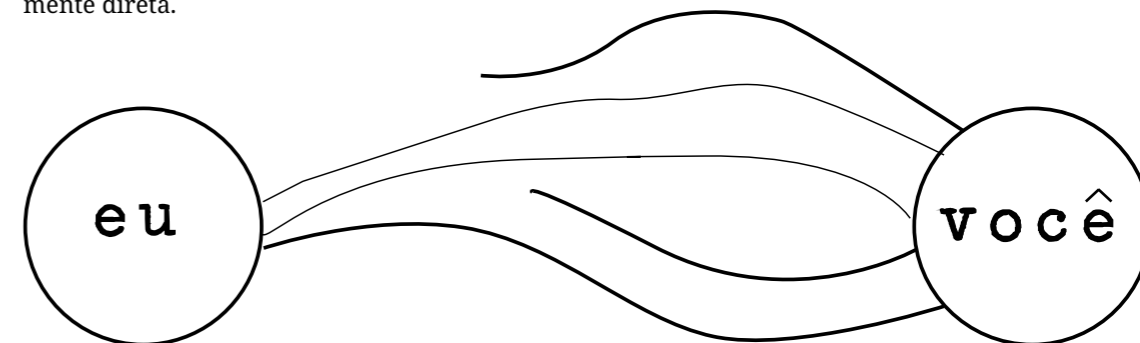
Todas as tentativas de registrar e analisar os encontros foram feitas a partir do encontro a dois. Como cada um de nós já era vários, já era muita gente – foi ao longo de todo esse percurso de desenho que reconheci os meus

diversos **eus** nos **outros** e pelos outros. No fim de tudo cheguei aqui, onde já não tem mais importância dizer ou não o **eu**.

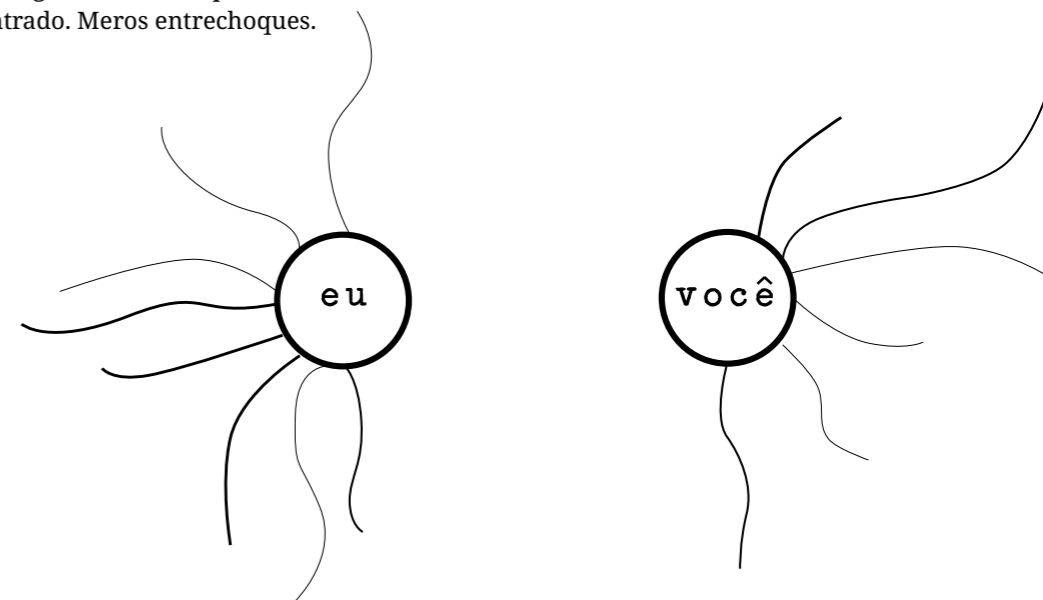
Os encontros que realizei durante este trabalho foram divididos em três grupos. **Encontro enquanto conversa** foram fluidez e flexibilidade. Este tipo de contato é como um tipo de diálogo que possui sua própria dinâmica: a conversa é uma modalidade de estado em movimento, como movimento. É preciso manter-se em estado permanente de atenção e mudança [flexibilidade];



encontro enquanto entrevista foram reflexos de uma dificuldade de atravessar a barreira; capacidade em atingir algo específico e de perder algo eventual. Estes encontros funcionaram como uma conversa rápida e principalmente direta.



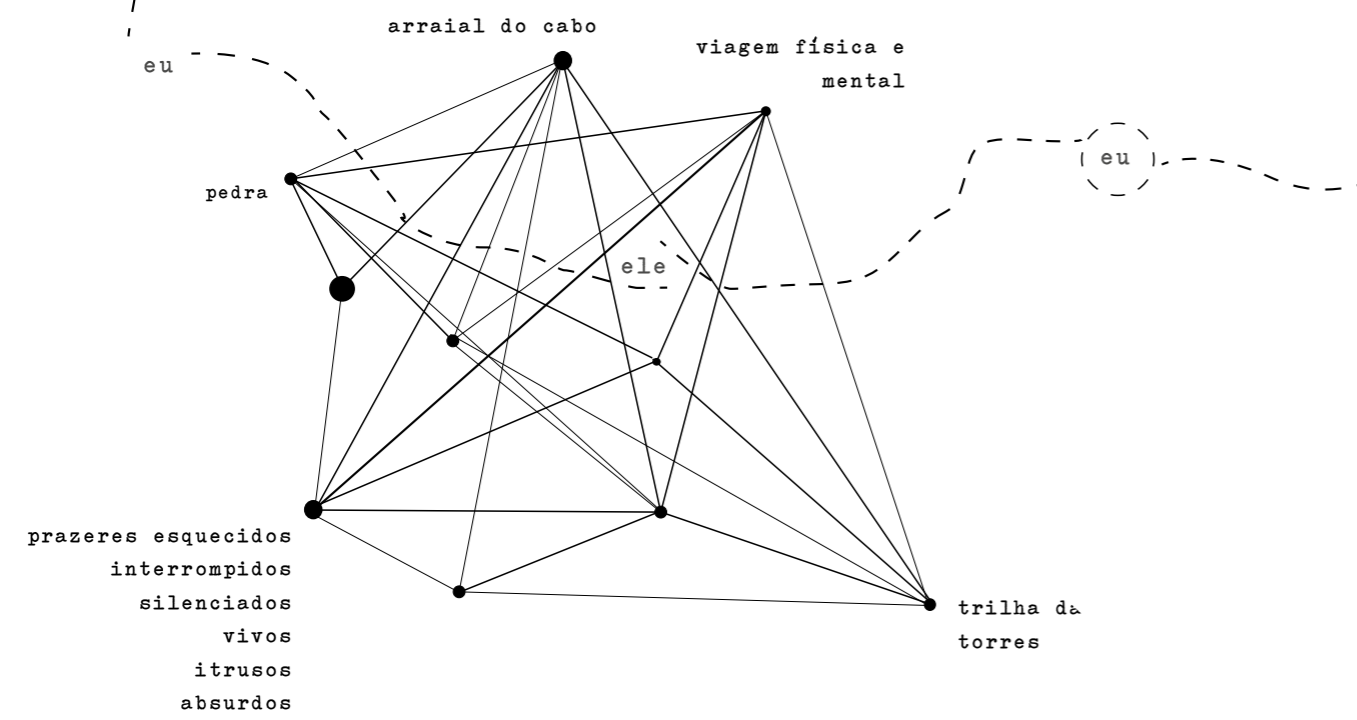
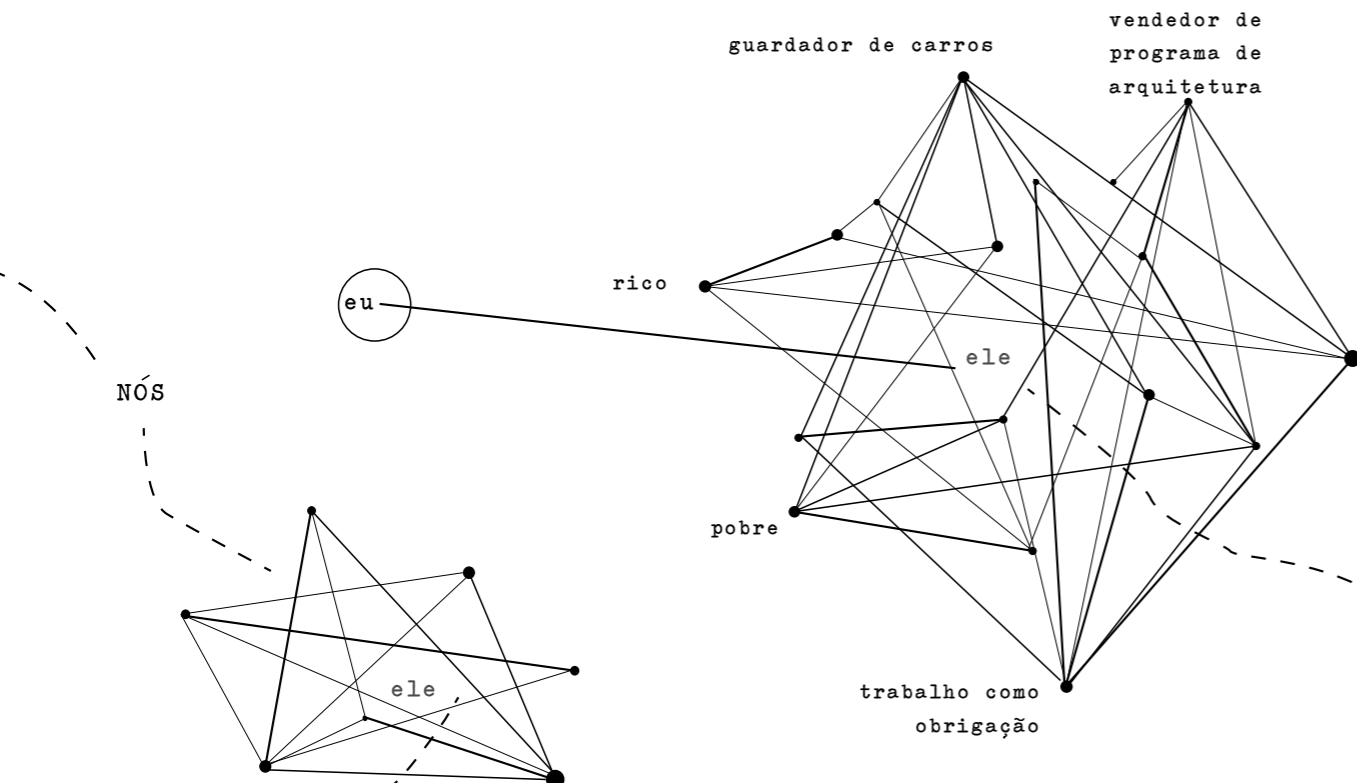
encontro enquanto desencontro foram tentativas de diálogos entre falas incompreensíveis e gestos interrompidos: um contato desencontrado. Meros entrechoques.



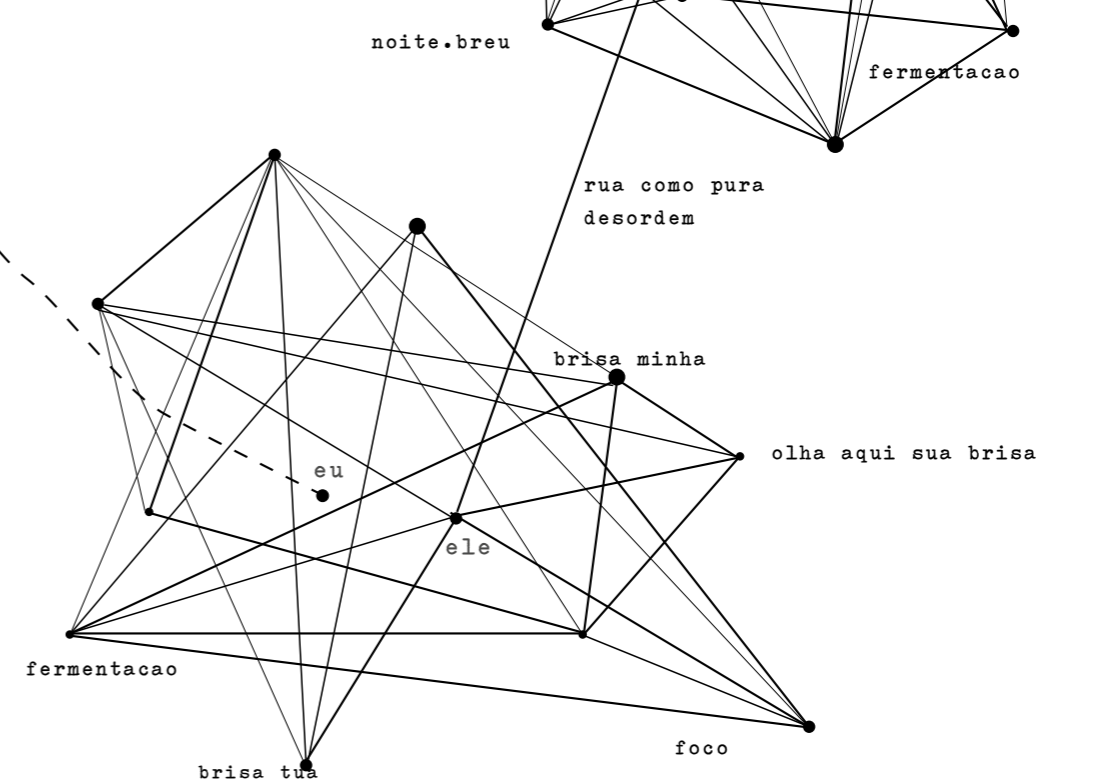
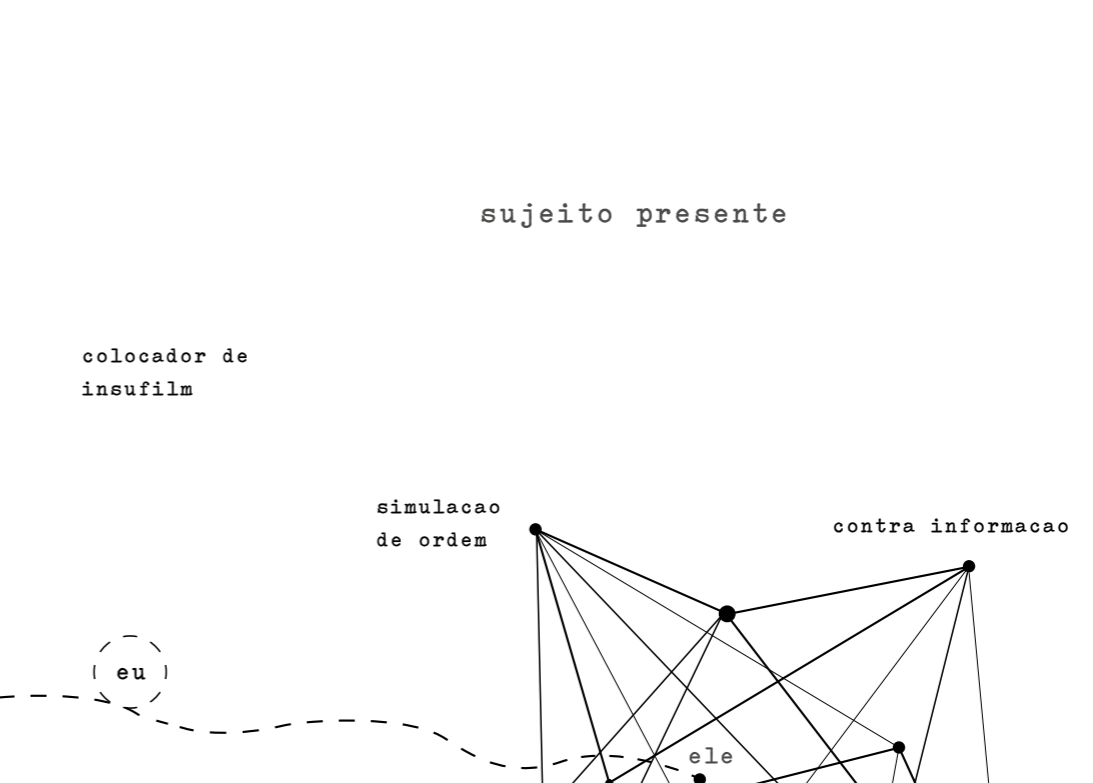
Cada diagrama que traduz um encontro com um trabalhador em questão, tem sua especificidade. Como cada pessoa é singular, não se podia criar uma linguagem única e *verdadeira* para tratar de sujeitos tão diferentes. Alguns diagramas traduzem a aproximação física com o outro, outros a dinâmica da conversa; a planta do percurso que percorremos juntos; a distância – física e política entre nós. Sempre a partir do encontro entre o **eu** e o **você**.

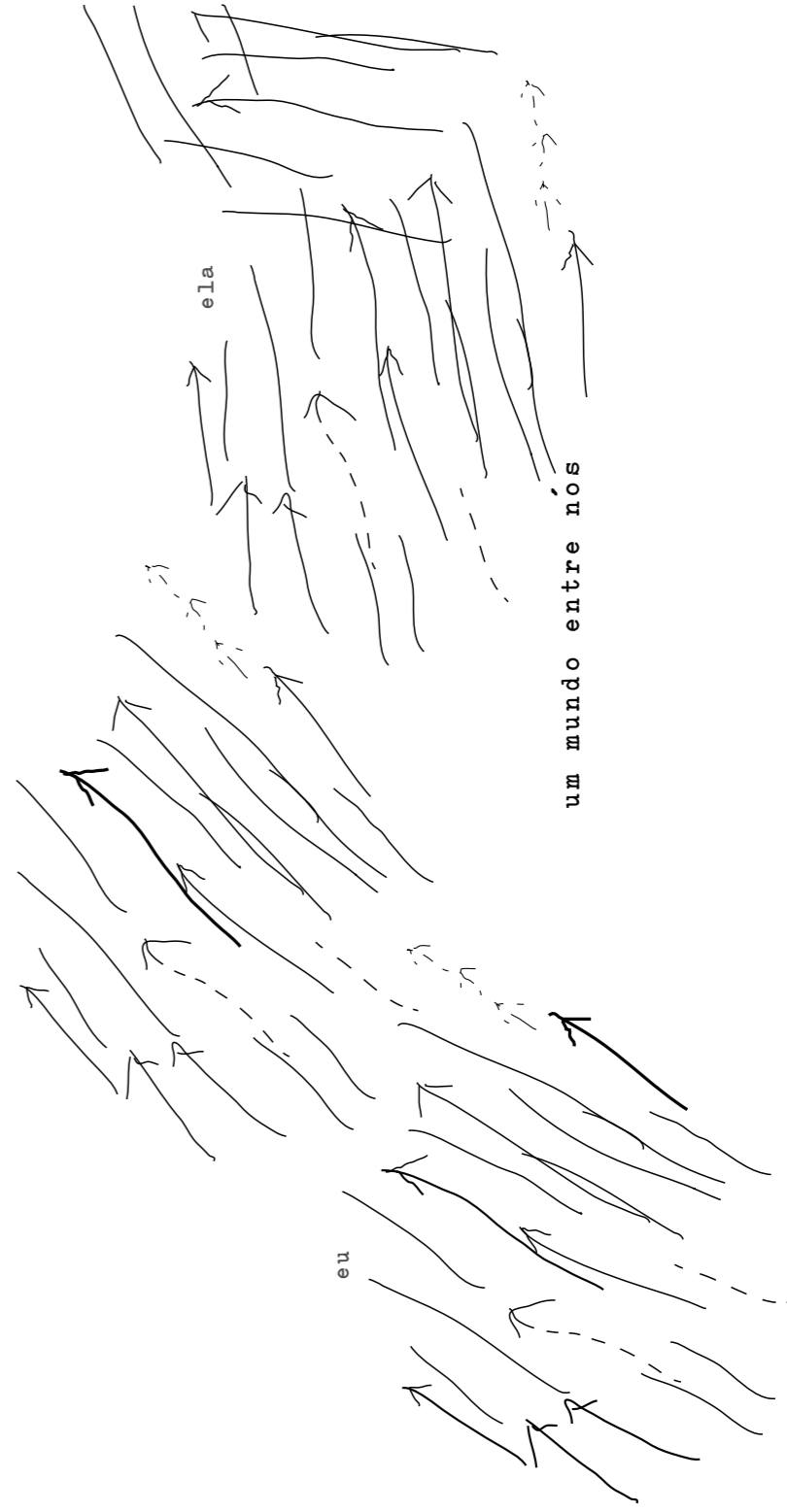
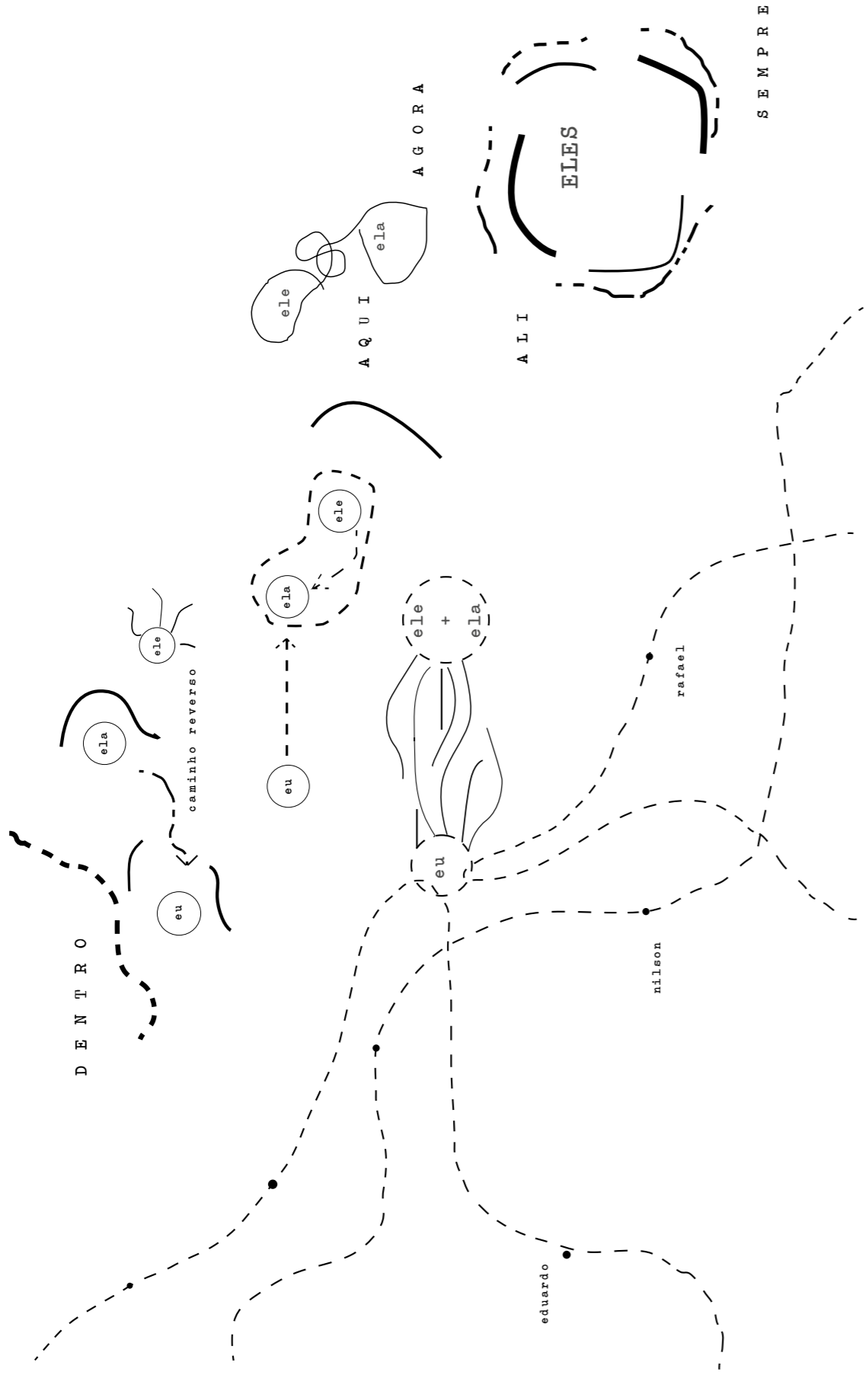
As linhas tracejadas representam um percurso, uma incerta conexão, uma barreira transponível. As contínuas uma certeza, uma verdade, uma força ou um limite; os círculos

cercam, marcam ou indicam sujeitos; as linhas constroem e as palavras destroem. Confundem. Fundem. As flechas apontam, limitam e correm. São vozes, passos ou gestos. Aqui e não importam os fatos. Importam as verdades pessoais traçadas.



prazeres esquecidos
interrompidos
silenciados
vivos
itrusos
absurdos







Registro da dinâmica de grupo em projeto Caderno de Campo de Vânia Medeiros, intervenção pública para projeto Contracondutas.
Fonte: foto Tiago Lima, 2016.

A participação da UNIFESP através de um exercício de mediação no projeto **Contracondutas: um olhar crítico sobre as intervenções públicas**

Rodrigo Pacheco de Oliveira¹ e Thiago Tozawa Matias²
Orientadores: Prof. Dr. Vinicius Spricigo e Prof. Dr. Pedro Fiori Arantes
Pesquisa desenvolvida no âmbito do Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III do curso de Graduação em História da Arte - UNIFESP e em parceria com o projeto Contracondutas

Resumo

A Associação Escola da Cidade (AEC) assumiu a responsabilidade para atender ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), referente à compensação pelo processo de trabalhadores que realizavam a construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos em regime análogo à escravidão. Em cumprimento às exigências do Ministério Público, a Escola da Cidade realizou um processo de seleção de intervenções públicas por meio de edital público, além de convite a grupos e artistas que pudessem desenvolver obras que problematizassem e promovessem o debate público, referente ao impacto das grandes obras de infraestrutura, à migração e ao trabalho análogo a escravo. Além disto, foi realizada uma parceria com a Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), por meio dos responsáveis pela unidade curricular Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III do curso de Graduação em História da Arte. A participação da UNIFESP foi a de cumprir um papel de mediação crítica, por intermédio dos docentes responsáveis e discentes envolvidos na disciplina de Laboratório III (Curadoria e Mediação), mediando encontros entre os responsáveis pelas intervenções públicas e a curadoria geral do projeto Contracondutas, de forma a analisar criticamente o processo de criação artística das intervenções à luz de algumas dimensões da arte ativista contemporânea, como os trabalhos de Tucumán Arde e as proposições teóricas de Brian Holmes.

Palavras-chave

curadoria artística; mediação; ensino

The participation of UNIFESP through an exercise of mediation at *Contracondutas* project: a critical reflection about the public interventions

The Associação Escola da Cidade (AEC) has taken responsibility to comply with the Termo de Ajuste de Conduta (TAC), referring to compensation process of workers who were building the Terminal 3 of the International Airport of Guarulhos in a regime analogous to slavery. In compliance with the requirements of Public Prosecutor's Office, the Escola da Cidade carried out a process of selection of public interventions through public edict, in addition to an invitation to groups and artists who could develop works that would problematize and promote public debate regarding the impact of large infrastructure, migration and work analogous to slavery. In addition, a partnership with Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) was carried out, through those responsible for Curricular Unit Laboratory of Research and Practices in History of Art III (also called Laboratory III) of History of Art Graduation Course. The participation of UNIFESP was to play a critical mediation role, through the responsible teachers and students involved in Laboratory III discipline (Curatory and Mediation) mediating meetings between artists responsible for public interventions and the curators of *Contracondutas* project, in order to analyze critically the process of artistic creation of the interventions in the light of some dimensions of contemporary activist art, as the works of Tucumán Arde and the theoretical propositions of Brian Holmes.

Keywords

artistic curatorship; mediation; teaching

La participación de UNIFESP a través de un ejercicio de mediación en el proyecto *Contracondutas*: una reflexión crítica sobre las intervenciones públicas

La Associação Escola da Cidade (AEC) tomó para sí la responsabilidad de atender al Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que se refiere a la compensación por el proceso de trabajadores que hacían la construcción del Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Guarulhos en régimen análogo a la esclavitud. En cumplimiento a las exigencias del Ministerio Público, la Escola da Cidade ha hecho un proceso de selección de intervenciones públicas por medio del edital público, además de invitar grupos y artistas que puedan desarrollar obras que problematizasen y promoviesen el debate público, sobre el impacto de las grandes obras de infraestructura, a la migración y al trabajo análogo a esclavo. Además de eso, se propuso una asociación con la Universidad Federal de São Paulo (UNIFESP), a través de los responsables por la unidad curricular Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III del curso de grado en Historia del Arte. La participación de UNIFESP fue de cumplir un papel de mediación crítica, a través de los docentes responsables y estudiantes participantes en la disciplina de Laboratório III (Curaduría y Mediación), mediando encuentros entre los responsables por las intervenciones públicas y la curaduría general del proyecto *Contracondutas*, lo que hace analizar críticamente el proceso de creación artística de las intervenciones en vista de algunas dimensiones del arte activista contemporáneo, como los trabajos de Tucumán Arde y las proposiciones teóricas de Brian Holmes.

Palabras-clave

curaduría del arte; mediación crítica; enseñanza

1 Introdução

O presente artigo tem por objetivo apresentar algumas análises que foram propostas por alunos da Unidade Curricular Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III do curso de graduação em História da Arte da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), conduzida ao longo do segundo semestre de 2016 em parceria com a Associação Escola da Cidade – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (AEC). Tal disciplina foi coordenada pelos professores Vinicius Spricigo e Pedro Fiori Arantes, tendo como objetivo central preparar o aluno para as práticas curatoriais e de mediação.

Com esta perspectiva, as aulas foram direcionadas com o intuito de desenvolver nos discentes um olhar crítico sobre a produção, desenvolvimento e formas de apresentação artísticas, à luz de critérios políticos e de formas de luta que questionam o caráter de transformação que a obra de arte contemporânea deve produzir em seus interlocutores, pautados, sobretudo, nos postulados de Brian Holmes e nas propostas do grupo de artistas Tucumán Arde.

Os alunos foram incentivados a desenvolver suas análises sobre as obras artísticas que participaram do projeto *Contracondutas*: pesquisa sobre trabalho e migração na construção civil, desenvolvido pela Associação Escola da Cidade, fruto de uma resposta a um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que, por decisão do Ministério Público do Trabalho de Guarulhos, exigiu como forma de compensação o financiamento cultural por parte de uma construtora brasileira, flagrada empregando trabalho análogo à escravidão na expansão e construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos.

As propostas de intervenções públicas e os trabalhos do *Contracondutas* são uma resposta ao TAC e têm como horizonte o tema do trabalho em regime análogo à escravidão, de forma que o debate sobre tais questões seja realizado de maneira ativa e conjunta com os principais vetores envolvidos. Além de discutir uma narrativa curatorial que aproxime as intervenções, é necessário que sejam moldadas estratégias para um trabalho coletivo que vão além de um discurso, deslocando-as, em consonância com as dimensões da arte ativista, enfatizando e problematizando o debate público referente ao impacto das grandes obras de infraestrutura, à migração e ao trabalho em regime análogo à escravidão.

O projeto *Contracondutas* foi fundamental para envolver os estudantes em atividades que desenvolvessem suas competências, e talvez tenha sido a primeira vez que alguns dos discentes estiveram em contato tão próximo e intenso com artistas e sua produção, sobretudo de forma instrumentalizada em sala de aula. Este convite da Escola da Cidade contribuiu significativamente para a formação de competências e experiências dos alunos da UNIFESP envolvidos no projeto, e foi uma oportunidade que possibilitou-lhes estar diante de uma experiência real de um processo crítico de curadoria e mediação.

A participação dos alunos de Laboratório III do Curso de História da Arte da UNIFESP teve como objetivo principal acompanhar e discutir as intervenções públicas dos artistas envolvidos no projeto *Contracondutas*, trabalhando, refletindo e desenvolvendo as propostas críticas com os colegas e professores, pensando nas hipóteses e sugestões que pudessem contribuir para a elaboração das Intervenções Públicas. O presente texto adensa os problemas levantados em aula pelos alunos nos debates e exercícios que ocorreram ao longo do semestre.

O convite feito à UNIFESP pela equipe de curadoria do projeto *Contracondutas* foi muito importante, tendo em vista que, por meio dessa parceria, ocorreu uma aproximação entre os artistas para a discussão de suas propostas iniciais, mostrando-se abertos ao diálogo, bem como a debates e esclarecimentos. A participação da UNIFESP questionou as estratégias de articulação entre os artistas, de forma a promover um maior alcance das propostas, tendo em vista que a ação do grupo da UNIFESP foi a de cumprir um papel de mediação e de aproximação dos diálogos e das intervenções com o público. Nesse sentido, a estratégia adotada pela curadoria foi objeto de reflexão, de acordo com os pressupostos discutidos durante o semestre e que levantamos aqui: pensar estratégias de articulação coletiva, juntamente e por intermédio da UNIFESP, visando maior potencialidade dos resultados por meio das articulações propostas durante os encontros, contribuindo positivamente com o andamento das propostas de intervenções públicas.

Dentre os trabalhos analisados pelos alunos, apresentaremos a seguir as propostas selecionadas por meio de edital público e aberto, publicado

pela Escola da Cidade e que participam do projeto *Contracondutas*: Caderno de Campo, por Vânia Medeiros; Centoeonze, pelo Coletivo *Metade* (Ana Transchesi, Isabella Beneduci Assad); e em paralelo, por Danielli Wal, Guilherme Garmatter, Mayara Wal, Milene Gil, Semyramys Monastier. O projeto contou ainda com artistas e arquitetos convidados: *Mise en scène / Maquete*, por Raquel Garbelotti; GRU III: *Contracartografias*, pelo NEC-USP, e Coletivo 308 (último convidado a participar do projeto, por indicação dos discentes da disciplina).

A participação do corpo discente basicamente realizou-se da seguinte maneira: após uma apresentação panorâmica do projeto *Contracondutas* e das obras que o compõem feita pelos coordenadores do projeto na forma de aula inaugural, seguiu-se uma série de encontros presenciais e à distância entre os artistas, coletivos e os discentes. Esse diálogo resultou em um encontro público com todos os envolvidos no projeto para a integralização dos resultados das propostas em articulação às diversas esferas, na qual a UNIFESP ficou responsável pela mediação.

Paralelamente, foi proposto pelos docentes aos estudantes que fizessem reflexões críticas sobre as intervenções dos artistas, à luz dos projetos de Tucumán Arde e das dimensões críticas de Brian Holmes para a arte contemporânea, articulados em torno do conceito de *Eventwork*, utilizado por Holmes (2012) em texto publicado no catálogo da exposição de Sylvia Maglione e Graeme Thomson, “*Blown up! Eventwork*” de 2009.

Para estimular a percepção crítica dos estudantes acerca de obras de arte contemporânea, também foram apresentadas aos alunos algumas das últimas propostas das Bienais de Arte de São Paulo (inclusive com uma visita *in loco* e direcionada pela 32ª Bienal de São Paulo – Incerteza Viva), sobretudo com um olhar para as relações entre arte e política.

O Laboratório III constituiu-se basicamente de aulas expositivas, as quais trataram de apresentar material teórico e exemplos diversos de arte contemporânea, pautando-as pelo olhar político sobre as obras, e utilizaram como modelo basilar o grupo Tucumán Arde para observar as obras artísticas, além dos debates já mencionados, nos quais se refletiu, principalmente, sobre as condições de trabalho no Brasil e seus reflexos no âmbito da cultura social, com especial ênfase para as questões locais que envolvem a comuni-

dade de Guarulhos, os moradores, trabalhadores e os territórios impactados pelas obras de expansão do Aeroporto.

Durante os encontros dos estudantes com as equipes que participam do projeto, os artistas tinham a oportunidade de apresentar com maiores detalhes as suas propostas, assim como os alunos podiam realizar questionamentos e sanar suas dúvidas acerca das intervenções, promovendo debates em sala de aula que elucidavam as propostas dos grupos de artistas, bem como levantavam questionamentos críticos que fomentavam algumas reflexões acerca das propostas, tornando-as mais interessantes do ponto de vista do público e da mediação.

Pensar, analisar, discutir e refletir criticamente e conjuntamente o projeto *Contracondutas* foi basicamente a dinâmica adotada pelos alunos da UNIFESP, sempre com o horizonte de que se tratava de um Termo de Ajustamento de Conduta, referente ao impacto das grandes obras de infraestrutura, à migração e ao trabalho análogo a escravo em que estavam envolvidos os trabalhadores designados para a obra de construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, fomentando o debate sobre o reconhecimento dos direitos do trabalho.

2 Modelos de observação e teorias aplicadas às intervenções do projeto *Contracondutas*

As propostas artísticas para o projeto *Contracondutas* foram produzidas por artistas e coletivos de arte que dominam as práticas e os conhecimentos de suas respectivas áreas e das linguagens apresentadas, o que contribuiu com excelentes reflexões e pensamentos críticos acerca das condições do trabalho na construção civil. Os artistas fizeram uso de métodos de apresentação com demonstrações particulares de intervenção, as quais atenderam integralmente as condições para participar e fazer parte do projeto *Contracondutas*. Cada grupo, à sua maneira, conseguiu realizar questionamentos críticos e reflexões acerca das condições do trabalho a que foram expostos os trabalhadores flagrados em condição análoga à escravidão, mediando, no espectador, debates e críticas quanto às condições de trabalho em obras de grande porte.

As obras respondem aos objetivos propostos, pois conseguem problematizar, de diferentes formas, as principais questões envolvidas no projeto. Nesse sentido, elas atendem às demandas

exigidas pela curadoria geral do projeto, cumprindo o que está previsto no propósito do *Contracondutas*. Entretanto, como forma de exercício crítico, a UNIFESP articulou as propostas durante as aulas em encontros com os envolvidos, promovendo reflexões críticas acerca dos trabalhos, que priorizaram referências e pressupostos da arte ativista contemporânea, tendo como horizonte de modelo as intervenções do grupo Tucumán Arde e as proposições teóricas de Brian Holmes.

Os alunos da disciplina de Laboratório III tiveram como horizonte as propostas de arte política do grupo Tucumán Arde, para a promoção do debate e de observação crítica das obras participantes. Com este modelo, tentou-se observar todas as propostas de intervenção, ainda que as formas propostas pelos grupos e artistas, em termos de produção artística, estivessem vinculadas a outras premissas de ativismo cultural e realização de denúncia social por meio das artes.

O presente artigo optou pela mesma metodologia que foi utilizada em sala de aula e que lançou mão de uma análise comparativa, a qual tomou como modelo os trabalhos de ativismo de Tucumán Arde. Tal opção foi utilizada, pois o grupo da UNIFESP considera esta como a expressão exemplar de projeto que busca transformar a realidade, integrando arte e política, levando estes saberes para outros domínios, diferentes daqueles que são impostos pelos circuitos artísticos tradicionais (geralmente elitistas e excludentes). Na proposta do grupo argentino, as representações artísticas dos meios populares, sobretudo daqueles que são excluídos do mundo das artes, passam a se aproximar das discussões políticas de grupos de trabalhadores, comunidades periféricas, coletivos urbanos etc., e interessam como forma de expressão de arte contemporânea.

Como exemplo de grupo artístico que se articulou para defender os interesses de trabalhadores, podemos mencionar o caso ocorrido em novembro de 1968, nas sedes de grupos de representantes de trabalhadores da CGT nas cidades de Rosário e Buenos Aires.

Um grupo de artistas e intelectuais argentinos realizou, de forma coletiva e multidisciplinar, intervenções artísticas, com o objetivo de tirar a arte de seus circuitos tradicionais – geralmente elitizados e pouco envolvidos com as causas sociais. O grupo argentino promoveu, dentre outras atividades, denúncias, por meio

das artes e dos meios de comunicação, contra as formas de exploração dos trabalhadores nos engenhos e campos de açúcar da região de Tucumán. A forma de ativismo era realizada de maneira criativa para se infiltrarem nos meios de comunicação e denunciarem os infortúnios dos trabalhadores, que a própria mídia argentina negligenciava. Todo este movimento artístico e de denúncia ficou conhecido como Tucumán Arde.

O Tucumán Arde foi uma proposta coletiva, que envolveu representantes de diferentes grupos (de intelectuais a trabalhadores de comunidades camponesas) em articulação, promovendo a arte fora dos circuitos tradicionais e instituições canonizadas de exibição, e também unificou, naquele momento, os circuitos da arte com os movimentos populares e de lutas, com propostas de transformações políticas e sociais.

Como forma de desenvolver a produção, foram realizadas ações em diferentes frentes: promoveram campanhas anônimas com diversos cartazes espalhados, simplesmente apresentando o termo Tucumán e sem qualquer outra referência; desenvolveram cartazes com desenhos que anunciavam a Primeira Bienal de Arte de Vanguarda, de 1968, a ser realizada na sede de representantes dos trabalhadores argentinos da CGT (Confederação Geral do Trabalho), na cidade de Rosário; realizaram pichações na cidade com a sentença “Tucumán Arde” e mais cartazes com os mesmos dizeres. Paralelamente a estas ações, um grupo se deslocou a Tucumán, onde os trabalhadores dos engenhos de açúcar eram explorados por seus patrões, promovendo a atuação sindical de forma a denunciar as empresas açucareiras que exploravam os empregados.

Na inauguração da Primeira Bienal de Arte de Vanguarda, na sede da CGT de Rosário, foram apresentadas reportagens, entrevistas, filmes e fotografias, coletados durante a visita dos artistas a Tucumán, com caráter de denúncia, a fim de recordar a exploração e expropriação da mão de obra nos campos açucareiros na região.

O ativismo de Tucumán Arde, com seu caráter artístico-político, buscou explorar a interação entre as linguagens da arte e a ação coletiva, por meio de obras que não se esgotam em si mesmas, promovendo debates constantes por meio da participação do espectador, que se integra ao processo artístico como um agente e não somente como mero observador. O público

passa a compreender a importância de integrar a arte e as manifestações políticas, e tal condição é fundamental para se retirar a aura do artista como entidade inalcançável. O artista, nesta perspectiva, é dependente da atuação do público, sem o qual não pode promover as suas construções que têm como premissa a condição coletiva e não individual.

A articulação artística e política talvez seja o ponto de convergência entre o projeto *Contracondutas* e *Tucumán Arde*, pois ambos tentam alcançar pessoas que estão alijadas dos processos artísticos, com uma concepção artística coletiva, questionadora das (contra) condutas que estão em vigor na nossa sociedade (por exemplo, a expropriação da mão de obra em regime análogo à escravidão). O processo de denúncia de forma simbólica provavelmente constitui uma maneira de aproximar as classes de artistas, intelectuais e principalmente trabalhadores, desenvolvendo um produto de resistência cultural amplificado dentro da sociedade. A exemplo de *Tucumán Arde*, o projeto *Contracondutas* também ocorreu em diferentes frentes, que tiveram como ponto de partida atender à denúncia do Ministério Público sobre a situação análoga à escravidão de trabalhadores na construção do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos. Em certa medida, todos os trabalhos rememoraram os fatos que ocorreram com os operários, o que reafirma a proximidade do projeto argentino com o propósito assumido pelos artistas que participam do projeto brasileiro.

Pensar a arte pelo prisma da denúncia é um debate fundamental na sociedade, de forma a mediar questões que possam se tornar eixos de transformação e reflexão social. Talvez a demanda do TAC seja uma das mais importantes para se estabelecer relações com este tipo de atividade de denúncia, dentro dos limites que a legislação impõe aos artistas. Faz parte do processo artístico conseguir se desvencilhar das barreiras legais e tornar a arte um dispositivo de luta, mas, para isto, é necessário recorrer aos dois efeitos que a arte pode provocar no espectador, segundo a proposta de Yolanda Sierra León (2014) às obras de arte cujo tema é a defesa dos Direitos Humanos: o “efeito sensibilizador” e o “efeito transformador”:³

Como efeito sensibilizador, podemos tratar a arte como

ferramenta cognitiva, didática, emocional ou comunicativa, que permite ao espectador ou ao

observador de um universo que lhe é desconhecido, e por não ser vítima ou não pertencer ao circuito das vítimas, e por ser uma profanação, não acessar as informações dos especialistas. (LEÓN, 2014, p 90)

Para enfatizar efeito sensibilizador da obra de arte, León recorre ao texto de Walter Benjamin,⁴ no qual se propõe que a obra de arte torne possível aproximações cognitivas diferentes em virtude de novos dispositivos técnicos que possibilitem a apreensão de questões até então inacessíveis. Tal condição promove o surgimento de novas mediações entre quem produz a obra e quem a observa. Benjamin, todavia, adverte para o risco do efeito sensibilizador, em que a “arte se converte em um mecanismo de expressão da sociedade, ou das massas, sem que na verdade se modifiquem as suas condições, toda vez que a proletarização anda de mãos dadas com a alienação e fabricação dos valores culturais” (BENJAMIN *apud* LEÓN, 2014, p.91).

Quanto ao efeito transformador, trata-se de algo que

além de conter os elementos próprios do efeito sensibilizador, permite a modificação das condições de vulnerabilidade que facilitam a violação dos direitos humanos. Não basta, portanto, em incorporar o tema, é necessário que o artista mergulhe nas condições sociais das vítimas, dos excluídos, e contribua seguramente em criar grupos de resistência e luta política, nos quais a arte é um meio para se alcançar este objetivo. (LEÓN, 2014, p.93)

A obra de arte deve se colocar a serviço da sociedade, de maneira a modificar as estruturas sociais em defesa da justa causa. Para enfatizar esta tese, a autora recorre novamente à afirmação de Benjamin⁵ de que “o autor é um produtor chamado a lutar, não somente a denunciar, é chamado a intervir ativamente, e portanto a utilizar técnicas que, progressiva e fundamentalmente, possuem a capacidade de produzir impacto” (BENJAMIN *apud* LEÓN, 2014, p.93-94). As obras não possuem, porém, “efeito mágico”, que faria com que seus espectadores se tornassem pessoas mais conscientes acerca da realidade, mas se trata de um mecanismo de apoio que contribui com a transformação e a emancipação da sociedade.

3 Observações e notas sobre as propostas de intervenções do *Contracondutas*

Para aquilo que se considera um ideal de efeito transformador na obra de arte contemporânea, e

que realmente produza resultados em forma de luta e defesa dos direitos sociais, temos, talvez, na proposta de Brian Holmes (2012), intitulada de “*Eventwork: The 4-fold Matrix of Contemporary Social Movements*”, um modelo exemplar, em que a arte assume uma importância singular dentro do meio político e pode desenvolver formas de expressão que se aliem aos interesses da sociedade. Segundo Holmes, para a arte contemporânea ter sucesso neste intento de denúncia, deve ter em vista quatro dimensões: 1) pesquisa crítica acerca dos problemas complexos e reais; 2) produção de uma arte participativa, com o duplo compromisso de articular o vivido e o representado; 3) a comunicação em rede e estratégias de penetração nos meios de massa e; 4) aliança colaborativa com os movimentos populares e sociais (HOLMES, 2012, p.2)

A proposta de Brian Holmes (2012) é de desenvolver uma arte participativa, não simplesmente uma arte de vanguarda que preze somente pelo efeito de choque, mas que vá além do escândalo e se preocupe realmente em produzir um efeito que estimule o espectador a observar e abstrair um significado, que promova a denúncia e ultrapasse o modelo de que há um produtor em posição privilegiada, desconhecido da vivência social e que leva ao espectador um produto que deve ser simplesmente consumido. A construção deve ser compartilhada e, para isto, o envolvimento do público em todas as fases do processo é fundamental:

Uma obra tem a capacidade de entrar em contato com o público, e de provocá-lo, não mediante um retiro glorificado a um mundo de devaneios do cubo branco, mas pelo contrário inserindo-se na complexidade cotidiana da vida em uma sociedade tecnocrata, onde é sempre difícil de especificar a possibilidade de uma resistência compartilhada frente aos amplos e invasivos programas governamentais e industriais (HOLMES, 2012, p.6)

Uma dúvida e dificuldade, segundo Holmes (2012), é fazer com que a resistência e o movimento de luta sejam mais do que a demonstração de um evento singular, que possa valer para outros momentos, levando o espectador a uma sensibilidade tal que possa compartilhar de um produto responsável por uma manutenção do processo de luta contínuo. Talvez este seja um dos maiores desafios para a arte contemporânea.

Como instrumento que possibilita ao trabalhador assalariado e oprimido pelo regime capitalista um acesso ao mundo e à produção

das artes, talvez, no âmbito de *Contracondutas*, o Caderno de Campo de Vânia Medeiros seja uma das propostas que mais colocaram o trabalhador como protagonista da produção artística de forma direta. A criação do Caderno de Campo, em conjunto com os trabalhadores da construção civil de Guarulhos, foi realizada em encontros semanais nos quais os participantes se tornaram artistas e desenvolveram, por meio de desenhos autorais, percepções de suas rotinas de trabalho na construção. Além disso, durante os encontros, estimulou-se os participantes conversar e debater sobre suas próprias condições de trabalho, possibilitando a publicação de um livro em que estes relatos se tornaram fontes de discussão para outros interlocutores, disseminando as condições reais do trabalhador da construção civil.

Os desenhos executados pelos profissionais da construção civil são interessantes, pois retratam seus próprios anseios, dilemas e dificuldades no trabalho a partir da visão de quem tem “menor relevância” dentro do proletariado. A proposta do Caderno de Campo demonstra ser uma grande fonte de estudos não só estéticos, mas também de empoderamento social (“dando voz àqueles que são mais vulneráveis”), elevando os trabalhadores a um patamar social de protagonismo por meio de suas produções artísticas.

Um aspecto interessante na proposta do Caderno de Campo é o de resgatar a subjetividade dos indivíduos oprimidos no mundo do trabalho. A proposta de que os operários reflitam sobre suas condições de trabalho é uma tentativa de restituição dos corpos que são domesticados pelas condições laborais. Ao fazerem reflexões sobre suas condições, aqueles homens deixam de ser mera materialidade para o mundo das corporações e assumem o papel de seres conscientes de suas próprias condições humanas, passando a perceber o mundo como um campo de forças que impele cada um dos homens para distintas condições. Ao refletir com os seus próprios desenhos, os trabalhadores passam a perceber as formas de dominação invisíveis e que estão presentes nos sistemas das grandes corporações, que dominam o capitalismo enquanto espaço de consumo, poder, controle e domesticação. Ou seja, restituí-los enquanto subjetividade-corpo, corpos dotados de consciência em sua pluralidade irreduzível, em uma dupla capacidade, perceber o mundo como forma e aprender o mundo como campo de forças.

Os encontros entre Medeiros e os trabalhadores ocorreram em uma escola pública, localizada no bairro de São Miguel Paulista, no município de São Paulo. As atividades de confecção física dos cadernos de desenho ocorreram em colaboração com Ayelén Gastaldi. Também foram promovidas conversas com Medeiros sobre a vida diária nos canteiros de obra, e, por fim, os encontros culminaram na elaboração dos desenhos em que os trabalhadores apresentavam algumas imagens de seu cotidiano laboral. Todos os encontros foram fotografados por Tiago Lima, que registrou, a partir de uma estética bastante singular, as produções dos operários e os encontros com a artista.

Vale ressaltar o duplo aspecto na questão da produção dos cadernos, ao replicar o modelo trabalhista de remuneração, simulando o *status quo* do “aprisionamento” do proletariado em regimes impostos pela ordem social. Configura-se, com isso, ao replicar esse modelo, a lógica da produção capitalista, na qual é esperado um “resultado” anteriormente previsto ao fim do processo. Entretanto, vale ressaltar que, em vez de somente controlar o trabalhador, a intervenção estimulou a liberdade intelectual e o pensamento sobre as próprias condições laborais a que estavam sujeitados os trabalhadores de uma forma geral em nossa sociedade. O limite da liberdade foi superado pela expressão individual da arte, com um resultado que em todo processo é partilhado pelos próprios trabalhadores, ao contrário da lógica do sistema capitalista.

Mesclar algum tipo de registro fotográfico documental da situação de trabalhadores em meio aos canteiros de obra (por exemplo, aos moldes da exposição de vanguarda do grupo Tucumán Arde, que retratou os trabalhadores dos campos de cana de açúcar) com as imagens dos trabalhos da artista em sala de aula possivelmente retiraria a idealização da execução do trabalho da construção civil como algo sempre prazeroso e descontraído. Talvez tivesse sido produtivo posicionar e aproximar o espectador de uma referência que mostrasse melhor algumas condições insalubres de trabalho, mas que não são devidamente reconhecidas como tais na forma da lei.

Tanto os espectadores como os trabalhadores, ao observar e realizar a proposta de Medeiros, deveriam agir como indivíduos que possuem olhar crítico, não somente como meros observadores passivos ou vítimas das condições laborais a que são submetidos. É necessário que

se posicionem como aqueles que não são mais condenados pelas suas condições, mas como pessoas conscientes e que não aceitam simplesmente as condições impostas. Tal condição poderia de fato conferir à obra um efeito sensibilizador.

Uma condição interessante para se pensar a proposta do Caderno de Campo é a sua aproximação com as medievais corporações de ofício (guildas),⁶ que eram grupos de trabalhadores que produziam utensílios religiosos e domésticos, mas com características artísticas. Tais trabalhadores se aproximavam do mundo das artes com suas práticas – afinal, não havia distinção entre o mundo das artes e o do trabalho na Idade Média, e os “artesãos-artistas” eram pessoas que tinham, em certa medida, liberdade para desempenhar uma função principal em suas obras. A partir de algumas das imagens obtidas nos encontros, é possível notar a postura da artista como a de um professor dos primeiros anos escolares, geralmente de pé, ao passo que os trabalhadores se mantêm sentados como se estivessem obedecendo ao que é lecionado, denotando um modelo hierarquizante de ensino ao qual a sociedade brasileira não consegue se desvincular.

Em virtude de ser tão interessante, por promover o pensamento dos operários, o trabalho de Vânia Medeiros merecia um pouco mais de profusão para que, em alguma medida, o mesmo fosse replicado em “outros canteiros de obra”, abrindo espaço para um maior diálogo com trabalhadores, tornando-se uma “pequena oficina de ativismo cultural”, com envolvimento de outros atores sociais, sobretudo das obras que ocorrem no município de Guarulhos e que pudessem dialogar com o entorno do aeroporto. Levar a produção de arte para outros espaços traduz a forma de produção, constituindo uma das características que Brian Holmes propõe em seu postulado *Eventwork* (HOLMES, 2012), em que a arte deve ser participativa e possuir um duplo compromisso, com a representação e com a experiência vivida.

O coletivo Metade, com a proposta Centoeonze, tinha como objetivo principal realizar visitas e trocas de experiência com os trabalhadores que haviam sido flagrados em condição de trabalho análogo à escravidão, mote da denúncia ao Ministério Público que culminou no TAC. Os depoimentos deles foram gravados e serão disponibilizados em plataforma digital de livre acesso, podendo ser consultada pelo público (o acesso ao sítio eletrônico

possivelmente se dará por meio de um *QR code*), disposto em cento e onze carrinhos de bagagem que circulam pelo espaço do Aeroporto de Guarulhos com palavras-chave e sentenças obtidas a partir das conversas com os trabalhadores.

O grupo apresenta como proposta principal o desejo de encontro com os trabalhadores envolvidos e que foram vitimados. Eles se utilizaram dos depoimentos para a construção do processo de criação, fazendo com que os próprios operários fossem protagonistas do processo criativo, ainda que de forma indireta. Todavia, neste aspecto, a proposta do grupo se aproxima de uma das intervenções do grupo Tucumán Arde, em que alguns dos envolvidos foram até a região de Tucumán para registrar documentos (vídeos, fotografias, imagens, entrevistas etc.), de forma a divulgá-los posteriormente nas cidades de Rosário e Buenos Aires. Analogamente, é como se os fatos estivessem sendo encobertos pela distância geográfica do público que consome os produtos das atividades dos trabalhadores (seja o açúcar cultivado em Tucumán, no caso argentino, seja o aeroporto construído por retirantes, no caso brasileiro), e os artistas, nos dois casos, fossem os responsáveis pela denúncia dos infortúnios que ocorreram com os trabalhadores.

Em termos de aproximação do espaço físico e das instalações do aeroporto, o coletivo Metade possui uma das propostas mais imbricadas neste sentido, pois se apropriaram de um dos traços constitutivos da proposta do *Eventwork*, que é a comunicação em rede e a penetração nas mídias de massa. Afinal, é por meio da mediação que há uma contribuição para demonstrar como a relação do espaço do aeroporto com o trabalhador é praticamente inexistente aos olhos dos usuários, os quais apenas trafegam pelos espaços e não se dão conta de que existem homens e mulheres que possibilitam que as operações e a manutenção dos serviços aeroportuários ocorram de forma plena e segura, ainda que todos estes trabalhadores permaneçam invisíveis aos olhos deles.

A proposta de incluir mensagens nos carrinhos do aeroporto é pertinente para divulgar aos usuários as condições a que foram submetidos os trabalhadores da construção de parte daquele complexo aeroportuário, aproximando-se de uma forma de arte denúncia aos moldes de Tucumán Arde. O coletivo Metade tem uma preocupação muito pertinente, que é a de

aproximar os espaços materiais e imateriais, promovendo uma forma de mediação que esteja em todas as formas de comunicação do cotidiano das pessoas (fisicamente nos carrinhos e nas páginas digitais da Internet). Estas condições amplificam as formas de debate em meio à sociedade e resultados que, talvez, manifestem formas de compreensão da realidade dos trabalhadores que não são divulgadas nos meios de comunicação convencionais.

Infelizmente, é preciso ter em vista que nem todos aqueles que circulam pelo aeroporto se preocupam em observar todos os registros de comunicação que estão disponíveis, afinal, a profusão de imagens e mensagens que existem em um aeroporto é tão grande, que na maioria das vezes não interessam ao público, ou seja, o efeito sensibilizador destas obras possui pouca efetividade, e talvez o *QR code* vinculando o acesso a páginas de internet não seja uma ferramenta muito utilizada, mesmo por usuários de celulares de última geração, o que torna o resultado pouco representativo e com acessos reduzidos ao site do projeto, afastando-se da pretensão da comunicação em rede e da penetração nas mídias de massa, como postula Holmes (2012) em seu *Eventwork*.

A reflexão sobre os trabalhadores que foram utilizados como mão de obra em regime de trabalho análogo à escravidão deve ser realizada de modo a impactar o público e a sociedade. Afinal, a violência contra as pessoas está banalizada em diferentes aspectos, o que faz com que não tenhamos a empatia necessária para coibir práticas desumanas e cobrar das instituições do Estado posturas de fiscalização e controle efetivos que impeçam crimes aos direitos humanos.

A arte, talvez, seja um dos poucos caminhos em que é possível denunciar a violência, contribuindo com a formação humanística da sociedade que, por ora, está alienada por aquilo que cotidianamente é expresso em nossas mídias e veículos de comunicação. É importante pensar quais são os limites da arte quando tratamos de reparação dos direitos humanos e quais são os seus campos de ação, de maneira a estabelecer um efeito transformador, fazendo os processos de produção artística serem superiores às demais propostas culturais.

Talvez, desde o início do século XX, as vanguardas artísticas tenham se apropriado da *estética do choque* para impactar e atrair a atenção do público; todavia, a repetição da

fórmula em que escandalizar passa a ser o caráter primordial da obra, banaliza a leitura crítica dos objetos, e aquilo que antes era motivo de novidade e reflexão passa a se tornar vulgar e comum aos olhos dos espectadores. A arte se transforma e molda as ações do cotidiano, revelando-se como instrumento de capacidade cognitiva e didática superior aos meios de comunicação tradicionais, denunciando os infortúnios do cotidiano social (trabalhos em regime análogo à escravidão), elucidando e sensibilizando o espectador sobre as injustiças que acometem o nosso mundo, promovendo, desta maneira, o efeito sensibilizador das formas de expressão artísticas.

A visita que o grupo está realizando aos trabalhadores e às tribos de alguns indígenas que sofreram com a obra do Terminal 3 do Aeroporto também é uma chance ímpar de realizar um trabalho de denúncia sobre os povos nativos que, ainda hoje, são explorados e subjugados, o que perpetua o processo de colonização tão criticado em nossa sociedade, e que os meios de comunicação nos iludem a ponto de acreditarmos que tais coisas não existem atualmente. Talvez se o grupo tivesse se articulado com movimentos sociais que defendem a causa indígena, o resultado seria bastante positivo, tendo em vista que a *aliança da arte contemporânea com os movimentos sociais* é uma das quatro premissas de *Eventwork* (HOLMES, 2012) para se alcançar o efeito transformador da arte.

Como efeito sensibilizador, talvez a obra do coletivo Metade tenha se apropriado de uma forma interessante dos discursos coletados dos trabalhadores da construção civil e pode se articular de forma interessante para promover a divulgação de seus infortúnios, que, em alguns casos, ainda aguardam reparação pelos danos psicológicos sofridos. As entrevistas e os relatos são uma fonte de manutenção da memória que a arte de denúncia transmite ao inconsciente coletivo, promovendo uma maior reflexão sobre as condições dos trabalhadores.

A obra denominada *Mise en scène / Maquete*, de Raquel Garbelotti, é uma proposta de produção audiovisual, que observa de forma simbólica as questões relativas às condições de vivência dos trabalhadores nas residências que ocupavam durante o período em que foram explorados. Sua proposta é inspirada nas obras de Gordon Matta-Clark, que durante a década de 1970 lançou mão de diferentes formas de

observar os espaços como desconstrução de normas, apropriando-se da utilização de locais inusitados da cidade.

A metodologia aplicada ao processo de produção “entende e se apropria da fórmula de *site-specific*”, de forma que o espaço das casas em que os operários viviam se torne o ponto de partida para as análises. A primeira etapa do trabalho consistiu na ida a campo, visitando as residências, e, por meio destas visitas, foram elaboradas plantas dessas localidades, com a intenção de produzir maquetes que representassem de forma fidedigna a incidência da luz solar nesses locais.

A produção cinematográfica consiste em elaborar maquetes que simulem os espaços físicos das residências e alojamentos em que foram flagrados os cento e onze trabalhadores que estavam confinados. A filmagem simula a luz durante as 24 horas do dia nas diferentes épocas do ano por várias tomadas de espaço nas casas. A condição de luz solar nas residências é promovida com a ajuda de um planetarista, que promove o simulacro das diferentes incidências solares nos espaços arquitetônicos.

A proposta é bastante interessante devido ao fato de a artista ter recorrido aos autos de infração, apontados pelo Ministério Público, e ter observado com atenção que a luz era um dos elementos que comprometia as condições de vivência digna dos trabalhadores, o que algumas vezes é negligenciado pelas corporações como necessidade humana. A artista aproveitou muito bem o fato de a luz ser um dos elementos primordiais para a construção da imagem cinematográfica, e que produz nos espectadores a dramaticidade das cenas, para realizar a construção do processo artístico, levando o espectador a sentir as emoções daqueles que estavam confinados nos espaços oferecidos como alojamento.

O filme proposto, além de possuir a cativante tarefa de atrair o espectador para os jogos de luz, também fascina no sentido de evidenciar as condições em que vive uma considerável parte da população periférica de Guarulhos. Na maioria dos casos, as pessoas se aglomeram em casas que possuem pouco estudo arquitetônico, em que não há incidência de luz solar e pouco arejamento, vivendo em ambientes soturnos, melancólicos (em termos subjetivos), mofados e propícios à proliferação de doenças (em termos físicos). Tais condições de luminosidade são as mesmas em que foram encontrados os trabalha-

dores que estavam realizando a construção do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos.

A proposta *Mise en scène / Maquete* alcança um efeito sensibilizador que promove a emoção e estimula a empatia do espectador que jamais tenha vivido ou presenciado imóveis nas condições de luminosidade veiculadas pela filmagem de uma maquete que simula as condições de vivência da maioria daqueles que vivem nas periferias do município de Guarulhos, sobretudo em bairros do entorno do espaço aeroportuário. Apesar de a situação ser bastante cotidiana entre a população da metrópole paulista, é importante levar tais traços da condição humana especialmente para espectadores que vivem em condições ideais de moradia.

A questão estética e a pesquisa cinematográfica e artística estiveram muito presentes nessa obra, e desenvolvem os sentidos do espectador de forma bastante envolvente, o que privilegia um efeito sensibilizador na obra, por meio de sua estética, ao passo que se apela de forma mais sutil para um efeito transformador, postulado pelas dimensões críticas de Brian Holmes.

O trabalho proposto pelo Núcleo de Estudos da Contemporaneidade (NEC-USP) do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP de São Carlos, GRU-111: Contracartografias, demonstrou-se bastante acadêmico e, certamente, será base de consulta para futuros pesquisadores sobre o tema.

O projeto da equipe do NEC-USP pretende observar a rede de complexidades que envolvem o Aeroporto, bem como a sua influência e/ou interferência para o seu entorno e quais as implicações que ocorrem em virtude da existência do Aeroporto em meio a uma comunidade periférica da região de Guarulhos. Para este trabalho, o aeroporto é mais do que um simples local de trânsito de passageiros e transporte de cargas, tornando-se o cerne de um apontamento de diversas questões, que vão desde economia até de caráter mais social, como a convivência das comunidades ao redor do aeroporto.

Com esta gama de propostas, tenta-se conectar diversas relações que transpassam pelo aeroporto à condição de trabalho análogo à escravidão. Para isto, o grupo se vale da estratégia de representação de “figura/fundo”, de forma a delinear os fundos, revelando as figuras, assim como os “espaços servidos”, que mostram “serviços”, possibilitando ao espectador visuali-

zar o que está oculto.

O processo de produção foi realizado seguindo algumas linhas de pesquisa que buscam compreender a relação daquele espaço com a complexa rede (contra)cartográfica, na qual o aeroporto é o motor que promove diversos tipos de relações e condições que existem devido à presença deste equipamento. Além da realização de *workshops*, entre os meses de agosto e outubro de 2016, foi realizada a produção de diversos trabalhos por parte dos pesquisadores do NEC-USP, que produzem material para futuras consultas e debates sobre as condições do entorno do aeroporto.

Em virtude do pouco acesso dos alunos da UNIFESP e da greve ocorrida no campus Guarulhos,⁷ os discentes tiveram uma certa dificuldade para compreender o trabalho da equipe do NEC-USP, aliada à complexidade dos projetos (foi difícil para eles comentar sobre o projeto). Todavia, a Cartografia social⁸ é um dos temas que está em voga atualmente, e tais pesquisas são muito produtivas, no sentido de possibilitar o empoderamento daqueles que são tidos como excluídos. Como referências neste tema, temos o postulado de Henri Acselrad e Luis Régis Coli texto “Disputas cartográficas e disputas territoriais”, como uma das bases para se compreender a cartografia social. Acselrad organizou, em 2008 a obra *Cartografias Sociais e Território* com diversos autores e que trata de forma bastante ampliada sobre este tema.

O resultado das análises do território e do entorno do aeroporto foi demonstrado de forma interessante, sobretudo por mostrar o contraste que existe entre o equipamento e a comunidade circundante, em termos de organização dos espaços, dos fluxos e das atividades.

Não há integração com a sociedade; ao contrário, o que existe é um isolamento, que faz com que o aeroporto se torne um “paraíso artificial”,⁹ que não possui nenhum tipo de relação com o lugar, iludindo o usuário desatento, acreditando que o aeroporto pertence a São Paulo e que toda a sua estrutura, limpeza e organização dialoga com os arredores da cidade.

Além disto, as pesquisas do NEC-USP demonstraram que tamanha organização do espaço aeroportuário produz um controle de grandes dimensões, fazendo com que as atividades sejam constantemente vigiadas e em regime produtivo (a exemplo de uma linha de montagem de espécie *fordista*), em que as chances e oportunidades para intervenções artísticas de

forma política e de denúncia sejam coibidas facilmente pelos agentes e pelo próprio aparelho aeroportuário.

Apesar da proximidade, a dinâmica e os estilos de movimentação divergem muito entre os bairros da região e o complexo aeroportuário. O grupo da proposta Em paralelo, contudo, com um olhar atento e minimalista para as pequenas “falhas do sistema”, possibilitou a ação de algumas performances que conseguiram passar despercebidas e se manifestaram como uma pequena maneira de denunciar injustiças.

A proposta do grupo é demonstrar que no cotidiano existem situações e condições de trabalho que são encobertas e, muitas vezes, passam despercebidas pela sociedade. E o próprio aeroporto escamoteia verdades que se tornam despercebidas aos olhos do público, e que ocorrem de maneira simultânea ou “paralela” às atividades principais do equipamento aeroportuário.

Segundo a proposta do grupo, existe uma necessidade de realizar a denúncia do trabalho escravo em seu trabalho, o qual fica frequentemente invisível aos nossos olhos, talvez por uma necessidade das corporações em lucrar ao se expropriar da mão de obra e do trabalho humano.

Como proposta de intervenção, o grupo Em paralelo propôs a utilização de elementos e linguagens do cotidiano da construção civil travestidos de denúncia dos maus tratos sociais e das condições a que são submetidos os trabalhadores. A proposta de demonstrar de forma minimalista e com grande conteúdo está bastante alinhada com uma das dimensões de Holmes (2012) de que a comunicação deve se penetrar nos meios de massa de forma a promover a denúncia. De forma geral, as ideias e as propostas do grupo são muito interessantes com relação ao desenvolvimento de uma aproximação com o pensamento crítico do público.

O grupo, porém, poderia ter se apropriado de outros espaços fora da área do aeroporto, divulgando suas propostas artísticas, utilizando espaços como os “canteiros de obra”, o centro movimentado de Guarulhos, provocando e se aproximado um pouco mais da classe trabalhadora e da comunidade guarulhense, convocando a sociedade a participar e dialogar sobre as principais questões do projeto, evidenciando como estas questões são encontradas em nosso cotidiano.

O ativismo proposto pelo grupo Em paralelo atua de forma insidiosa em meio aos equipamentos altamente monitorados e com alta vigilância. O processo de penetração das suas obras ocorre, sobretudo, através das “falhas”, por meio de fissuras que não podem ser controladas a todo instante e, analogamente, operam como se fossem vírus que encontraram uma deficiência na imunidade – ou ainda, como se fossem o famoso caso de Max Headroom na TV americana nos anos 1980.¹⁰

Outro tipo de intervenção que utilizou as lacunas impostas pelos instrumentos de comunicação e controle é o projeto *iRaq pôster*, no qual foram veiculados cartazes anônimos por um grupo denominado de *Forkscrew Graphics*, comprometido com as causas sociais. Para veicularem os cartazes políticos, o grupo se aproveitou de situações reais de propaganda dos produtos Apple, fazendo uso do mesmo tipo de diagramação visual e se apropriando dos espaços para realizar a divulgação de cartazes com imagens que criticam a guerra no Iraque. Lançando mão de formas escamoteadas, os cartazes ativistas se amalgamaram aos cartazes dos produtos digitais, criticando os conflitos e questionando se a guerra trazia algum tipo de segurança ao seu país. Este tipo de intervenção contemporânea é quase que uma arte de guerrilha que penetra em meio às massas e tem uma função de mediar a curiosidade e estimular o interesse do interlocutor.

O grupo Em paralelo realizou intervenções que se serviram dos métodos empregados pelas obras de mídia tática, que se infiltraram, sobretudo nos espaços “não vigiados” do Aeroporto de Guarulhos, de forma a divulgar pequenas intervenções que denunciam questões relacionadas à expropriação da mão de obra de trabalhadores.

Em termos de aproximação e conhecimento da comunidade guarulhense, provavelmente o Coletivo 308 esteja à frente de qualquer outro grupo do projeto Contracondutas, pelo fato de ser formado por artistas e colaboradores que moram, trabalham, vivem e atuam no cotidiano do município de Guarulhos. Este coletivo também se apropria da proposta de mídia tática para realizar a produção de cartazes que se correlacionam com as propostas gerais do projeto, disparando-os pela cidade e convocando o público a interagir com a proposta, por meio de *QR codes* presentes na obra.

A proposta do grupo é uma retomada da

proposta da “Trilha de fuscas”, já realizada em outras ocasiões pelo coletivo. Todavia, agora a trilha traz à tona a lembrança dos trabalhadores que foram explorados, a partir da representação de “Carrinhos de mão” em gesso, que terão *QR codes* que possibilitarão aos interlocutores presenciarem, por meio de página digital, depoimentos de moradores da cidade que residem nas proximidades do aeroporto e que sofrem muito mais do que apenas com o ruído das aeronaves pousando e decolando todos os dias.

A iniciativa do grupo, de se aproveitar dos espaços da cidade, foi interessante, mas resta dúvida se vão completar sua função junto ao público ou ficar no limite do lúdico (efeito sensibilizador) com *souvenires* para crianças, disponibilizados nos parques da cidade, o que talvez não seja adequado para promover efetivamente um efeito transformador, fazendo o público refletir acerca das condições de trabalho dentro do município.

Existe um receio compreensível do Coletivo 308 em realizar algum tipo de arte de denúncia que estão acostumados a realizar, sobretudo, por se tratar de um projeto amplo, com outros envolvidos. Mas talvez pudesse haver algum tipo de forma de expressão que contornasse os termos da lei, de forma que não comprometesse o nome e a representatividade do projeto. Uma das demandas propostas por Holmes (2012) e que poderia estar presente nos projetos propostos pelo coletivo de Guarulhos é a coordenação colaborativa, ou seja, associação com outros grupos e movimentos sociais da própria cidade de forma que pudessem promover intervenções artísticas que estimulassem o pensamento crítico, orquestrando formas de apresentação da arte que aproximem a comunidade local, levando o pensamento crítico aos grupos periféricos e excluídos.

De maneira geral, os grupos e artistas selecionados produziram intervenções que atenderam muito bem às propostas a que se dispuseram e fomentaram ótimo debate acerca das condições do trabalho na construção civil, bem como os problemas da própria existência do aeroporto para as comunidades do entorno. As propostas do projeto Contracondutas puderam questionar, de diferentes formas, a situação do trabalho e como as formas laborativas ainda são opressoras em nossa sociedade. Os grupos cumpriram o que era esperado por seus trabalhos e atingem plenamente aquilo que se

dispuseram a fazer para atender ao projeto.

A disciplina de Laboratório III adotou um método de pensar a arte ativista, a coletividade e os trabalhos sempre pautados pelo prisma do exemplo do grupo Tucumán Arde. Trata-se de um modelo adotado durante as aulas e utilizado no presente artigo, ou seja, uma escolha teórico-metodológica que poderia ter sido baseada em outros postulados. As potencialidades das obras não foram invalidadas pelo tipo de arcabouço utilizado como parâmetro de análise pela disciplina e atenderam as propostas do projeto Contracondutas. O grupo de alunos da UNIFESP realizou um exercício de mediação crítica que, por meio de encontros e diálogos acerca das intervenções artísticas, buscou a construção aberta de reflexões que almejavam maior alcance dos trabalhos.

4 Considerações finais

A proposta da disciplina de Laboratório III é colocar os estudantes diante de experiências práticas de curadoria e mediação, o que foi devidamente atendido no decorrer do segundo semestre de 2016, promovendo as competências a que se pretende a unidade curricular mediante a parceria da Escola da Cidade com a UNIFESP, aliado ao caráter extensionista proposto pelos coordenadores do curso. Os alunos tiveram uma experiência singular de acompanhar o processo de construção de diálogo entre a curadoria e os artistas, por meio de discussões, fóruns, palestras e debates nos quais o exercício de mediação se fez presente, cumprindo requisitos importantes para a formação de um historiador da arte.

Como exercício prático, foi possível aos alunos observarem as dificuldades de realizar o processo de curadoria, sobretudo quando a quantidade de agentes envolvidos no processo é considerável, o que dificulta o processo comunicativo entre cada uma das frentes. Neste sentido, as aulas de Laboratório III trouxeram uma reflexão crítica e teórica que não era o fundamento da curadoria, além de estabelecer uma diferente relação entre a mediação e a curadoria, em que a mediação crítica se impõe como um modelo que estabelece um diálogo constante com os trabalhos, diferentemente de uma mediação tradicional, em que não são levados a cabo os processos.

Foi possível notar que nos primeiros encontros da UNIFESP com os artistas, a distância e a dificuldade comunicativa entre os projetos de

cada uma das intervenções, aparentemente isoladas, só se aproximavam por meio da narrativa curatorial; do mesmo modo que a vinculação destes com a realidade da comunidade do entorno do aeroporto, pareceu ser pouco pretendida em um primeiro momento, mas, em seguida, isso pareceu ser articulado no decorrer do processo com o papel de mediação crítica estimulado pela presença da UNIFESP no projeto Contracondutas. Ou seja, a estratégia adotada pela curadoria geral, por meio desta parceria, acabou por solucionar parte das críticas levantadas em um primeiro momento, pois após a mediação dos processos foi possível uma aproximação relevante entre os trabalhos e os envolvidos no âmbito geral, com o objetivo de atender não só à curadoria geral, mas também ao TAC.

Enfim, a disciplina de Laboratório III pretendeu realizar um trabalho de mediação crítica com horizonte nas propostas de Holmes (2012) e do grupo Tucumán Arde de maneira a enriquecer o debate e o questionamento acerca das obras, promovendo formas de arte ativista que pudessem dialogar, principalmente com trabalhadores e a comunidade periférica de Guarulhos no entorno do aeroporto. A coletividade dos grupos, por meio de debates e conversas, promoveu a construção de novas formas de reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e também alertou os participantes para as condições de trabalho na construção civil.

Os artistas e os grupos que participaram do projeto Contracondutas atingiram os limites expressivos para os quais se propuseram, e nota-se que fizeram muitas pesquisas dentro de seus campos de atuação, utilizando as mais diversas bases teóricas, e exemplos interessantes para abordar e formatar o processo criativo artístico, o que possibilitou promover resultados de boa expressividade junto aos interlocutores. Afinal, é no encontro de antigas experiências com novas interlocuções que experiências inovadoras são criadas, estabelecendo diálogos em que puderam articular os efeitos sensibilizador e transformador das artes, tornando o projeto ainda mais completo.

A aproximação entre os artistas, mediadores e curadores é fundamental para que os resultados não estejam presentes apenas no final, mas durante todas as fases de produção, caracterizando um dos possíveis processos de criação da arte contemporânea tal como foi o processo criativo do projeto Contracondutas. Isto permite,

de forma geral, levar o público às reflexões que transmitam um efeito transformador. Pois, afinal, não obstante, em muitos trabalhos realizados na arte contemporânea, é a produção que se destaca pelo seu caráter experimental e inovador, talvez mais que a própria obra final, ou melhor, a obra é exatamente a produção e não seu resultado. Basta observarmos os trabalhos já suscitados durante o presente artigo, como a arte ativista de Tucumán Arte que, por meio de seu caráter artístico-político, buscou explorar a interação entre linguagens artísticas e a ação coletiva, ou seja, realizou-se através de uma atuação coletiva e multidisciplinar, não se esgotando em si mesma, na qual a centralidade da ação é deslocada para o público, promovendo com isso a transformação da realidade e compreendendo a integração entre arte e vida (política).

Tratou-se de uma oportunidade única aos alunos da Unidade Curricular Laboratório de Práticas e Pesquisas em História da Arte III, que privilegia exatamente os processos de curadoria e mediação, acompanhar e refletir sobre determinadas práticas adotadas no projeto Contracondutas. Salientando que se tratou de uma parceria altamente profícua, haja vista as contribuições que se tornaram possíveis, pois através do papel de mediação adotado pela UNIFESP, foi possível o diálogo entre os diversos envolvidos nas intervenções, de tal maneira que as obras acabaram dialogando e contribuindo para as demais, por meio dos diferentes exercícios propostos durante o processo. Tal foi o papel da participação da UNIFESP, atuar como mediadora crítica, aproximando os diferentes envolvidos no projeto, por meio de um olhar crítico sobre as intervenções públicas.

Vale ressaltar que a estratégia adotada pela curadoria geral acabou por promover exatamente uma das principais questões quando se pensa na curadoria: a difícil comunicabilidade dos agentes envolvidos. Trazer os artistas, pesquisadores, agregando docentes e discentes de diversas universidades, e todos os demais envolvidos no projeto, por um lado ajudou exatamente nesta coletividade, tão difícil de ser atingida plenamente; por outro, vai ao encontro do que propõe a TAC, que é a promoção do debate e fomento do reconhecimento dos direitos do trabalho.

Uma das principais contribuições do projeto Contracondutas em resposta ao TAC é problematizar e promover o debate em esfera pública

referente ao trabalho análogo a escravo, fomentando o reconhecimento dos direitos do trabalho por intermédio de uma ação ativa e conjunta com os principais vetores da sociedade. Pois, deve-se lembrar sempre que todos os inseridos em um sistema capitalista da produção de mais-valia, e em contextos de opressão e domesticação, são submetidos a possíveis agentes. Salientando que é inerente a esta lógica a questão da luta de classes, ou seja, estamos todos submetidos às condições de possíveis agentes de trabalho análogo a escravo.

Referências bibliográficas

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: ____ . *Obras escolhidas*, vol.1 - Magia e técnica, arte e política. São Paulo: Brasiliense, 1985, p.165-197.

HEIDEGGER, Martin. *A origem da obra de arte*. Lisboa: Edições 70, 1977.

HOLMES, Brian. *Eventwork: The 4-fold Matrix of Contemporary Social Movements*. Disponível em: <<https://brianholmes.wordpress.com/2012/02/17/eventwork/>>. Acesso em jan. 2017.

LEÓN, Yolanda Sierra. Relaciones entre el arte y los derechos humanos. *Revista Derecho del Estado*, n.32, p.77-100, jan.-jun. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-98932014000100005&lang=pt>. Acesso em jan. 2017.

MARTINS, Mônica de Souza. *Entre a cruz e o capital: as Corporações de Ofícios no Rio de Janeiro após a Chegada da Família Real (1808 -1824)*. Rio de Janeiro: Gramond Universitária, 2007.

Notas

1. Possui graduação em Letras pela Universidade Federal de São Paulo (2014). Atualmente é aluno do curso de História da Arte da mesma universidade.
2. Possui graduação em Filosofia pela Universidade Federal de São Paulo (2014). Atualmente é aluno do curso de História da Arte pela mesma universidade.
3. Sobre este tópico ler *Relaciones entre el arte y los derechos humanos*, de Yolanda Sierra León (2014). Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-98932014000100005&lang=pt>. Acesso em jan. 2017.
4. Tal postulado é apresentado por Walter Benjamin no ensaio “A obra de arte na era da reprodutibilidade técnica”, no ponto em que, a partir da reprodução das obras, os objetos se convertem em ferramentas muito mais poderosas em termos de comunicação, reduzindo o valor de aura que a obra de arte possui (BENJAMIN, 1985).

5. O epílogo do texto de Benjamin encerra o ensaio tratando das questões sobre as condições de como a arte pode ser um instrumento de luta para combater a alienação dos povos (BENJAMIN, 1985).

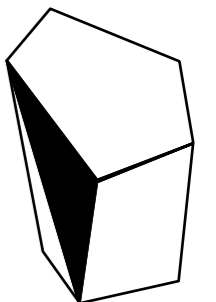
6. Sobre as corporações de ofício: os trabalhadores passaram a se reunir em grupos específicos, organizando o trabalho de forma que os interesses profissionais de cada grupo fossem resguardados. As dificuldades estimularam também o florescimento de associações variadas, que adotaram diferentes denominações nas regiões onde se formaram, tornando-se conhecidas como corporações de ofícios ou guildas (MARTINS, 2007).

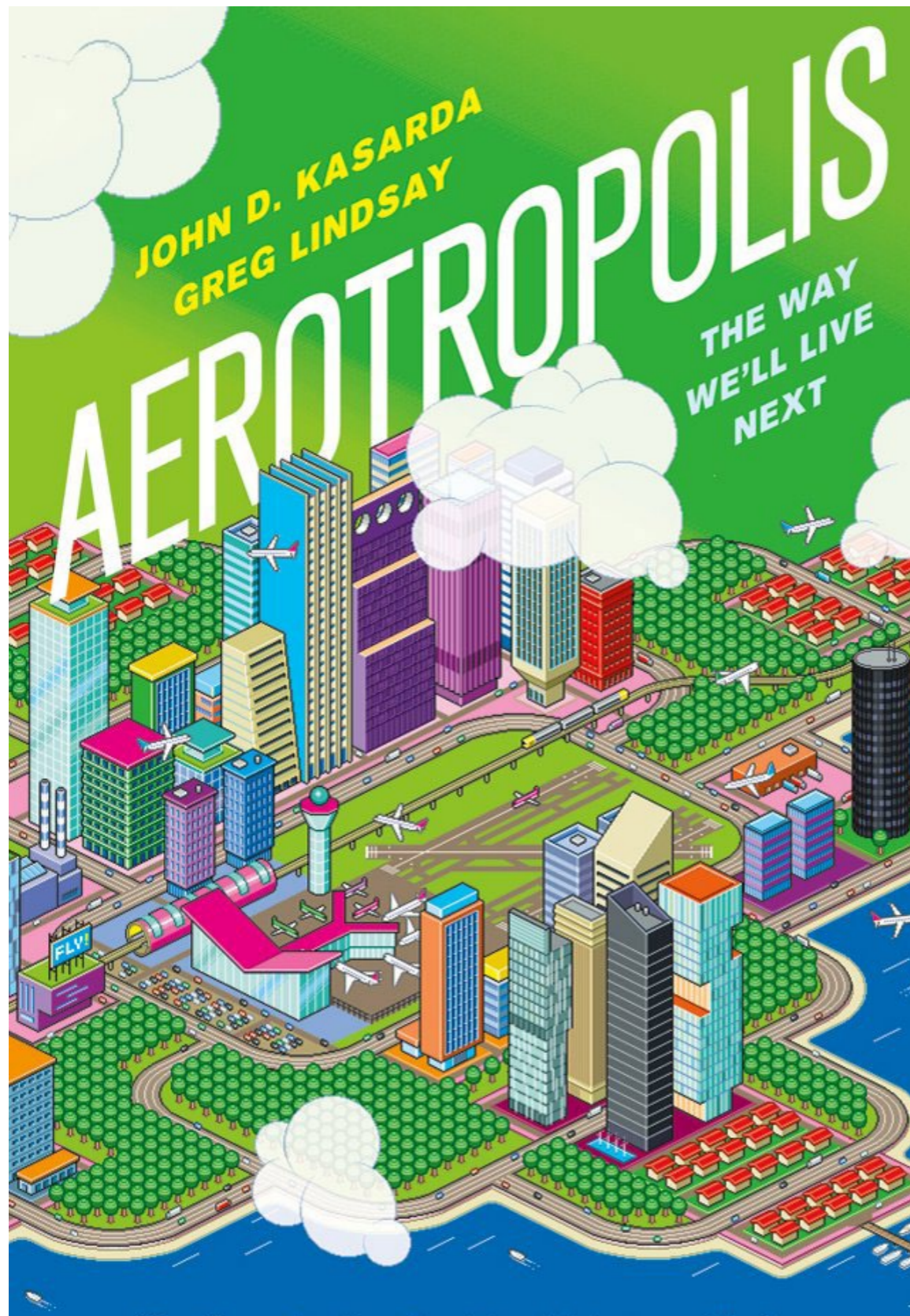
7. Em repúdio à Proposta de Emenda Constitucional do “Teto dos gastos públicos”, que tramitou no Congresso Nacional, foi deflagrada uma greve que suspendeu as aulas durante algumas semanas, impedindo o encontro com o grupo do NEC-USP e os alunos de Laboratório III de conhecer detalhes da produção e dos resultados do trabalho da equipe da USP de São Carlos.

8. Cartografia social é uma forma de estudo cartográfico, difundida a partir dos anos 1990, que busca incluir populações em territórios em que existem conflitos, produzindo seus próprios mapas, retratando cotidiano e suas referências numa base cartográfica própria e que não está determinada por interesses de instituições públicas ou privadas.

9. Paraíso artificial é uma modalidade espacial que promove uma supra localidade, que não se integra à realidade do local em que estão de fato situadas. Esta definição parte dos Estudos Literários, sobretudo pela obra de Charles Baudelaire, pautada em um mundo onírico que evade a realidade, por vezes, lançando mão do uso de entorpecentes.

10. O incidente Max Headroom ocorreu em 1987, quando um hacker televisivo invadiu duas emissoras americanas causando interferências nas transmissões. Foram realizadas investigações que jamais encontraram os responsáveis por tais ocorrências.





Capa do livro "Aerotropolis: the way we'll live next" de John D. Kasard, edição de 2012. Fonte: <http://www.aerotropolis.com/airportCities/publications>. Acesso em: mar. 2017.

Arquitetura e cidade na era do capital financeiro: os espaços aeroportuários

Bianca Feliz Okamoto¹

Orientadores: Profa. Dra. Marianna Boghosian Al Assal (EC) e Prof. Ms. Guilherme Moreira Petrella (EC e USJT)

Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

Resumo

Este artigo procura se aprofundar no estudo da Aerotrópolis, não só em seu significado, mas também em sua simbologia e implicações. Primeiramente, procuraremos contextualizar o objeto, fazendo um esforço de interpretação dos processos de urbanização do século XXI. Entende-se aqui o urbano como um campo privilegiado de absorção do capital excedente, subordinado à reprodução capitalista e seguindo a dinâmica do capital financeiro, tornando-se uma mercadoria. Como consequência, a arquitetura e o planejamento urbano são obrigados a ser o mais rentáveis possível. A aerotrópolis é um bom exemplo dessa realidade, uma vez que a ideia da produção do espaço como mercadoria alcança o seu extremo, pois o centro da cidade passa a ser estabelecido por uma infraestrutura, que se transforma por meio do consumo.

Palavras-chave

aerotrópolis; capital financeiro; urbanismo

Architecture and city in the era of financial capital: airport spaces

This article intends to deepen the study of Aerotropolis, not only its meaning, but also its symbology and implications. This research will first contextualize the object, making an effort to interpret the process of urbanization of the 21st century. The urban is understood here as a privileged field of absorption of surplus capital, subordinated to capitalist reproduction and following the dynamics of financial capital, becoming a commodity. As a consequence, the architecture and urban planning are bound to be as profitable as possible. The aerotropolis is a good example of this reality, since the idea of the production of space as a commodity reaches its extreme, because the center of the city is established by an infrastructure, which is transformed by consumption.

Keywords

aerotropolis; financial capital; urbanism

Arquitectura y ciudad en la era del capital financiero: los espacios aeroportuario

Este artículo pretende profundizar el estudio del Aerotropolis, no sólo su significado, sino también su simbología y sus implicaciones. Esta investigación primero contextualizará el objeto, haciendo un esfuerzo para interpretar el proceso de urbanización del siglo XXI. El urbano se entiende aquí como un campo privilegiado de absorción del capital excedente, subordinado a la reproducción capitalista y siguiendo la dinámica del capital financiero, convirtiéndose en una mercancía. Como consecuencia, la arquitectura y la planificación urbana están destinadas a ser lo más rentables posible. El aerotropolis es un buen ejemplo de esta realidad, ya que la idea de la producción de espacio como mercancía llega a su extremo, porque el centro de la ciudad se establece por una infraestructura, que se transforma por el consumo.

Palabras-clave

aerotropolis; capital financiero; urbanismo

1 Introdução

“Olhe para o terminal de trem mais lotado de ontem e verá que hoje é centro urbano. Olhe para o aeroporto mais lotado e verá o centro urbano de amanhã” (KASARDA, 2008, s.p.). Neste excerto, John Kasarda se refere à cidade do futuro e relata uma tendência que ele identificou. O autor elabora *Aerotrópolis* – termo que ele próprio criou e que alude a uma urbanização, caracterizada por ter o aeroporto como centro urbano, dispondo de infraestruturas ao seu redor e que pretende suprir quase todas as necessidades dos passageiros (consumidores). Assim, o aeroporto se torna o elemento estruturador desse urbanismo. Qual a importância, porém, de se pensar a cidade do futuro? Por que é necessário se pensar no novo planejamento urbano das novas cidades?

Para explicar os aspectos simbólicos da Aerotrópolis, este artigo se baseou em diversos autores e foi estruturado em três partes: a primeira apresenta a contextualização do objeto de pesquisa – a Aerotrópolis – e uma das hipóteses que explicam sua concepção. Para isso, inicialmente, se discute o urbanismo relacionado ao capital financeiro, utilizando-se as contribuições de David Harvey (2011,2016) e Raquel Rolnik (2015). O primeiro explica a forte relação do urbanismo com o excedente de capital, sua absorção e reprodução; a segunda, complementa e aprofunda a relação do urbano com o capital e seus principais conflitos. Após ter esclarecido esta relação, procurou-se localizar o papel das infraestruturas no cenário atual da produção de espaço e, mais especificamente, do aeroporto, ressaltando suas novas funções programáticas. Outros autores contribuíram para esta leitura, como Otilia Arantes, Rem Koolhaas, Andrei de Almeida. Esta parte tem como objetivo contextualizar o leitor sobre as especificidades mais relevantes da atual fase em que estão inseridas as grandes infraestruturas, e como esse contexto afeta o urbano, de modo a fazer com que seu extremo seja a Aerotrópolis.

A segunda parte busca aprofundar-se no objeto de estudo: o significado e as características da Aerotropolis, seu criador e sua concretude. Por último, há um esforço em explorar as implicações e aspectos simbólicos de se ter o aeroporto como centro de uma cidade. Toda proposta de planejamento, afinal, apresenta um discurso por trás, o qual, para que possamos entendê-lo com mais profundidade, é preciso

compreender o que levou à realização da proposta, quem são os beneficiários, em qual contexto está inserido e o que há por trás disso. Os autores que guiaram o estudo para a interpretação feita na última parte foram, principalmente, Henri Lefebvre, Otilia Arantes, Rem Koolhaas e Lewis Mumford.

Pretende-se também relacionar as reflexões feitas neste artigo com o projeto Contracondutas. Dessa forma, nos propomos aqui a analisar o Terminal 3 do Aeroporto de Internacional de Guarulhos, a partir de uma abordagem voltada à escala global e relacionada aos conceitos de Aerotrópolis. Apesar de o aeroporto de Guarulhos não ser considerado uma Aerotrópolis, ele apresenta algumas características comuns a ele, ligadas ao contexto da era do capitalismo financeiro.

2 O urbano e o capital financeiro

Na história recente do capitalismo, podemos observar uma relação íntima entre o urbano e a absorção de capital. Há três períodos que tornaram explícita esta ideia: a primeira no século XIX, a segunda no século XX, e a última, no século XXI. As transformações urbanas ocorridas em Paris, com o plano de Haussmann, com seus bulevares, monumentos e largas avenidas, são uma característica da relação entre o capital e a produção do espaço do século XIX, como podemos ver no trecho a seguir:

Haussmann entendeu claramente que sua missão era ajudar a resolver o problema do capital e mão de obra excedentes por meio de urbanização. A reconstrução de Paris absorveu enormes quantidades de trabalho e de capital para os padrões da época e, juntamente com o autoritarismo, acabou com as aspirações dos trabalhadores de Paris e foi um importante veículo de estabilização social. (HARVEY, 2012, p.137)

Nos EUA, na década de 1940, Robert Moses rasgou Manhattan com viadutos e se empenhou na construção de gigantes infraestruturas, contribuindo também para a absorção do excedente de mão de obra (HARVEY, 2012). Atualmente, na China (que em trinta anos produziu uma industrialização que o mundo ocidental havia levado duzentos anos para conseguir), bairros inteiros foram reconstruídos, os maiores edifícios dos mundos foram levantados – obras nas quais quase metade do cimento

mundial foi consumido – de modo que as cidades chinesas pareciam um grande canteiro de obra. (ARANTES, 2011). Como consequência, a absorção do capital excedente a partir da produção das cidades chinesas têm sido significativa para a economia global: “o Chile cresceu graças ao elevado preço do cobre, a prosperidade da Austrália, até mesmo da Argentina e do Brasil tem sido recuperada em partes pela forte demanda chinesa de matéria-prima” (HARVEY, 2012, p.79). Assim, parece ser óbvia a relação da produção do espaço e o capital: extração de matérias-primas, provisão de incorporação e infraestruturas; é importante ressaltar, porém, que em cada caso, essa relação se deu de forma diferente, em contextos diferentes, e este artigo pretende esmiuçar essas particularidades no século XXI e algumas consequências desse processo nos dias de hoje.

Nos dias atuais, uma das principais características do capital é que ele não é somente absorvido, como também pode ser reproduzido pela urbanização, que, aliás, se tornou uma das mais importantes mercadorias. Segundo Harvey (2011; 2016), o capital precisa crescer para sobreviver, e cresce “infinitamente”, e o urbano aparece, portanto, como agente privilegiado que o excedente de capital investe. O fenômeno se torna global, pois, está inserido em um contexto no qual há uma predominância de redes de mercados financeiros globais, de forma que a rapidez na circulação de capital pelo mundo alcançou seu extremo, sendo feito de forma instantânea. Rolnik (2015) ressalva que, apesar de o fenômeno do urbano como mercadoria ser global, generalizado no planeta, é também específico, pois seus agentes, economia local, ritmos e contexto são diferentes.

O fenômeno urbano apresentado se tornou global, pois o mundo nunca esteve tão conectado, a globalização nunca foi tão intensa. Para Harvey, as cidades, a fim de se inserir no mundo globalizado, passam a participar de uma concorrência global. O excerto apresentado a seguir retrata na prática a concorrência entre os países. A China, por exemplo, com o objetivo de se afirmar para o mundo, encontrou a oportunidade de fazê-lo nas Olimpíadas de Pequim (2008), momento em que o mundo inteiro voltava os olhos voltados para ela.

o trunfo estratégico numa corrida em que é preciso gerar, por assim dizer, estupefação de massa. Encontra-se neste extraordinário crescimento urbano, a presença de megaeventos como as

Olimpíadas de Pequim e exposição Mundial de Xangai. Assim, com diversos dados “delirantes” desse crescimento desenfreado, fica evidente que a China como tentativa de se inserir no mundo globalizado ela se torna “*much bigger*”, “*extra-large*” (ARANTES, 2011, p.75)

Evidencia-se, assim, que a China, a fim de mostrar seu poder, investiu em uma hiperurbanização² com hiperespaços,³ tornando-se “*much bigger*”.

Ideologias que pregam uma inevitável globalização e inserção nessas lógicas de concorrência prevalecem no mundo contemporâneo. Uma das consequências da competição entre as cidades consiste no fato de que elas, para se afirmar e se inserir no mundo, se homogeneizam, ou seja, apontam para leituras que o arquiteto Rem Koolhaas classifica como “cidades genéricas”. Este termo, cunhado pelo próprio Rem Koolhaas, defende que as cidades da contemporaneidade possuem sua autenticidade incessantemente evacuada: ao se tornarem genéricas, sua identidade e história desaparecem. Koolhaas afirma que as cidades passam por diferentes fases e que são superadas e abandonadas, de forma que vão surgindo camadas e suas histórias esquecidas. “A cidade genérica perpetua a sua própria amnésia (o seu vínculo com a eternidade?). A sua arqueologia será, portanto, a prova de seu esquecimento progressivo, a documentação da sua evaporação” (KOOLHAAS, 2014, p.102).⁴

As infraestruturas aparecem na cidade genérica como entidades funcionais que, cada vez mais, se tornam competitivas e locais. Assim, as grandes obras de infraestruturas aparecem nesse cenário como fundamentais propulsoras da concorrência, pois são usadas como armas estratégicas para se inserirem no mundo de hoje, ou seja, não são mais construídas por uma necessidade, mas como uma resposta à competição. O trecho de Koolhaas sobre as infraestruturas deixa claro esta ideia:

um porto X não se amplia para prestar serviços a um território interior de consumidores frenético, mas sim para eliminar / reduzir as hipóteses de sobrevivência do porto Y até ao século Y. Numa única ilha, a metrópole meridional Z, ainda na sua infância é dotada de um novo sistema de metro para fazer com que a metrópole W, já consolidada a norte, pareça pouco fluida, congestionada e antiga. (KOOLHAAS, 2014, p.102)

Nesta lógica de competição, as infraestruturas também estão submetidas à lógica do capital,

de forma que a arquitetura é obrigada a se tornar mais rentável. Consequentemente, as infraestruturas também se tornam homogêneas, e não é mera coincidência que todas as cidades sejam muito parecidas, genéricas. Os aeroportos são as infraestruturas mais emblemáticas desse cenário, pois não só representam a conectividade mundial, a globalização, como também são um aspecto muito marcante das cidades genéricas.

Ao tentar se inserir nesse contexto, os aeroportos mudam suas funções e programas, passando a não “fazer mais sentido” que eles tenham apenas a função de transportar pessoas e mercadorias. As áreas aeroportuárias se tornam progressivamente maiores, incorporando cada vez mais passageiros por dia, chegando ao ponto de não somente exercerem o papel de deslocamentos e fluxos de passageiros, mas também de oferecer os mais diversos serviços e comércios. Koolhaas retrata essa mudança funcional dos aeroportos como característica da cidade genérica: “os aeroportos transformam-se em sinais emblemáticos, gravados no inconsciente coletivo global, com selvagens manipulações dos seus atrativos não aeronáuticos” (KOOLHAAS, 2014). Em entrevista ao projeto *Contracondutas*,⁵ o arquiteto Andrei Almeida, que participou da obra do Terminal 3 de Guarulhos, reforça a ideia retratada por Koolhaas, de que os aeroportos ganham outros programas, além da mobilidade.

Andrei Almeida: Inclusive, eu brincava com meus colegas que, quando estava fazendo o projeto, me perguntava se era assim mesmo que se faz, pois é um aeroporto, não é uma outra obra que já tínhamos feito. Eu responderia, hoje em dia, que é tudo igual, tudo com cara de shopping center. Você entra em um aeroporto, ou em uma sala de concerto, e você não sabe o que vai ser. A experiência de usuário, que esse pessoal de negócio coloca, é mais ou menos a mesma. Eles te obrigam a fazer um percurso que parece lógico, que tem que estar exposto a propagandas, lojas. Serve para você ir “jogando dinheiro” pelo caminho.

Marianna Al Assal: E vai tornando cada vez mais real a ideia de aerotrópolis. (ALMEIDA, 2016).

Há, portanto, uma transformação das características funcionais e programáticas deste espaço: o fluxo aeroviário dá lugar a uma maior inserção do consumo e da permanência. Kasarda retrata o novo modelo aeroportuário não como um desvio mas como inserido na lógica mundial.

Para muitos, que não estão familiarizados com a

nova realidade do aeroporto, o modelo Airport city pode parecer um desvio da norma. Mas, de fato, ele está se tornando o novo modelo internacional de gerenciamento aeroportuário. [...] Essas novas estruturas operacionais demonstram que os aeroportos estão evoluindo de infraestruturas aeronáuticas básicas para empresas complexas, servindo tanto às necessidades aeronáuticas quanto ao desenvolvimento comerciais. (KASARDA, 2008, s.p.)⁶

É importante notar que o aeroporto é visto tanto como consequência como causa da mudança da dinâmica da produção do espaço. A partir destas noções, reconhece-se a importância do aeroporto no mundo atual, de forma que a Aerotrópolis aparece como uma previsão e uma tendência para o novo planejamento urbano, no qual o aeroporto se encontra no centro da cidade.

3 Aerotrópolis: fundamentos

O termo Aerotrópolis foi cunhado por John Kasarda, autor do livro “*Aerotropolis: the way we will live next*” (2012). Kasarda é diretor do centro de comércio aéreo da Universidade da Carolina do Norte, e, surpreendentemente, presidente do *Aerotropolis Institute of China*, além de ter oferecido consultoria em logística aérea, desenvolvimento de comércio aéreo de aeroportos para muitos executivos, como Boeing, Airbus, Lufthansa, Bank of America.

A etimologia da palavra *Aerotrópolis* diz muito a respeito do termo, que significa “cidade mãe do ar”. O vocábulo coloca o aeroporto como uma das principais engrenagens do mundo globalizado. Desse modo, todas as necessidades de *empresários* e *turistas* (em detrimento dos cidadãos) são supridas em edifícios a menos de 15 minutos de distância dos aeroportos, de modo que uma imensa infraestrutura é construída ao seu redor. Basicamente, Kasarda acredita em uma abordagem que integre o aeroporto, planejamento urbano, regional e de negócios para que o Aerotrópolis se desenvolva com mais eficiência econômica, social e ambientalmente sustentável, criando, assim, uma nova urbanização, que seria mais competitiva. Segundo o próprio Kasarda, as principais características da Aerotrópolis são:

Caminhos especiais exclusivos para caminhões devem ser adicionados às vias expressas do aeroporto, com o objetivo de reduzir o congestionamento. A acessibilidade tempo-custo entre os nós-chave deve

ser a principal métrica de planejamento do aerótrópolis, em vez da distância. As empresas devem ser orientadas na proximidade do aeroporto com base na sua frequência de uso, reduzindo ainda mais o tráfego, e melhorando ao mesmo tempo o acesso de custo-tempo. As atividades relacionadas às mercadorias na área aeroportuária, como a produção, armazenagem e transporte rodoviário, devem ser segregadas espacialmente das instalações de serviços de colarinho branco e dos fluxos de passageiros nos aeroportos. As áreas comerciais e residenciais sensíveis aos ruídos e às emissões devem situar-se fora das vias de alta intensidade. A orientação dos caminhos devem ser reforçadas por características arquitetônicas. (KASARDA, 2008, s.p.)

Os bairros residenciais e comerciais de uso misto, que são habitados por trabalhadores da área aeroportuária e viajantes aéreos frequentes, devem ser desenvolvidos com fácil traslado e projetados para a escala humana, fornecendo serviços locais e senso de vizinhança (KASARDA, 2008).

Ao notar as características da Aerótrópolis disponibilizadas no próprio site de Kasarda sobre o tema, percebe-se que não há grandes inovações acerca do urbanismo em si, pois as características apresentadas são muito genéricas. A única grande mudança de fato é o aeroporto como centro urbano.

A questão, segundo Kasarda, não é se as cidades vão crescer ao redor dos principais aeroportos – certamente vão –, mas se a Aerótrópolis vai se desenvolver e crescer de forma inteligente, minimizando problemas e trazendo grandes retornos para o aeroporto, seus usuários, negócios e a comunidade local. O que faz crer, porém, que esse será o futuro? Quais indícios mostram isso? Ao se referir aos aeroportos, pensa-se no tráfego aéreo, mas atualmente os grandes aeroportos desenvolveram um programa comercial e de serviços que não se relaciona diretamente com programas aeronáuticos (é o caso de boutiques com marcas famosas ou restaurantes de prestígio, por exemplo). Estes programas chegaram a se desenvolver a tal ponto, que lojas dentro dos aeroportos vendem, hoje, quatro vezes mais do que lojas nos centros das cidades e em alguns shoppings centers. Consequentemente, grande parte da receita dos aeroportos vem desses programas não aeronáuticos, de modo que eles se tornaram essenciais para sua lógica, dinâmica, modernização e competitividade.

Ao levar em consideração a mudança de papel dos aeroportos e sua importância no mundo globalizado, fica evidente que a proposta de Kasarda é de levar ao extremo as características já presentes, realidade esta que não está distante, dado que já é possível notar sua manifestação nos seguintes exemplos:

– em Beijing, na China, estão construindo uma capital *Airport City*, com *master plan* que prevê a apropriação de funções como shopping, educação, habitação, entre outros;

– o aeroporto internacional *Sky City*, de Hong Kong, possui um milhão de metros quadrados destinados a escritórios, hotel, complexo de entretenimento ao lado do terminal de passageiros;

– o aeroporto internacional de Bangkok, na Tailândia, possui um *master plan* que inclui o desenvolvimento de uma *Airport City*, a qual inclui, dentro das fronteiras do aeroporto, um centro comercial internacional, salas de conferência, centro de exibição, shopping center, prédio de escritórios, hotel, estacionamento restaurantes e uma parte residencial;

– Shiphol, Holanda, dedicou-se, por uma década, ao desenvolvimento de sua área comercial, a qual inclui complexos de escritórios, convenções, hotel, entretenimento, shopping, logística de estacionamento, entre outras atividades comerciais relacionadas com a marca do aeroporto. Além disso, 58 mil pessoas são empregadas por ele, em serviços que incluem transportes multimodais, shopping de varejo, entre outras atividades que tentam integrar a economia do polo.⁷

Não se pretende aqui discutir se a Aerótrópolis será o futuro das cidades aeroportuárias, nem se a previsão de Kasarda é verídica. Pretende-se, antes, entender quais as implicações e o que significa, no mundo contemporâneo, esse tipo de planejamento urbano. O próximo tópico, assim, centrou-se na apresentação e discussão das questões atreladas ao nosso objeto de estudo.

4 Aerótrópolis: simbologia e o problema da centralidade

No livro “A revolução urbana”, publicado em 1979, Henri Lefebvre tem um cuidadoso trabalho ao relatar o “fenômeno urbano” (LEFEBVRE, 1999, p.51), analisando a influência do sistema econômico capitalista no espaço urbano. Uma das características discutidas nesse trabalho é a centralidade:

Tomemos a questão do centro e da centralidade. Não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro [...]. Não existem lugares de lazer, de festas, de saber, de transmissão oral e escrita, de invenção e criação, sem centralidade. (LEFEBVRE, 1999, p.93)

Neste fragmento, Lefebvre retrata a importância e as consequências das centralidades, citando algumas atividades relacionadas ao centro. O que significa ter o aeroporto (e, nesse sentido, refiro-me ao aeroporto não só como infraestrutura de mobilidade, mas como centro de consumo) como centralidade? Ao nos concentrarmos no centro da Aerótrópolis, percebemos que este deixa de se estruturar a partir de fatores históricos ou uma praça cívica, e passa a apontar para questões financeiras, tendo o aeroporto e o *Duty Free* como centros dessa nova urbanização. Assim, a questão abordada por Harvey e Rolnik passa a ser reforçada, e confirma a ideia de que o urbano é ditado pelo capital financeiro, tornando-se uma mercadoria. Neste contexto, o aeroporto ganha outro significado e passa a representar não mais apenas uma infraestrutura de mobilidade; a centralidade, neste caso, passa a mostrar o consumo como agente essencial na estruturação do novo urbanismo, contrapondo-se à ágora, na Grécia antiga, que era o centro, o lugar de encontro (os cidadãos ali se reuniam para discutir questões sobre a *pólis*, um lugar aberto, de propriedade pública e que pode ser ocupado por finalidades comuns). Segundo Munford:

Essa função social do espaço aberto persiste nos países latinos: *plazas*, *campo*, *piazza*, *grand-place* descendem diretamente da *ágora*; pois é no espaço aberto, com seus cafés e restaurantes em volta, que os encontros, conversas, discussões face a face, bem como os encontros fortuitos têm lugar, não formalizados mesmo quando habituais. (MUNFORD, 1998, p.168)

Neste sentido, Munford e Lefebvre evidenciam a noção do centro como lugar aberto e de convivência de seus *cidadãos*. A partir dessas noções do centro, como espaço público de encontro, é evidente que na Aerótrópolis o “direito à cidade” se dissolve.

Na verdade, somente depois que o automatismo e a impessoalidade do supermercado foram introduzidas nos Estados Unidos, na metade do século XX, as funções do mercado como centro de transações pessoais e entretenimento social foram inteiramente perdidas. (MUNFORD, 1998, p. 167)

Neste trecho Munford destaca que a noção de comércio como “entretenimento social”,

como acontecia na Grécia Antiga, foram abandonadas. Hoje o consumo, que é tratado na Aerótrópolis, é individualista, sem nenhuma noção de coletivo. Esta exacerbada individualidade acontece porque os interesses econômicos de alguns grupos são postos como prioridade. Lefebvre alerta que a centralidade sucumbe sempre a relações de proveito, destacando seu caráter dialético. No caso da Aerótrópolis é evidente que o grupo interessado visa obter o máximo lucro. O “direito à cidade”⁸ converte-se em “direito ao consumo”. Consequentemente, o centro passa a ser destinado não mais a qualquer cidadão, e se foca nos empresários e turistas, de modo que a urbanização volta-se para o bem-estar deste grupo, desde hotéis, shopping centers e os mais diversos programas acessíveis a menos de 15 minutos do aeroporto. Assim, há a privatização do centro, que se torna um espaço privado para consumo e não mais para o encontro coletivo de socialização urbana.

Na forma de um drama – o que não falta são palcos, cenários e sobretudo a encenação do envolvimento da massa consumidora como o público desse teatro na escala global – algo como uma cerimônia ritual de apaziguamento e controle por meio da inoculação de doses colossais de aura e carisma na vida ordinária das multidões anestesiadas pelo sentimento da própria insignificância. (ARANTES, 2011, p.75)

Este trecho é pródigo em mostrar o fenômeno do consumismo como uma forma de “anestesiado o sentimento da própria insignificância”. Nota-se também que a autora usou “palcos”, “cenários” e “encenação” para se referir aos espaços em que a massa consome, como se eles não passassem de um teatro, uma história fictícia, uma mentira para continuar com o incessante ciclo consumista que move o mundo capitalista. Essa história contada é repetida pela mídia, como se o consumo trouxesse felicidade, e a comunicação face a face, por sua vez, sendo cada vez mais escassa.

Outra consequência de ter como centro o aeroporto consiste na ideia de “cidade genérica” ser cada vez mais evidente. No próprio texto de Koolhaas, constata-se a importância do aeroporto, e faz-se até mesmo uma referência à Aerótrópolis: “os aeroportos estão agora entre os elementos mais singulares e característicos da cidade genérica [...]. Tendo em conta a totalidade dos seus (aeroporto) serviços, são como bairros da Cidade Genérica, sendo mesmo por vezes a sua razão de ser (o seu centro?)”

(KOOLHAAS, 2014, p.40). O arquiteto apresenta o aeroporto como um pródigo elemento da cidade genérica, e como vimos, no mundo contemporâneo. Para Koolhaas, a cidade se tornar genérica é inevitável, de modo que os aeroportos apenas confirmam e reforçam esta tendência.

É importante também notar que a “cidade genérica” é um processo global, sendo este também um dos motivos que colaboram para o aeroporto ganhar tanta visibilidade. “A cidade genérica é uma espécie de germe do que está para acontecer, ela se reproduz em diversos cantos do globo criando simultaneamente sua perenidade descartável” (KOOLHAAS, 2014, p.40). Assim como Koolhaas, Lefebvre, ao tratar da escala mundial, ressalta a homogeneização:

o urbano se define como lugar onde as diferenças são conhecidas, e ao serem conhecidas, postas a prova. Portanto, confirmando-se ou anulando-se. Os ataques contra o urbano consideram, fria ou alegremente, o desaparecimento das diferenças, não raro identificadas ou confundidas com as particularidades folclóricas. A ideologia industrial, tecnocrata e ou individualista, é homogeneizante. (LEFEBVRE, 1999, p.90)

Além de Koolhaas (sobretudo em “Três textos sobre a cidade”), Otilia Arantes (em seu “*Chai-na*”) também se relaciona com esta visão de Lefebvre. Arantes defende que a máquina de crescimento é a urbanização e o motor da competição entre as cidades, a fim de que elas possam se reafirmar para o mundo. E o objeto aqui estudado, a Aerotrópolis, mostra uma urbanização genérica, na qual a cidade, por meio do seu aeroporto e das megainfraestruturas de seu entorno, tenta se inserir no mundo globalizado, tornando-se genérica, sem uma identidade.

Nesta nova fase, as concepções de arquitetura e urbanismo, apreendidos pela expressão do “contemporâneo”, ganham um novo sentido como objeto de reflexão. Assim, visa-se também, como objetivo pontual, aprofundar as possibilidades de leitura e compreensão dos espaços aeroportuários contemporâneos. Este artigo tem como objetivo levantar perguntas sobre o futuro das cidades ao redor dos aeroportos, trazer à luz ferramentas para que a discussão possa ser enriquecida. Nota-se que a discussão proposta e a análise feita são apenas uma das diversas visões possíveis a respeito do tema.

Referências bibliográficas

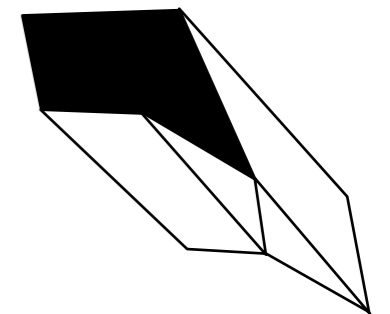
- ALMEIDA, Andrei. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 17 de julho de 2016.
- ARANTES, Otilia. *Chai-na*. São Paulo: Edusp, 2011.
- BRUECKENER, Jan K. *Lectures on urban economics*. London: The MIT Press, 2011.
- CHESNAIS, François (org.). *A finança mundializada*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- HARVEY, David. *O enigma do capital: e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- _____. O direito à cidade. *Revista Lutas Sociais*, n.29, p.73-89, 2012. Disponível em <<http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>>. Acesso em out. 2016.
- KASARDA, John. *Airport City and the Aerotropolis*. 2006. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2006_07_airportcities.pdf>. Acesso em dez. 2016.
- _____. *The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis*. 2008. Disponível em: <<http://www.aerotropolis.com/files/evolutionChapter1.pdf>>. Acesso em dez. 2016.
- _____. *Aerotropolis: The way we will live next?* Interview with John Kassarda. Atlantis Magazine for Polis / Plataforma for urbanism (dez. 2011). Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/2012_Atlantis223UrbanEconomy.pdf>. Acesso em dez. 2016.
- _____. *Aerotropolis: the way we will live next*. New York, Farrar Straus Giroux, 2012.
- _____. About the *Aerotropolis* (2011). Disponível em: <<http://www.aerotropolis.com/airportcities/about-the-aerotropolis>>. Acesso em nov. 2016.
- _____. Airport Cities: The evolution. *Airport World Magazine*, v.18, n.2, p. 24-27, abr-mai 2013. Disponível em: <http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf>. Acesso em nov. 2016.
- JAMESON, Frederic. A lógica cultural do capitalismo tardio. In: _____. *Pós-modernismo*. São Paulo: Ática, 2007, p.27-79.
- KOOLHAAS, Rem. *S, M, L, XL*. Rotterdam: 010 Publ. [u.a.], 1995.
- _____. *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- MARQUES, Rosa Maria; NAKATANI, Paulo. A finança capitalista: a contribuição de François Chesnais para a compreensão do capitalismo contemporâneo. *Economia Ensaios*, vol.24, n.1, 2009.
- MUNFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015.

Notas

1. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.
2. “Hiperurbanização” é termo empregado por Otilia Arantes (2011) para se referir à urbanização chinesa. “Pelo menos na acepção que encontrei empregada pela primeira vez, por Graham e Marvim, para designar ‘espantoso processo de urbanização jamais visto no planeta’ referindo-se, sobretudo, à reviravolta na tradição de ‘desenvolvimento comunal no planejamento de infraestrutura’ em favor de um furioso empreendedorismo local, conduzido por novas e poderosas municipalidades em associação com corporações internacionais de infraestrutura e consultoria, num ambiente de intensa competição entre as cidades” (ARANTES, 2011, p.70).
3. “Hiper-espaço” é uma acepção descrita por Fredric Jameson (2007) em seu famoso ensaio, de 1984, sobre “A lógica cultural do capitalismo tardio”. Jameson afirma que “na lógica pós-moderna, a última transformação do espaço – o surgimento do hiperespaço – fez com que o ser humano perdesse a capacidade de se localizar corporalmente e de organizar, através da percepção, o espaço que o circunda e, por extensão, de reconhecer cognitivamente sua posição num mundo físico. É um ponto de separação – entre o corpo humano e o ambiente construído – que pode servir como analogia para a nossa incapacidade mental de mapear a enorme rede global e multinacional de comunicação em que nos encontramos presos” (JAMESON, 2007, p.23).
4. O termo “cidade genérica” (*generic city*) foi definido por Rem Koolhaas, ao elaborar uma espécie de catálogo da produção do seu escritório, o *Office Metropolitan Architecture* (OMA), selecionando os projetos a partir da escala de inserção no território, sendo *S, M, L, XL* (1995) seu segundo livro de grande impacto.
5. Entrevista realizada em 17 de julho de 2016, na Escola da Cidade.
6. No original: “*To many not familiar with the new realities of airport, the Airport City model might appear to be a deviation from the norm. But it is in fact becoming the new model of international airport development management. [...] these new operational structures offer testimony that airport are evolving from basic aeronautical infrastructure into complex, multifunctional enterprises, serving both aeronautical needs and commercial development.*” (KASARDA, 2008, s.p.)
7. Informações extraídas do site <<http://www.aerotropolis.com>>
8. Referência ao texto de David Harvey, originalmente publicado na *New Left Review*, em 2008. Neste artigo, o geógrafo britânico defende a unificação lutas do direito à cidade, tanto como lema operacional quanto ideal político, justamente porque ele enfoca a questão de quem comanda a conexão necessária entre a

urbanização e a utilização do produto excedente. A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais” (HARVEY, 2012).



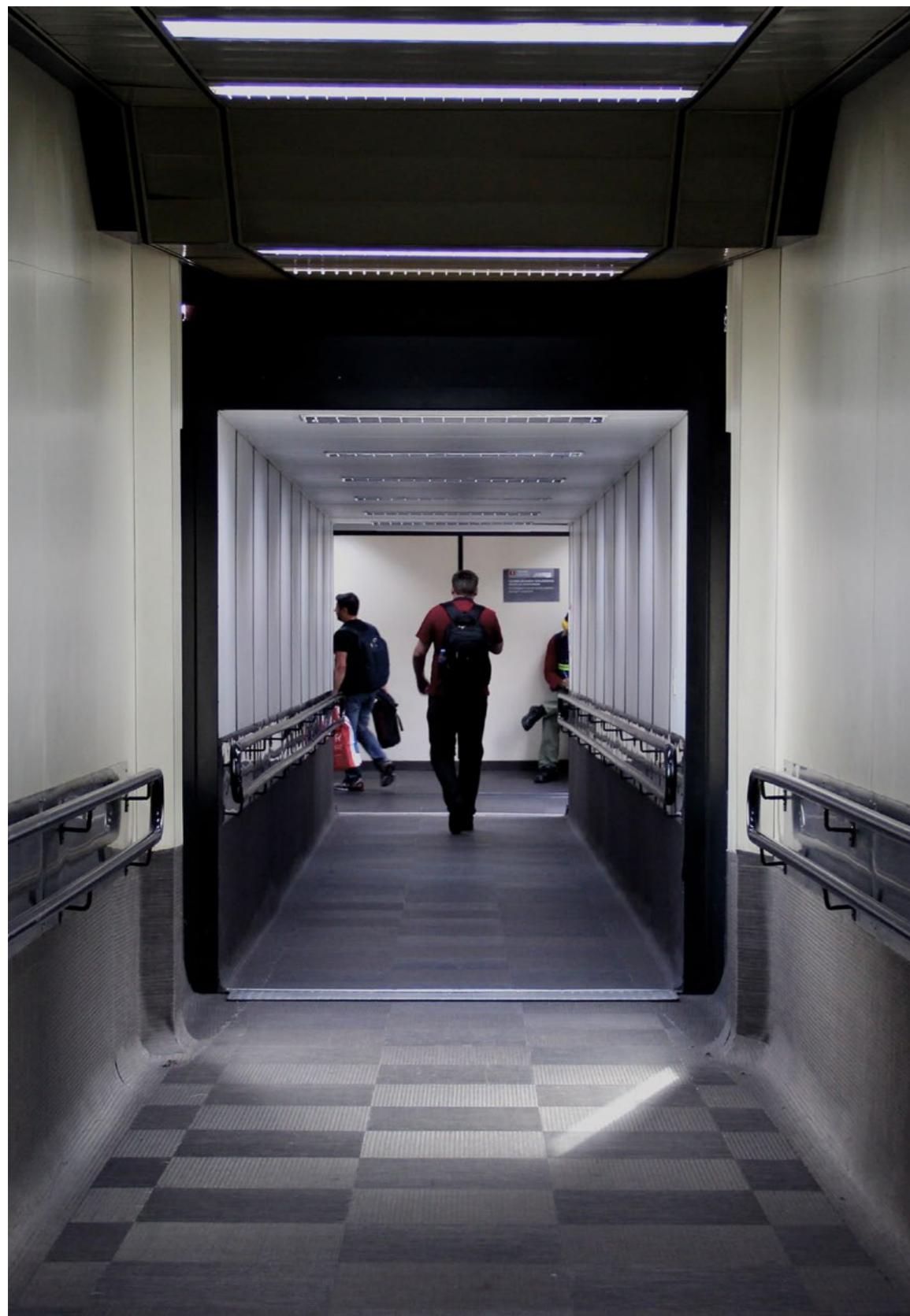


Imagem de percurso fotográfico realizado pelo Núcleo de Espacialidades Contemporâneas.
Fonte: foto dos autores, 2016

Graficondutas

Rafael Sampaio, Ana Paula Guaratini e João Gonçalves*

Orientadores: Prof. Dr. David Sperling (IAU-USP) e Prof. Dr. Fábio Lopes de Souza Santos (IAU-USP)

Pesquisa desenvolvida no âmbito do Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas – IAU-USP e em parceria com o projeto Contracondutas

“O trabalho de pesquisa iniciou-se pela identificação das relações existentes entre o campo da publicidade das empresas aéreas e o espaço físico do Aeroporto de Guarulhos. Para tanto, trabalhou-se em duas frentes: o universo da construção dos desejos e a experiência fenomenológica do próprio aeroporto. Foram analisadas as variadas formas de publicidade de empresas aéreas e a estrutura espacial e comunicacional do próprio aeroporto. [...] Em um segundo momento, a pesquisa concentrou-se no estudo dos regimes de visibilidade e invisibilidade presentes no espaço do aeroporto, tomando como hipótese que a experiência de uma viagem aérea se desenvolve de modo programado. [...] Ao final, a equipe definiu dois campos de abordagem – o primeiro trataria, através do registro fotográfico, das etapas a que é submetido um passageiro no interior do dispositivo aeroportuário; e o segundo voltou-se para a construção de uma síntese gráfica desse mesmo percurso (utilizando imagens de manuais de regras e diretrizes básicas de comportamento), evidenciando o tênue limite entre os modos de vigilância e entretenimento no interior deste dispositivo.”

Graphconducts

“This research work began by identifying the existing relations between the advertising field of airlines and the physical space of Guarulhos Airport. To this end, we have worked on two fronts: the universe of the construction of desires, and the phenomenological experience of the airport itself. We have analyzed the various forms of airline advertising, and the spatial and communicative structure of the airport itself. [...] In a second moment, the research concentrated on the study of the visibility and invisibility regimes present in the airport space, taking as hypothesis that the experience of an air trip is developed in a programmed way. [...] In the end, the team has defined two fields of approach – the first would deal, through photographic records, with the stages to which a passenger is submitted within the airport device; and the second turned to the construction of a graphical synthesis of the same course (by using images of manuals of behavioural rules and basic guidelines), highlighting the tenuous limit between the surveillance and entertainment modes within this device.”

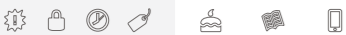
Graficonductas

“La investigación se inició con la identificación de que había relaciones entre la publicidad de las aerolíneas y el espacio físico del aeropuerto de Guarulhos. El trabajo se realizó en dos frentes: la esfera de la fabricación del deseo y la experiencia fenomenológica del aeropuerto. Se analizaron diversos procedimientos publicitarios de las aerolíneas y también la comunicación espacial interna del aeropuerto. [...] A continuación, la investigación se dedicó al estudio de los sistemas de visibilidad e invisibilidad dentro del aeropuerto, tomando como hipótesis que el viaje de avión se desarrolla de forma bastante planeada. [...] Al final, el equipo definió dos abordajes – el primero haría un registro fotográfico del itinerario al cual los pasajeros son sometido en el interior del dispositivo aeroportuario; el segundo realizó un síntesis gráfica del mismo recorrido (haciendo uso de imágenes de manuales de reglas y directrices de comportamiento del propio aeropuerto), tratando de evidenciar el tenue límite entre vigilancia y entretenimiento en el interior del dispositivo aeroportuario.”

*Respectivamente possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (2011). Atualmente cursa mestrado na mesma instituição; aluna de graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo; e aluno de graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

GRU III Instruções de Comportamento

□□□□□□□□□□□□□□□□



BAGAGEM
CARRO



DESCANÇO
DESLOCAMENTO

CELULAR



SENTAR
ALIMENTAÇÃO



COMPRAR
CELULAR
CONVERSAR
LER



DESLOCAMENTO

CHEGAR

DESLOCAR

REGISTRAR

COMER

ESPERAR

ORGANIZAR

CANCELA
ESTACIONAR
SHUTTLE



CARRINHO
ORIENTAÇÃO



PASSAGEM
DOCUMENTO
BAGAGEM



HORÁRIO



ORIENTAÇÃO



FILA
DOCUMENTOS
PASSAGEM



ABSTRACTA

□□□□□□□□□□□□□□□□



COMPRAR
FOOTING
PROPAGANDA
LER

COMPRAR
ALIMENTAÇÃO
LEITURA
FILME
MÚSICA

DESLOCAMENTO



DESLOCAMENTO



DESLOCAMENTO



DESLOCAMENTO



COMPRAR
ALIMENTAÇÃO
LEITURA
FILME
MÚSICA



DESLOCAMENTO

INSPECIONAR

VISITARIAR

COMPRAR

EMBARCAR

VIAJAR

RETIRAR

BAGAGEM
REVISTA
DETECTOR
ESPERA



RAIO X
REVISTA
DOCUMENTAÇÃO
MIGRAÇÃO



HORÁRIO
ORIENTAÇÃO



FILA
DOCUMENTOS
PASSAGEM



ESPERA
SEGURANÇA
INFORMAÇÃO



ESPERA
BAGAGEM
DOCUMENTAÇÃO
MIGRAÇÃO



□□□□□□□□□□□□□□□□



1. Chegue pelo menos duas horas antes do voo.
2. Lacre sua bagagem com cadeado e identifique-a com nome e endereço.
3. Preste atenção às placas de indicações.
4. Vista roupas sociais confortáveis.



1. Faça um lanche.
2. Leia um panfleto com informações de viagem.
3. Utilize o serviço de wi-fi para fazer check-in nas redes sociais.
4. Não sente no chão.



1. Localizar balcão de check-in
2. Ter à mão documento de identidade. Se a viagem for internacional, tenha também o passaporte.
3. Entregar bagagem para despacho caso ela tenha mais de 7kg.
4. Receber cartão de embarque para autorização de passagem à área de embarque.



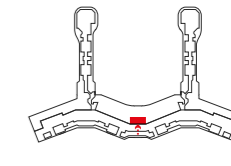
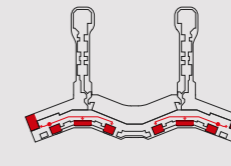
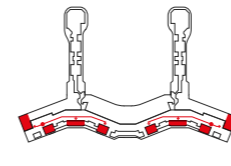
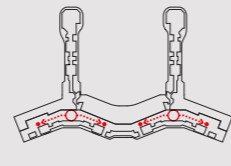
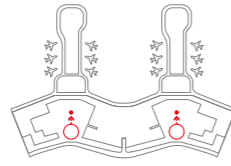
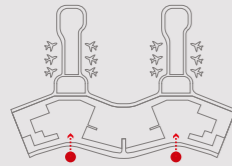
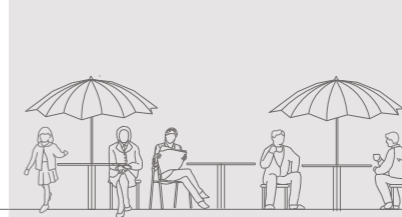
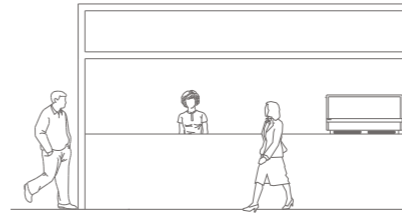
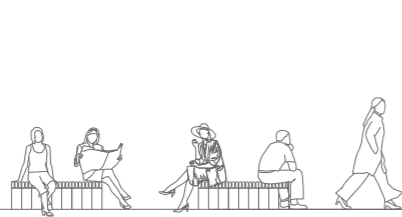
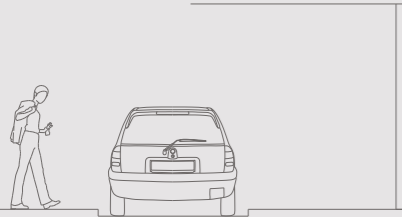
1. Faça uma refeição antes de embarcar.
2. Visite uma loja e compre souvenirs.
3. Ouça música ambiente.
4. Atualize suas redes sociais.



1. Mantenha crianças sob supervisão
2. Procure um banco para sentar e relaxar
3. Verifique suas redes sociais
4. Converse apenas com conhecidos, em um tom baixo



1. Tenha documento, passagem e comprovante de check-in em mãos.
2. Mantenha atenção para passar pela catraca quando solicitado.
3. Insira o comprovante de check-in na catraca para desbloqueá-la.



1. Embalar líquidos em garrafas com no máximo 500mL.
2. Remover itens necessários da bagagem de mão.
3. Colocar os itens e a bagagem de mão sobre a esteira.
4. Após terminada a passagem dos itens pela esteira, recolha-os.



1. Ter à mão documento de identificação.
2. Remover acessórios de metal do corpo.
3. Passar pelo detector de metais.



1. O consumo de bebidas é permitido apenas do duty-free
2. Fotografias são permitidas apenas com celular
3. Gaste pelo menos 700,00 US\$ em duty-free
4. Certifique-se de que suas roupas são adequadas para entrar em uma loja



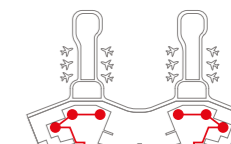
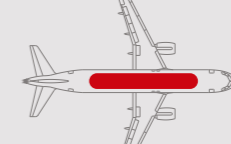
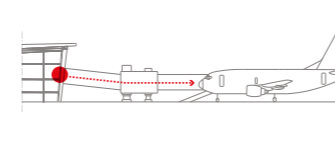
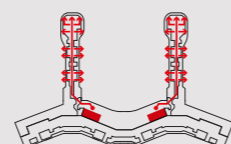
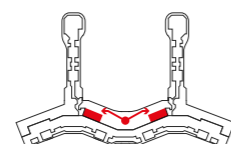
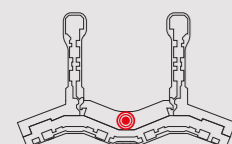
Siga o corredor em fila.



1. Preste atenção às instruções.
2. Coloque o cinto de segurança.
3. Mantenha seus dispositivos de comunicação em "modo avião".
4. Leia uma revista durante o voo.



1. Dirija-se até a esteira de bagagens
2. Encontre a sua mala
3. Espere a sua vez de retirá-la
4. Após retirar as bagagens, retire-se do local.



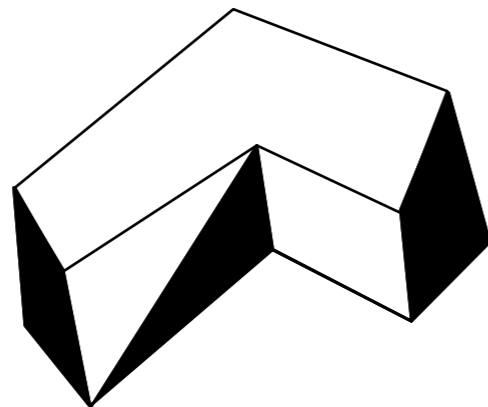
Entre agosto e outubro de 2016, no âmbito do projeto de pesquisa e intervenção pública GRU-111: contracartografias, foi realizado um workshop de pesquisa e produção de trabalhos visuais com alunos de graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP e pesquisadores em nível de pós-graduação (mestrado e doutorado) do mesmo instituto, vinculados ao Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas (NEC-USP). A atividade consistiu em aulas repertoriais, atividades práticas e visita a campo. Os trabalhos realizados seguiram sete linhas de pesquisa que, definidas em conjunto, permitiram compreender o aeroporto como um dispositivo que funciona por meio da produção estratégica de visibilidades e invisibilidades. As linhas de pesquisa foram: 1) Aeroporto e território: conexão global e local; 2) Aeroporto como dispositivo de controle: comportamentos induzidos; 3) Aeroporto como dispositivo de controle: documentação; 4) Aeroporto e visibilidade: comissárias de bordo; 5) Aeroporto e visibilidade: o turismo; 6) Aeroporto e invisibilidade: dispositivos espaciais; 7) Aeroporto e invisibilidade: relações de trabalho.

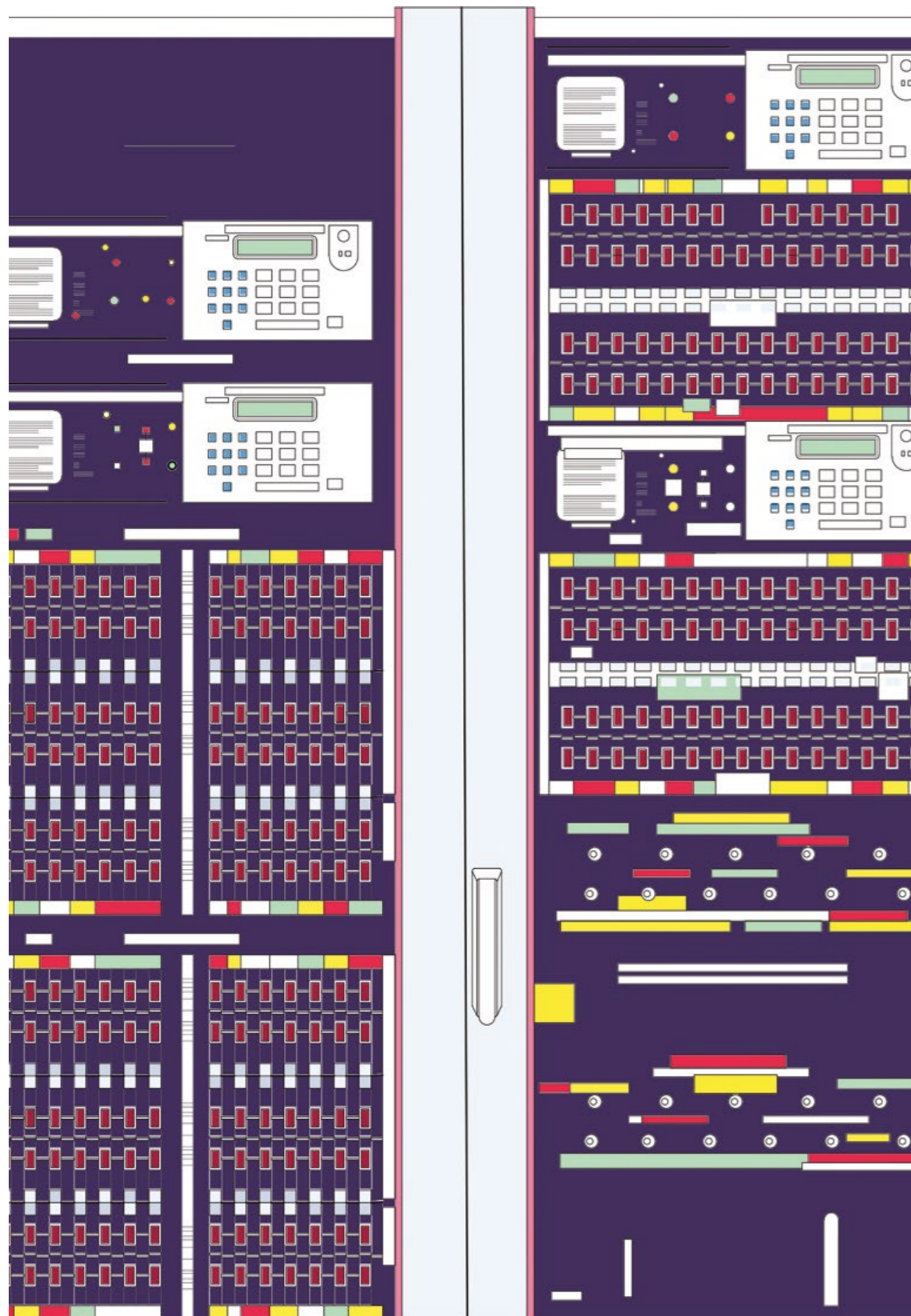
Olhar o aeroporto como um dispositivo altamente eficiente de produção de (in)visibilidades permitiu utilizá-lo como metáfora significativa de certas condições que perfazem um contexto contemporâneo de afirmação de “programas” a serem seguidos, de controle de

corpos e comportamentos, de definição de lugares de uns e outros, e de destituição de direitos de grandes parcelas de seres humanos – universo ao qual está vinculado o entranhamento, no mundo atual, das relações econômicas e sociais com a utilização de trabalho análogo ao escravo.

Apresentamos aqui parte do trabalho “Graficondutas” desenvolvido na linha de pesquisa “Aeroporto como dispositivo de controle: comportamentos induzidos”. A pesquisa concentrou-se no estudo dos regimes de visibilidade e invisibilidade que perfazem o processamento de um viajante pelo sistema aeroportuário. Por meio da síntese gráfica de suas etapas - tendo como referência visual os próprios manuais de segurança presentes em aviões e aeroportos -, o trabalho evidencia a experiência programada de uma viagem aérea e a presença constante do controle traduzido pelo par vigilância-entretenimento, registrando-se sua alternância (em pessoas, objetos, dispositivos espaciais e imagens).

Este trabalho em sua forma completa e as demais investigações realizadas pelo NEC-USP no Projeto de pesquisa e intervenção pública “GRU-111: contracartografias” comporão um livro a ser publicado em abril de 2017.





Acessos ao painel de controle.
Fonte: ilustração do autor, 2016.

Arquitetura e capital – um exercício comparado de dois espaços aeroportuários

Gabriel de Paula Biselli¹

Orientadores: Profa. Dra. Marianna Boghosian Al Assal (EC) e Prof. Ms. Guilherme Moreira Petrella (EC e USJT)

Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

Resumo

O presente artigo pretende discutir dois espaços aeroportuários da cidade de São Paulo à luz das questões levantadas pelo Projeto Contracondutas. A análise relaciona o Aeroporto de Congonhas (1936) com o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos (2014), entendendo tratar-se de dois desenhos de arquitetura diferentes, que se relacionam de maneiras também distintas com a cidade, em dois momentos políticos, mas que, juntos, permitem esboçar uma leitura mais profunda das dinâmicas e mudanças desse tipo de empresa ao longo do período recortado. O objetivo da estratégia comparativa é, portanto, entender como o espaço edificado do Terminal 3 se relaciona com os processos econômicos contemporâneos.

Palavras-chave:

aeroporto; capital; arquitetura

Architecture and capital – an exercise of comparing two airport spaces

This article intends to discuss two airport spaces in the city of São Paulo enlightened by the issues raised by the Contracondutas project. The analysis relates the Congonhas Airport (1936) with the Terminal 3 of the International Aviation Port of Guarulhos (2014), understanding that they are two different architectural designs, which are related in different ways with the city, in two political moments but, when together, allows a deeper reading of the dynamics and changes of this type of enterprise over the selected period. The objective of the comparative strategy is, therefore, to understand how the built space of Terminal 3 is related to the contemporary economic processes.

Keywords

airport; capital; architecture

Arquitectura y capital – un ejercicio comparado con dos espacios de aeropuerto

Este artículo pretende discutir dos espacios aeroportuarios en la ciudad de São Paulo, bajo la luz de las cuestiones planteadas por el Proyecto Contracondutas. El análisis pone en relación el Aeropuerto de Congonhas (1936) y el terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Guarulhos (2014) – entendiendo que los dos tienen diseños arquitectónicos distintos, que representan también diferentes formas de relacionarse con la ciudad, en dos momentos políticos, aunque en su conjunto sea posible esbozar una lectura más profunda de la dinámica y de los cambios de este tipo de empresa durante el período seleccionado. Por tanto, el propósito de la estrategia comparativa es entender cómo el espacio construido del Terminal 3 se relaciona con los procesos económicos contemporáneos.

Palabras-clave

aeropuerto; capital; arquitectura

1 Introdução

Resultado de uma pesquisa de iniciação científica,² o artigo que se segue partiu da análise por comparação, contraste, analogia, semelhanças e diferenças de outro espaço aeroportuário brasileiro, o Aeroporto de Congonhas, relacionando-o direta ou indiretamente ao Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Tem a finalidade de propor um embate significativo da forma como tais espaços operam e se relacionam com a cidade e enquanto projeto de arquitetura – o desenho e suas relações internas e externas ao objeto – e seus variados agentes – quem são, como atuam e quando aparecem – responsáveis pelos investimentos em obras infraestruturais dessa ordem. Busca-se assim, como objetivo mais amplo, abordar certo período, procurando identificar, explicar e discutir as principais inflexões e tensões ocorridas no campo da arquitetura e do urbanismo, bem como a maneira como dialogam com aspectos socioculturais ou debates teóricos que extrapolam os limites definidos pelo campo profissional.

Esse trabalho se concentrou, portanto, em algumas das principais temáticas que cabem à disciplina: a análise dos espaços construídos por meio do desenho, a fim de historicizá-lo e, sobretudo, identificar os agentes envolvidos – desde os arquitetos e outros profissionais, aos órgãos públicos e privados, às agências reguladoras, entre outros – responsáveis pelas obras escolhidas. Assim, dentro do campo da arquitetura, a pesquisa teve como objetivo levantar, analisar, debater, problematizar e comunicar, de forma abrangente, a situação atual da indústria da construção civil, refletindo sobre seus rebatimentos na produção da arquitetura e do planejamento urbano de infraestrutura na escala do território nacional.

Dessa maneira, o objetivo principal do artigo é avaliar o desenho e o resultado espacial do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos não como resultado de uma relação direta entre causa e consequência, mas como parte integrante de processos econômicos correntes: a pergunta se dá na medida em que o resultado formal está vinculado ou não à uma proposta “final” de arquitetura. Para isso, a estratégia comparativa com outro espaço aeroportuário, elaborado em um período distinto, nos permite traçar paralelos e distâncias entre ambos os casos. Assim, buscou-se

entender as maneiras pelas quais os próprios objetos arquitetônicos escolhidos foram concebidos – desde seus processos de elaboração, concorrência e legitimação legal do projeto, suas eventuais alterações, até sua execução.

A análise do Terminal 3, em relação aos processos econômicos contemporâneos, foi elaborada à luz de novas dinâmicas organizadoras do espaço relacionadas, sobretudo, ao que François Chesnais classificou como “capitalismo financeiro” (CHESNAIS, 2005) – sendo esta a sua fase mais contemporânea. Segundo David Harvey, as cidades do século XXI passam a se inserir em uma concorrência global na atual fase do capitalismo dominado pela esfera do financeiro, em que as grandes obras de infraestrutura aparecem nesse cenário como as principais propulsoras dessa concorrência (HARVEY, 2013), e os aeroportos são um exemplo disso.

Ao transferir essa análise para o campo da arquitetura, esse estudo, enquanto pressuposto metodológico, preocupou-se com a maneira de ler e analisar os espaços arquitetônicos mediante seus atos paradoxais – tanto como representação, também entendida aqui como aspecto simbólico, como construção (AURELI, 2011). Apropriando-se, então, da leitura que Henri Lefebvre estruturou em “A revolução urbana” (LEFEBVRE, 1999), a análise das dinâmicas em questão foi dividida em três níveis diferentes: o imediato, que coube às análises propriamente dos objetos edificados; o global, que diz respeito às lógicas em que operam o capitalismo financeiro; e, por fim, o total, que discute, no campo simbólico da cultura e do conhecimento, os impactos e transformações geradas por grandes obras de infraestrutura. Esse artigo analisa, especificamente, o nível imediato, sem se desvincular de leituras mais amplas que, de uma forma ou de outra, atravessam os outros níveis.

Como o levantamento bibliográfico dos autores de referência se deu mediante a particularidade e a estruturação de cada nível de análise, coube ao nível imediato a leitura, organização e formulação de um histórico e linha do tempo da trajetória dos edifícios, em grande medida, por meio de fontes primárias, tais como artigos e notícias de mídias especializadas, entrevistas e consultas aos escritórios envolvidos no percurso da construção (no caso do Terminal 3), e também a alguns manuais de arquitetura, a fim de localizar os casos na história da disciplina.

Em nível global, reservou-se a leitura de autores ligados ao campo da economia e da geografia, tais como (os já citados) François Chesnais e David Harvey. Além de uma breve introdução e iniciação a uma bibliografia mais específica, a leitura desses autores trouxe à luz a maneira pela qual alguns fluxos reais e outros virtuais impactam as cidades contemporâneas e fazem parte de um “complexo imobiliário-financeiro”, em que o espaço é apropriado como mercadoria e grandes obras de infraestrutura, tais como os aeroportos, funcionam como força motriz para a financeirização e a monetização das estruturas econômicas correntes.³ Essa reflexão fez o estudo considerar a autonomia e a independência que os espaços aeroportuários contemporâneos passam a assumir em relação ao tecido urbano em que estão inseridos, e como esses se estruturam a partir de lógicas econômicas autossuficientes.

Para o nível total, coube a seleção daqueles autores que discutem essas questões por meio do campo da cultura e do simbólico, entre eles, Otilia Arantes (2012), Henri Lefebvre (1999), Rem Koolhaas (2014) e Frederick Jameson (1984). A leitura de alguns textos da filósofa Otilia Arantes, nos quais ela analisa alguns estudos de casos específicos, permitiu entender como as estruturas financeiras passam a “investir” nas cidades, na virada do século XX para o XXI, com o domínio da cultura, deixando muitas vezes de lado aspectos fundamentais e infraestruturais de lado, e ainda como grandes eventos de exceção – como a Copa do Mundo FIFA de Futebol ou as Olimpíadas – fomentaram grandes obras civis, acentuando sua particularidade.

Assim, foi possível compreender o espaço construído do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos dentro de lógicas mais amplas e inseri-lo em discussões que envolvem uma esfera global relacionando o campo econômico ao campo simbólico e representativo da arquitetura. Essa pesquisa busca evidenciar como as transformações das características funcionais e programáticas, pelas quais os espaços aeroportuários têm passado, se relacionam, por um lado, com as dinâmicas do capital financeiro globalizado e, por outro, se materializam em espaços, tais como os definidos por Rem Koolhaas, como “homogêneos” e “genéricos” (KOOLHAAS, 2014).

O presente artigo foi assim organizado da seguinte forma: serão feitas as apresentações e descrições espaciais de ambos os casos, locali-

zando-os em seus momentos específicos, expondo seus discursos e suas questões internas e externas ao campo arquitetônico; em seguida, será desenvolvida breve comparação e análise dos espaços aeroportuários sob alguns parâmetros, procurando entender, a partir deles, seus aspectos de sociabilidade e a relação com a cidade que cada edifício apresenta; e, por fim, serão feitas algumas considerações finais que retomam os resultados obtidos.

2 Dois estudos de caso: o desenho e seus principais agentes

A escolha dos aeroportos em questão tem o objetivo de confrontar dois espaços aeroportuários da cidade de São Paulo, considerando que cada um deles corresponde a um determinado momento histórico (político, econômico, urbanístico e estético), que eles estabelecem diferentes relações com a cidade, mas que, postos lado a lado, permitem traçar uma leitura mais profunda das dinâmicas e mudanças desse tipo de empresa ao longo do período recortado. São eles o Aeroporto de Congonhas (1936) e o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos (2014).

2.1 Aeroporto de São Paulo – Congonhas, 1936

O Aeroporto de Congonhas é construído em um período em que os espaços, as cidades e os edifícios do país se encontravam não só em formação, mas também em busca de uma autoafirmação. Esse aeroporto atendeu expectativas do início da metrópole, que se desejava moderna. No entanto, uma historiografia corrente nos alerta da importância em se “reconhecer os múltiplos rumos e os processos na gênese dessa produção”. Nesse sentido, este item tentará, de maneira breve, “investigar relações externas e internas dos arquitetos e da cultura arquitetônica do período”, localizando historicamente, portanto, o edifício na disciplina, além das motivações para a construção desse empreendimento, e seus respectivos agentes envolvidos (SEGAWA, 2002).

A construção de Congonhas envolveu dinâmicas entre o poder público federal e as grandes obras de infraestrutura. Nesse momento, por exemplo, as obras destinadas a transformar “Congonhas no maior aeroporto da América do Sul, colocando-o entre os melhores do mundo em capacidade e eficiência” (AEROPORTO DE CONGONHAS, 1955) estavam a cargo

da Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação (D.O.P.). Em “Arquitetura e identidade nacional no Estado Novo: as Escolas Práticas de Agricultura do estado de São Paulo”, Marianna Al Assal (2013) aponta que as obras desenvolvidas pelo D.O.P. atribuíam ainda autoria⁴ aos arquitetos – concebidas, em sua maior parte, pelo engenheiro-arquiteto Hernani do Val Penteado, protagonista desse projeto – de maneira mais explícita que outros órgãos (AL ASSAL, 2013).

Logo após a ascensão do presidente Getúlio Vargas, as grandes cidades brasileiras “experimentaram uma proposta de reformulação da área educacional, reflexo das transformações preconizadas pelo discurso dos revolucionários de 1930”. Esses esforços resultaram na “reelaboração de modelos de edifícios escolares”, embora houvesse uma extensa produção concomitante a esse período, vinculada a discursos neocoloniais:

as linhas geometrizes foram características da arquitetura escolar dessa época. Todavia, não se tratava somente de uma preocupação estética. Isso se depreende do trabalho que a Secretaria de Educação de São Paulo (1936) desenvolveu com a Diretoria de Obras Públicas do Estado de São Paulo: uma série de tópicos funcionais, programáticos e pedagógicos – orientação do edifício, e desenho de janelas, organização do programa mínimo de dependências, acabamentos – foram destacados como elementos determinantes para um novo modelo de prédio escolar. (SEGAWA, 2002, p.69)

No entanto, como se sabe, o D.O.P. – com as devidas especificidades em cada estado – não se limitava à elaboração de edifícios escolares. De alguma maneira, algumas orientações à maneira *déco* se estenderam a outras repartições públicas: àquelas relacionadas às áreas do Transporte, da Saúde e ao Departamento de Correios e Telégrafos.

O afastamento entre o que se convencionou chamar de *art déco* – “que tomou emprestado e multiplicou os artifícios decorativos do lado próspero da cultura europeia” –, diante de uma modernidade de vanguarda,⁵ está na ausência de um engajamento político-ideológico, cujo programa contava com a eliminação do supérfluo, entrando em conflito com manifestações “otimistas e frívolas” do *déco* (SEGAWA, 2002). Por outro lado, ainda que houvesse diferenças entre essas manifestações, diferentemente do que aponta Segawa, ambas possuíam caráter utilitário e funcionalista sob o mesmo pressu-

posto da “necessidade de exprimir ideias novas, de tentar ser moderno mesmo sem que se pudesse esclarecer o que isso significava” ou de como se chegar a essa condição.

O *art déco*, ao lado de outras tantas manifestações desse mesmo período, foi então um dos suportes formais para inúmeras tipologias arquitetônicas que se afirmavam a partir dos anos 1930. O cinema, e por associação alguns teatros – e aqui tomo a liberdade para incluir também alguns terminais de transporte, mais precisamente os aeroportos, que são nosso objeto de pesquisa –, assim como emissoras de rádio (ou seja, os espaços que traziam a grande novidade, o arrojo e a velocidade dos tempos modernos), figuravam em São Paulo, e algumas outras capitais, “verdadeiros monumentos *déco*”:

Na segunda metade dos anos de 1930, as arquiteturas “cúbicas” e *art déco* disseminavam-se entre [...] várias regiões do Brasil. [nas principais revistas de arquitetura da época: Arquitetura e Urbanismo (RJ) e Acrópole (SP), havia uma convivência pacífica entre circunspectas obras tradicionalistas, exóticas casas neocoloniais e geométricas construções modernizantes em suas ecléticas páginas, mas com leve predominância das linhas modernas – ampliando esse domínio ano a ano, mais nos programas de âmbito coletivo – prédios comerciais, terminais de transporte, mercados, clubes etc. (SEGAWA, 2002, p.69)

Mas tudo isso sem um ideal estético oficialmente definido: adeptos das “linhas mais simplificadas” se apropriavam e reinterpretavam, à sua maneira, os pressupostos *déco*. É nesse contexto que, em tom positivista, atestando certa defasagem das instalações aeroportuárias mediante os equipamentos maquinário do período, o memorial de projeto do Aeroporto de Congonhas afirmava que

São Paulo, grande capital, de há muito vem se ressentindo pela falta de um moderno aeroporto, compatível com o movimento vertiginoso das grandes empresas de transporte aéreo e o número sempre crescente de passageiros. (...) O que não passava de um ensaio (...) hoje é uma imposição do progresso (AEROPORTO DE CONGONHAS, 1955, p.3).

Clara menção à antiga estação localizada nesse sítio: à época e a mando das autoridades locais, foi feito um croqui que partia da estação existente, mas que se mostrou “ilógico”, segundo os arquitetos, para com a cidade. Havia a insistência em se fazer algo inteiramente “novo” e “moderno”.

Sua implantação encontra-se hoje em um tecido urbano consolidado e, relativamente, central à cidade de São Paulo. Inaugurado em meados dos anos 1930, então em área descampada, logo foi envolto pela malha urbana e se tornou um aeroporto de referência – atualmente atende a grande São Paulo com voos domésticos nacionais e regionais.

Ainda sobre sua relação mais franca com a cidade, o memorial descritivo anunciava, por exemplo, “uma estação e um embarcadouro de ônibus” (AEROPORTO DE CONGONHAS, 1955, p. 3) no subsolo do corpo central. No entanto, são os automóveis e suas vias de acessos que compõem o desenho das rés do chão: a marquise de concreto para o desembarque de passageiros e a baía de estacionamento, associada à garagem e às companhias de gasolina (bombas de combustíveis, máquinas de lavagem e secagem), são quem articulam a fachada principal.

No começo dos anos 2000, o aeroporto de Congonhas sofreu ampliações e reformas. Hoje, o aeroporto possui também áreas com interesse dos órgãos de patrimônio graças a algumas dessas particularidades “estilísticas” em seu desenho arquitetônico.

2.2 Terminal 3: Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos, 2014

Do lançamento do edital da Infraero para o Terminal 3 do Aeroporto Internacional, em 2009, até a conclusão da obra, em maio de 2014, o Terminal passou por uma série de eventos significativos, que modificaram tanto o resultado quanto os processos de realização do edifício.

Em entrevista,⁶ o arquiteto Andrei Almeida, envolvido na realização da obra, relatou alguns aspectos internos ao desenvolvimento do projeto, em que as relações do canteiro com suas dinâmicas próprias ficaram claras – foi nesse momento que as transformações das características funcionais dos espaços aeroportuários contemporâneos brasileiros ficaram mais evidentes.

De maneira breve, serão destacadas aqui algumas conexões e concatenações entre os episódios mais decisivos, e será apresentado o resultado do objeto arquitetônico em si: foi no final de 2009 que o Consórcio MAG venceu a concorrência e, logo no ano seguinte, o escritório Biselli+Katchborian Arquitetos Associados desenvolveu o projeto básico para o Terminal. No entanto, em 2011, enquanto o escritório

estava em vias de definir o projeto executivo, esse processo tomou novos rumos: houve o decreto CND nº11⁷ e, em seguida, o lançamento de um novo edital (nº2/2011) de concorrência para os aeroportos de Brasília, Campinas (Viracopos) e para o Terminal 3 de Guarulhos. Ou seja, à medida que se trocou o cliente a demanda também se alterou e, conseqüentemente, o objeto desejado: o projeto anterior foi, então, abandonado.

Em maio de 2012, com a mudança de gerenciamento dos espaços aeroportuários – antes de responsabilidade da Infraero e, a partir de então, para os novos ganhadores do consórcio: Inverpar+ACSA⁸ – o projeto passa a ser de autoria da construtora Grupo OAS, associada a um grupo de investimentos da cidade do Rio de Janeiro, a Interpark, que, por sua vez, é formado pelos fundos de pensão de três grandes empresas estatais.⁹ É dessa maneira, então, que o projeto executivo, mais uma vez, é terceirizado, agora a cargo da empresa Engecorps, parte do Grupo TYPISA, de Madri.

Foi em setembro de 2013 que o Ministério Público fez o resgate dos 111 trabalhadores encontrados em situação análoga a trabalho escravo. Após um breve período de paralisação, a obra foi tida como finalizada em maio de 2014, embora alguns ajustes e modificações tenham se estendido em relação a esse prazo – segundo informação de Andrei Almeida.

O edifício do aeroporto hoje em atividade – segundo análise do material original do projeto executivo cedido ao projeto Contracondutas pela empresa Engecorps – encontra-se da seguinte forma: dividido, basicamente, em três níveis mais subsolo, o aeroporto se desenvolve a partir de um corpo principal, de planta retangular mais expressiva, associado a um corpo anexo, mais longilíneo (que a nomenclatura do projeto define como *dique*), destinado ao estacionamento das aeronaves e ao conseqüente embarque e desembarque dos passageiros.

O nível do subsolo, tanto do corpo principal como do dique, é praticamente restrito às instalações mecânicas do edifício e às áreas de serviço, tais como o core hidráulico (tanques de água potável, não potável, água cinza e de reuso, laje sanitária associada aos vestiários), o elétrico (salas de ventiladores, máquinas pressurizadas, sistemas de alimentação ininterrupta e salas de telecomunicações; quanto áreas para lixo e resíduos e a distribuição vertical e *escaneamento* das bagagens e distribuição das mercadorias por

meio de empilhadeiras, no perímetro interno, e por caminhões, no externo.

O nível térreo restringe-se, sobretudo, às chegadas dos passageiros (desembarque). Nesse momento há uma seqüência bem clara e conhecida: o sujeito, ao desembarcar, passa por uma vistoria do passaporte e, imediatamente, encontra-se com as áreas de shopping – segundo a legenda dos desenhos, mas que são, metonimicamente, conhecidas por *Duty Free*¹⁰ – e, só então, passa pelo recolhimento de bagagem e pela alfândega antes de deixar o edifício. A parte norte do corpo principal delimita o trânsito nacional, enquanto o corpo do dique concentra as zonas de espera e os portões/*gates* de partida (embarque).

É no primeiro pavimento do corpo principal que ocorre a divisão do trânsito nacional e internacional – fachadas norte e sul do corpo principal, respectivamente –, enquanto ao dique cabe a distribuição das chegadas dos passageiros, no plano da circulação horizontal (esteiras rolantes), e da partida, no plano da circulação vertical (escadas rolantes e elevadores).

O segundo pavimento, esse com pé direito mais generoso – duplo, pois associado a ele há um mezanino que abriga a praça de alimentação, sobretudo nas áreas das principais circulações verticais e que permitem relações visuais com pequenas áreas de jardins ornamentais – e ampla iluminação zenital, destina-se (da fachada norte para a sul): o acesso principal, conectado ao edifício por meio de ponte, seguido do saguão para *check-in*, vistoria do passaporte, *scanner*; nesse momento, o passageiro é, necessariamente, obrigado a atravessar um espaço circundado por shoppings, na extremidade da fachada sul para, enfim, chegar ao dique onde se concentram as zonas de espera para embarque.

A desvinculação com tecido urbano desse aeroporto é também uma característica marcante: localizado entre a Serra da Cantareira e o Parque Ecológico do Tietê, o Aeroporto de Guarulhos tem suas principais vias de ligação com a capital e o interior por meio das rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna. Em outras palavras não há qualquer ligação (seja ela férrea ou metropolitana), senão a rodoviária, com o resto da região metropolitana e a cidade de São Paulo.

3 Os edifícios, seus aspectos de sociabilidade e suas respectivas relações com a cidade

Durante a análise do material levantado, notaram-se algumas particularidades nos

aspectos de sociabilidade que, possivelmente, provêm do desenho arquitetônico e, segundo alguns resultados apontados pela pesquisa, da tipologia aeroportuária. Por exemplo: parte do projeto modernizante da cidade de São Paulo, o Aeroporto de Congonhas, nas palavras dos autores do projeto, previa uma atmosfera de luxo que “além de preencher as finalidades básicas de funcionamento, fará do local um ponto de atração e de orgulho para S. Paulo” (O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS, 1949, p.5). Esse compromisso também é encontrado no discurso da Construção do Terminal 3; no entanto, é manifestado de forma diferente: enquanto em Congonhas isso se dá por intermédio de alguns aspectos da arquitetura, como veremos em seguida, associados à presença de algumas obras de arte ou à mobília, no Terminal 3 isso dá lugar a uma arquitetura que é cuidadosamente pensada para abrigar lojas de alto padrão – muitas delas, inclusive, inéditas na cidade de São Paulo ou na América Latina. Se ambas possuem aspectos de monumentalidade, sejam eles atingidos pelos amplos saguões, repetições de formas e mobiliário requintado ou nobres materiais de revestimento, a experiência social parece diferente. Enquanto uma promovia o encontro, o ver e ser visto, a outra se destina, na maior parte do tempo, ao consumo de bens que representam esse requinte, como veremos a seguir.

Entre uma série de elementos, destacam-se no Aeroporto de Congonhas – utilizando ainda o vocabulário dos autores – no piso térreo do corpo central: “a monumentalidade do amplo *hall* com seus 7 portais para pátio [sic] e nobres escadarias”; a decoração de autoria do eng. H. Do Val Penteadado em materiais nobres, como o mármore travertino e Vidrotil (marca de pastilhas de vidro); obras de arte de importantes nomes da cena artística e cultural da época – havia duas telas de Di Cavalcanti e um mural intitulado “Festa de Dionísio”, de Romeu K. Storch, no fundo do bar desse mesmo piso.

Ainda no corpo central do edifício de Congonhas, mais precisamente no seu primeiro pavimento, um grande restaurante deveria tornar-se um dos melhores centros de atração de São Paulo, em conjunto com um salão de danças e palco seguidos do terraço:

[...] dum ambiente distinto e de fino acabamento se descortinarão, para todos os lados através de grandes janelas envidraçadas, os movimentos dos aviões no pátio [sic passim], os panoramas

longínquos da cidade (O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS, 1949, p.5).

Não obstante, todo o discurso acerca do edifício foi difundido dessa maneira:

[...] toda a estação, desde o extremo da ala N até o final da ala SE é percorrida por um terraço superior, de onde os curiosos e os visitantes poderão descortinar variado panorama, percorrendo-o nos seus 450 m de extensão (O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS, 1949, p.5).

Tudo isso é bem diferente da condição encontrada no Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos onde, por outro lado, o saguão principal destina-se apenas ao *check-in*, à circulação e ao consumo dos passageiros. O arquiteto Andrei Almeida afirma:

[...] falando do desenho em si, tem essa modificação do cliente, vem uma demanda já naquela fase do pré-leilão. O próprio desenho já é transformado em função de alguma coisa. Neste sentido é um desenho funcionalista, mas a função muda, não é o uso do aeroporto, mas sim a receita que vai ser gerada. [...] A função era bem funcional, no sentido de tudo que se podia fazer, mas não podia mexer no Duty Free, porque o preço por metro quadrado que se vende para Duty free, paga-se o aeroporto inteiro. (ALMEIDA, 2016).¹¹

Resultado de um período em suposta transição – após o pragmatismo difundido no latente intervencionismo militar dos anos 1980, que tem como representante o Terminal 2 de Guarulhos,¹² onde, por exemplo, o fluxo de passageiros na área de embarque é restrito a um estreito e longo corredor, seguido de alguns ambientes de consumo adjacentes (*fast foods*, cafés, lojas de conveniências, *souvenirs* e presentes, entre outras), que desemboca nas áreas de espera dos portões de embarque –, o Terminal 3 possui uma nova proposta de percurso. Os espaços de consumo, marcados, sobretudo, pela figura do *Duty Free*, funcionam como grandes atrativos, que acabam por definir a rota dos passageiros. Além de forçarem o transeunte a passar no coração desses diversos estandes e lojas, há, nesse caso específico, uma espécie de rampa em Carrefour que se assemelha justamente a essas rotatórias do sistema viário, muitas vezes confusas e sem sentido.¹³

Dessa forma, o desenho desse espaço passa a apresentar diferenças em relação àquele do século XX: há certamente, nos termos do arquiteto Rem Koolhaas, uma espécie de efeito *default* da (pós-)modernidade (KOOLHAAS, 2014). Torna-se razoável lembrar aqui o conceito de

hiperespaço,¹⁴ descrito por Frederick Jameson em seu célebre ensaio de 1984, “A lógica cultural do capitalismo tardio”, para o entendimento de mais uma afirmação do arquiteto Andrei Almeida, a respeito do desenvolvimento do projeto do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos:

Inclusive, eu brincava com meus colegas que, quando estava fazendo o projeto, me perguntava se era assim mesmo que se faz, pois é um aeroporto, não é uma outra obra que já tínhamos feito. Eu responderia, hoje em dia, que é tudo igual, tudo com cara de shopping center. Você entra em um aeroporto, ou em uma sala de concerto, e você não sabe o que vai ser. A experiência de usuário, que esse pessoal de negócio coloca, é mais ou menos a mesma. Eles te obrigam a fazer um percurso que parece lógico, que tem que estar exposto a propagandas, lojas. Serve para você ir «jogando dinheiro» pelo caminho. Com o aumento das exigências de segurança, porque hoje o sujeito tem que chegar 4 horas antes do embarque, o que ele vai fazer é gastar dinheiro. Então, essa questão de segurança deu um alento, porque o cara gasta no embarque, muito mais que no desembarque. No embarque, quanto mais problema você põe para ele (agora se tem que chegar 1 hora e meia antes do voo doméstico também) mais pode ser rentável. Isso faz com que o cara passe mais tempo dentro do aeroporto. Então ele já está no «modo viagem»... No voo internacional ele já está pensando em Euro e em Dólar... Ele vai pagar R\$10 por um suco. (ALMEIDA, 2016)

Além disso, é curioso notar a diferença dada ao trato das imagens que ambos os aeroportos veicularam – ou não. O Aeroporto de Congonhas, como consultado em seu acervo de desenhos originais, possuía delicados desenhos de apresentação, cujas perspectivas, feitas à mão, a lápis ou em aquarela, pelo próprio arquiteto autor do projeto ou sua equipe, ilustravam a atmosfera desejada por meio de um esmero encontrado, por exemplo, nos trajes, nas bagagens e na miríade de funcionários à disposição dos passageiros – claramente em uma demonstração da posição social que esses usuários ocupavam. Por outro lado, o Terminal 3 teve seu material iconográfico, por muito tempo, erroneamente atribuído a *renders* executados pelo escritório Biselli+Katchborian Arquitetos Associados para publicar o projeto anterior – normalmente perspectivas aéreas, enquanto aquelas feitas pela equipe de Hernani tinham seu ponto de vista das rés do chão, ou seja, exacerbavam o

objeto arquitetônico em si, sem demonstrar os usos e a vivacidade dos espaços, além de isolá-lo do entorno imediato. Os desenhos e material iconográfico do projeto existente têm um fim apenas executivo: parece que há, portanto, um desinteresse em representá-lo de maneiras mais acessíveis e abrangentes ao público leigo, mesmo que, paradoxalmente, nesse último caso, haja um cliente que não o Estado per se.

4 Considerações finais

A pesquisa buscou, portanto, analisar os objetos edificados propriamente ditos, as diferenças de porte, de administrações pública e privada, além de situar a discussão na cidade: que tipo de urbanização, ou a falta dela, é produzida mediante obras dessa grandeza, nas diferentes localidades e seus principais embates entre áreas centrais e áreas periféricas. Nesse sentido, é possível, de uma maneira ou de outra, constatar uma análise feita por Hugo Segawa em seu manual, aqui amplamente citado:

O quadro econômico dos anos de 1990 não confirmou as previsões de demanda do equipamento aeroportuário formulado nos anos de 1970. O otimismo exagerado dos tempos do “milagre econômico” superdimensionou o horizonte de realização dos terminais e, além do lento encaminhamento de algumas obras anteriormente empenhadas e das reformas de estruturas antigas, tudo indica que a participação decisiva de arquitetos na concepção dos projetos aeroportuários iniciada nos anos de 1970 encerra-se duas décadas depois com o aeroporto de Brasília. (SEGAWA, 2002, p.71)

O distanciamento entre autoria e objeto construído, entre outras variáveis, tange alguns sinais de quanto o envolvimento político e a postura econômica adotada do período acabam por influenciar todo o processo de um edifício dessa natureza: desde a criação e justificativa de sua demanda, sua concepção projetual, e com isso seus objetivos enquanto desenho de arquitetura, a organização programática, a escolha de materiais e sistemas construtivos – sendo essa última, altamente vinculada a interesses externos da indústria da construção civil, e a materialização disso tudo em espaços de sociabilidade. Dessa forma, é possível afirmar que, acompanhando toda a sua trajetória e comparando-a com a de outro espaço aeroportuário relevante, o espaço edificado do

Terminal 3 se modifica, se relaciona e reverbera ecos dos processos econômicos presentes no capitalismo financeiro.

Referências bibliográficas

- AEROPORTO DE CONGONHAS. *Revista Habitat*, n. 20,1955.
- AL ASSAL, Marianna Boghosian. *Arquitetura e identidade nacional no Estado Novo*: as Escolas Práticas de Agricultura do estado de São Paulo. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2013.
- ALMEIDA, Andrei. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 17 de julho de 2016.
- ARANTES, Otília. *Berlim Barcelona – duas imagens estratégicas*. São Paulo: Annablume, 2012.
- _____. *Chai-na*. São Paulo, São Paulo: Edusp, 2011.
- AURELI, Pier Vittorio. The barest form in which architecture can exist: some notes on Ludwig Hilberseimer’s proposal for the Chicago Tribune Building In: *San Rocco*, 2 – The even covering of the field. Milão: Pupilla Grafik, 2011.
- CHESNAIS, François (org.). *A finança mundializada*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- HARVEY, David. O direito à cidade. *Revista Piauí*, jul. 2013.
- _____. *O enigma do capital: e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- FLORENCE, Luiz. Novos aeroportos no Brasil: Projetos recentes apresentam uma nova imagem e programa de atividades para os terminais de passageiros. *Revista AU*, n.238, jun. 2014.
- JAMESON, Frederic (1984). “A lógica cultural do capitalismo tardio” In: *Pós-modernismo*. São Paulo: Ática, 2007.
- KOOLHAAS, Rem. *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- O NOVO AEROPORTO DE CONGONHAS. *Revista Acrópole*, n.133, 1949.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil* (1900-1990). São Paulo: Edusp, 2002.

Notas

1. Aluno de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.
2. A pesquisa integrou o projeto Contracondutas dentro do eixo homem-mercadoria, à luz de uma reflexão sobre os lugares que a arquitetura e os espaços urbanos desempenham na atual ordem do capitalismo.
3. Essa conclusão foi possível graças à genealogia que David

Harvey constrói, em seu texto “O direito à cidade”, por meio da ideia de urbanização como principal absorvedora da produção excedente: “A urbanização, portanto, sempre foi um fenômeno de classe, uma vez que o controle sobre o uso dessa sobreprodução sempre ficou tipicamente na mão de poucos. Sob o capitalismo, emergiu uma conexão íntima entre o desenvolvimento do sistema e a urbanização. (...) Defendo aqui que a urbanização desempenhou um papel especialmente ativo, ao lado de fenômenos como os gastos militares, na absorção da produção excedente que os capitalistas produzem perpetuamente em sua busca por lucros” (HARVEY, 2013).

4. Ao consultar o acervo de projetos originais do arquiteto-engenheiro Hernani Do Val Penteadó, dos quais constavam desenhos de apresentação e divulgação do novo aeroporto – entre eles, duas perspectivas (uma a lápis, outra em aquarela) do Projeto da Nova Estação – foi notável observar a importância que o nome do autor obtinha no carimbo do desenho, tanto em relação ao espaço ocupado quanto ao cuidado tipográfico (tamanho e desenho das letras).

5. Seja ela representada pelas principais vertentes à época, tais como: o futurismo, o anti-irracionalismo, o antissubjetivismo, o neoplasticismo holandês, o construtivismo russo, o purismo francês ou a Bauhaus alemã. Segundo Segawa, “a modernidade de inspiração europeia [...] era apenas uma vertente entre tantas outras que se formularam no imediato pós-Primeira Guerra. Modernidades que caracterizam as incertezas de uma sociedade instável, recém-saída de uma conflagração da qual emergiram realidades díspares, em que uma Alemanha humilhada e uma França vitoriosa seriam os contextos de diferentes formulações de modernidade arquitetônica”.

6. Entrevista realizada em 17 de julho de 2016, na Escola da Cidade, São Paulo-SP, como atividade do Projeto Contracondutas, TAC-OAS.

7. Transferência da gestão militar (DAC) dos serviços de transporte aéreo para a gestão civil (ANAC). Em entrevista, o arquiteto Andrei Almeida afirma que a ANAC, quando surge, tem como missão primeira regular somente a parte das transportadoras e das companhias aéreas, passando, depois, para a parte das infraestruturas. Com o tempo, ela começa a intervir na parte econômica, desviando os interesses do mercado. Outra gestora interna de aviação civil criada à época foi a ASAQ: espécie de “braço executivo”, é uma agência reguladora não governamental, teoricamente independente, segundo o arquiteto.

8. INVEPAR: Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, no Brasil e no exterior, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. ACSA: Airports Company South Africa é uma empresa estatal sul-africana de aeroportos, equivalente à Infraero.

Segundo Andrei Almeida, essa participação reduzida, de um operador experiente, era o propósito do governo, que queria aportar aqui uma tecnologia que traria maior “conhecimento” para a Infraero. Tratava-se de uma ideia de trazer experiências internacionais para melhorar o nível dos serviços internos. O objetivo era justamente buscar o modelo de negócios internacional. De acordo

com Almeida, o Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos não foi a única obra feita nessa fase de investimentos, mas era a principal, apesar de haver outras associadas. Esse projeto fazia parte do planejamento da Infraero desde os anos 1990: inaugurado o Terminal 2, na década de 1990, a empresa Figueiredo Ferraz teve a iniciativa de fazer a ampliação (os projetos dos Terminais 3 e 4) a partir da reprodução dos Terminais 1 e 2, projeto conhecido em forma de “T”. Pouco tempo depois este projeto ficou engavetado. O projeto seguinte foi o que a Infraero contratou, mas só para o terminal 3. Depois disso, no final dos anos 1990 e começo dos anos 2000, ela contratou outro novamente: o projeto contratado do escritório capitaneado pelo arquiteto Mário Biselli – no entanto, já às vésperas da administração do aeroporto sair das mãos da Infraero.

9. A PREVI (fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil), a FUNSEF (fundo de pensão da Caixa Econômica Federal) e PETROS (Petrobras), correspondendo a 75% do capital do consórcio.

10. Lojas onde os produtos são comercializados com isenção ou redução impostos. No Brasil, os *duty free* são negócios permitidos como forma de concessão pelas administradoras das lojas francas de portos e aeroportos e são regulamentadas pela Portaria 204. Hoje em dia, a gigante multinacional chamada *Dufry* é a empresa que controla 95% do ramo de varejo em viagens em todo o país.

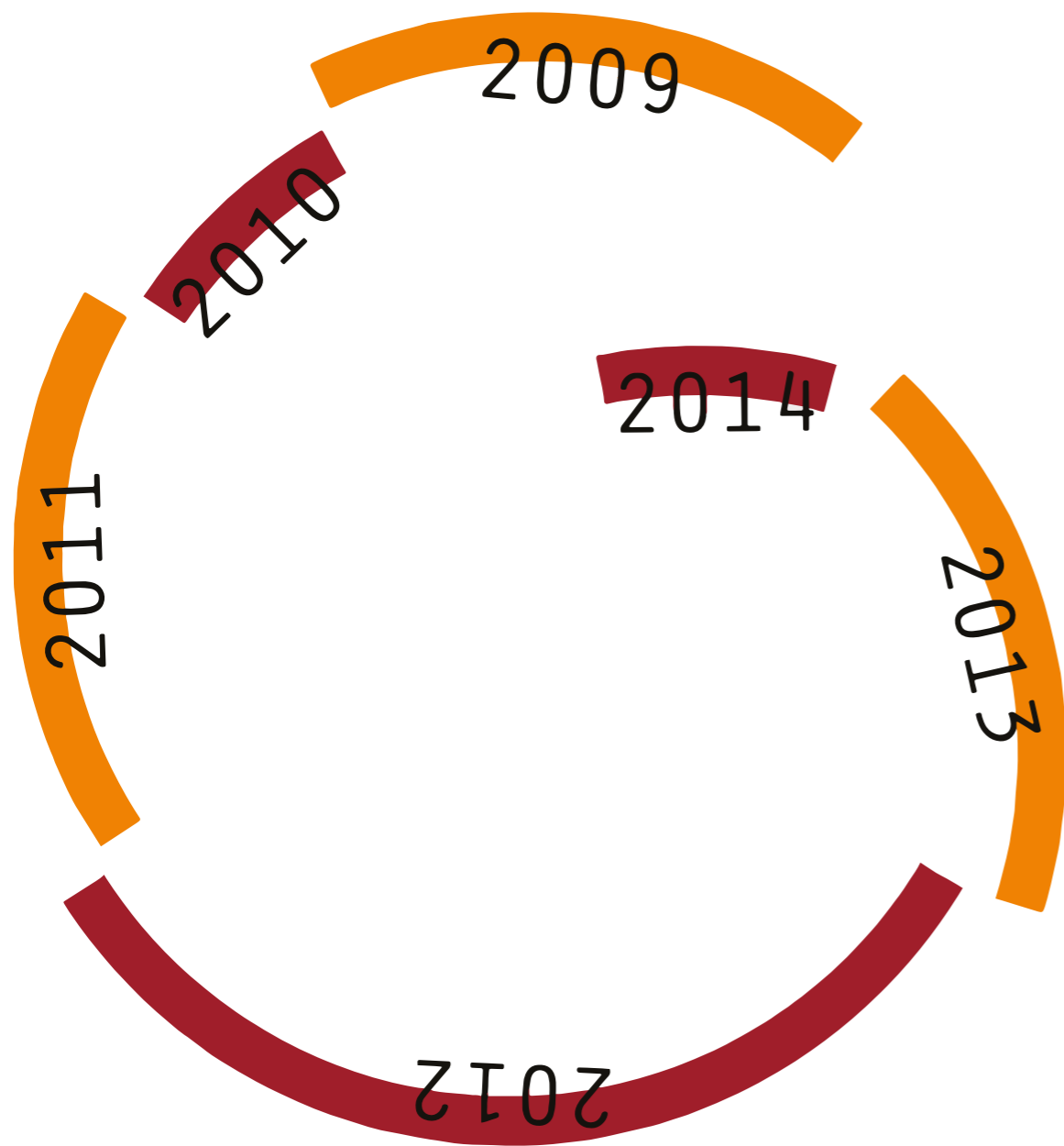
11. De acordo com a entrevista realizada, no aeroporto internacional, o operador privado possui duas fontes de receita: as operacionais e as não operacionais, também conhecidas como comerciais. As operacionais são as taxa de embarque, as taxas dos estacionamentos, que são cobradas da companhia ou dos passageiros. Não se gera caixa com isso, porque são taxas reguladas pelo teto: o preço é administrado, ou seja, há limite de pagamento. Hoje em dia, há interesse do governo em estudar maneiras de liberar a “competição” nessa faixa. São, portanto, as receitas comerciais que fazem crescer o setor privado por meio da exploração de serviços dispostos no espaço aeroportuário.

12. “O Aeroporto de Cumbica, na região metropolitana da cidade de São Paulo, é o maior terminal brasileiro, segundo o sistema de *finger* de atracamento de aeronaves. A concepção básica é de autoria do arquiteto Walter Maffei, funcionário da empresa de projetos IESA – Internacional de Engenharia. O desenvolvimento do projeto executivo envolveu ampla equipe de técnicos e consultores especializados. As obras foram iniciadas em 1979, e o primeiro dos cinco terminais previstos foi inaugurado em 1985” (SEGAWA, 2002).

13. Lembro aqui a célebre cena final do filme *Playtime* (*Tempo de Diversão*, título em português) de Jacques Tati de 1967.

14. “Na lógica pós-moderna, a última transformação do espaço – o surgimento do hiperespaço – fez com que o ser humano perdesse a capacidade de se localizar corporalmente e de organizar, através da percepção, o espaço que o circunda e, por extensão, de reconhecer cognitivamente sua posição num mundo físico. É um ponto de separação – entre o corpo humano e o ambiente construído – que pode servir como analogia para a nossa incapacidade mental de mapear a enorme rede global e multinacional de comunicação em que encontramos presos” (JAMESON, 1984).





Cronologia do Aeroporto Internacional de Guarulhos
- Terminal 3. Fonte: montagem de Mably Rocha e
Carolina Bosio Quinzane, 2016.

Uma análise crítica da pré-fabricação e seus canteiros de obra – os casos do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos (SP) e do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)

Mably Rocha¹

Orientadores: Prof. Valdemir Lucio Rosa (EC) e Profa. Dra. Anália Amorim (EC e FAU-USP)

Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

Resumo

Esta linha de pesquisa em especial, insere-se dentro do grupo de Tecnologia, que tem como objetivo comum a análise técnica do canteiro de obras, seus sistemas estruturais e de trabalho, para entender e depurar, dentro dos seus processos, o que propicia a ocorrência de casos tão frequentes de trabalho escravo no escopo do canteiro de obras. Para tal intento, a pesquisa utiliza como estratégia de estudo a comparação entre os processos de produção dissonantes do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos de São Paulo e o do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências do Rio de Janeiro. Os estudos comparativos destes dois casos serão feitos tomando como base os seguintes itens ou aspectos: projeto de arquitetura, definindo peças construtivas; o projeto e planejamento para produção destas peças; os materiais de consumo; a mão de obra utilizada na construção de ambos os edifícios; os projetos dos respectivos canteiros; o transporte das peças e a sua montagem.

Palavras-chave

pré-fabricação; canteiro de obras; trabalho

A critical analysis of prefabrication and its construction sites – the cases of the Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos (SP) and the Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)

This line of research, particularly, is inside the group of Technology, which has as common aim the technical analysis of the working site, its structural and work systems, in order to understand and determine within its processes, what provides the occurrence of cases so frequent of slave labor in the scope of the working site. For such a purpose, the research utilizes as study strategy the comparison between the dissonant processes of production of the Terminal 3 of the International Airport of São Paulo and the *Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências* of Rio de Janeiro. The comparative studies of these two cases will be performed, taking as basis the following items or aspects: architecture project, defining constructive parts; the project and planning for production of these parts; the consumable material; the workforce utilized in the construction of both buildings; the projects of the related sites; the parts transportation and its assembling.

Keywords

prefabrication; work sites; work

Un análisis crítico de la prefabricación y sus obras – los casos del Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos (SP) y del Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)

Esta línea de investigación, en particular, que se inscribe en el grupo de Tecnología, cuyo objetivo común es el análisis técnico del sitio de trabajo, sus sistemas estructurales y de trabajo, para entender y depurar dentro de sus procesos, lo que facilita la aparición de casos tan frecuentes de mano de obra esclava en el ámbito de lo sitio de trabajo. Para este propósito, la investigación utiliza como estrategia de estudio la comparación de los procesos de producción disonantes del Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Guarulhos en São Paulo y el *Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências* en Río de Janeiro. Fueron hechos estudios comparativos de estos dos casos sobre la base en los siguientes elementos o aspectos: diseño de la arquitectura, definiendo piezas constructivas; el diseño y la planificación de la producción de estas partes; materiales consumibles; la mano de obra utilizada en la construcción de ambos edificios; los diseños de sus sitios; el transporte de las piezas y su montaje.

Palabras-clave

prefabricación; sitio de trabajo; trabajo

1 Introdução

Com a análise crítica da tecnologia e do planejamento usados no canteiro de obras, esta linha de pesquisa pretende tecer reflexões sobre as implicações sociais das escolhas técnicas, dos materiais construtivos e das condições de trabalho adotadas pelo arquiteto, as quais podem culminar na realização de um canteiro de obras mais humanizado, ou não.

Esta pesquisa utiliza como objetos de trabalho o Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e o Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ).

Os dois projetos serão comparados em aspectos de gestão do canteiro e escolhas técnicas de organização e execução da obra, em que ambos se utilizam do pré-fabricado em sua matriz, mas, ainda assim, diferem em suas escolhas. A comparação pretende mostrar como os diferentes mecanismos empregados na obra influenciam na eficiência econômica, na questão ambiental e, principalmente, na qualidade laboral no canteiro de obras.

O projeto de João Filgueiras Lima (Lelé) surgiu como contraponto significativo para esta pesquisa, visto que o arquiteto conseguiu criar um canteiro de obras em que os trabalhadores estariam expostos a jornadas de trabalho menos exaustivas, tanto do ponto de vista das horas trabalhadas, quanto do ponto de vista da ergonomia; e, também, mais educativas, com a criação de oficinas na CTRS para os trabalhadores aprenderem e aperfeiçoarem novos ofícios e não perderem seus respectivos empregos.

A questão do pré-fabricado surge como tópico importante para esta pesquisa, pois foi essencial na obra de Lelé para a concepção de um espaço de trabalho mais humanizando, ao contrário do caso do Terminal 3, que, apesar de aderir ao pré-fabricado, violou os direitos dos trabalhadores, mantidos como reserva de mão de obra.

Com a análise crítica da tecnologia e do planejamento usados no canteiro de obra, esta linha de pesquisa pretende encontrar possíveis atitudes que o arquiteto pode ter para humanizar e otimizar o canteiro, com uma intenção clara de resgatar as ideias de João Filgueiras Lima.

2 Início das comparações

Para as comparações entre canteiros de obra e seu impacto na mão de obra do Terminal 3, em contraposição ao do Sarah Rio, utilizando-se de

um recorte mais geral para esta análise, foram utilizados como suporte os vídeos do GRU Airport que registram como foi a organização geral da construção do Terminal 3, desde sua fundação até a conclusão da obra, e o estudo do vídeo da maquete eletrônica do Sarah Rio, produzida pela Casa Brasileira. Em vista de conseguir uma leitura mais clara, o método utilizado foi o de desenvolver uma análise das etapas e escolhas da obra, e, a partir de cada ponto estudado, expor as comparações mais pertinentes dos processos construtivos dos dois edifícios.

Para a escolha da ordem dos itens a serem analisados aqui, me apoiei na mesma sequência adotada para mostrar as fases de obra do TCPO (Tabela de Composição de Preços para Orçamento). Neste documento de consulta, vou depurar cada item, de forma mais global para que, uma vez munida de ambos os dados (tanto das fases de obra do Terminal 3, quanto do Sarah Rio) possa estabelecer as particularidades associadas a cada tipo de escolha adotada no canteiro de obra respectivo. Além disso, adiciono ao final da análise de cada obra, sobre os requisitos acima mencionados, a sua cronologia, para que, além de se obter uma análise dos itens de execução de obra, se possa mensurar a quantidade de tempo despendida em cada etapa do ciclo de cada projeto.

Acrescento a este documento, também, algo que foi vital para estas leituras, ou seja, as plantas e cortes de cada projeto, os quais complementaram a análise a que me proponho para tais obras.

Por fim, mas não menos importante, pontuo que para esta pesquisa foram vitais os depoimentos, em entrevistas concedidas à equipe de tecnologia do Contracondutas, dos arquitetos Lúcio Fleury e Andrei de Mesquita Almeida. O primeiro relata sua experiência vivida, como estagiário, na construção do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências, durante a vivência externa no curso de arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Escola da Cidade, e o segundo, compartilha sua experiência, referente à construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, junto à Engecorp e ao grupo TYPESA.

3 O Sarah Rio: principais elementos construtivos e processos

3.1 Ficha técnica

Projeto e coordenação técnica: João Filgueiras Lima

Superintendência administrativa: Francisco A. N. Filho

Coordenação técnica: Adriana Filgueiras Lima

Coordenação administrativa: Walmir Bulhon
Equipe de projetos: Ana Amélia Monteiro, André Borém

Paisagismo: Beatriz Secco

Integração de obras de artes: Athos Bulcão

Instalações: Kouzo Nishiguti

Estrutura: Roberto Vitorino

Conforto térmico: George Raulino

Metalurgia pesada: Waldir Silveira

Metalurgia leve: Hurandy Matos

Marcenaria e plásticos: Jurandir Amorim

Pré-moldados: Tomaz Bacelar

Equipamentos: Hurandy Matos, Cláudio Blois Duarte e Antônio Carlos Correia.

Local: Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Ano do projeto: 2000 a 2004

Início da construção: 2004

Conclusão da obra: 2008

Área do terreno: 80.000,00 m²

Área construída: 52.000,00 m²

3.1 Dados gerais

3.1.1 Serviços iniciais

Canteiro de obras / organização geral: Lúcio Fleury aponta que o canteiro do Sarah Rio parecia uma indústria – todos ali tinham uma função pré-determinada e eram tratados como iguais, ainda que houvesse hierarquias inerentes ao funcionamento de uma obra deste porte, pois, nas reuniões frequentes entre a equipe de projeto e os demais funcionários da fábrica, as opiniões de todos eram ouvidas. Existia assim, podemos dizer, um sistema integrado de relação horizontal. Um outro detalhe é que todos ali comiam a mesma comida produzida para quem trabalhava na obra. Havia horários bem marcados para as pausas, início e fim das jornadas de trabalho; tudo comandado por apitos. O ambiente era alegre, os funcionários estavam satisfeitos. Muitos detalhes das peças a serem construídas eram desenhados no próprio canteiro, para algumas delas serem produzidas lá mesmo, ou



Figura 1. Foto aérea Sarah Rio. Fonte: foto de Sílvio Pereira, 2014.

desenvolvidas a partir da linha de produção industrial do Centro de Tecnologia da Rede Sarah (CTRS), responsável esta pela produção de todas as peças da rede Sarah. No canteiro de obras era realizada a montagem das peças produzidas na fábrica, por meio de encaixes e soldas. Meu orientador e arquiteto, Valdemir Lúcio Rosa, comenta que havia grande preocupação com a facilidade na montagem, sendo comum, muitas vezes, as peças serem montadas no chão da fábrica ou do canteiro para ver se todos os componentes se articulavam da forma correta. Era comum também a confecção de esquemas, principalmente na forma de axonométricas, que explicavam as etapas para a montagem e, com isso, evitavam-se os possíveis erros durante a montagem dos elementos. Além disso, existia um grande cuidado com a estruturação destes encaixes, para garantir a qualidade da obra. Também era uma escolha de projeto concentrar as atividades mais complexas na fábrica, onde a mão de obra era mais técnica e precisa, além de ter um ambiente de trabalho mais favorável à execução dos elementos.

Movimento de terra: Foi elevado o terreno de 80.000 m² em relação ao nível da Lagoa de Jacarepaguá, para evitar possíveis inundações na construção de 52.000 m².

3.1.2 Infraestrutura

Drenagem: A água é captada pelo desenho dos planos de cobertura e encaminhada para o sistema central de dutos do edifício.

Fundação superficial: O Sarah não era uma construção com grande solicitação de cargas; em função disso, sua fundação é do tipo rasa, na qual foi empregado o uso de sapatas, que é um elemento básico de fundação, e não demanda peças e equipamentos especiais de escavação, o que facilita sua gestão e execução.

3.1.3 Superestruturas

Lajes e painéis: O desenho do Sarah foi feito para favorecer a circulação de ventilação natural e de luz solar, possuindo, assim, grandes vazios entre suas lajes, além de iluminação zenital. As lajes também seguem o padrão dessa construção e, por isso, também são pré-fabricadas em armada com 0,625 m de largura e comprimentos variáveis de 1,875 m, 2,50 m, 3,125 m ou 3,75 m. Estas lajes possuem também

armação de incorporação ao contrapiso armado, executado após a sua montagem.

3.1.4 Alvenarias, fechamentos e divisórias

Vedação: As paredes são de placas de argamassa armada em duplas e obedecem a modulação da estrutura. Sendo assim, se constituem por elementos com largura de 0,625 m.

3.1.5 Pilares e vigas

Pilares: Os pilares são de aço executado com placas dobradas e soldadas, que vencem vãos de até 12,5 m, seguindo o sistema de planta modular, o qual aumenta a produtividade e facilita a operação da obra, algo que, em caso de programas complexos (como são os de hospitais, aeroportos etc.), torna-se um diferencial na execução de um canteiro otimizado e rápido, aumenta a precisão das medidas obtidas, racionaliza a produção e o consumo dos materiais, e, por consequência, reduz o desperdício.

Vigas: Emprego de vigas contínuas do tipo Vierendeel também alternadas por pavimento, apoiadas apenas nos blocos e recebendo a carga das lajes pré-fabricadas dos pisos.

3.1.6 Coberturas

Estruturas: A cobertura é constituída por treliças metálicas, que são, por essência, uma estrutura leve, capaz de vencer grandes vãos, dando ao projeto uma linguagem arquitetônica de galpões e fábricas.

Calhas, rufos e condutores: No Sarah Rio, as tubulações e condutores de água, esgoto e eletricidade estão concentrados nas galerias de tubulação, que têm dimensões suficientes para a entrada tranquila de pessoas, o que facilita a manutenção, além de gerar um vazio para o funcionamento do sistema de ventilação natural do edifício. Nos pavimentos térreo e superiores, a tubulação corre no interior dos painéis.

Domus / iluminação zenital: Nos trechos em que se prevê iluminação zenital, o espaçamento de 1,15 m entre cada elemento possibilita a conexão de módulos tipo *shed*, pré-fabricados em argamassa armada. A estrutura de iluminação zenital é mecanizada, constituindo-se em um forro basculante automatizado de policarbonato, e permite a abertura ou fechamento da estrutura rolante sempre que necessário, para ampliar a iluminação e ventilação.

3.1.7 Esquadrias

São utilizadas esquadrias metálicas.

3.1.8 Sistemas hidráulicos

Parte do encaminhamento das águas se dá pela galeria que abriga as instalações elétricas e de ar-condicionado, o que otimiza a racionalização da manutenção da construção. Com isso, há uma diminuição da variedade de materiais empregados no canteiro, gerando-se menos custos.

3.1.9 Sistemas elétricos

As instalações elétricas são inseridas em calhas, que correm horizontalmente pelas vigas metálicas, ou em dutos verticais.

3.1.10 Ar-condicionado, ventilação e exaustão

Dutos e acessórios: O emprego do ar-condicionado foi generalizado para os vários setores do Sarah, com exceção da hidroterapia, do galpão de esportes náuticos e de alguns ambien-

tes do bloco de serviços gerais. Mas, o projeto procurou dotar o edifício de ventilação natural, comprovadamente eficiente no combate a infecções hospitalares, evitando ambientes herméticos. A ventilação natural é realizada pelas basculantes dos tetos planos, ou também pelas aberturas dos tetos em arco. A alimentação deste sistema é realizada por meio das esquadrias basculantes localizadas nos *sheds*, que, por sua vez, se localizam acima daquelas, onde o ar é forçado por meio de dutos visitáveis, que o insuflam nos ambientes após ser captado por unidades *fan-coil*, no piso técnico. A extração do ar é feita por intermédio dos basculantes do teto, parcialmente abertos.

3.1.11 Pisos

As lajes são de argamassa armada, pré-moldada, e o contrapiso em argamassa armada *in loco*, com malha de aço com revestimento em porcelanato e o prensado melamínico.

3.1.12 Revestimento de paredes

Nas pesquisas realizadas para esta iniciação, não há nenhum dado sobre isso, e nas fotos

estudadas, tanto dos ambientes internos quanto externos, é possível estimar que provavelmente não há revestimento, o que garante um custo a menos na obra.

3.1.13 Vidros

São utilizados grandes vidros translúcidos fixados por esquadrias.

3.1.14 Materiais de envoltória

Com o intuito de reduzir o ganho de calor nos ambientes, os painéis internos e externos de argamassa armada não têm contato entre si, para evitar a ponte térmica, propiciando, assim, maior conforto térmico.

3.1.15 Urbanização e serviços externos

Paisagismo: O paisagismo é um elemento importante nesse projeto, o qual se utiliza da

composição da vegetação e espelhos d'água para garantir a unidade visual dos quatro blocos do projeto. Além disso, a vegetação não só é utilizada para se obter um espaço mais humanizado no interior e exterior do hospital, sendo muito bem elaborada em áreas como a destinada à fisioterapia ao ar livre, como também auxilia no controle da temperatura, pois as massas de vegetação são utilizadas para criar e potencializar os fluxos de ar, o que, associado aos espelhos d'água, aumenta a refrigeração natural dos ambientes – algo que para um clima como o do Rio de Janeiro, quente e úmido, onde há uma forte insolação na maior parte do ano, garante um menor consumo de ar-condicionado e energia, mantendo o conforto térmico.



Figura 2. Construção do Sarah Rio. Fonte: foto de Ricardo Buso e Sheila Altmann, 2004.

CRONOLOGIA SARAH RIO

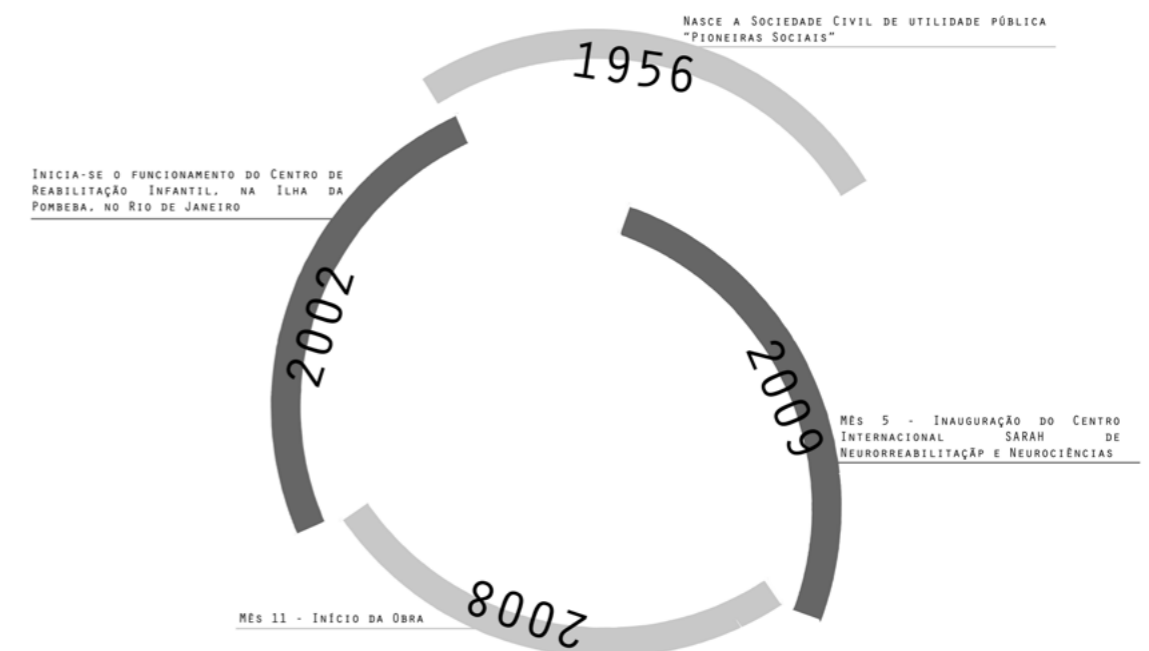


Figura 3. Cronologia do processo de construção do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências. Fonte: montagem de Carolina Bosio Quinzane, 2016.

3.3 Ordem de execução dos elementos e seus impactos no canteiro e mão de obra do Sarah Rio

Caracterizado como uma construção industrializada, a arquitetura e estrutura do Sarah Rio, assim como a de todos os hospitais da rede Sarah, são desenhadas, considerando a etapa de montagem. Isto inclui nos projetos uma série de detalhes de encaixes, forma como as peças serão montadas, que tipo de guindaste será utilizado, entre outros dados.

Como Lúcio Fleury afirma, o canteiro de obras era limpo, suas etapas eram bem divididas e seu processo muito bem controlado pela execução da obra. Era dado como partido de construção estabelecer e concluir primeiro as fundações, para depois efetuar a colocação dos pilares, muitos dos quais tinham pesos e dimensões que evitavam o uso de máquinas para o seu posicionamento, podendo, assim, ser realizado pelos próprios trabalhadores da obra.

Finalizando essas duas primeiras etapas, já era colocada a cobertura, e com isso o operário

ficava protegido contra as intempéries e a insolação. Tal escolha sequencial de projeto permitiu que ocorressem menos atrasos, pois a obra acabou ficando menos sujeita às ações climáticas. Era somente depois dessa etapa que se começava a criar os sistemas de dutos elétricos, de circulação de ar artificial, dutos de água, seguidos da colocação das lajes e, por último, a colocação das vedações – existindo, em todas as etapas da obra, um grande cuidado com a estruturação dos encaixes dos elementos das estruturas acima estudadas.

4 O Terminal 3 de Guarulhos: principais elementos construtivos

4.1 Ficha técnica:

Construção: OAS
Projeto de fundações, estruturas, drenagem, pavimentação, arquitetura e instalações: Engecorps/Grupo TYPASA
Viaduto: Enescil
Edifício-garagem: GTP Projetos



Figura 4. Foto aérea do Terminal 3 após a conclusão da obra. Fonte: GELINSKI, 2016.

Consultoria de impermeabilização: Proassp
Consultoria de acústica: Akkerman Projetos Acústicos

Consultoria de granito: Lithotec
Consultoria de alvenaria: Consultest
Consultoria e instaladora de combate a incêndio: Henre/Techsteel

Projeto de fabricação da fachada: Crescêncio Petrucci/QMD Consultoria

Projeto de fabricação da estrutura metálica: Tal Projecto (SP Project)/WRS/NSG/Kurkdjian & Fruchtengarten Engenheiros Associados

Estruturas pré-fabricadas: Kingstone/T&A/CPI Engenharia/Ibpre/Lajeal

Estruturas metálicas: CPC/ Brafer/Tibre
Vidros: Glassecc

Revestimentos: Portinari/Eliane/Portobello
Ar-condicionado: Heating Cooling
Sistema de bagagem: Vanderlande
Esteiras rolantes: ThyssenKrupp
Elevadores: Otis

Claraboias: Exuvent

Cobertura: Bemo

Canaletas de drenagem: Ulma Impermeabilização: ITS/Radcon Portas automáticas: Dorma

Perfis de alumínio: Alcoa/Olgacolor/CDA
Painéis de alumínio composto: Alucomaxx/Projeto Alumínio

Painéis termoisolantes: Isoeste
Caixilhos de fachada: Consórcio Italux

Local: Guarulhos, SP, Brasil

Ano do projeto: 2012 a 2013

Início da construção: 2012

Conclusão da obra: 2014

Área do terreno: 638.397,26 m²

Área construída: 192.000,00 m²

4.2 Dados gerais

4.2.1 Serviços iniciais

Canteiro de obras / organização geral: Em depoimento à equipe do Contracondutas, o arquiteto Andrei Almeida, que trabalhou nesta grande obra junto à Engecorp e ao grupo TYPASA, nos conta que a escolha do pré-fabricado se deu por uma questão de logística, pois esta obra foi realizada durante o período que antecedia a copa de 2014 e tinha um prazo muito curto para a conclusão (apenas um ano e nove meses para a sua entrega). Segundo Almeida, eram mais ou menos 200.000 m² para construir, sendo que

colocar ali duas mil pessoas no lugar de mil, não faria a obra andar duas vezes mais rápido. Com isso, optou-se por trabalhar com vários fornecedores de elementos para a construção, além de manter uma fábrica de peças pré-fabricadas no canteiro de obra. Assim, muitos maquinários eram utilizados para a gestão deste canteiro e boa parte da mão de obra era terceirizada, muitas vezes pouco ou nada especializada. Desta forma, era comum ver todos os dias na frente da obra uma fila de pessoas que aguardavam o momento que surgisse uma vaga para trabalhar em qualquer função dela, sendo de praxe que alguns deles nunca tivessem trabalhado em um canteiro de obras.

Movimento de terra: Quando a Engecorp assumiu a construção do novo Terminal 3 pela concessão da Infraero, já haviam começado as obras no local e criado um pátio, o qual iria abrigar o projeto que havia ganhado por concorrência, anteriormente, do escritório do Biselli. Com o engavetamento deste projeto, a Engecorp tinha total liberdade para criar o que quisesse, mas deveria respeitar o contorno feito, (em formato de T), para não perder tempo desfazendo o que já havia sido feito. O projeto anterior, porém, era gigantesco em comparação ao novo, pois o primeiro fora projetado para atender o nível A, segundo as exigências da Infraero, enquanto que este atendia ao nível C, que era a exigência do último edital da ANAC para esta construção. Além deste problema, havia o fato de o solo ser muito ruim no local – era mole e já havia nele uma camada de cinco metros de “raxão” (britas de grandes dimensões), feita na época da ditadura pelos militares. Segundo o que Andrei Almeida comenta, construir nesse pátio era como criar uma fundação em uma caixa de farinha cheia de pedras: as estacas-hélice tinham muita dificuldade em perfurar essas camadas, além de que a exigência de se respeitar o contorno existente limitou em vários aspectos as escolhas de partido de projeto para esse terminal.

4.2.2 Infraestrutura

Drenagem: A água captada pela cobertura é direcionada de forma otimizada e rápida, devido à utilização do sistema chamado *full flow* para reservatórios na área de serviços do terminal, localizada no subsolo do edifício, para tratamento e reúso.

Fundações profundas – tubulões: Todas as fundações dos edifícios foram executadas em estacas de tipo hélice contínua monitoradas, com

diâmetros variando de 60 cm a 1 m, e comprimentos de até 25 m.

4.2.3 Superestruturas

Lajes e painéis: O desenho do terminal foi pensado para favorecer a incidência de iluminação natural, pois grande parte dos edifícios apresenta as envoltórias em vidro, associado ao desenho escalonado das coberturas, as quais garantem entrada de luz natural por cima.

4.2.4 Alvenarias, fechamentos e divisórias

Vedação: A cobertura é do tipo zipada. O seu desenho, em que se encaixa uma peça à outra, propicia menor chance de infiltração da água para o interior da edificação, além de garantir um isolamento termoacústico considerável; a união em seu comprimento, porém – dado que as peças são menores que as dimensões da cobertura do Terminal 3 – se dá por *mastique*, o que, em áreas externas, gera problemas, uma

vez que esse polímero acaba ressecando com muito mais facilidade, o que aumenta a chance de percolação para o interior da estrutura nesses pontos. Em consequência disso, aumenta-se o custo com a manutenção desta estrutura. Andrei Almeida (2016) comenta que teve um problema de interface entre o que foi desenhado e o que foi construído. Esta cobertura zipada foi feita por duas empresas diferentes. A cobertura tinha um ângulo específico, mas, durante a construção, o alteraram sem avisá-lo, gerando um vazio entre as partes e causando um problema de vazamento no pós-obra. Para a cobertura também foi utilizado *steellayer*, que garante maior desempenho térmico, o que é uma exigência em programas como o de aeroportos.

2.5 Pilares e vigas

Pilares: Por se tratar de um programa que contempla a gestão de grandes fluxos de pessoas, o projeto estrutural foi desenvolvido de modo a minimizar o número de pilares, para não

atrapalhar tais fluxos, aumentando os vãos estruturais até o limite de 36 m, seguindo uma malha de 9 m x 9 m, principalmente nas áreas técnicas de montagem do sistema automatizado de tratamento de bagagens e também nos saguões públicos. Os pilares são de secção quadrada e feitos de concreto armado, com medidas que variam de 80 cm x 80 cm a 120 cm x 120 cm e, na sua maioria, são revestidos por um círculo de alumínio, ora de diâmetro muito próximo ao do pilar, ora muito maior. Tal variedade se explica porque esse revestimento dos pilares cumpre o papel de esconder a descida dos sistemas de eletricidade, ar-condicionado e pluviais. Quanto maior o número de sistemas que desce no pilar, maior será o raio deste revestimento.

Vigas: No estacionamento foram utilizadas vigas metálicas leves em perfil; nas demais partes do projeto, foram vigas protendidas, e medem de 68 cm a 130 cm de altura, e de 40 cm a 80 cm de largura.

4.2.6 Coberturas

Estrutura: Para suportar os grandes vãos que a planta desenhava, foi adotada uma cobertura com estrutura metálica em treliças, o que define um conceito de uma estrutura mais leve, na busca da rapidez construtiva e menor quantidade de aço empregado na construção, pois se tinha um prazo muito curto para a finalização. Esta estrutura foi apoiada sobre pilares de concreto moldados *in loco*. O vazio gerado pela estrutura dessas treliças cria um nicho que abriga as instalações de climatização, proteção contra incêndio, iluminação e outras. A cobertura se constitui de vigas em perfil I metálicas no estacionamento, sendo leves e capazes de vencer grandes vãos, o que combina com esse tipo de programa. No restante do projeto, a cobertura possui vigas protendidas capazes de vencer vãos ainda maiores, o que é fundamental em áreas como as do *check-in* no Terminal de aeroporto.

Calhas, rufos e condutores: Rasgo raso na laje da área de estacionamento, protegido por estrutura metálica vazada, utilizado para direcionar as águas desses pavimentos.

Domus/iluminação zenital: Foi projetado um jogo de águas fragmentadas. Entre um plano de cobertura e outro, as aberturas criadas por esse posicionamento dos planos de cobertura são vedadas com vidro duplo, o que gera vazios para a entrada de luz natural nos interiores, mas não

permite a circulação natural de ar. Também foram inseridas, em alguns desses planos das coberturas, claraboias com fechamento em vidro especial.

4.2.7 Esquadrias

As esquadrias são metálicas, com vedação em vidro duplo.

4.2.8 Sistemas hidráulicos

O sistema hidráulico corre por tubos, em parte pela cobertura e em parte pelo piso, sendo ambos escondidos por revestimento, além de correr pelos pilares para conectar e integrar o sistema.

4.2.9 Sistemas elétricos

As instalações elétricas são inseridas em calhas, que correm horizontalmente pelo interior da cobertura e descem na vertical ao lado dos pilares, sendo escondido seu sistema pelo uso de placas de alumínio, as quais envolvem os pilares.

4.2.10 Ar-condicionado, ventilação e exaustão

Dutos e acessórios: Correm embutidos, assim como o sistema hidráulico.

4.2.11 Pisos

Nas áreas públicas, foi aplicado granito em placas quadradas. No estacionamento, o piso é a própria laje pré-fabricada (laje alveolar), cujo capeamento de concreto leva um revestimento de epóxi (nas vagas) e poliuretano (na circulação).

4.2.12 Revestimento de paredes

Os revestimentos da fachada são ora de painel de vidro duplo (caixilharia unitizada), ora painéis cegos (*steellayer* ou ACM) sobre subestrutura própria, às vezes fixada em alvenaria de blocos. A chapa de metal perfurada foi usada na fachada do edifício-garagem (EDG1) e na passarela que liga com o terminal T2 (chamada EDP2). Nas paredes internas, há uma variedade de tipos de revestimentos: painéis cegos (*steellayer* ou ACM) sobre subestrutura própria, às vezes fixada em alvenaria de blocos; em outras partes, que recebem painéis de propaganda, são revestidas por uma combinação de chapa de



Figura 5. Construção do Terminal 3. Fonte: foto de Andrei Almeida, 2013.

metal perfurada, chapas de alumínio e, nas juntas entre elas, é utilizado mastique para esconder o máximo possível a união das placas entre uma e outra. Nas demais paredes, segue um revestimento padrão, constituído por chapisco na base, feito de uma mistura de cimento e areia, seguido por camadas de argamassa, sobrepostas da mais grossa para a mais fina, e, por último, a tinta, que é branca na maior parte do projeto. A sequência de deposição dessas camadas é: o chapisco, as camadas de argamassa, e, depois que todas estiverem secas, aplica-se a tinta branca nas paredes. Em entrevista com a equipe do Contracondutas, Andrei Almeida conta que, nesse processo de revestimento, ele sugeriu que se utilizasse monocapa, um produto que reúne em si todas as camadas necessárias para a aplicação tradicional. Entretanto, esta sugestão foi negada pela equipe, que alegou que pagar dez reais a mais em cada lata não valia a pena, haja vista a disponibilidade da mão de obra de baixo custo. Assim sendo, venceu a aplicação tradicional.

Os revestimentos utilizados no terminal foram predominantemente em chapa de metal perfurada da Swissmetal, chapas de alumínio das empresas Alucomaxx, entre outros fornecedores. Em algumas áreas externas foi aplicado o *steellayer*, desenvolvido pela empresa Ananda e produzido especialmente para atingir as exigências de desempenho térmico para os terminais aeroportuários. As paredes com fechamentos opacos em *steellayer* foram estruturadas com *steel frame*, mas para atingir o desempenho térmico foi necessário associar um isolamento em lã de rocha em conjunto com painel de gesso, nas camadas internas e nas camadas externas, com uma composição de painéis OSB (*Oriented Strand Board*), uma manta de proteção contra umidade e finalmente revestido com a placa *steellayer*, [...]. O sistema é considerado como construção a seco. (ANANDA, 2012, s.p.)

4.2.13 Vidros

Nas fachadas laterais foram colocados longos planos de vidros modulados, em dimensões de 1,50 m por 3 m, com painéis opacos e acabamento em alumínio composto, colando por cima com mastique, para criar uma fachada lisa. A escolha desses grandes painéis de vidro torna imprescindível o uso de mecanização para a sua inserção nas esquadrias, o que se dá a partir de guindastes do tipo aranha, que são apropriados para

este tipo de operação.

Os vidros de todas as fachadas do edifício são laminados duplos e possuem uma película de *butiral*. A este sanduíche, soma-se uma câmara de 20 mm, diminuindo as trocas térmicas entre o interior e o exterior, o que gera uma economia na utilização de ar-condicionado em comparação com o vidro comum, ainda que a carga térmica adquirida seja considerável e necessite de uma refrigeração artificial constante, pois esses vidros não se abrem para gerar ventilação natural.

4.2.14 Materiais da envoltória

As fachadas têm quatro tipos de fechamento diferentes: fachada com caixilhos de alumínio unitizada com vidro duplo, fachada ventilada de alumínio composto (ACM) sobre fechamento em alvenaria, alvenaria com pintura em tinta acrílica e painel sanduíche de aço galvanizado, com recheio de poliuretano, vidro duplo (caixilharia unitizada).

4.2.15 Urbanização e serviços externos

Paisagismo: Para o paisagismo da área externa ao terminal, foram utilizados extensos canteiros no teto das passarelas com estruturas de concreto, enquanto nos ambientes internos, na grande maioria, foram utilizados “cubos” que recebem a colocação de espécies de pequeno porte em vasos. Assim sendo, o paisagismo se apresenta quase como de forma secundária no projeto.

4.3 Ordem de execução dos elementos e seus impactos no canteiro e mão de obra do Terminal 3 de Guarulhos

A obra do Terminal 3 foi concebida, em sua maior parte, com elementos pré-fabricados. A urgência da obra – que precisava estar pronta junto com a abertura da Copa do Mundo de Futebol, em 2014 – fez o grupo TYPSA e a Engecorp optarem por tal sistema, além de utilizar largamente de terceirização, tanto das equipes de mão de obra, quanto das empresas que seriam responsáveis por cada elemento da construção – como elétrica, hidráulica, revestimento, ar-condicionado etc. –, o que gerou alguns problemas de comunicação entre as partes, causando diferenças consideráveis entre o que foi desenhado e o que de fato foi construí-

do.

A Engecorp, junto com o grupo TYPSA, fez um conjunto de mais de seis mil pranchas para o projeto do Terminal 3, nas quais havia uma série de detalhes que deviam ser interpretados no canteiro, para então serem construídos. Ocorre que, como o contrato da ANAC com a Engecorp estava relacionado somente ao projeto, ainda que eles tivessem montado um escritório dentro do Terminal 3 para facilitar e agilizar esses desenhos, eles não podiam fazer o ATO, o acompanhamento técnico da obra. Isto, somado a um gerenciamento de obra falho (em que houve muitas simplificações), gerou uma série de problemas de desempenho no pós-obra, sendo o mais notável o da cobertura, como já citado no item Vedações (alvenarias, fechamento e divisórias).

Desenvolvido em um sistema de *fast track*, no qual se começa a construir tendo-se apenas o projeto básico consolidado, e parcialmente o projeto executivo, o canteiro de obras precisava ser muito assistido pela construtora. Com isso, a

Engecorp criou uma unidade de projeto no local, sendo Andrei Almeida um dos principais profissionais.

Como muito do projeto ainda não estava decidido durante a construção, grande parte do previsto inicialmente foi mudando ao longo do trabalho, sendo necessárias várias mudanças de desenho, inclusive do pré-fabricado, que não possuía peças de prateleira que se adaptassem bem à modulação adotada de 9x9 m. Assim, vários detalhes simples, como a conexão entre o pilar e a viga, não eram replicados – Andrei Almeida comenta que se uma dessas peças foi repetida seis vezes, é exagero. A solução da malha variava então, não encontrando uma repetição, o que é comum em sistemas de pré-moldados. Com isso, ao final do projeto, os desenhos do edifício ultrapassavam 6 mil pranchas. Para dar conta de descrever cada solução adotada, estas pranchas foram desenhadas na Espanha e impressas no Brasil. A simultaneidade entre o projeto e a obra, própria do sistema *fast track*, gerou alguns problemas

CRONOLOGIA TERMINAL 3

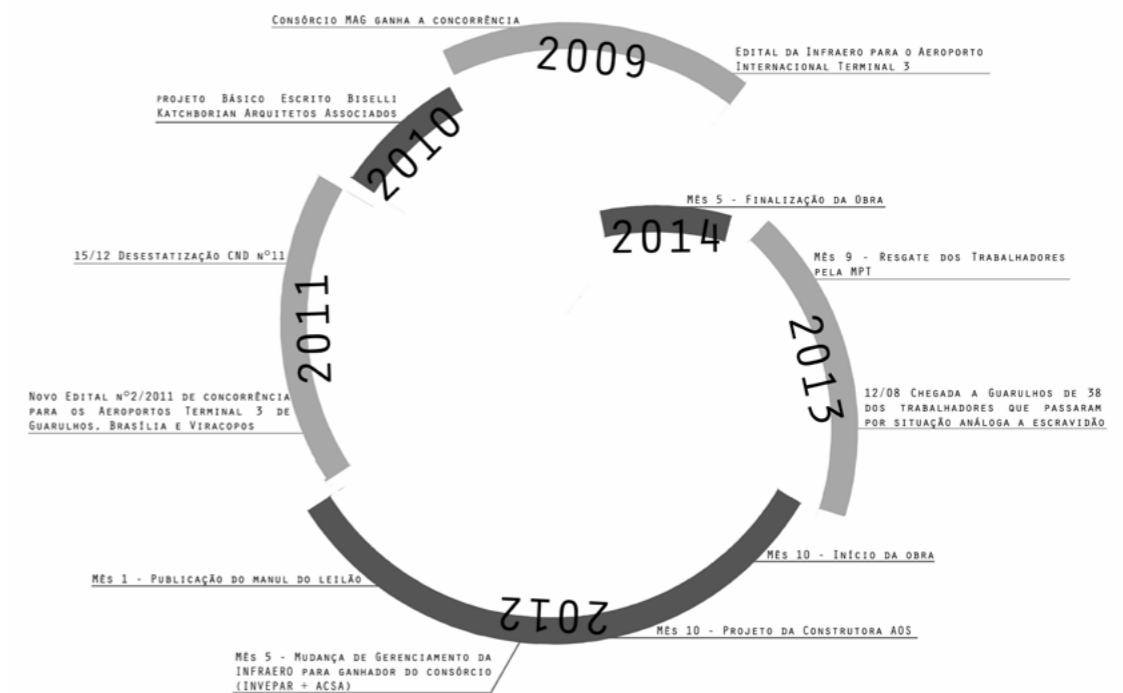


Figura 6. Cronologia do processo de construção, Aeroporto Internacional de Guarulhos - Terminal 3. Fonte: montagem de Mably Rocha e Carolina Bosio Quinzane, 2016.

durante e pós-obra. Máquinas de construção foram amplamente utilizadas, e seguiu-se a ordem de construção padrão das obras no Brasil, partindo-se da fundação, seguida dos pilares, lajes, coberturas, sistemas hidráulicos, elétricos e afins, até se chegar, por fim, aos revestimentos.

A mão de obra, em sua maior parte, com exceção das que operavam os maquinários, não era especializada. Era comum um sentimento de insatisfação e alienação dos processos executados por eles, uma vez que, não tendo ciência global destes, muitas vezes apenas replicavam funções passadas, gerando mais um dos problemas da obra – o controle desse exército de mão de obra barata, que exige muito mais supervisão.

Na maior parte da obra, as escolhas projetais eram complexas e avançadas, a notar pela tecnologia e materiais adotados para seus sistemas acima estudados, mas a sua execução era, muitas vezes, artesanal, deixando amostras de acabamento precários, principalmente nas cobertas, nos sistemas de vedação externos e nas instalações das tubarias do estacionamento.

5 Resultados

Isto posto, este trabalho de iniciação científica propõe uma análise crítica sobre a pré-fabricação, no que diz respeito aos seus canteiros de obra e impacto gerado na mão de obra, tanto no caso do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos, como no caso do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ).

Os objetivos dos itens apresentados são os seguintes: primeiro, mostrar suas respectivas fichas técnicas, a partir das quais é possível entender o número e quem são os envolvidos em sua execução; segundo, elencar, de forma analítica e crítica, os principais elementos construtivos de cada obra, seguindo-se a isso a análise da ordem de execução dos elementos e seus impactos no canteiro e mão de obra, para, por fim, chegar às cronologias que contemplam, desde o começo do projeto, a sua finalização. Com elas, é possível mensurar a quantidade de tempo despendida em cada etapa do ciclo dos projetos. Tais elementos somados geram um panorama amplo o suficiente para tecer os comparativos e conclusões que seguem.

Um dos primeiros pontos que merecem ser destacados é de que as duas obras comparadas são de grande porte, ainda que em escalas distintas, devido à necessidade diferente de atendi-

mento de fluxos e cargas, e são de infraestrutura pública – atender à população para o transporte aéreo, no caso do Terminal 3, e para a saúde, no caso do Sarah. Isto, em um país que carece sempre de infraestrutura para a sua população crescente, faz com que essas obras entrem em uma categoria de urgência, tendo, assim, uma agenda curta, tanto para sua concepção, quanto para o seu desenvolvimento e inauguração. Tais prazos devem ser cumpridos, pois, para a sua execução, é utilizado dinheiro público.

A manutenção de tais obras também se dá por dinheiro público; por isso, as escolhas dos elementos construtivos devem ser bem estudadas, para que a vida útil do edifício e a manutenção não onerem os cofres do país.

As obras possuem vários itens de concepção de edificação parecidos, o que justifica também as comparações que se desenham aqui, mas a administração de seus canteiros e a sua condução são muito distintas. Talvez, seja importante notar que esta diferença, quando se trata de grandes obras (como é o caso do Terminal 3), é que permite que casos de trabalho escravo (como ocorreu nesta) aconteçam, ainda que tenhamos uma política pública que garanta e produza uma NBR 14645, a qual prevê não só que casos como este não aconteçam na construção civil, mas imputa punições sérias para que isto seja inibido. Entretanto, esses casos continuam acontecendo, o que causa grande impacto para o país, uma vez que, segundo dados de 2013 do IBGE, a indústria da construção civil é considerada um dos principais “motores” da economia nacional, havendo mais de 7.550.000 trabalhadores atuando na área, o equivalente a mais de 8% da força de trabalho ocupada no país.

A experiência de Lelé nos canteiros de obra de Brasília, sem dúvida marcou sua trajetória na elaboração de um canteiro de obra mais humanizado. O controle dos sistemas e produções nele existente, associado a uma equipe coesa – tanto de projeto quanto dos demais funcionários (sendo estes muito bem treinados, especializados e envolvidos nos processos de produção) – e um sistema vinculado ao canteiro de obra que não necessita de uma série de terceirizações (como ocorre no Terminal 3), faz do canteiro do Sarah Rio não só um lugar mais humanizado, como também praticamente impossibilita que ocorram casos análogos a trabalho escravo, já que todos que trabalham ali são muito envolvidos e inseridos no processo de construção, não

havendo, deste modo, alienação ou exploração da mão de obra.

No caso do Terminal 3, li muitos elogios relativos às suas escolhas tecnológicas e avançadas para o projeto, que, sem dúvida, são merecidos. Mas, pouco se diz que boa parte destes sistemas são importados, o que, a princípio, não é um problema no caso da manutenção da obra, em que parte destes elementos não é desenvolvida no país. Isso, porém, gera um problema de gestão. Além disso, não se menciona que itens tão tecnologicamente avançados (como a cobertura zipada, drenagem a partir do sistema *full flow*) são instalados por uma mão de obra terceirizada e precária, que carece, muitas vezes, de treinamentos básicos. Além disso, o uso de várias empresas que instalaram esses e outros componentes, e a não constância da mão de obra utilizada (uma vez que o seu giro foi grande), geraram problemas na execução da obra: o que foi construído difere em vários pontos do que foi planejado, criando um montante de *as built* muito expressivo. Portanto, a tecnologia é avançada, mas a mão de obra na execução é, em sua maior parte, artesanal, e o sistema de planejamento raramente se dá no tempo da previsibilidade.

Em entrevista, em maio de 2008, para o site AU, João Figueiras Lima (Lelé), ao ser questionado como é trabalhar com a industrialização em um país que tem falta de qualificação de mão de obra, diz:

Acho muito mais fácil qualificar uma mão de obra para trabalho de industrialização do que qualificar para trabalhos artesanais. Aqui em nossa indústria, que não é nenhuma sofisticação tecnológica, temos processos dominados por qualquer indústria de construção civil. A nossa diferença é que integramos esses processos. E as pessoas trabalham integradas: arquitetos, engenheiros e todas as pessoas que atuam nos processos trabalham no mesmo espaço, integradas e com o mesmo objetivo. (LIMA, 2008, s.p.)

A indústria citada por Lelé é o Centro de Tecnologia da Rede Sarah (CTRS), responsável pela produção de boa parte das peças desta rede, tanto para a construção de cada hospital, quanto para a manutenção de seus componentes. Em suas obras, eram mantidos funcionários treinados para desenvolver funções dentro do canteiro. Uma vez aprendido bem um processo, ele iria migrando para outros, cada vez mais complexos, para, por fim, criar o que se chamava de funcionário pleno, que era aquele que poderia desen-

volver qualquer função no canteiro de obra, devido à sua ampla experiência e maestria de execução. Isso gera não só funcionários mais satisfeitos no canteiro de obras, como também uma produção mais controlada e precisa, não só pela qualidade da mão de obra utilizada, como pelo emprego de poucas empresas e pessoas, além da equipe, que possam somar a estes processos.

E utilizando apenas tecnologia nacional, o Sarah consegue produzir uma obra muito elogiada tecnicamente, tanto por seu famoso forro basculante automatizado de policarbonato, seus notáveis *sheds*, sua viga tipo Vierendeel, além das suas galerias de manutenção, que são associadas para gerar uma condução potente e otimizada de ventilação natural dentro do edifício, gerando não apenas economia no uso de ar-condicionado nas áreas em que ele não é vital (praticamente todas as áreas, exceto os centros cirúrgicos), como faz com que o edifício tenha maior autonomia.

Quanto à tipologia das edificações, estas também são muito parecidas, pois enfrentam a necessidade de criar uma planta livre e ampla para favorecer a circulação livre dentro do edifício. Ambas se utilizam de uma modulação que se aplica a isso, porém no Sarah sua modulação planejada, seguindo o padrão de 1,25x1,25 m é muito coerente aos sistemas e peças adotadas, ainda que isso seja ainda mais aprimorado nas próximas unidades do Sarah criadas, onde se adota a modulação 1,10x1,10 m, que propicia ainda mais precisão e controle na construção. No Terminal 3, a modulação de 9,0x9,0 m gerou vários problemas de compatibilização das peças à modulação adotada, pois o pré-fabricado, segundo Almeida, não trabalhou bem nesse raciocínio de modulação. Uma vez que não se atingiu com ele o comprimento comercial de viga, geraram-se comprimentos de laje um tanto atípico, e com isso se restringiu o número de pinças alveolares.

Segundo as palavras do arquiteto, o Terminal 3 “foi um projeto pré-fabricado não tipificado, não modular” (ALMEIDA, 2016), o que, para um projeto do tipo pré-fabricado, sem dúvida é um problema. O projeto, inicialmente, foi desenhado para concreto moldado *in loco*. Por uma questão de gestão, que visava diminuir o número de operários no canteiro (diminuindo, assim, o impacto no caso de greves, que poderiam ocorrer facilmente já que era um período pré-Copa do Mundo, em que tais ações têm

muito mais impacto), optou-se em adotar uma obra prioritariamente pré-fabricada, com apenas uma parte dos componentes sendo produzida no próprio canteiro, e a outra sendo cedida pelos distribuidores, que entregavam elementos já prontos na sua origem ou especialmente desenhados para essa obra – a qual, como era grande, podia ter esse tipo de privilégio sem altos custos.

O desenho da cobertura, em ambos os casos, é de estrutura leve e metálica (que consegue vencer os grandes vãos propostos pela malha do edifício) e se apoia nos pilares, gerando planos de laje que permitem a incidência de luz natural no interior do edifício. Porém, no Sarah, além disso, obtém-se, por intermédio dos *sheds*, uma circulação de ar muito eficiente para o edifício, ao passo que no Terminal 3, a circulação do ar é vetada pelos panos de vidro verticais entre os trechos da cobertura, que são fixos e nunca abrem. Conforme afirma Andrei Almeida, o ambiente interno é sempre climatizado e controlado por um sistema BMS, ao qual está interligada a detecção de fumaça. Caso haja um evento de geração de fumaça por incêndio ou outra origem, as claraboias (aberturas de iluminação zenital no mesmo plano das telhas em cada trecho da cobertura) podem ser acionadas e são abertas como uma “escotilha” para a exaustão de fumaça.

Quanto ao cronograma de obra, a diferença entre eles também é gritante: o projeto do Sarah Rio teve a duração de um ano, assim como o seu tempo de obra; por outro lado, o projeto do Terminal 3 teve a duração de apenas quatro meses de desenho do projeto – que seguiu, como mencionado, o modelo *fast track* (também chamado de paralelismo de produção) –, a obra tendo perdurado por um ano e seis meses de canteiro de obras. Este sistema de produção, elogiado por muitos e tido como moderno e mais adequado para os tempos atuais, esconde em sua essência uma grande falta de organização, que gera uma imprevisibilidade orçamentária, a não linearidade da produção, que vai desde o anteprojeto até o executivo, em contraposição ao sistema padrão de obras, que garante não só um controle maior das etapas, como garante maior controle do produto e menos surpresas durante a sua execução, evitando também o seu superfaturamento.

Quanto a escolha da ordem de execução dos elementos construtivos no Sarah e Terminal 3, os impactos são diferentes. Em ambos os casos,

como é o padrão, primeiro se constrói a fundação, para depois erguer os pilares. No Sarah, porém, logo depois dessa etapa se instala a cobertura, que funciona como uma proteção das intempéries e do sol para os funcionários, além de propiciar menos atrasos, pois a obra não tem que parar no caso de chuvas. No caso do Terminal 3, a cobertura é um dos últimos elementos colocados, só foi implantada em março, depois das chuvas de verão, quando faltavam somente as vedações e alguns sistemas.

Ambas as obras, por uma escolha de gestão e agilidade, montam dentro do canteiro parte do escritório, que desenvolve os desenhos técnicos dos elementos do projeto a serem construídos, utilizando-se, para isso, de sistemas diferentes. No Sarah Rio, mesmo com um prazo apertado (como também era o caso do Terminal 3), optou-se por ter o projeto executivo geral do projeto antes do início das obras. Deixou-se para o escritório dentro do canteiro “apenas” o detalhamento de elementos construtivos a serem produzidos no CTRS e montados ali mesmo (por meio da leitura dos desenhos técnicos e das axonométricas de Lelé), o que quase transformava o projeto pré-fabricado em um jogo de Lego, sendo fácil de ler por quase qualquer operário do canteiro. O Terminal 3, como já dito, desenvolve o trabalho no sistema *fast track* e, com isso, o trabalho acabou sendo superdimensionado para conseguir suportar grandes alterações de projeto ao logo de sua construção – o que de fato ocorreu.

Outro elemento em que as obras destoam é quanto ao acompanhamento técnico da obra (ATO). Isto era feito, tranquilamente, na construção do Sarah, sendo corrigido e acompanhado pela equipe de desenho – e, principalmente, pela arquiteta Adriana Figueiras Lima, filha de Lelé – qualquer eventual problema e divergência em relação ao que estava sendo construído e o que havia sido projetado (tendo elementos muitas vezes desenhados à mão em escala 1:1 para evitar qualquer erro de construção). Enquanto no Terminal 3, por uma questão de contrato e não por desejo da equipe da Engecorp e do grupo TYPISA, estas empresas podiam apenas fazer a elaboração dos desenhos, não sendo possível assumir controle do ATO, o que gerou uma série de problemas de execução de obra e pós-obra, devido aos erros e simplificações cometidos no canteiro, sem que fossem repassados para a equipe da Engecorp, ainda que esta tivesse uma equipe ali dentro.

Por último, mas não menos importante, a análise da ordem de execução dos elementos e seus impactos no canteiro e mão de obra do Sarah Rio, em contraposição ao Terminal 3 de Guarulhos, também apresenta grande diferença estruturadora. Ambos os canteiros utilizavam considerável volume de mão de obra, já que eram projetos de grande escala, mas sua qualidade e gestão era muito distinta. Ainda que as duas obras tenham uma escala construtiva significativa, a quantidade de trabalhadores utilizada no canteiro de obras de cada uma é bem diferente: enquanto o Terminal 3 atingiu o valor de 4.500 trabalhadores, o Sarah, em sua estimativa original para um plano de dois anos de construção, utilizou apenas 600 trabalhadores, contabilizando tanto os vinculados ao canteiro, quanto os do CTRS.

No Sarah, a presença de uma mão de obra mais treinada nas funções em que desempenhava, gerava mais autonomia para as próprias funções. Assim, um funcionário no Sarah, treinado para soldar peças, conseguia desempenhar de forma plena tal função, sem que necessitasse de supervisão. O Terminal 3, ao contrário (assim como muitas obras nesta mesma escala no Brasil), por se utilizar de mão de obra em sua maior parte terceirizada e com pouca qualificação, necessitou de um alto controle de supervisão, criando-se, com isso, uma cadeia de supervisores para controlar todos os processos, além dos das próprias máquinas, que tinham uma ação marcante neste canteiro.

Como dito, na maior parte da obra as escolhas projetais do Terminal 3 eram complexas e avançadas, a notar pela tecnologia e materiais adotados para seus sistemas, mas a sua execução era, muitas vezes, artesanal e um tanto precária. Ao contrário, no Sarah, onde o treinamento e orientação clara da mão de obra permitiam uma construção muito mais controlada e bem executada.

No Sarah, também há uma marcante diferença de gestão dos lugares. A equipe a executar os processos permaneceu a mesma, assim os elementos que exigiam um acabamento mais rigoroso (esquadrias, mobiliários e equipamentos hospitalares) eram produzidos na oficina de metalúrgica leve dentro do CTRS, onde esses processos poderiam ter mais controle. No caso do Terminal 3, desses elementos de maior rigor, uma pequena parcela foi feita no próprio canteiro, como é o

caso dos planos de cobertura, mas os demais, por ter um quesito tecnológico envolvido, foram trazidos por outras empresas, sendo elas que normalmente instalavam seus componentes, o que, muitas vezes, gerava um problema de gestão no canteiro: quando uma mudava algum elemento do projeto sem avisar, e a outra continuava – o que acarretava tais problemas de interface.

6 Conclusões

O canteiro de obras é a etapa de materialização do espaço, nele as contradições do modo de produção capitalista se desnudam e a partir dele e de seu cotidiano é que as possibilidades de transformação do processo produtivo podem ser vislumbradas. É nele em que evidenciam-se os limites e ao mesmo tempo mostram suas possibilidades de superação na exploração do trabalhador. (ENGELS, 1970, p.52)

Esta iniciação científica nasce de uma inquietação, que é a quase banalização de um dado: a recorrência dos casos de violação aos direitos humanos na construção civil do Brasil, que persiste nos dias atuais, e é em torno dela que esta pesquisa se desenvolveu.

A escolha dos casos do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos (São Paulo) e o do Centro Internacional Sarah de Neuroreabilitação e Neurociências do Rio de Janeiro, foi feita criteriosamente. Através deles, em um âmbito mais geral, foi possível comparar uma das maiores obras da atualidade do Brasil, que teve uma denúncia comprovada de trabalhadores em condições de trabalho análogas a trabalho escravo, em contraposição a outra, também de grande porte, que teve como um de seus cernes de execução e maturação do canteiro, priorizar a humanidade deste espaço. Em segunda análise, a decomposição do canteiro em uma ótica crítica da pré-fabricação e seus canteiros, no caso destas duas obras, mostra que os principais problemas que levam à maior facilidade da ocorrência de trabalho escravo, ou não, estão muito mais associados às escolhas de gestão, mão de obra e do projeto do que às escolhas técnicas empregadas.

Trata-se, acima de tudo, de obras inauguradas em datas próximas, com um intervalo de apenas 5 anos; de programas públicos, com um prazo apertado, e tantos outros dados análogos, apresentados nesta pesquisa.

Outro dado que vale ser citado, além da

origem dos materiais que compõem cada obra (sendo a do Sarah, local, e a do Terminal 3, tendo várias origens, havendo inclusive o uso de tecnologia e produtos estrangeiros), é quanto a origem da mão de obra de cada um. No Sarah, boa parte da mão de obra era local, com operários que, na grande maioria, já haviam trabalhado na construção civil e em outras obras da rede Sarah. No terminal 3, era exatamente o oposto. Boa parte da mão de obra utilizada ali era terceirizada, não tinha especialização e, algumas vezes, nunca haviam trabalhado em construção civil, sendo muito recorrente o uso de mão de obra não proveniente do local de trabalho, como foi o caso dos trabalhadores descobertos em condições de trabalho análogas a trabalho escravo.

O sistema de construção *fast track*, usado na construção de grandes obras com prazo curto de entrega (caso do Terminal 3), também pode ser considerado, em âmbito geral, como um potencial gerador de condições precárias de trabalho. Ele cria brechas para que casos de trabalho escravo ocorram, em virtude da perda de controle de boa parte dos processos do canteiro, associando-se a isso uma má gestão da mão de obra, muitas vezes não proveniente do local.

Outro dado que é levantado como um dos principais causadores da recorrência de casos de trabalho análogo a trabalho escravo é a não obrigatoriedade do projeto executivo, associada à não presença do arquiteto no canteiro de obra.

Isto posto, concluímos que é possível construir grandes obras no Brasil, mesmo com prazos curtos, tecnologia, mão de obra e material na maior parte pertencente ao local, sem que isto incorra em prejuízo do prazo de entrega e qualidade do projeto. O controle e gestão do espaço do canteiro de obra, como Engels menciona, se torna a etapa de materialização da obra, tendo esta a necessidade de ganhar maior visibilidade e preocupação para a criação de condições dignas de trabalho na indústria da construção civil, a qual possui grande volume de trabalhadores e que pode ser considerada um dos principais “motores” da economia nacional.

O Terminal 3 e o Sarah Rio, são obras de inegável valor, tanto por suas tecnologias e soluções técnicas adotadas, quanto pela importância pública de seus programas e abrangência de atendimento para o país. O que este trabalho investiga é a forma como as mudanças da gestão e de escolha do canteiro, associadas à sua construção após a conclusão do projeto executi-

vo, à presença do arquiteto ou equipe que realizou o projeto, com autonomia, no canteiro, são vitais para a humanização deste espaço. O Terminal 3 é apenas um dentre tantos casos de condições precárias de trabalho e de gestão, que dão brechas à ocorrência de trabalho análogo ao trabalho escravo. O Sarah Rio, bem como as decisões de canteiro adotadas na rede Sarah, mostram que esse caminho de humanização do canteiro é possível e necessário.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Andrei. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 17 de julho de 2016.

ANANDA. *A Inovação do Revestimento em Aço*. Disponível em: <http://www.anandametais.com.br/bra/releases/2012/steellayer_ananda_aco.as>. Acesso em mar. 2016.

ARCHMÍDIA. *Vídeo-animação sobre a construção do Hospital Sarah Rio* – Arq. Lelé. Produção de ARCHMÍDIA. São Paulo. 2011. DVD, 5'59" color som. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sxdfitXCFXg>>. Acesso em mar. 2016).

BISELLI+CATCHBORIAN (equipe). Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 7 de julho de 2016.

CAPACETES coloridos. [Filme-vídeo]. Produção de Paula Constante, Direção de Paula Constante. São Paulo. 2007. DVD, 120min. color som.

CHING, Francis D. K.; ONOUYE, Barry S.; ZUBERBUHLER, Douglas. *Estruturas para grandes vãos* In: *Sistemas estruturais ilustrados: padrões, sistemas e projeto*. São Paulo: Bookman, 2010.

ENGEL, Heinrich. *Sistemas de estruturas*. Editorial Blume. Madrid, 1970.

FLEURY, Lucio. Entrevista concedida à equipe de pesquisa do Contracondutas. São Paulo, 26 de outubro de 2016.

GRU AIRPORT. *Obras do novo Terminal 3 do GRU Airport*. Produção de [GRU Airport](#). São Paulo. 2013. 1'57" color som. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=-tZZ8PYQrug>>. Acesso em: março 2016.

LEONE, Camila. *Terminal 3 de Guarulhos: projeto, sustentabilidade e inovação* Disponível em: <https://www.usp.br/nutau/anais_nutau2014/trabalhos/leone_camila.pdf>. Acesso em dez. 2016.

LIMA, João Filgueiras. *O que é ser arquiteto: memórias profissionais de Lelé*. Em depoimento a Cynara Menezes. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. Entrevista - Lelé une com

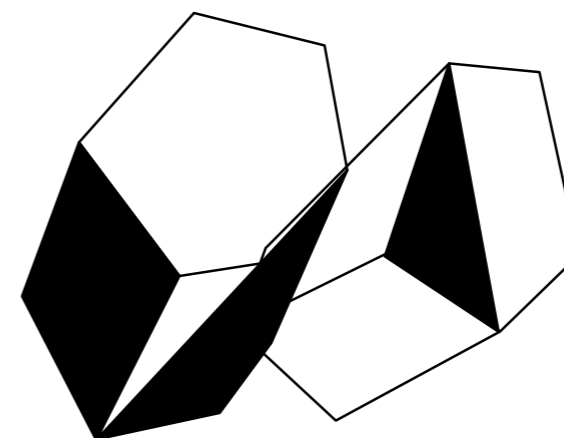
maestria a arte e a técnica, o industrializado e o humano, sempre com coerência e objetividade. *Revista AU*, n.175, out. 2008. Disponível em: <<http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/175/fabrica-de-humanidade-104612-1.aspx>>. Acesso em out. 2016.

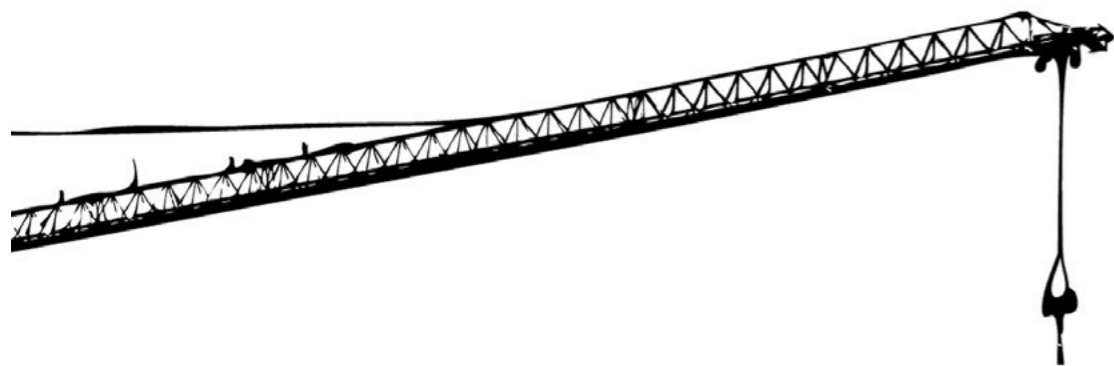
LUKIANCHUKI, Marieli Azoia; CAIXETA, Michele Caroline Bueno Ferrari; FABRICIO, Márcio Minto; CARAM, Rosana. *Industrialização da construção no Centro de Tecnologia da Rede Sarah (CTRS). A construção dos hospitais da Rede Sarah: uma tecnologia diferenciada através do Centro de Tecnologia da Rede Sarah - CTRS*. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n.134.04, Vitruvius, jul. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.134/3975>>. Acesso em dez. 2016.

USINA. *Usina: entre o projeto e o canteiro*. São Paulo: Ed. Aurora. 2016.

Notas

1. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.





Canteiro de Obra. Fonte: montagem da autora, 2017

O material na escala do canteiro de obras

Carolina Bosio Quinzani¹
Orientadores: Prof. Valdemir Lucio Rosa (EC) e Profa. Dra. Anália Amorim (EC e FAU-USP)
Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017

Resumo

Este projeto de pesquisa pretende colocar em debate os processos e as condições de trabalho no canteiro de obras, partindo de um olhar atento para as especificidades dos materiais utilizados na construção civil – a origem, o custo, o peso, o manuseio, o transporte, o armazenamento, a fixação, bem como a produção de carbono e outras toxinas. Procura-se, a partir da clareza desses fatores, entender as relações que eles estabelecem entre si, com o canteiro de obras e com o trabalho dos operários. Propõe-se, então, estudar um caso específico, o Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, para entender, em uma situação prática, o que são essas relações estabelecidas entre os materiais utilizados, os processos e as dinâmicas do canteiro. A pesquisa evidencia como a escolha do material interfere na organização da obra e na escala saudável de trabalho do operário, contribuindo com uma maior compreensão e clareza do que é esse espaço, denominado canteiro de obras, e em que escala ele é pensado a partir dos materiais selecionados para a construção.

Palavras-chave

canteiro de obras; materiais; operário

The material on the scale of the construction

This research intends to discuss the processes and working conditions at the construction site, starting with a careful look at the specificities of the materials used in construction – origin, cost, weight, handling, transportation, storage, fixation as well as production of carbon and other toxins. It is sought, from the clarity of these factors, to understand the relations that they establish with each other, with the construction site and the work of the workers. It is proposed to study a specific case, the International Airport of Guarulhos Terminal 3, to understand, in a practical situation, what these relationships are established between the used materials, the processes and the dynamics of the site. The research shows how the choice of material interferes with the organization of the work and the healthy scale of the worker's work, contributing to a greater understanding and clarity of what is called the construction site, and to what extent it is thought from the materials selected for construction.

Keywords

construction site; materials; worker

El material en la escala del sitio de construcción

Esta investigación pretende discutir los procesos y las condiciones de trabajo en el sitio de construcción, a partir de una mirada más atenta a las especificidades de los materiales utilizados en la construcción – origen, coste, peso, manipulación, transporte, almacenamiento, montaje, y la producción de carbono y otras toxinas. Se busca, aclarando estos factores, la comprensión de las relaciones que establecen entre ellos mismos, con el emplazamiento de la obra y el trabajo de los obreros. Se propone, a continuación, estudiar un caso específico, el Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para comprender, desde una situación práctica, lo que representan estas relaciones que se establecen entre los materiales utilizados, los procesos y la dinámica del sitio. La investigación muestra cómo la elección del material interfiere en la organización del trabajo y en las buenas condiciones de salud en el trabajo de los obreros, lo que contribuye a una mejor comprensión y entendimiento de lo que es este espacio llamado emplazamiento de la obra, y en qué escala esto es concebido desde la elección de los materiales hasta la construcción.

Palabras-clave

sitio de construcción; materiales; obrero

1 Introdução

A tentativa de entender o que é um canteiro de obras e quais são as relações que acontecem nesse espaço pode ser colocada a partir de duas pertinentes definições. A primeira, segundo a Norma Regulamentadora² 18 (NBR18) considera o canteiro como a área de trabalho fixa e temporária, onde se desenvolvem operações de apoio e de execução de uma obra; a outra, segundo a Norma Regulamentadora 12.284 (NBR12.284), vê o canteiro como um conjunto de áreas destinadas à execução e apoio dos trabalhadores da indústria de construção, dividindo-se em áreas operacionais e áreas de vivência. A partir dessas duas definições, pode-se dizer que o bom funcionamento do canteiro de obras se constitui de um conjunto de questões teóricas e de questões práticas, dado que mesmo com claras definições e explicações teóricas de como deve ser formado o espaço do canteiro, o cenário visto em grandes obras da construção civil não condiz com o que é dito. Por isso, o cuidado com o planejamento e organização dos espaços durante toda a obra é essencial, principalmente quando se leva em conta que, mesmo com áreas operacionais e áreas de apoio definidas, o canteiro possui como importante característica a mutação de seus espaços conforme a evolução das etapas de trabalho.

Outros aspectos que influenciam no arranjo do canteiro são as técnicas e os materiais escolhidos para a construção, e que igualmente interferem na produtividade, segurança e saúde dos trabalhadores dentro da obra. Note-se, ainda, que a escolha de materiais pode ser responsável por impactos, os quais podem se estender para muito além do canteiro. Em “A sustentabilidade dos materiais na construção”, Torgal e Jalali afirmam que “o setor da construção é responsável por elevados impactos ambientais, não só em termos de emissões de carbono como também no consumo de recursos não renováveis e da produção de resíduos banais e perigosos” (JALALI; TORGAL, 2010, p.10).

Além disso, cada material possui um tratamento e cuidado diferente, por isso sua escolha deveria transcender as questões projetuais e passar a ser feita também por fatores sociais (segurança e ergonomia no canteiro de obras), ambientais (pensando nos impactos que eles podem gerar) e de gestão (por meio da organização, eficiência e qualidade do canteiro de obras).

O que garante, portanto, a qualidade da edificação são as diversas decisões tomadas durante o projeto, dentre elas a escolha dos materiais de construção a serem utilizados. A autora Flávia Miranda Marques (2007) aborda essa questão, enfatizando a dificuldade e por vezes até a falta de interesse de algumas empresas em escolher os materiais a partir das necessidades e da eficiência do projeto, e não em prol dos benefícios que podem gerar a si próprias, às construtoras e aos fabricantes da construção civil. Dessa forma, a autora escreve que

Outra dificuldade que se enfrenta ao realizar a especificação de materiais, é a fragilidade das empresas de construção de edifícios, em geral pequenas e médias, frente aos grandes fabricantes de materiais sintéticos e equipamentos, que agem muito mais em função de suas conveniências e estratégias do que das necessidades de seus usuários (FABRÍCIO, 2002). Entretanto, FARAH (1992, apud FABRÍCIO, 2002), contesta isso, dizendo que as inovações da indústria de materiais e componentes não devem ser impostas pelos fabricantes. Ao contrário, devem ser definidas pelas necessidades da atividade da construção de edifícios (MARQUES, 2007, p.75).

A partir desses pontos, pode-se dizer que exemplos de canteiro considerados bem planejados e organizados – levando-se em conta a diversidade de aspectos colocados acima – são os da rede Sarah de hospitais e reabilitação, projetados por João Filgueiras Lima (Lelé). Nesses canteiros, o arquiteto desenvolveu um espaço de trabalho ergonômico, seja pela escolha da tecnologia – que produzia um material mais leve (a argamassa armada) e com dimensões de peças mais próprias à escala do operário e seu esforço em carregá-las –, seja pela criação de oficinas na própria CTRS (Centro de Tecnologia da Rede Sarah) para os trabalhadores aprenderem novos ofícios, ou até mesmo pelo fato de o espaço da obra ter sido planejado para cada etapa da construção. Em um trecho de seu livro “O que é ser arquiteto: memórias profissionais de Lele”, o arquiteto evidencia essa preocupação com a obra como um todo: “o peso das peças era diminuído para permitir que dois homens a carregassem. [...] Havia um sistema híbrido, de usar a industrialização sem abrir mão dos operários” (LIMA, 2004, p.113).

2 O material e a escala do operário

O presidente da Associação Regional de Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos de Cianorte, Fabiano Calderoni, afirma que a organização do canteiro de obra é fundamental para evitar desperdícios de tempo, perdas de materiais e mesmo defeitos de execução e falta de qualidade final dos serviços realizados. O canteiro organizado também propicia otimização dos trabalhos, redução das distâncias entre estocagem e emprego do material e redução dos fatores de risco de acidentes. (CREA, 2014, p.1)

A Norma Regulamentadora 17 (NBR17), que trata de aspectos ergonômicos, alega que em todo transporte manual e individual, o peso de todas as cargas deve ser suportado inteiramente por um trabalhador, compreendendo o levantamento e a deposição da carga, e nunca esse peso poderá ser superior à capacidade de força do operário ao ponto de comprometer a sua saúde ou a sua segurança. E ainda complementa dizendo que, segundo a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT),³ em seu artigo 198, estabelece-se 60 kg como peso máximo que um trabalhador pode remover individualmente – considerando-se que é proibido que mulheres e jovens menores de 18 anos sejam designados aos serviços que demandam uma força muscular superior a 20 kg, para trabalhos contínuos, ou 25 kg para as funções que exigirem, ocasionalmente, o transporte manual de cargas. Assim, a melhor maneira de estabelecer o limite de peso que pode ser carregado por operários é a partir da capacidade de cada um deles, sem nunca ultrapassar o valor máximo de 60 kg.

Os trechos acima – o primeiro de uma forma mais geral e o segundo mais específico a uma situação (a questão ergonômica do transporte manual e individual segundo a NBR17) – mostram a necessidade de se pensar o canteiro e as relações de escala que esse espaço forma e, em especial para essa pesquisa, a questão do material. Logo, um olhar mais atento para as dinâmicas dos materiais no canteiro é essencial e revela uma ampla gama de fatores que as formam, dentre as quais a resistência, a origem, o custo, o peso, o transporte, o manuseio, o armazenamento, a fixação e a produção de carbono e outras toxinas dos materiais escolhidos para a obra.

Para melhor entendimento desses fatores e em quais pontos eles são importantes na formação organizada do canteiro, esta pesquisa propôs

a criação de três listagens, que têm o objetivo, a partir dos mesmos fatores e procedimentos, de relacionar o impacto na qualidade construtiva, o impacto no trabalhador e suas variáveis. Na primeira, encontram-se as explicações sobre a importância de cada fator para a construção do edifício; a segunda, traz de uma listagem que facilita o entendimento dos fatores, que, por se referirem, em comum, ao mesmo material, acabam se sobrepondo e influenciando uns aos outros – por exemplo, um material mais resistente tende a ser mais caro do que um menos resistente, mas também tende a durar mais e tornar a obra mais eficiente, ou como um material sustentável, que tem sua origem e fornecimento por vezes mais complicados pela baixa demanda das obras, acarreta em custos mais altos; por fim, a última listagem mostra como esses fatores podem interferir na saúde e na segurança do operário.

De maneira geral, essas três listas mostram o porquê de esses fatores serem tão importantes quando se aborda a questão do material e como eles influenciam na formação de um canteiro sustentável.⁴ Eles apontam também quais fatores variam a partir de outros elementos, com o intuito de mostrar que, ao se analisar um deles, os oito restantes também precisarão ser analisados, para que se entenda suas variantes e o que é preciso para uma escolha correta do material para cada função que ele desempenhará no projeto.

Ademais, o trecho a seguir, retirado de uma matéria de Juliana Nakamura, exemplifica o que é mostrado na listagem 3.

Os profissionais que atuam na construção civil estão sujeitos a uma série de doenças diretamente relacionadas ao seu trabalho. Muitas delas podem incapacitar a pessoa temporariamente e, em casos mais graves, impedir para sempre o profissional de exercer suas funções. (NAKAMURA, 2011, p.1)

No restante do texto, Nakura lista ainda quais os tipos de doenças e problemas aos quais os trabalhadores estão diretamente submetidos, dentre eles perda auditiva induzida por ruídos, lombalgia, lesões por esforço repetitivo, reumatismo, pneumoconioses, intoxicação química, dermatite de contato entre outros.

LISTAGEM 1

Resistência: importante para a qualidade e a eficiência da edificação.

Origem: importante para entender se os

materiais são nacionais ou internacionais e se vêm de um local acessível à obra.

Custo: importante para a economia do canteiro e da obra em geral.

Peso: importante para entender por quem ou pelo que o material precisa ser carregado.

Manuseio: importante para entender como esse material será manuseado na obra (manualmente ou por meio de maquinários, por exemplo).

Transporte: importante para saber como e em quais condições o material será carregado até a obra.

Armazenamento: importante para a organização, limpeza e segurança do canteiro de obras.

Fixação: importante para a montagem da obra.

Produção de carbono e outras toxinas: importante para a questão ambiental e para a saúde dos operários da obra.

LISTAGEM 2

Resistência: varia de acordo com a origem, o custo, o peso e o armazenamento do material desejado.

Origem: varia de acordo com a resistência, o custo, o transporte e a fixação do material desejado.

Custo: varia de acordo com a resistência, a origem, o peso, o manuseio, o transporte, o armazenamento, a fixação e a produção de carbono e outras toxinas do material desejado.

Peso: varia de acordo com a resistência, o custo, o manuseio, o transporte e a fixação do material desejado.

Manuseio: varia de acordo com a resistência, o custo, o peso, o transporte, o armazenamento e a fixação do material desejado.

Transporte: varia de acordo com a resistência, a origem, o custo, o peso, o manuseio e a produção de carbono e outras toxinas do material desejado.

Armazenamento: varia de acordo com a resistência, a origem, o custo, o peso, o manuseio e a produção de carbono e outras toxinas do material desejado.

Fixação: varia de acordo com a resistência, a origem, o custo, o peso e o manuseio do material desejado.

Produção de carbono e outras toxinas: varia de acordo com a origem, o custo, o transporte e o armazenamento do material desejado.

LISTAGEM 3

Resistência: nenhuma relação direta com o operário.

Origem: nenhuma relação direta com o operário.

Custo: influencia na qualidade da estruturação do canteiro que, por consequência, pode gerar ou não acidentes.

Peso: influencia na ergonomia do operário, o qual não deve carregar um peso excedente ao adequado para evitar doenças.

Manuseio: influencia na escala em que o canteiro foi pensado, se foi na do operário, ou na de megaconstruções que, com guindastes e outros maquinários de grande porte, geram maiores riscos de segurança ao trabalhador.

Transporte: emite poluentes e ruídos no meio ambiente, os quais tendem a gerar problemas de saúde ao operário.

Armazenamento: influencia na organização do canteiro que, uma vez organizado, é mais eficiente, evita acidentes e facilita o trabalho dos operários por conta de os materiais terem sido guardados de maneira adequada.

Fixação: influencia na maneira e nos equipamentos utilizados para o encaixe das peças/materiais, os quais podem gerar danos à saúde e à segurança do operário, caso não se tenha os equipamentos adequados para a fixação dos materiais entre si.

Produção de carbono e outras toxinas: emite poluentes no meio ambiente, os quais tendem a gerar problemas de saúde aos operários.

A partir das listagens 1, 2 e 3, o entendimento do que são esses fatores e como eles podem influenciar na vida dos operários vai se consolidando e mostrando mais claramente as relações que eles estabelecem entre si e entre o trabalho do operário no canteiro de obras, e como isso envolve todo um processo maior de gestão e gerenciamento da obra.

Assim, a organização, o projeto e a escolha dos materiais que constituem o espaço do canteiro de obra e da própria construção precisam ser decididos com maior cuidado e com mais estudo para evitar situações de risco aos trabalhadores em geral e desperdícios na construção. E, assim, poder reverter o quadro colocado como frequente no texto “Planejamento de canteiros de obra e gestão de processos”, em que os autores, Tarcisio Abreu Saurin e Carlos Torres Formoso, dizem A indústria da construção civil, em especial o subsetor edificações, é frequentemente citada

como exemplo de setor atrasado, com baixos índices de produtividade e elevados desperdícios de recursos [...]. Um dos principais reflexos desta situação são os altos índices de perdas de materiais. (FORMOSO; SAURIN, 2006, p.11)

3 O caso do Terminal 3 – Aeroporto Internacional de Guarulhos

A escolha de abordar o caso específico do Terminal 3 veio da necessidade de estudo, da compreensão e de mostrar o que aconteceu no canteiro de obras dessa construção, pensando nos principais materiais escolhidos para o projeto como um todo.

O entendimento do processo de elaboração e construção desse projeto específico, o Terminal 3, a partir da cronologia dos acontecimentos da obra é necessário para perceber os problemas enfrentados na hora de projetar e organizar o espaço de trabalho do canteiro de obras.

Para uma clareza maior do que foi todo esse processo de contratação e mudança de gestão, foi produzida uma imagem (figura 1) que mostra os acontecimentos mais importantes para o projeto em cada ano. O cronograma mostra, principalmente, o longo e demorado processo para a construção do novo Terminal aeroportuário, os projetos engavetados e as mudanças de gestão, assim como os prazos estendidos e a conclusão da obra. A elaboração desta imagem se deu por meio de duas importantes entrevistas, uma com o escritório Biselli Katchborian Arquitetos Associados e a outra com o Arquiteto Andrei Almeida, que confirmaram dados e esclareceram dúvidas colocadas sobre como se deu todo o processo de contratação para a execução do novo Terminal do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Para um entendimento maior, é preciso entender que esse cronograma se organiza através de barras de cores que indicam, por meio de seus diferentes tamanhos, quais anos tiveram mais acontecimentos importantes, ou seja, quanto maior a barra mais eventos ocorreram no ano.

A entrevista realizada com o arquiteto da obra, Andrei Almeida, parece indicar que a participação do arquiteto era primordialmente até o projeto básico, o que dificulta um maior controle da obra e, conseqüentemente, da organização do canteiro. Além disso, Almeida explicou que, por conta do pouco tempo disponível para a conclusão da obra e de decisões (como as de projeto e a da escolha dos materiais, a

partir dos custos e dos investimentos realizados na construção), o projeto foi executado pelo sistema *fast track*,⁵ ou seja, ao mesmo tempo em que o projeto estava sendo desenhado, a obra já estava acontecendo. Pode-se dizer que tal processo permite maiores erros e um superdimensionamento das estruturas e fechamentos, já que o projeto executivo não é concebido como um todo para depois ser construído. Pode-se também argumentar que, nesse caso, os impactos ambientais e sociais se tornam maiores, já que são gastos mais materiais e as peças – com maiores dimensões e, portanto, mais pesadas – passam a necessitar de um maquinário especializado para manuseá-las, o que torna o espaço do canteiro um ambiente mais perigoso e desqualificado para o operário.

Ademais, a obra contou com uma série de terceirizações que, segundo podemos depreender Andrei, eram por vezes desnecessárias ou inapropriadas, e descaracterizavam a unidade do local, trazendo mais problemas ao canteiro em decorrência de modificações feitas ali sem consultar o projeto ou outras instalações em outros espaços e materiais.⁶

Por se tratar de uma construção que foi superdimensionada e possuiu muitas terceirizações – como a execução da cobertura que foi feita por uma empresa diferente da que executou as vedações das fachadas – os materiais que constituem esse local acabam sendo muitos; dessa forma, a pesquisa presente, analisou os principais materiais utilizados para a execução do Terminal 3 – concreto pré-fabricado, concreto *in loco*, aço, cortina de vidro (tipo “*schüco*”-vedação), painel sanduiche chapa lisa (vedação) e painel sanduiche chapa nervurada (vedação) – a partir dos nove fatores colocados acima. Os dados coletados foram organizados a partir das tabelas (Imagens 2, 3 e 4), de forma clara e linear para o entendimento do comportamento de cada material diante de cada fator proposto para a análise.

Identificando as características e as soluções propostas para a obra do Terminal 3 por intermédio das tabelas 1 (figura 2), 2 (figura 3) e 3 (figura 4), nota-se também como os diferentes materiais se comportam em cada um dos fatores analisados e, ainda, reforça-se a ideia de que eles foram escolhidos para compor a obra, mas não foram pensados com o intuito de priorizar a criação de um canteiro mais humanizado,⁷ que pensa na escala de trabalho do operário como ponto de partida. Isso pode ser visto em alguns

fatores, como o impacto ambiental mostrado pela produção de carbono e outras toxinas. Ou pelo peso, em que mesmo que metade dos principais materiais usados na construção do Terminal 3 possam ser carregados por uma pessoa, o maquinário esteve muito presente na obra, já que quase toda a sua estrutura foi feita de concreto armado e concreto *in loco*, dois materiais que, no caso, constituíram peças que ultrapassam o limite de peso que um indivíduo pode carregar.

Ao mesmo tempo, o estudo de caso do Terminal 3 abre espaço para outras questões também pertinentes para construção civil na linha da formação do canteiro de obras, como: será possível construir um canteiro de uma grande obra pensando unicamente na escala do operário? E se não for, será que isso é um problema? Ou será que apenas o canteiro não é organizado e planejado o suficiente para trabalhar com diferentes escalas?

As questões colocadas têm o objetivo de inquietar e instigar as pessoas a entenderem como funciona um canteiro de obras hoje, tanto na teoria quanto o que acontece na prática e, a partir disso, levantar possibilidades de novas formas de pensar e constituir um canteiro, levando em conta que o trabalho manual pode coexistir com o trabalho maquinário, desde que ao mesmo tempo em que torna a construção do projeto proposto mais rápida e eficiente, também qualifica o trabalho do operário e as dinâmicas que a relação homem x máquina geram quando trabalham em um mesmo ambiente.

4 Considerações finais

Em linhas gerais, existe a necessidade de abordar as questões técnicas e humanas que rodeiam a construção civil, em especial o canteiro de obras, com o intuito de entender como esse espaço se forma e quais os fatores que influenciam esse processo. Tratar, portanto, da questão do material e evidenciar que esse é um fator que altera as dinâmicas no canteiro de obras, assim como tentar abrir maior diálogo sobre o assunto parece fundamental.

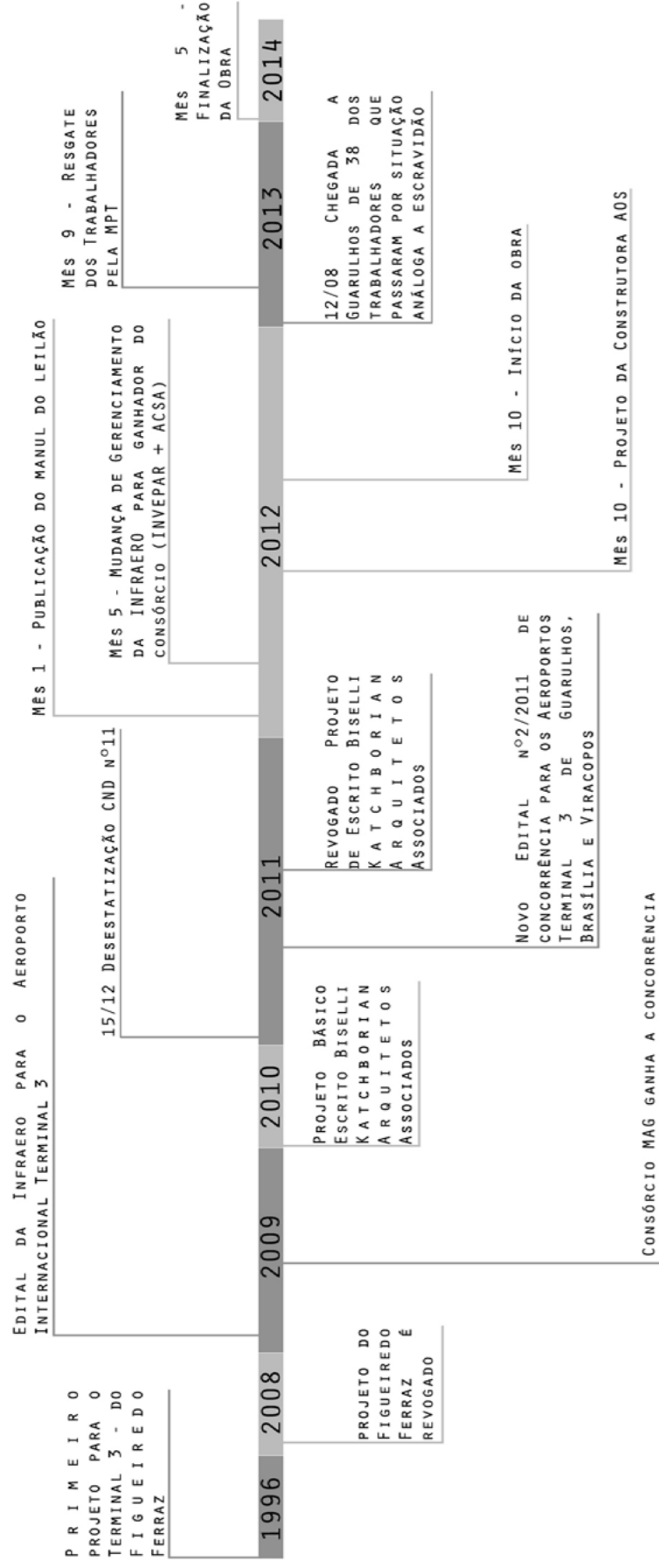
O estudo mais aprofundado dos materiais e dos fatores colocados nesse artigo, a resistência, a origem, o custo, o peso, o manuseio, o transporte, o armazenamento, a fixação e a produção de carbono e outras toxinas, também precisam de maior atenção para a constituição de um

canteiro que vise à eficiência e à qualidade de trabalho dos operários.

O exemplo do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, por fim, foi muito importante para mostrar, em um caso específico, como esses fatores dos materiais se encaixam e influenciam na escala da obra, e que, ao mesmo tempo, outras reflexões também precisam ser colocadas como pertinentes para a construção de um canteiro mais humano.

Cronologia Terminal 3 - Aeroporto Internacional de Guarulhos

136



Materiais do Terminal 3 divididos pelos fatores dos materiais

| Materiais | Resistência ¹ | Origem ² | Custo ³ | Peso ⁴ | Manuseio | Transporte ⁵ | Armazenamento ⁷ | Fixação ⁸ | Produção de Carbono e Outras Toxinas ⁹ |
|------------------------|---|---|--------------------------|---|-----------------------|---|--|---|--|
| Concreto Pré-Fabricado | Pilares: 509.5 kgf/cm ² ou fck: 50MPa Vigas: 407.6 kgf/cm ² ou fck: 40MPa Lajes Alveolares: 509.5 kgf/cm ² ou fck: 50MPa | Kingstone, T&A, CPI Engenharia, Ibpre, Lajeal | R\$ 4394,3m ³ | 2500 Kg/m ³ Ex. específico ⁵ de uma peça: Pilar tipo H-64 tramo 1 pesa 23040Kg | Precisa de maquinário | Caminhões precisam ter grande capacidade de carga | Local coberto, fresco, seco, longe de temperaturas extremas ou fontes de calor | Por encaixes e parafusos/ferros, juntas e peças especiais | Emissões de dióxido de carbono, óxido de enxofre e nitrogênio, monóxido de carbono e compostos de chumbo |
| Concreto In Loco | Pilares: 366.84 kgf/cm ² ou fck: 30MPa Vigas: 366.84 kgf/cm ² ou fck: 30MPa Lajes: 366.84 kgf/cm ² ou fck: 30Mpa | Supermix, Engemix, Pau Pedra | R\$ 439,19m ³ | 2400 Kg/m ³ | Precisa de maquinário | Caminhões precisam ter grande capacidade de carga | Local coberto, fresco, seco, longe de temperaturas extremas ou fontes de calor | Por encaixes e parafusos/ferros, juntas e peças especiais | Emissões de dióxido de carbono, óxido de enxofre e nitrogênio, monóxido de carbono e compostos de chumbo |

¹ Compilado de desenhos técnicos do Terminal 3

² Idem ao¹

³ Listagem de preços do FDE (Fundação para o Desenvolvimento da Educação)

⁴ Tabela de Pesos específicos dos materiais da PRODATEC (Processamento de Dados e Cursos Técnicos)

⁵ Idem ao¹

⁶ Rosa, Valdemir Lúcio

⁷ Ripper, eng. Ernesto. Manual Prático de Materiais de Construção – Recebimento, Transporte Interno, Estocagem, Manuseio e Aplicação, pág. 29

⁸ Compilado de desenhos técnicos do Terminal 3

⁹ CUNHA, Iasmily Borba da. Quantificação das emissões de CO2 na Construção de Unidades Residenciais Unifamiliares com Diferentes Materiais, 2016

137

Materiais do Terminal 3 divididos pelos fatores dos materiais

| Materiais | Resistência ¹⁰ | Origem ¹¹ | Custo | Peso ¹⁴ | Manuseio | Transporte | Armazenamento ¹⁷ | Fixação ¹⁸ | Produção de Carbono e Outras Toxinas ¹⁹ |
|---|-----------------------------|---|---------------------------------------|---|--|--|--|---|---|
| Aço | Perfis e Chapas: fy: 275Mpa | Gerdau (Sede no Brasil) | R\$ 16 Kg ¹² (by Valdemir) | 7800 Kg/m ³ Ex. específico ¹ de uma peça: Console pesa 26,988 Kg | Peça pode ser carregada por uma pessoa | Nenhum cuidado específico | Local sem contato com poças d'água e com a terra e o barro, para não prejudicar a aderência das barras ao concreto | Por encaixes, parafusos, juntas e peças especiais | Emissões de material particulado, óxido de: nitrogênio, enxofre e carbono, metais pesados, compostos orgânicos voláteis, compostos acíclicos aromáticos, dioxinas e furanos |
| Cortina de Vidro, Tipo "schüco" (Vedação) | Fck: 1000MPa | Glassec Viracon (fusão de empresa brasileira e norte-americano) | R\$ 277,12m ¹³ | 2400 Kg/m ³ ∴ Peça 3mx1,5mx0,014m: 151,2 Kg e Peça 2mx1,5mx0,014m: 100,8 Kg | Precisa de maquinário | Material deve ficar intercalado durante o transporte para evitar acidentes ¹⁵ | Local reservado, ventilado, sem umidade e protegido de poeira, sol e chuva, ou seja, a área de estocagem deve estar sempre limpa, seca e arejada | Por encaixes e por parafusos | Mesmo que considerado um material mais sustentável, o vidro ainda pode liberar toxinas se queimado por carvão ao invés de gás natural |

¹⁰ Compilado de desenhos técnicos do Terminal 3

¹¹ Idem ao ¹⁰

¹² Rosa, Valdemir Lúcio

¹³ Listagem de preços do FDE (Fundação para o Desenvolvimento da Educação)

¹⁴ Tabela de Pesos específicos dos materiais da PRODATEC (Processamento de Dados e Cursos Técnicos)

¹⁵ Idem ao ¹⁰

¹⁶ Ripper, eng. Ernesto. Manual Prático de Materiais de Construção – Recebimento, Transporte Interno, Estocagem, Manuseio e Aplicação

¹⁷ Idem ao ¹⁰

¹⁸ Idem ao ¹⁰

¹⁹ CUNHA, Iasmily Borba da. Quantificação das emissões de CO2 na Construção de Unidades Residenciais Unifamiliares com Diferentes Materiais, 2016

Materiais do Terminal 3 divididos pelos fatores dos materiais

| Materiais | Resistência ²⁰ | Origem ²¹ | Custo ²² | Peso ²³ | Manuseio | Transporte ²⁴ | Armazenamento ²⁵ | Fixação ²⁶ | Produção de Carbono e Outras Toxinas ²⁷ |
|---|---------------------------|---|--------------------------|---|--|---|--|--|---|
| Painel Sandwich Chapa Lisa (Vedação) | Não Informado | Dados não precisos. Projeto de Crescimento Petrucci/QMD Consultoria | R\$ 248,24m ² | 10,71 Kg/m ² ∴ Peça 2mx0,75m: 16,065 Kg e Peça 3mx0,75m: 24,0975 Kg | Peça pode ser carregada por uma pessoa | Em condições que não resguardem umidade | Em local ventilado, não ter contato com o chão, proteção de intempéries e raios U.V. | Encaixe a partir de uma estrutura de montantes verticais e horizontais de perfis tubulares com parafusos ocultos | Emissões de material particulado, óxido de: nitrogênio, enxofre e carbono, metais pesados, compostos orgânicos voláteis, compostos acíclicos aromáticos, dioxinas e furanos |
| Painel Sandwich Chapa Nervurada (Vedação) | Não Informado | Dados não precisos. Projeto de Crescimento Petrucci/QMD Consultoria | R\$ 273,33m ² | 12 kg/m ² ∴ Peça 1,5mx1,1m : 19,8 Kg | Peça pode ser carregada por uma pessoa | Em condições que não resguardem umidade | Em local ventilado, não ter contato com o chão, proteção de intempéries e raios U.V. | Encaixe a partir de uma estrutura de montantes verticais e horizontais de perfis tubulares com parafusos ocultos | Emissões de material particulado, óxido de: nitrogênio, enxofre e carbono, metais pesados, compostos orgânicos voláteis, compostos acíclicos aromáticos, dioxinas e furanos |

²⁰ Compilado de desenhos técnicos do Terminal 3

²¹ Idem ao ²⁰

²² Gerador de preços Brasil

²³ Tabela de Pesos específicos dos materiais da PRODATEC (Processamento de Dados e Cursos Técnicos)

²⁴ Acelor Mittal, Constructalia

²⁵ Idem ao ²⁴

²⁶ Idem ao ²⁰

²⁷ CUNHA, Iasmily Borba da. Quantificação das emissões de CO2 na Construção de Unidades Residenciais Unifamiliares com Diferentes Materiais, 2016

Referências bibliográficas

- BRITO, Lara Fernanda Santana. *Canteiro Tiquatira*. Trabalho de Conclusão de Curso – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- CONSTANTE, Paula. *Capacetes coloridos*. [Filme-vídeo]. Produção de Paula Constante. Direção de Paula Constante, São Paulo, 2007, DVD.
- CONSTRUCTALIA. *Painel Nervurado Perfrisa*. Disponível em: <http://www.constructalia.com/portugues_pt/products/coberturas/paineis_sandwich_para_coberturas/poliuretano/painel_nervurado_perfrisa#.WIEJbfrLIW>. Acesso em jan. 2017
- CREA-PR – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná. *Canteiro de obras organizado gera economia e reduz riscos de acidentes*. Disponível em: <<http://www.crea-pr.org.br/ws/arquivos/3224>>. Acesso em jan. 2017.
- CUNHA, Iasminy Borba da. *Quantificação das emissões de CO₂ na construção de unidades residenciais unifamiliares com diferentes materiais*. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.
- CYPE Ingenieros, S. A. *Gerenciador de preços para a construção civil*. Disponível em: <<http://www.brasil.geradordeprecos.info/>>. Acesso em jan. 2017.
- EMGECORPS, Grupo Typsa. *Compilado de desenhos técnico do Terminal 3 – Aeroporto Internacional de Guarulhos*. São Paulo, 2013.
- FDE, Fundação para o Desenvolvimento da Educação. *Listagem de preços*. São Paulo, Secretaria da Educação, 2016. Disponível em: <<https://produtostecnicos.fde.sp.gov.br/Pages/ListagemPrecos/Default.aspx>>. Acesso em jan. 2017.
- FORMOSO, Carlos Torres; SAURIN, Tarcisio Abreu. *Planejamento de canteiros de obras e gestão de processos*. Programa de Tecnologia de Habitação. Porto Alegre: ANTAC, 2006.
- INBEP. *Normas Regulamentadoras (NRs)*. INBEP, 2015. Disponível em: <<http://blog.inbep.com.br/normas-regulamentadoras-nrs-o-que-e/>>. Acesso em jan. 2017.
- JALALI, Said; TORGAL, Fernando Pacheco. *A sustentabilidade dos materiais de construção*. Coimbra: Gráfica Vilaverdense; Artes Gráficas, 2010.
- LIMA, João Filgueiras. *O que é ser arquiteto: memórias profissionais de Lelé* (Depoimento a Cynara Menezes). Rio de Janeiro: Record, 2004.
- MARQUES, Miranda Flávia. *A importância da seleção de materiais de construção para a sustentabilidade ambiental do edifício*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

- MINISTÉRIO do Trabalho. *CLT Norma Regulamentadora 12 – Segurança no Trabalho em Máquinas e Equipamentos*. Brasília: Ministério do Trabalho, 1978.
- MINISTÉRIO do Trabalho. *CLT Norma Regulamentadora 17 – Ergonomia*. Brasília: Ministério do Trabalho, 1978.
- MINISTÉRIO do Trabalho. *CLT Norma Regulamentadora 18 – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção*. Brasília: Ministério do Trabalho, 1978.
- NAKAMURA, Juliana. *Doenças do trabalho*. São Paulo: PINI, 2011.
- OLIVEIRA, Carine Nath de. *O paradigma da sustentabilidade na seleção de materiais e componentes para edificações*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2009.
- PRODETEC. *Peso específico dos materiais*. Disponível em: <http://www.prodetc.com.br/downloads/pesos_especificos.pdf>. Acesso em jan. 2017.
- REPÓRTER BRASIL. O que é trabalho escravo. Brasil, 2013. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/trabalho-escravo/>>. Acesso em jan. 2017.
- RIPPER, Ernesto. *Manual prático de materiais de construção – recebimento, transporte interno, estocagem, manuseio e aplicação*. São Paulo: PINI, 1995.
- SANTORO, Jair Frederico; KRIPKA, Moacir. Determinação das emissões de dióxido de carbono das matérias primas do concreto produzido na região norte do Rio Grande do Sul. *Revista Ambiente Construído*, vol.16, n.2, p.35-49, abr.-jun. 2016.
- ZANLUCA, Júlio César. *A consolidação das leis do Trabalho – CLT*. Brasil, Guia Trabalhista. Disponível em: <<http://www.guiatrabalhista.com.br/tematicas/clt.htm>>. Acesso em jan. 2017.

Notas

1. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.
2. As Normas Regulamentadoras (NR) são o “conjunto de requisitos e procedimentos relativos à segurança e medicina do trabalho, de observância obrigatória às empresas privadas, públicas e órgãos do governo que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT” (INBEP, 2015).
3. “A CLT surgiu pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943, sancionada pelo então presidente Getúlio Vargas, unificando toda legislação trabalhista existente no Brasil. Seu principal objetivo é a regulamentação das relações individuais e coletivas do trabalho, nela previstas. A CLT é o resultado de 13 anos de trabalho – desde o início do Estado Novo até 1943 – de destacados juristas, que se empenharam em criar uma legislação trabalhista que atendessem à necessidade de proteção do trabalhador, dentro de um contexto de ‘estado regulamentador’.

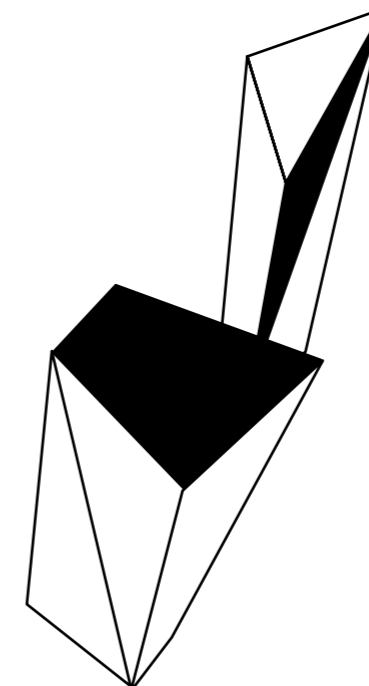
A Consolidação das Leis do Trabalho, cuja sigla é CLT, regulamentou as relações trabalhistas, tanto do trabalho urbano quanto do rural. Desde sua publicação já sofreu várias alterações, visando adaptar o texto às nuances da modernidade. Apesar disso, ela continua sendo o principal instrumento para regulamentar as relações de trabalho e proteger os trabalhadores” (ZANLUCA).

4. O termo pode ser definido a partir do tripé da sustentabilidade – criado, em 1990, pelo sociólogo britânico John Elkington –, isto é, a junção de três elementos: econômico, social e ambiental.

5. Uma estratégia usada na construção civil em que as etapas, desde o projeto preliminar até a construção no canteiro, são comprimidas e sobrepostas; por exemplo, a fase de projeto, planejamento, e a fase da construção, canteiro de obras, são feitas ao mesmo tempo, e não uma depois a outra.

6. Compilado de desenhos cedidos pelo arquiteto Andrei Almeida. Mais especificamente os desenhos utilizados foram: SBGR-TPS-315-3002-01; SBGR-TPS-302-3431-01; SBGR-TPS-304-3132-03; SBGR-TPS-306-3000-02; SBGR-TPS-306-3057-05; SBGR-TPS-306-3200-06; SBGR-TPS-306-386202; SBGR-TPS-306-3850-02; SBGR-TPS-306-3700-04; SBGR-TPS-306-3202-01; SBGR-TPS-201-3045-02; SBGR-TPS-201-3052-03; SBGR-TPS-201-3051-03; SBGR-TPS-201-3055-03; SBGR-TPS-201-3056-03; SBGR-TPS-201-3351-01; SBGR-TPS-201-3365-01.

7. A criação de um canteiro mais humanizado se constitui em um trabalho digno ao operário, com jornadas e condições adequadas, e um espaço formado a partir de uma escala coerente com a do trabalhador, em que o mesmo não fique exposto a situações de risco à sua segurança e à sua saúde.





Obsolescências urbanas - ação como subtração.
Fonte: foto da autora, 2016

Obsolescências urbanas – ação como subtração

Luisa Cleaver*

Orientadores: Profa. Ms. Ana Carolina Tonetti (EC)

Pesquisa desenvolvida como Trabalho de Conclusão de Curso junto à Escola da Cidade em 2016

“Os processos de construção e desconstrução do tecido urbano estão relacionados a diversos interesses sociais, econômicos e políticos e dependem, para a sua composição, da existência de intervalos urbanos. Sendo assim, um intervalo é sempre construído a partir de deslocamentos materiais e imateriais. O intervalo é composto por um espaço e um tempo entre duas realidades distintas.

A desconstrução de um intervalo corresponde a uma expectativa de uma futura construção, de um processo de exploração do potencial construtivo daquele espaço. Ao desconstruí-lo, uma outra realidade é construída, a qual, na verdade, o intervalo sempre esteve relacionado. A desconstrução de um intervalo é uma questão de tempo.

Do tempo que o define como intervalo.”

Urban obsolescences – action as subtraction

“The processes of construction and deconstruction of the urban fabric are related to diverse social, economic and political interests and depend on the existence of urban intervals for their composition. Thus, an interval is always constructed from material and immaterial displacements. An interval is composed of a space and a time between two distinct realities. The deconstruction of an interval corresponds to an expectation of a future construction, of a process of exploring the constructive potential of that space. By deconstructing it, another reality is constructed, to which, in fact, the interval has always been related. Deconstructing an interval is a matter of time. Of the time that defines it as interval. “

Obsolescências urbana – acción como sustracción

“El desarrollo del tejido urbano está relacionado a diversos intereses sociales, económicos y políticos y su existencia está sujeta a la composición de los intervalos urbanos. Por lo tanto, un intervalo siempre es construido, a partir de traslados materiales o inmateriales. El intervalo es compuesto por un espacio y un tiempo, en medio a dos realidades distintas. La desconstrucción de un intervalo corresponde a la expectación de una edificación futura, de una explotación del potencial constructivo de aquel espacio. Mientras se desconstruye, una otra realidad es construida, a la cual el intervalo siempre estuvo relacionado. El remate de un intervalo es cuestión de tiempo, del tiempo que lo define como intervalo.”

*Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Escola da Cidade - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (2016).

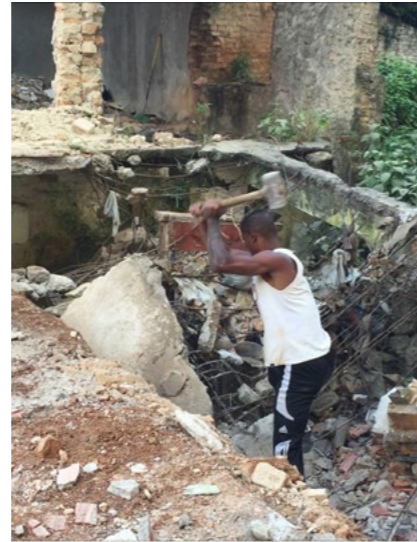
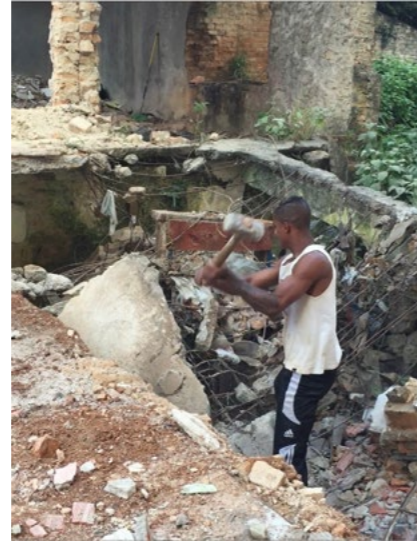
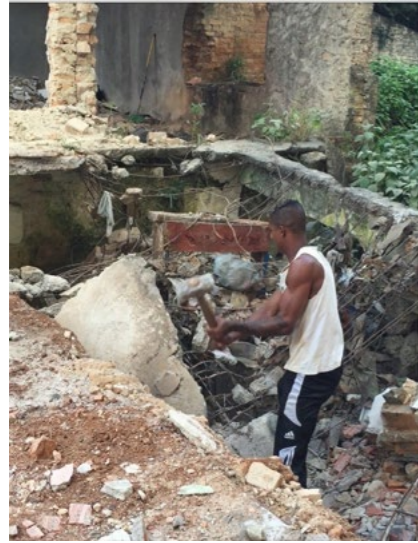
O INTERVALO DESCONSTRUÍDO ATRAVÉS DA DESCONSTRUÇÃO

Os processos de construção e desconstrução do tecido urbano estão relacionados a diversos interesses sociais, econômicos e políticos e dependem, para a sua composição, da existência de intervalos urbanos. Sendo assim, um intervalo é sempre construído a partir de deslocamentos materiais e imateriais.

O intervalo é composto por um espaço e um tempo entre duas realidades distintas. A desconstrução de um intervalo corresponde a uma expectativa de uma futura construção, de um processo de exploração do potencial construtivo daquele espaço. Ao desconstruí-lo, uma outra realidade é construída, à qual, na verdade, o intervalo sempre esteve relacionado.







A desconstrução de um intervalo é uma questão de tempo.

Do tempo que o define como intervalo.





O INTERVALO CONSTRUÍDO ATRAVÉS DA DESCONSTRUÇÃO

A desconstrução de um intervalo é definida pelo tempo de sua construção. Para construir um intervalo é preciso desconstruir outro. Não pertencem ao mesmo tempo. Seu espaço não é o mesmo. Mas sua existência como intervalo sim. Sua definição a partir dos processos de desconstrução e construção é a mesma.

Os intervalos não se definem, mas são definidos na medida em que é interessante os construir ou desconstruir.











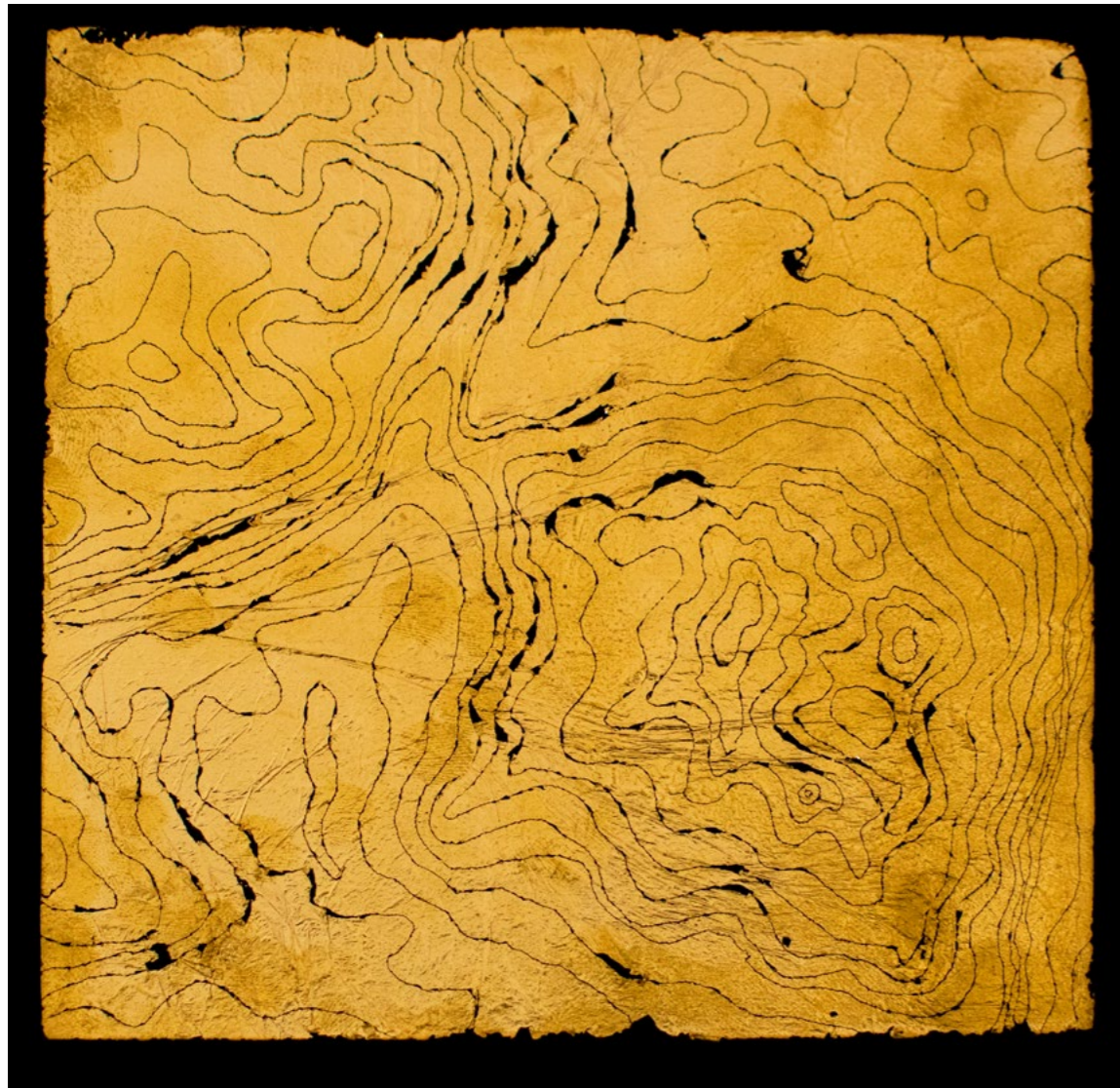
Quando entendemos como os intervalos são desconstruídos, é que somos capazes de construí-los.

Aquilo que o olho de branco urbano não vê, não existe

Thiago Magri Benucci*

Orientadores: Profa. Dra. Marianna Boghosian Al Assal (EC) e Prof. Dr. Pedro Cesarino (FFLCH-USP)
Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida entre 2015-2016 com financiamento FAPESP/ Pesquisa desenvolvida como Trabalho de Conclusão de Curso junto à Escola da Cidade em 2016

“Segundo os Yanomami a floresta está viva e sua beleza, sua calma e seu silêncio não são sem razão. É através do intenso trabalho dos espíritos auxiliares *xapiri*, concebidos como verdadeiros ‘donos’ e ‘pais’ da floresta, que seus ciclos permanecem regrados e sua riqueza e fertilidade contínua beneficiando-lhes. Além do mais, são os *xapiri* que protegem os Yanomami e a terra-floresta de todas as coisas ruins, os seres maléficos *ně wari* e os espíritos da epidemia *xawarari*. Segundo Kopenawa, a floresta só ‘parece estar quieta e nunca mudar porque os *xapiri* a protegem com coragem, empurrando para longe dela o vendaval *Yariporari*, que flecha com raiva suas árvores, e o ser do caos *Xiwāriipo*, que tenta continuamente fazê-la virar outra’ (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.468).”



+2,611, -63,89. Montanhas. Folha de ouro sobre base de madeira, 14 x 14 cm. Fonte: autor, 2017

What the urban white man's eye doesn't see, does not exist

“According to the Yanomami, the forest is live and its beauty, its calm and its silence are not without reason. It is through the intense work of the auxiliary spirits *xapiri*, conceived as true ‘owners’ and ‘parents’ of the forest, that its cycles remain regimented and its wealth and continuous fertility benefit them. Moreover, it is the *xapiri* who protect the Yanomami and the forestland from all evil things, the evil beings *ně wari*, and the spirits of the *xawarari* epidemic. According to Kopenawa, the forest ‘only seems to be quiet and never change because the *xapiri* protect it with courage, pushing the windstorm *Yariporari* away from it, from throwing arrows at its trees, and from the being of chaos *Xiwāriipo*, who continually tries to make it turn into another’ (KOPENAWA, ALBERT; 2015, p.468).”

Lo que los ojos del hombre blanco urbano no ve, no existe

“Según los Yanomami, la selva esta viva y su belleza, calma y silencio tienen su razón. Los ciclos naturales permanecen reglados y su riqueza y fertilidad siguen beneficiando a todos debido al intenso trabajo de los espíritus *xapiri*, concebidos como los verdaderos ‘señores’ y ‘padres’ de la selva. Además, son los *xapiri* que salvaguardan los Yanomami y la tierra-selva de los seres maléficos *ně wari* y de los espíritus *xawarari*. Según Kopenawa, la selva ‘parece estar quieta y nunca cambiar, porque los *xapiri* la protegen con coraje, lanzando para lejos las tormentas *Yariporari* que flechan con rabia sus árboles, y el señor del caos *Xiwāriipo* que intenta continuamente cambiarla’ (KOPENAWA, ALBERT, 2015, p.468).”

* Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Escola da Cidade - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (2016).



+2,611, -63,89. Caminhos. Folha de ouro sobre base de madeira, 14 x 14 cm. Fonte: autor, 2017

Floresta

Segundo as narrativas míticas yanomami, o demiurgo Omama é considerado o agente responsável pela construção e constituição da atual floresta após o cataclismo primeiro que originou o presente estado do cosmos. Com a queda do céu, em tempos imemoriais, o antigo patamar celeste teria se tornado o atual patamar terreno e, segundo o líder e xamã yanomami Davi Kopenawa, esta nova floresta deveria, então, ser feita de maneira mais “sólida”, a fim de evitar uma nova catástrofe de proporções cósmicas. Com este fim,

Omama fixou a imagem utupê [conceito yanomami entendido como imagens essenciais dos tempos primeiros, formas primordiais] dessa nova terra e esticou-a aos poucos, cuidadosamente, do mesmo modo como espalhamos o barro para fazer placas de cerâmica mahê [placa circular utilizada para assar beijus de mandioca]. [...] Depois, para evitar que desabasse, plantou nas suas profundezas imensas peças de metal, com as quais também fixou os pés do céu. Sem isso, a terra teria ficado arenosa e quebradiça e o céu não teria permanecido no lugar. [...] Finalmente, assentou as montanhas na superfície da terra, para evitar que as ventanias de tempestade a fizessem tremer e assustassem os humanos. (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.81)

Isto, pois os planos que compõem o universo, segundo as narrativas que compõem a cosmologia yanomami, não são e não se tornaram estáticos após este cataclismo primevo, e estão sujeitos a novas quedas do céu e a outras reconfigurações possíveis.

Assim, tendo em vista a manutenção do cosmos de nosso tempo, é tarefa do xamã mobilizar seus espíritos auxiliares xapiri – isto é, seres que contêm as imagens essenciais utupê dos seres humanos-animais dos tempos primeiros, sua essência vital e sua forma mítica primordial, podendo ser evocados pelo xamã durante seus processos de cura e de mediação cosmopolítica – a fim de “segurar o céu”: “Nossos xamãs mais antigos sabem tudo isso. Sempre que o céu começa a tremer e ameaçar arrebentar, enviam sem demora seus xapiri para reforçá-lo. Sem isso, o céu já teria desabado de novo há muito tempo!”(KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.195). Logo, ao enviarem seus xapiri “para reforçá-lo” reproduzem, de modo simbólico, o ato de Omama, construtor primeiro do universo, tomado na narrativa de Kopenawa como uma

espécie de arquiteto-demiurgo: “Foi Omama que fez o projeto, como dizem os brancos. Pensou no melhor modo de torná-lo sólido e introduziu em todo o céu varas de seu metal, que enfiou também na terra, como se fossem raízes” (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.195). Os atos constitutivos e construtivos de Omama continuam, naturalmente, estendendo-se às mais variadas espécies e seres que compõem o cosmos e a floresta, até a “criação” dos brancos e dos atuais Yanomami, mas isso é outra história.

Com a completa execução do “projeto” da floresta, constituiu-se, assim, o espaço conhecido pelos Yanomami como urihi a, isto é, a terra-floresta yanomami. A concepção nativa da floresta e do espaço que a compõe difere substancialmente das concepções e teorias ecológico-científicas, a começar pela palavra e a ideia de urihi a, que remetem tanto à floresta, a terra que a suporta (no sentido de seu patamar terreno, composto pelo antigo céu) quanto à parte daquilo que entendemos por natureza. Além disso, carrega em si noções mais abrangentes de terra e território, termos e temas correntes nas lutas políticas e conferências ambientais. A tradução feita por Kopenawa e Albert, portanto, contempla este valor mais amplo do termo, por meio do vocábulo composto “terra-floresta” (KOPENAWA; ALBERT, 2015).

Atualmente, o território ocupado pelos Yanomami abrange aproximadamente 192 mil km² de floresta tropical contínua, no oeste do maciço guianense, em ambos os lados da fronteira entre o Brasil – entre as bacias do Alto Rio Branco e do Rio Negro, em sua margem esquerda – e a Venezuela – entre as bacias do Alto Orinoco e Cassiquiare. A população yanomami total é estimada em 36.000 pessoas, distribuídas em mais de 600 aldeias. No Brasil, os Yanomami somam aproximadamente 22.000 pessoas, distribuídas nas mais de 250 aldeias da Terra Indígena Yanomami – a maior Terra Indígena do país, demarcada e homologada pelo governo brasileiro por intermédio de um decreto presidencial assinado em 25 de maio de 1992 –, com área aproximada de 96.650 km² (um pouco maior do que Portugal, com aproximadamente 92.152 km²), entre os estados de Roraima e Amazonas. Dentre as mais de 600 aldeias, o etnônimo e a família linguística Yanomami, na verdade, conforma um conjunto cultural e linguístico composto de cinco subgrupos de



+2,611, -63,89. Clareiras. Folha de ouro sobre base de madeira, 14 x 14 cm. Fonte: autor, 2017

línguas aparentadas e parcialmente inteligíveis entre si, com diferentes costumes, conhecimentos, concepções e construções, apesar de contarem com uma matriz cultural e linguística comum. Neste ensaio, utilizaremos termos na língua yanomam, um dos cinco subgrupos linguísticos (as demais línguas são yanomami, sanumá, ninam e ãaroamë), exceto quando for indicado.

Segundo os Yanomami, a floresta está viva e sua beleza, sua calma e seu silêncio não são sem razão. É por meio do intenso trabalho dos espíritos auxiliares xapiri, concebidos como verdadeiros “donos” e “pais” da floresta, que seus ciclos permanecem regrados e sua riqueza e fertilidade contínua, lhes beneficiando. Além do mais, são os xapiri que protegem os Yanomami e a terra-floresta de todas as coisas ruins, os seres maléficis nẽ wari e os espíritos da epidemia xawarari. Segundo Kopenawa, a floresta só “parece estar quieta e nunca mudar porque os xapiri a protegem com coragem, empurrando para longe dela o vendaval Yariporari, que flecha com raiva suas árvores, e o ser do caos Xiwãripo, que tenta continuamente fazê-la virar outra” (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.468).

Nesse intenso intercâmbio entre humanos e não humanos que constitui a concepção e a população da terra-floresta yanomami, o trabalho dos xamãs é vital. São estes que, incumbidos de proteger a floresta construída por Omama, fazem os xapiri “descer” e “dançar”, a fim de defender a floresta dos seres maléficis, da fome, da escuridão e de uma nova queda do céu: “Os brancos acham bonita a natureza que veem, sem saber por quê. Nós, ao contrário, sabemos que a verdadeira natureza é tanto a floresta como as multidões de xapiri seus habitantes” (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.476). Não é, entretanto, exatamente em meio à mata onde habitam a intensa multiplicidade dos seres-imagem dos tempos primeiros, os xapiri. Segundo os Yanomami, os xapiri livres – quer dizer, antes de serem convocados pelos xamãs e se tornarem seus espíritos auxiliares – residem nas montanhas e em suas paredes rochosas, assentadas no solo da floresta durante a fuga e o desaparecimento mítico do demiurgo Omama. Como complementa Kopenawa,

Os xapiri, apesar de serem sem número, habitam todos no topo dos morros e das montanhas. É a sua morada. Não pensem que a floresta é vazia. Embora os brancos não os vejam, vivem nela multidões de espíritos, tantos quantos animais de

caça. Por isso suas casas são tão grandes. Tampouco pensem que as montanhas estão postas na floresta à toa, sem nenhuma razão. São casas de espíritos; casas de ancestrais. Omama as criou para isso. São muito valiosas para nós. É do topo delas que os xapiri descem para as terras baixas, por onde andam e se alimentam, como os animais que caçamos. É também de lá que eles vêm a nós quando bebemos yãkoana para chamá-los e fazê-los dançar. [...] Omama assentou essas montanhas sobre a terra para firmá-la e para os xapiri nelas morarem. (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.118-119)

Caminhos

Além dos inúmeros caminhos percorridos pela multiplicidade intensiva de seres e espíritos xapiri, que habitam as montanhas e serras rochosas que constituem a terra-floresta yanomami, as trilhas na mata abertas a facão e terçado exprimem um instigante testemunho pedestre da intensa e vital movimentação e do amplo conhecimento e domínio da floresta por esta sociedade. Os Yanomami desenvolveram, ao longo de sua história, um sistema social, político, econômico e arquitetônico que privilegia a dispersão territorial. Além do intenso e rotineiro trabalho dos xamãs e seus espíritos auxiliares para proteger a terra-floresta do caos e da fome, a própria dispersão territorial e a forma pelo qual o território e as aldeias são ocupados e construídos evita a excessiva concentração demográfica e o esgotamento dos recursos naturais necessários para a subsistência local.

“Urihi hamipëma kipahuhëri!” (em Yanomami) era uma frase-chamado que constantemente escutava entre os Yanomami, direcionadas a mim ou a outros, ecoando pelas casas das aldeias em que estive às margens do Rio Marauiá, afluente do Rio Negro, “próximo” (em relação à escala do gigantismo amazônico) da cidade de Santa Isabel do Rio Negro e da divisa com a Venezuela. Isso significa, basicamente, “vamos ir para a floresta!”, isto é, “vamos seguir por um dos muitos caminhos que irradiam a partir da clareira que contém a casa-aldeia, adentrar a mata por quilômetros a fio – e, no meu caso, nos perdermos e nos acharmos, repetidas vezes, em um ciclo que tem como início e fim a saída ou chegada de volta à aldeia –, a fim de: coletar madeira para uma determinada construção ou produção de certo artefato, coletar lenha, coletar palha para cobrir ou

revestir certa casa, coletar frutos e alimentos no mato (açai, bacaba, palmitos, mel etc), ir à roça ou simplesmente sair para caçar”. Nesta região, em que as aldeias situam-se atualmente na beira do rio, não são mais comuns as antigas expedições e viagens a pé para os povoados vizinhos, sendo estas, via de regra, as trilhas mais longas e extensas. No entanto, tais caminhos são plenamente conhecidos, embora atualmente substituídos pela navegação rio acima e rio abaixo em barcos a motor.

Além de úteis e resolutos, a intensa profusão de caminhos pela floresta revela uma intrincada cartografia cultural, composta de inúmeros pontos e linhas, ligando espaços importantes e reconhecidos, em sua maioria, por topônimos próprios. No entanto, em seus intervalos e entremeios reside a floresta potencialmente violenta e agressiva, palco da ação de inúmeros seres maléficos, animais ou sobrenaturais, contra os caminhantes. Entre os Yanomami, por exemplo, é marcante e categórica a série de proibições as quais todos deveriam obedecer – embora situadas mais no campo das ressalvas e orientações do que da ordem e regra. Ao entardecer ou ao pressentir a ocorrência de fortes chuvas, por exemplo, não seria recomendável, e muito menos desejável, permanecer em meio à floresta, pois é nestes momentos que os animais e seres maléficos costumam “atacar”. Neste caso, o recomendável é retornar à aldeia, onde o calor das fogueiras é capaz de afastar os seres indesejáveis, configurando, assim, o espaço seguro do meio doméstico. Um breve excerto de um relato de Kopenawa, sobre os perigos potenciais da floresta e sobre os locais de morada e ataque dos seres maléficos në wãri, revela uma ideia intrigante sobre os vazios entre os caminhos e os limites destes: “Suas casas estão em lugares da mata aonde nossos caminhos nunca vão e no fundo dos rios e dos lagos. São tão numerosos quanto os xapiri e ficam tanto quanto eles com raiva dos brancos que devastam seus caminhos e acabam com os animais de que se alimentam” (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.476). Logo, nos intervalos entre as inúmeras trilhas (ora retílineas, ora circulares, no sentido de descrever um circuito), roças e casas, lugares e pontos geográficos ou hidrográficos conhecidos e constantemente visitados, reside a mata fechada urihi komi, e é especialmente nesses locais que a possibilidade de encontrar seres maléficos e patogênicos se acentua. Ademais, do ponto de vista do manejo florestal, esses pontos são

centrais e vitais para o restabelecimento da vegetação e dos animais de caça, fundamentais, portanto, para a manutenção da vida e da subsistência em meio à floresta.

Os caminhos abertos a facão ou terçado, acentuados e mantidos pelos muitos passos ágeis e intermitentes de quem ali circula, uma vez abandonados, são rapidamente consumidos pela floresta que os delimita. Dessa forma, as trilhas pela mata nascem, vivem e morrem, ao mesmo tempo em que os interesses e vínculos de seus caminhantes com determinado espaço ou destino. Enquanto o caminho que liga uma aldeia à outra pode durar e ser continuamente percorrido durante muitos anos, os caminhos de coleta de madeira e palha, por exemplo, podem rapidamente desaparecer ou ainda serem transformados em caminhos de caça, ampliados, conectados ou desviados.

Por sua natureza efêmera com inúmeras conexões e derivações, por meio de rotas tortuosas e orgânicas e sua sutil demarcação beirando o invisível ou imperceptível, os caminhos exigem do caminhante não só o apreender a andar, mas o apreender a olhar. Se ao rés do chão os caminhos se deixam ver, do alto de um avião ou de um satélite os caminhos são perfeitamente invisíveis. Sombreados pelas copas das grandes árvores, as trilhas serpenteiam no solo aproveitando os trechos com vegetação de menor porte, plantas rasteiras, rastros de animais e, em muitos casos, o entorno ou mesmo o próprio leito dos igarapés em meio à floresta. Aliás, é esta rede hidrográfica, composta de rios e igarapés, que constitui uma das referências espaciais das mais fundamentais para os deslocamentos yanomami, entrelaçando-se, em muitos pontos, aos caminhos trilhados na floresta.

Alcida Rita Ramos aventa uma hipótese extremamente provocante, promovida por uma cartografia do futuro, em que toda a teia de caminhos – principais e secundários, atuais e antigos – abertos e trilhados pelos Yanomami, desde a ocupação primeira na Serra Parima, sejam grafados em um imenso mapa de rotas pedestres. Para a infeliz surpresa dos militares e engravatados míopes do Estado e do agronegócio, referindo-se ao âmbito das discussões em torno da demarcação ou não da Terra Indígena Yanomami entre os anos 1980 e 1990, este dado geográfico e gráfico seria capaz de fazer cair por terra a ideia falaciosa do “vazio demográfico” da Amazônia profanada por tais sujeitos:

Se, por um passe de mágica – ou extraordinário avanço tecnológico – todas as trilhas já abertas em terra yanomami durante os séculos de sua ocupação viessem à tona e novamente se tornassem visíveis, teríamos um mapa viário dos mais densos e intrincados, mostrando um retrato fidedigno de todas as rotas ligando todas as roças, todas as aldeias e todos os acampamentos sazonais, passados e presentes, numa estonteante profusão de indícios gráficos da eficiência talvez milenar com que os Yanomami vêm ocupando a parte ocidental da região das Guianas. [...] Dizem que é um desperdício “dar” tanta terra a tão poucos índios que, além do mais, não a ocupam toda, que não sabem explorar os seus recursos naturais e que são até responsáveis, mesmo que indiretamente, pela penúria de legiões de brasileiros desvalidos e sem terra. Em suma, está aí exposta a epítome da soberba “civilizada”: aquilo que o olho de branco urbano não vê, não existe. (RAMOS, 2008, p.105)

Poderíamos, ainda, ampliar a cartografia imaginária proposta por Ramos, no caso de esta ainda não ser o bastante para convencer os partidários do dito “vazio demográfico”. Seria possível supor, neste mesmo passe de mágica, um hipotético mecanismo “tecnoxamânico GPSri” – nota-se que o sufixo -ri em yanomami (como em xapiri, por exemplo) indica algo extraordinário, não humano, superlativo, supernatural ou de extrema intensidade –, que captasse a demografia, os caminhos, as clareias e as casas humanas e não humanas dos inúmeros seres visíveis e invisíveis (ao menos aos olhos da gente comum, distintos dos xamãs yanomami, mediadores entre mundos por excelência) que habitam e circulam pela terra-floresta yanomami, demonstrando simbolicamente – e no caso da hipótese proposta, metaforicamente – como cada centímetro não só foi, ou é, concebido, como também habitado, transformado, construído, remexido e, sobretudo, conhecido.

Poderíamos pensar, então, em um paralelo com uma reflexão proposta por Claude Lévi-Strauss – embora originalmente este último tenha se referido a classificações taxonômicas etnozoológicas e etnobotânicas –, em que tais conhecimentos – e, neste caso, inclusive, tais formas de ocupação e manejo sistemático do território – talvez não sejam função apenas de sua utilidade prática. Como observamos, tais intervalos não são desconhecidos a ponto de configurarem vazios absolutos; pelo contrário, sabe-se o que de lá pode se esperar, sabiamente preferindo evitá-los, seja do ponto de vista do ataque dos

espíritos maléficos ou da ecologia e regeneração da fauna e flora. Assim, parafraseando e adaptando Lévi-Strauss:

De tais exemplos, que se poderiam retirar de todas as regiões do mundo, concluir-se-ia, de bom grado, que as espécies animais e vegetais [além dos caminhos e do próprio território, a terra-floresta neste caso] não são conhecidas porque são úteis; elas são consideradas úteis ou interessantes porque são primeiro conhecidas. (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.25)

Logo, o amplo conhecimento da floresta e de seus habitantes – dos frutos e da caça aos espíritos maléficos e patogênicos –, e a rede de caminhos que a compõem, extrapolam o plano de ordem prática, correspondendo essencialmente a exigências intelectuais em torno da preocupação de estabelecer certa ordem no universo – de certo modo, assim como as tarefas construtivas de outrora por parte do demiurgo Omama –, de diferenciar o caminho da mata fechada, o acessível do resguardado, o selvagem e o perigoso do familiar e do doméstico.

Clareiras

Entre a intrincada rede de caminhos que adentram a mata, ocultos pelo imenso manto verde das copas das árvores, uma constelação de clareiras irrompem e pontuam a paisagem da terra-floresta yanomami. Assim como os caminhos – assim como as estrelas, insistindo na metáfora astronômica –, as clareiras “nascem”, “vivem” e “morrem”. Seu “nascimento” e sua “vida” variam de acordo com sua função, seja ela uma clareira aberta para constituir uma roça, um pequeno acampamento ou uma aldeia. Já a sua “morte” é evidente: uma vez abandonada, a clareira será prontamente retomada pela floresta em regeneração, bastando poucos anos para estar tomada de capoeira (vegetação secundária). Cada clareira que se abre e que se fecha é um registro e um marco sendo produzido.

Podemos, então, compreender as clareiras como pequenas transformações temporárias da floresta, por meio da mesma perspectiva efêmera das trilhas e caminhos – cuja existência está sujeita aos desejos e necessidades de seus caminhantes. No entanto, em oposição aos caminhos, pelo próprio conceito e significação do termo, as clareiras implicam luz, abertura e clareza. A clareira é, então, constituída do vazio, feito da ausência plena ou parcial da

floresta, e habitada pela luz e pela claridade. Na claridade da clareira manifesta-se o princípio do abrigo e do habitar, situando este espaço em um limiar entre as noções do doméstico – do que lhe é familiar, relativo ao lar – e do adventício – daquilo que vem de fora, selvático, estrangeiro, outro. Apesar de produzida entre o ordenado (da construção ou da agricultura) e o desordenado (da floresta e dos não humanos, visíveis ou invisíveis), a clareira permanece invariavelmente nem fora e nem além, mas dentro da floresta, contida por ela e imersa em tal nível, que é como se fosse feita dela própria. Assim, simplesmente, não há clareira sem floresta. Caso contrário, tratamos de outra coisa, outro assunto, não mais uma clareira, mas algo mais próximo de um terrain vague – utilizando-me da expressão e do conceito do urbanista catalão Ignasi de Solà-Morales (2002) –, tal como é amplamente cultivado pelo mais caro prazer dos ruralistas e agroempresários nacionais, preocupados com o desenvolvimento da nação.

Na abertura de uma clareira para a implantação de uma nova aldeia, em contraponto à megalomania desenvolvimentista do agronegócio e das grandes obras, – segundo o caso que observei durante a construção da aldeia yanomami de Monoweĩ – as roças são como marcos primeiros, circunscrevendo e definindo os limites da fronteira entre clareira e floresta, doméstico e silvestre. Antes mesmo de se iniciar o processo de construção das casas, com o centro da clareira ainda parcialmente limpo, as roças são abertas entre o limite externo da circunferência que conforma a clareira da aldeia – a floresta – e a periferia das casas, calculando-se um distanciamento aproximado entre esses dois pontos equivalente à altura de uma árvore de grande porte, a fim de evitar transtornos e acidentes em uma eventual queda ou derrubada. As roças são, então, formadas por parcelas derrubadas da floresta, mas não plenamente limpas, permanecendo em algumas áreas os troncos e resíduos da vegetação cortada para, em seguida, serem queimadas – esta técnica é conhecida, e amplamente utilizada por populações indígenas, ribeirinhas e quilombolas, como agricultura de coivara. Ao se mudarem, portanto, os moradores contam também com uma ampla oferta de lenha disponível no entorno imediato da aldeia, ou mesmo dentro de seu pátio interno, enquanto este não se

encontra plenamente limpo, em decorrência do árduo trabalho que isto exige em paralelo à construção das casas.

Embora se procure abrir as clareiras das aldeias em regiões que não contenham muitas árvores de grande porte – além de suficientemente planas para conter todas as casas idealmente no mesmo nível –, o trabalho de limpar completamente toda a vegetação que estava ali presente – no caso da aldeia Monoweĩ, o pátio central contava com diâmetro de aproximadamente 70 metros, comportando cerca de 30 casas ao seu redor – pode levar certamente algumas semanas, em regimes de mutirão. Durante a construção das casas em Monoweĩ, entretanto, enquanto os jovens e adultos, sobretudo homens, trabalhavam na construção das casas, as atividades diárias dos mais idosos concentravam-se neste árduo trabalho feito com extremo cuidado: limpar a área defronte a casa, de cócoras, apenas com as mãos e a ajuda de um facão ou de um machado para os troncos e raízes maiores, removendo toda a “sujeira”, colocando-a em paneiros trançados de palha e despejado-a nos fundos das casas, de modo a deixar a terra exposta e, progressivamente, a limpar o pátio por completo. Com a ajuda de uma enxada, utilizada de pé ou mesmo de cócoras, e com as próprias mãos, os idosos ao mesmo tempo trabalham para nivelar o pátio, arremessando porções de terra para as áreas mais baixas, que normalmente sofrem alagamentos com as fortes chuvas. A transformação da clareira em pátio é vagarosa, mas constante. Pouco a pouco, mão a mão, ela se aproxima de seu aspecto ideal: limpa, plana e lisa o suficiente para se jogar futebol sem machucar os pés. Com a terra batida e prensada, após sucessivas pisadas, e quase que esbranquiçada de tão seca (por conta do calor intenso quase que diário), é como se pudesse refletir o brilho e a luz do sol.

Talvez pudéssemos compreender os ideais estéticos de limpeza e planificação que guiam cotidianamente as muitas mãos dos trabalhadores, os quais se empenham de cócoras – com atenção e dedicação absoluta – na limpeza da clareira e do pátio, por meio da forma pela qual são concebidos, segundo relatos de Davi Kopenawa, os caminhos e os próprios pátios da moradas dos xapiri. Segundo líder indígena, os xapiri, ao se deslocar pela floresta, “cintilam como estrelas” (KOPENAWA; ALBERT,

2015, p.113) e dançam sobre caminhos luminosos e reluzentes, sem que seus “pés” toquem a sujeira do chão da floresta:

Os xapiri nunca se deslocam pela terra. Acham-na suja demais, coberta de detritos e excrementos. O solo sobre qual dançam parece vidro e brilha com uma luz deslumbrante. É feito do que nossos maiores chamavam de mireko ou mirexi. São objetos preciosos que só eles têm. São resplandecentes e transparentes, mas muito sólidos. Os brancos diriam que são espelhos. Mas não são espelhos para se olhar, são espelhos que brilham [Os termos mireko e mirexi designam os espelhos dos xapiri, concebidos como superfícies que refletem luz, enquanto os espelhos industriais são designados por mirena, sendo estas superfícies que produzem imagens; em outras palavras, os primeiros produzem reflexão difusa e não especular]. Omama também os colocou acima da terra no primeiro tempo, para que os espíritos pudessem ali executar suas danças de apresentação. Enfeitou-lhes a superfície fulgurante com desenhos de pele de onça. Com o urucum dos xapiri, traçou também fileiras apertadas de pontos e traços pequenos, linhas sinuosas e círculos. Por fim, adornou-a de penugem branca. Esses espelhos cobrem a floresta desde o primeiro tempo, e os espíritos se deslocam sobre eles sem parar, brincando, dançando ou guerreando. Foi nesses espelhos que vieram à existência e é deles que descem em nossa direção. (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.119)

Essas superfícies exemplares, límpidas e resplandecentes é onde Omama teria criado os xapiri, e onde o filho de Omama teria se tornado o primeiro xamã yanomami. Segundo Kopenawa, esta região se localiza geograficamente para além das terras altas do Rio Parima – as quais tanto os Yanomami quanto as fontes mais antigas consideram como o centro histórico e demográfico do território yanomami –, e lá ainda se encontram esses grandes espelhos ancestrais. O mais interessante, no entanto, é a relação que Kopenawa delineia, no decorrer do relato, justamente entre os espelhos dos espíritos e as clareiras e o pátio da aldeia:

Assim, há vastos espelhos-pais [i.e., ancestrais] no meio, com outros menores ao redor, espalhados como clareiras, onde os xapiri fazem paradas para se enfeitarem, antes de começar suas danças de apresentação. [...] Gente comum não vê os espelhos, mas para os xapiri eles são tão visíveis quanto é para nós a praça central de nossa casa! Cobrem a floresta em toda a sua extensão, e nós, humanos,

vivemos no meio deles. (KOPENAWA; ALBERT, 2015, p.120)

Assim, os espelhos pelos quais os xapiri dançam e circulam, não só estão em contato com as clareiras e os pátios das casas, por meio da mediação do xamã, como em uma relação de correspondência, em que estão para esses assim como as clareiras estão para os Yanomami: espaços do circular e do habitar, em meio à floresta e na praça central de suas casas, visíveis por todos e idealmente limpas, límpidas e iluminadas, e, enfim, cotidianamente palco de conflitos, festas, cantos, danças e partidas de futebol.

Espalhadas e dispersas, como os espelhos dos espíritos, estendendo-se por toda a floresta, as clareiras e as roças penetram mata adentro. Com o passar dos meses e anos, ao reduzir a produtividade das roças próximas às casas, outras são abertas em novas clareiras em meio à floresta, conectadas à aldeia através de uma série de caminhos partindo, no geral, do fundo das casas. Em um dado período, no entanto, uma família pode, inclusive, simultaneamente contar com algumas roças produtivas, em estágios distintos. Afinal, uma roça velha não é estritamente uma roça improdutivo, pois algumas espécies – como a pupunheira, por exemplo – demoram vários anos para crescer, amadurecer e produzir. Em poucos anos, uma roça já perdeu muito de sua produtividade e, nesse momento, ervas daninhas começam a retomar aquele espaço, dando os primeiros indícios da regeneração da floresta. Em muitos casos, aliás, o motivo central da mudança de aldeia e de região é o baixo nível de produtividade das roças no entorno e nos arredores daquelas casas. Os sítios disponíveis para a abertura de novas roças, todavia, começam a ficar muito distantes, e quando os sítios anteriormente cultivados deixam de ofertar boas colheitas, novas regiões são prospectadas para a abertura de uma nova clareira, novas roças e a construção de uma nova aldeia, geralmente num raio de uma dezena de quilômetros da anterior.

Mesmo que a mobilidade das comunidades yanomami tenha diminuído consideravelmente – em um primeiro momento, num passado relativamente remoto e ao longo da história de contatos com grupos vizinhos (com a passagem de uma subsistência quase totalmente baseada em coleta de espécies silvestres para uma alimentação dependente de espécies cultivadas) e, em um segundo momento, com a intensifica-

ção e o estabelecimento do contato com os brancos (dos quais ficaram cada vez mais dependentes de serviços de saúde, indigenistas, missões religiosas, além de produtos e objetos manufaturados), resultando em níveis maiores crescimento populacional e de sedentarização (especialmente no que tange à mudança e ao deslocamento dessas comunidades) –, há ainda uma intensa mobilidade pelo território. Se considerarmos a imensa profusão de caminhos (conhecidos e trilhados) e as roças e clareiras (ocupadas ou abandonadas), se fizéssemos uma simples estimativa, um cálculo ou mesmo um “mapeamento de botequim”, claramente teríamos representado, de modo aproximado, o amplo domínio, conhecimento e interferência no território realizado pela sociedade yanomami (e, potencialmente, das sociedades ameríndias como um todo, ou mesmo da Amazônia e do território nacional). Apesar de possuírem sistemas agrícolas mais sofisticados e produtivos que no passado, e apesar do contato com os brancos e os bens e males da cidade (indo na contramão das profecias negativas do passado, prevendo a extinção das populações nativas), a sociedade yanomami permanece vigorosamente vinculada à tradição de mobilidade e de coleta, conhecimento e uso dos recursos da floresta (ALBERT et al., 2009, p. 37-41). Vazio demográfico? Floresta intocada? Natureza virgem? Território desconhecido? Rincão abandonado? Talvez fosse saudável, recomendado e urgente revermos tais ideias.

Ainda sobre as formas de ocupação do território e de subsistência, embora a agricultura praticada ainda hoje pelos Yanomami seja a fonte de alimentos mais constante e garantida, além de muito produtiva e rica em cultivares, esta é incapaz de assegurar o equilíbrio da dieta das comunidades. Segundo Albert, as bananas e tubérculos, que constituem a base alimentar dos Yanomami, garantem apenas de 26 a 30% de suas necessidades proteicas, sendo absolutamente imprescindíveis as atividades de caça, coleta e pesca. Estima-se que as comunidades mais isoladas, ou pouco contatadas, passem um terço (e até metade) do ano afastadas das aldeias e habitações coletivas, em longas e distantes expedições de caça e coleta, ou mesmo visitando e acampando em roças longínquas (ALBERT, 1992, p.09-10). De todo modo, o elemento fundamental que persiste nas interferências espaciais e nas expressões arquitetônicas yanomami é, sem sombra de dúvida, a clareira.

Entendida, no plano espacial, como ponto mediador entre a floresta e a casa (ou a roça ou o abrigo), é sobretudo nos acampamentos em meio à mata que a onipresença da floresta é potencializada. Como divagávamos anteriormente, não existe clareira sem floresta e, de fato, inseridos intimamente em uma pequena porção de terra relativamente limpa, em um acampamento improvisado, deitados sobre a rede e acolhidos do frio que emana por entre as árvores por uma pequena fogueira improvisada, é nítida a sua presença, não só espacial e visível, mas também sonora e invisível: grandiosa, encantadora, hipnotizante, e, por vezes, ameaçadora. Por outro lado, quando em meio às clareiras domésticas, ao balançar da rede em torno da fogueira, a sensação é da característica segurança do lar.

Ao nos situarmos no pátio da aldeia, exatamente no centro da ampla clareira que a cerca, a sensação, ao olhar para o céu, é a de como se fosse possível vê-lo por inteiro. “Onde será que ele acaba?” eram perguntas frequentes dirigidas a mim durante minha viagem entre os Yanomami – como se eu tivesse as respostas claras e objetivas o bastante –, durante curiosos interrogatórios etnográficos sobre como nós, brancos, urbanos, vivemos e pensamos a vida e o cosmos. Pela forma circular da aldeia, claramente circunscrita pelo limite construído das casas, das roças e das árvores ao fundo (que nos impedem de ver o horizonte), a impressão era de que o céu e todo o cosmos estivessem contidos ali, como se as próprias casas constituem os limites conhecidos e seguros da cúpula celeste e de todos os seres e astros que ali habitam, circulam, dançam e brilham.

Em uma situação oposta – à guisa de conclusão –, enquanto em São Paulo, utilizando-me dos simples serviços de pesquisa e visualização de mapas e imagens de satélite de que dispomos, nem mesmo encontrar a clareira e o lar de outrem – onde fui gentilmente recebido e hospedado por cerca de um mês – me era possível, penso que talvez a força da metáfora sugerida por Gilles Deleuze (1975) tenha razão, quero dizer, se efetive de algum modo: talvez se trate, de fato, de outros mundos, outros mundos possíveis. Refletir sobre as formas de habitar yanomami, neste sentido, aproxima-nos do mundo possível que os conceitos yanomami projetam e objetificam no modo de habitar a floresta, a casa, o corpo, os sonhos e o cosmos, não no sentido de “explicar o mundo de

outrem”, mas de “multiplicar nosso mundo” (VIVEIROS DE CASTRO, 2003, p.131-132); “de realizar uma experimentação com ele [o mundo de outrem], e portanto com o nosso” (VIVEIROS DE CASTRO, 2003, p.123-124). Em outras palavras, as noções e espacialidades outras que a arquitetura yanomami nos revela nos situam em condição de passagem entre mundos possíveis, permitindo-nos, através delas, alargar nosso próprio mundo e nossas próprias noções. Para isso, no entanto, uma primeira tarefa nos é necessária, senão urgente: abrir os olhos para mundos outros, além de nosso próprio umbigo do mundo.

Referências bibliográficas

ALBERT, Bruce. Urihi: terra, economia e saúde Yanomami. *Série Antropologia*, n.119. Brasília: UNB, 1992.

ALBERT, Bruce et al. Urihi a: a terra-floresta yanomami. São Paulo: ISA/ IRD, 2009.

DELEUZE, Gilles. Michel Tournier e o mundo sem outrem. In: *Lógica do sentido*. São Paulo: Perspectiva, 1975, apêndice IV. p. 311-330.

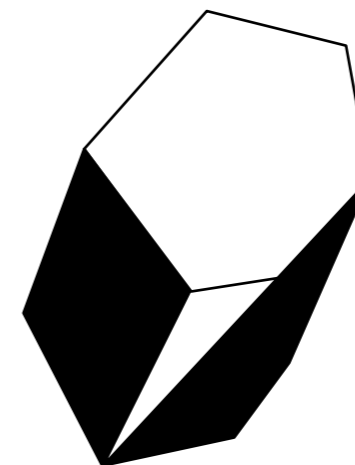
KOPENAWA, Davi; ALBERT, Bruce. *A queda do céu: palavras de um xamã yanomami*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *O pensamento selvagem*. São Paulo: Papyrus, 1989.

RAMOS, Alcida Rita. O paraíso ameaçado. Sabedoria Yanomami versus insensatez predatória. *Antípoda: Revista de Antropología y Arqueología*, n.7. Bogotá: 2008.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. Territórios. São Paulo: Gustavo Gili (GG), 2002.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. *A inconstância da alma selvagem e outros ensaios de antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2002.





Belo Monte: uma cartografia da ausência.
Fonte: montagem das autoras, 2016

Belo Monte: uma cartografia da ausência – os beiradeiros atingidos

Bruna Ribeiro Alves¹e Maytê Tosta Moledo Coelho²
Orientadores: Profa. Dra. Marta Maria Lagreca de Sales (EC e FAU-USP) e Prof. Dr. José Paulo Gouvêa (EC)
Colaboradores: Prof. Dr. José Guilherme Schutzer (EC), Prof. Dr. Paulo Bomfim (IFSP)
Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida junto ao projeto Contracondutas entre junho de 2016 e janeiro de 2017³

Resumo

Por meio de uma perspectiva crítica, o presente artigo busca utilizar recursos cartográficos para analisar os processos de desterritorialização e reterritorialização sofridos pela população beiradeira, localizada nos municípios nas áreas de influência da Usina Hidrelétrica de Belo Monte.⁴ Pretende-se, a partir da análise das representações cartográficas oficiais, identificar não somente como a população impactada aparece nessas representações, mas também as ausências nelas contidas. Sobretudo as que se referem aos conflitos desencadeados pelos processos de desapropriação e reassentamento, entendidos como principais conflitos entre políticas desenvolvimentistas e populações vulneráveis, agentes antagônicos entre a hegemonia econômica e resistência social.

Palavras-chave

cartografia; desenvolvimento; territorialidade

Belo Monte: an absence's cartography – the affected riverside communities

Through a critical perspective, this article aims to use cartographic resources to analyze the processes of deterritorialization and reterritorialization suffered by the population that lives by the river, which is located on the counties on the Belo Monte Hydroelectric Power Station's influence. The study's intention, based on official cartographic representations analysis, is to identify not only how the impacted population is shown in these representations, but also the absences restrained therein, especially the ones related to the conflicts unleashed by the expropriation and resettlement processes, known as the main conflicts between developmental policies and vulnerable population, antagonistic agents between the economic hegemony and social resistance.

Keywords

cartography; national development; territoriality

Belo Monte: una cartografía de la ausencia – las comunidades ribereñas afectadas

A través de una perspectiva crítica, este artículo busca utilizar los recursos cartográficos para analizar las experiencias de desterritorialización y reterritorialización sufridas por la población que vive cerca del río, ubicada en los municipios en las zonas de influencia de la Planta Hidroeléctrica de Belo Monte. La intención de ese estudio, a través del análisis de las representaciones cartográficas, es identificar no sólo como la población impactada aparece en esas representaciones, sino también las ausencias allí existentes, sobre todo las que se refieren a los conflictos desencadenados por las experiencias de desapropiación y reasentamiento entendidos como los principales conflictos entre políticas desarrollistas y poblaciones vulnerables, agentes antagonistas entre la hegemonía económica y resistencia social.

Palabras-clave

cartografía; desarrollo; territorialidad

1 Introdução: Belo Monte e seus impactos sociais

A Usina Hidrelétrica de Belo Monte, terceira maior hidrelétrica do mundo, foi construída na bacia do Rio Xingu, próxima ao município de Altamira, no norte do Pará. O projeto e obra, operados pela Norte Energia S.A., estão inseridos no Plano de Aceleração de Crescimento (PAC), programa do governo federal lançado em 2007, visando à implementação de grandes obras de infraestrutura com finalidade de alavancar o desenvolvimento nacional analogamente a planos anteriores existentes no Brasil. (figura 1)

Seu projeto original é previsto desde o período da ditadura militar, incluso no II Plano Nacional de Desenvolvimento (1974), e, desde o início, tem sido contestado por diversos setores da sociedade, tanto por ambientalistas, quanto pelas comunidades locais. Constitui uma prática comum na história do planejamento nacional a implantação de grandes obras de infraestrutura, que contribuem para o deslocamento territorial de grandes contingentes populacionais em

situação de vulnerabilidade social e geram, conseqüentemente, o desmantelamento e a desorganização de vínculos e modos de vida locais. Pode-se constatar que Belo Monte repetiu esse modelo de planejamento e operacionalização.

Para viabilizar a construção da UHE Belo Monte foram realizados os Estudos de Impactos Ambientais (EIA)⁵ e o Relatório de Impacto do Meio Ambiente (RIMA),⁶ documentos que reúnem os estudos elaborados acerca dos impactos socioambientais relacionados à implantação da obra na região. Compreendendo a inevitabilidade de impactos, no processo de licenciamento ambiental, foram previstas ações antecipatórias e de compensação comprometidas com os órgãos de seguridade ambiental e com movimentos sociais representantes da população afetada, a fim de mitigar as consequências antevistas e aprovadas por meio do PBA – Plano Básico Ambiental de 2001.



Figura 1. Usina Hidrelétrica de Belo Monte. Fonte: Ministério do Planejamento (PAC), 2016.

Consta do RIMA, o dimensionamento de impacto na área diretamente afetada (ADA) em 2.822 pessoas na zona rural e 16.420 pessoas na zona urbana. O documento apresenta como principais subtrações no âmbito socioeconômico a perda de imóveis, benfeitorias, renda, fontes de subsistência, equipamentos sociais e interrupção de estradas e acessos, como situações a serem contornadas com a aplicação das medidas compensatórias em diversos planos de assistência, como ações de auxílio e mitigação dos impactos referentes à realocação destas populações.

Desde a emissão da primeira licença, foram evidentes os inúmeros problemas na condução do processo de licenciamento, tais como a insuficiência de estudos concretos sobre a qualidade da água dos reservatórios e as incertezas quanto às condições ambientais da Volta Grande do Xingu após o desvio do rio, uma região de rica biodiversidade e berço de inúmeras espécies endêmicas de fauna e flora, além de abrigar diversos povos indígenas. Diante do sensível contexto da região, torna-se notória a defasagem entre o tempo necessário para o cumprimento adequado das condicionantes socioambientais e o cumprimento dos cronogramas preestabelecidos para a implementação das obras da Usina. Este descompasso, aliado à grande quantidade e desorganização na gestão dessas condicionantes,⁷ impediu a devida realização das ações antecipatórias de prevenção dos impactos e dos cuidados com os reassentamentos.

De acordo com o Instituto Socioambiental

(ISA, 2015), o projeto atraiu aproximadamente 75 mil pessoas no período das obras, com impactos principalmente na zona urbana de Altamira,⁸ acarretando um aumento drástico e significativo nas demandas por infraestrutura e serviços públicos, já precários em toda a região. Os investimentos previstos e implantados para atender a melhoria na infraestrutura de saneamento básico, saúde, educação e segurança nas áreas de influência foram identificados como insuficientes e desprovidos de um planejamento mais minucioso, qualitativo e efetivo. No âmbito do reassentamento das famílias afetadas, é possível também identificar a precariedade em seu planejamento, pois tais contingentes foram obrigados a desocupar suas residências de maneira compulsória, devendo escolher alguma das “soluções”⁹ ofertadas de compensação, as quais, na maioria das vezes, não atendiam às suas reais necessidades. (figura2)

Devido à inundação até a cota 100 metros de altitude das áreas que margeiam o rio Xingu e os igarapés em Altamira (Ambé, Panelas e Altamira) para a criação dos reservatórios do Xingu e do canal, inúmeras edificações de uso residencial, comercial e serviços foram desapropriadas, gerando um expressivo processo de desterritorialização¹⁰ na região. Pode-se dizer que o programa de reassentamento urbano e rural das populações residentes dessas áreas também foi muito desorganizado, insuficiente e pouco transparente. Não houve, portanto, preocupação em procurar condições similares às antigas para os moradores, ocasionando grande prejuízo aos agricultores e comunidades beiradeiras,¹¹ que

sobreviviam à base da pesca e tiveram seu modo de vida alterado de forma drástica, forçados a mudar para áreas distantes do Xingu.¹² (figura3)

Tais dados são apresentados pelo “Dossiê Belo Monte”, que aponta falhas na realização destas medidas, averiguando a precariedade da situação de cerca de 3000 famílias já residentes nos novos loteamentos previstos pelo programa de realocação urbana, os Reassentamentos Urbanos Coletivos (RUC).¹³

Observa-se que os reassentamentos estão localizados em áreas desprovidas de serviços públicos essenciais, como transporte, saúde e educação. Ademais, esta localização foi decisão exclusiva da Norte Energia¹⁴ sem comunicação com a população assistida, o que desacata a definição contida no Plano Básico Ambiental (PBA) que estabelecia que os RUC deveriam se localizar em até dois quilômetros de distância dos centros urbanos. Igual situação se deu na definição das dimensões das residências e do sistema construtivo, moldado *in loco* em concreto celular autoportante, o que impede que haja expansão da moradia e é inadequado para o clima local. Deste modo, a construção de residências, de padrão único e distantes do centro urbano de Altamira, sem transporte público ou equipamentos sociais, descumpra as medidas anteriores, as quais consideravam as particularidades de cada família.

Constatou-se, além do mais, o cerceamento da prática pesqueira tradicional, devido a alterações sucessivas por alagamentos em determinadas regiões para a construção dos reservatórios e canais da UHE. Houve retificações e redução da vazão de um trecho considerável do Rio Xingu,¹⁵ além das demais alterações ao longo do curso d’água, como grandes perdas devido a alterações das características físicas das águas do rio em seus aspectos originais, tais como, turbidez e pH, fatores que afetaram consideravelmente o meio biótico e a fauna aquática (LEONEL, 1998).

Conforme o “Dossiê Belo Monte” (ISA, 2015), a aplicação das condicionantes relativas à população indígena, por sua vez, foi realizada de forma irresponsável e equivocada, ocorrendo basicamente por meio do fornecimento de bens materiais e recursos monetários em forma de “mesadas”. Desta forma, criou-se um relacionamento de padrão clientelista entre os povos indígenas e a empresa construtora, de modo a gerar formas de dependência que colocaram em risco a saúde, a segurança alimentar e a autono-

mia desses povos, causando, assim, desestruturação social e o enfraquecimento dos sistemas de produção de alimentos. Dessa forma, os processos de organização e resistência indígena foram temporariamente “acalmados e controlados”, apesar dos efeitos perversos à saúde e à produtividade desses povos (ISA, 2015).

Tendo em vista a ocorrência de tais impactos, equívocos e atrasos em ações fundamentais para a garantia de direitos das populações atingidas, faz-se necessário comunicá-los e revelá-los. O questionamento – inerente e imprescindível – aponta para o modelo de desenvolvimento nos quais os grandes projetos de infraestrutura são planejados no país, para a relação paradoxal em que a noção de progresso e crescimento se confronta com populações autóctones,¹⁶ e de quais discursos e ferramentas legitimam ações políticas que representam grupos hegemônicos que se sobrepõem às resistências e identidades nem sempre tão minoritárias quanto as forças dominantes que as expropriaram, como pode ser observado no caso da Usina Hidrelétrica Belo Monte e segundo os conceitos a seguir abordados pela socióloga Dominique Perrot.

2 Desenvolvimento e populações tradicionais

O conflito entre desenvolvimento e populações autóctones se dá no embate entre duas perspectivas distintas, no qual, comumente, há a sobreposição de uma sobre a outra em favor do progresso. Grandes obras de infraestrutura mobilizam a desapropriação de enormes porções do território com argumentos sobretudo no que toca a questões de ordem técnico-econômicas, dirigidos para a ideia de bem coletivo. Segundo o conhecimento geral, o Aproveitamento Hidrelétrico de (AHE) Belo Monte representa 5,5% do que o Brasil precisa atualmente em termos energéticos; seus impactos, porém, têm grandes repercussões nos recursos naturais e nas populações tradicionais. Na lógica de (des)apropriação do território, ocorre a desagregação de arranjos sociais anteriormente estabelecidos e a desconfiguração das identidades culturais locais.

Se quisermos entender o que acontece realmente, independente das intenções e desejos por mais louváveis que sejam, é melhor desde já considerarmos o desenvolvimento enquanto relação inscrita em um dado jogo de forças que revela a História. A natureza dessa relação é caracterizada por uma



Figura 3. Usina Hidrelétrica de Belo Monte - Área Diretamente Afetada (ADA). Fonte: RIMA – UHE Belo Monte, maio, 2009.

valorização geral das pessoas e recursos naturais através dos mecanismos do mercado. Ou, em outras palavras, por uma transformação sistemática da natureza e das relações sociais em bens e serviços para o mercado. Visto desse ângulo, o desenvolvimento aparece como o empreendimento de destituição e expropriação em proveito de minorias dominantes mais vasto e mais abrangente que já existiu. (PERROT, 2008, p.221)

Esta relação paradoxal se encontra em uma correlação de forças contrastante, principalmente sobre o significado da noção de território. Para as populações autóctones, o território vai mais além do que a apropriação funcional: constituía interação entre vivência e identificação com uma base geográfica, com o seu modo de vida, revelando relações afetivas e simbólicas. Já para o Estado, a interpretação funcional do território é predominante, e está relacionada à dominação, propriedade e valor de mercado (HAESBAERT, 2007).

No caso da implantação UHE Belo Monte, este *modus operandi* constituiu a linha condutora; ou seja, escolheu-se construir um empreendi-

mento de dimensões monumentais, ainda que este provoque sérios danos ao meio ambiente e um deslocamento forçado das populações que faziam uso daquele território.

A população beiradeira rural e urbana viveu uma situação de grande vulnerabilidade em relação à UHE Belo Monte. Obrigados a desocupar suas residências, eles se viram diante de medidas compensatórias insuficientes para a reconstrução de seus modos de vida em outro local, seja pela quantia ínfima recebida na escolha de carta de crédito (o que inviabilizava a compra de um lote semelhante ao anterior), seja na opção pelos Reassentamentos Urbanos Coletivos (RUC) construídos pela concessionária Norte Energia, por meio de decisão unilateral acerca da localização e tipologia dos reassentamentos, sem diálogo efetivo com a população atingida. Não se respeitou, portanto, as singularidades das famílias beiradeiras, seus arranjos de vida anterior, que compreendiam pequenas plantações nos quintais, a pesca como subsistência e relações de vizinhança e solidariedade.

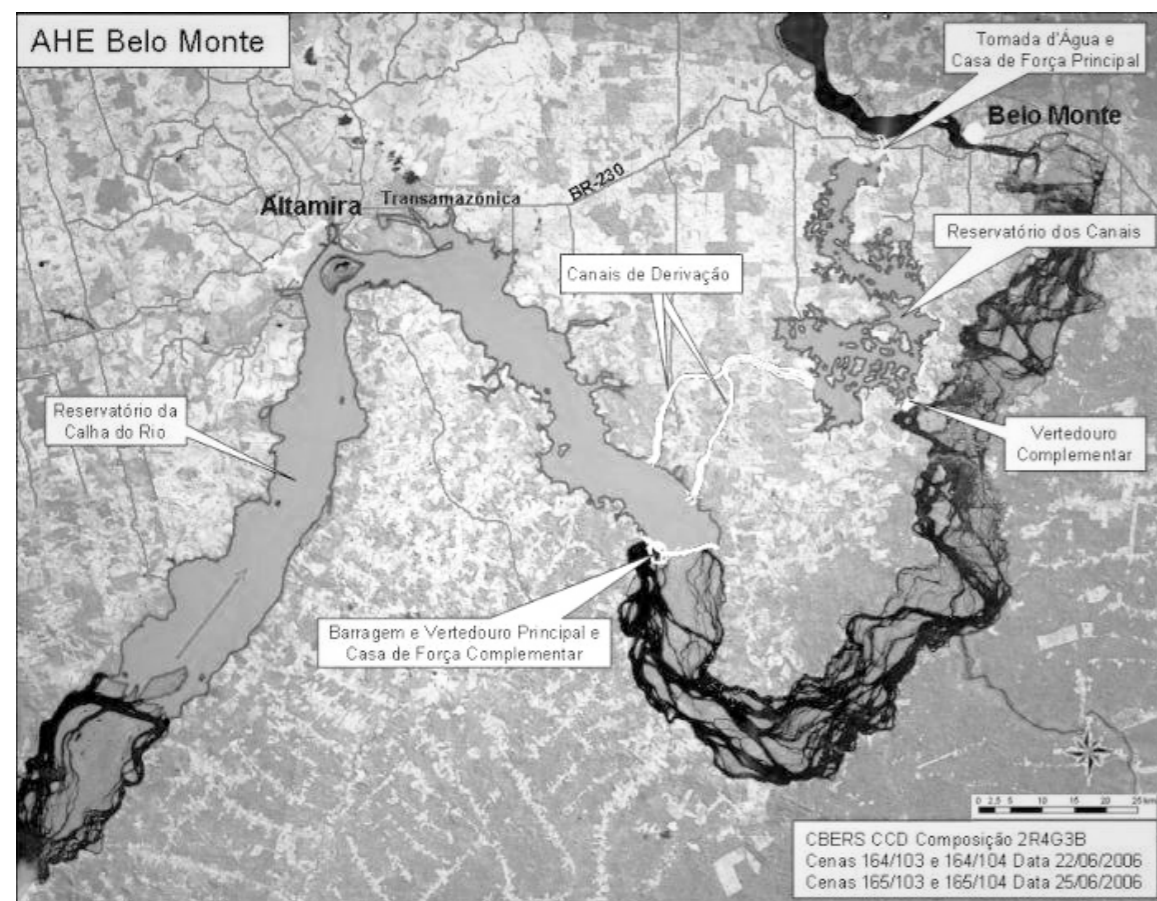


Figura 4. Imóveis da região dos Igarapés de Altamira. Fonte: Movimento Xingu Vivo, 2012.

Como visto, o atendimento se deu predominantemente por unidades residenciais padrão, com localização distante do rio Xingu e desconectadas de sua orla, igarapés e dos centros urbanos, provocando a atomização, a desarticulação de vínculos e das relações de vizinhanças e reciprocidade e, por fim, a desagregação de comunidades e relações sociais. (figuras 4 e 5)

Populações tradicionais são encaradas por olhares desenvolvimentistas como economicamente pobres e, portanto, carentes de desejos ou de estruturas socioculturais. A lógica que se estabelece é aqui traduzida como autoritarismo de ordem político-econômica. Suprime resistências locais e a continuidade de práticas tradicionais. Diante da dimensão dos grandes empreendimentos, do volume de recursos investidos, da cadeia de fornecedores envolvida e da tributação decorrente nas fases de implantação e operação, os impactos sociais sobre essas populações tradicionais parecem inexpressivos em termos numéricos, tanto em relação ao número de pessoas envolvidas quanto ao volume de recursos vinculados à compensação socioambiental.

Sem querer negar a grande diversidade de situações e histórias particulares, podemos adiantar que os povos autóctones se distinguem dos outros segmentos da sociedade nacional pelo fato de que não são “desenvolvidos” no sentido comum do termo. Na verdade, as sociedades tradicionais não aderem à noção de lucro individual infinito. Tais sociedades praticam uma economia da reciprocidade, muitas vezes mais importante que aquela do comércio de mercado; elas não têm acesso ao avanço científico do conhecimento, isto é, à reflexividade sistemática e ao deslocamento cognitivo em seu axioma e produzem uma racionalidade holística do social, antes que uma racionalidade puramente econômica, para evocar apenas alguns traços fundamentais que as caracterizam. Ser desenvolvido é ter aceitado de maneira irreversível a lógica essencialmente transitiva do desenvolvimento. Em compensação, rejeitar o desenvolvimento é recusar uma relação assimétrica que visa converter as pessoas em elementos atomizados e enfraquecidos de um vasto movimento controlador e impessoal. Recusar o desenvolvimento é assumir seu próprio destino e não estagná-lo ou retardá-lo, como considera a visão mítica de uma história linear própria do Ocidente. (PERROT, 2008, p.227)

Os beiradeiros desenvolvem uma identificação social particular com o rio, sendo a água um

fator decisivo de escolha e de concentração destas populações, pois está ligada intrinsecamente ao modo de vida e subsistência, conformando, assim, uma relação íntima entre as atividades sociais e o espaço. O beiradeiro ou ribeirinho¹⁷ é o pescador artesanal e rural, que reside em vilas, colocações às margens do rio, caracterizando o modo de vida do interior amazônico, não tendo a pesca como profissão, mas como atividade de subsistência e acesso ao mercado. Portanto, o que se encontra em risco, está para além do valor material, consiste na dissolução de uma diversidade étnica, infringindo aos direitos humanos. “A prática do deslocamento forçado constitui uma violação grosseira aos direitos humanos, em particular o direito à moradia adequada” (SBPC, 2016).

O ribeirinho necessita estar no centro de uma política de promoção do desenvolvimento sustentável da pesca na Amazônia e de seu gerenciamento ambiental. As soluções a serem buscadas vão desde o reconhecimento de sua condição de pescador eventual, até o conjunto de sua difícil condição de sobrevivência. Frequentemente, são menos organizados do que os dedicados em tempo integral à pesca comercial. As estradas, a colonização, a pecuária, tendem a valorizar suas terras, empurrando-os a biscates na periferia das cidades, perdendo em qualidade de vida. No interior, sua situação de baixa renda é agravada pelo analfabetismo dominante, pelo quadro de carências de atendimento à educação, saúde e comercialização, embora sua nutrição seja melhor assegurada do que nas periferias carentes dos grandes centros. (LEONEL, 1998, p.29)

Este paradoxo requer que se discutam políticas públicas de planejamento sob novos arranjos socioterritoriais, que se orientem a práticas de medidas de baixo impacto e que resolvam os agravantes implicados de forma eficiente, dentre eles as pressões para uma licitação rápida e processos de licenciamento ambiental atropelados pelos interesses econômicos e financeiros envolvidos nas grandes obras. A prática necessita se distanciar de uma ação expropriatória, na qual se possa discutir, junto à sociedade civil, em especial àquela parcela afetada diretamente, qual é o desenvolvimento ambicionado, já que isso implica impactos socioambientais irreversíveis e transformações socioeconômicas de populações historicamente ocultas e desamparadas pelas políticas públicas (PERROT, 2008).

O que se observa no caso de UHE Belo Monte, é um conflito relacionado à concepção

de prioridades, em que prevalece o modelo de crescimento econômico e industrial sobre o meio ambiente e as comunidades locais, e a quantidade de impactos negativos ameaça as condições de sua reprodução sociocultural. Nota-se a utilização do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para fins burocráticos de licenciamento da obra, prática que tende a minimizar as interferências. Historicamente, há no setor a tendência a considerar qualquer estudo como irreversível, e quanto mais longo e custoso, mais difícil o recuo: uma prática de fato consumada, sustentada por fortes interesses. Argumenta-se que um estudo prévio de uma Hidrelétrica custa em média US\$ 16 milhões, ou seja, num país em processo de “desenvolvimento”, estudou-se a obra, há que executá-la. Com os projetos semiaprovados na mão, as construtoras ficam de tocaia nos cofres públicos para viabilizá-los, quando não os antecipam, comprometendo previamente o orçamento governamental (LEONEL, 1998, p.193)

É necessário, portanto, ampliar a lógica no âmbito do planejamento para além do aproveitamento energético, compreendendo que “os rios servem a outras atividades produtivas, como a navegação, controle de cheias, irrigações, abastecimento, diluição de resíduos

afluentes, à vida dos animais, à pesca e/ou, simplesmente, ao lazer do cidadão, à paisagem, e, sobretudo, como água potável” (LEONEL, 1998, p. 188). Tais fatores carecem de maior detalhamento nos documentos oficiais, suscitando a interpretação de que as forças que regem projetos desenvolvimentistas encontram justificativa e legitimação para as suas intervenções no isolamento e esquecimento das populações autóctones.

3 Processos de desterritorialização e a reterritorialização redutora de vínculos

Os processos de desterritorialização e reterritorialização,¹⁸ conforme conceitua Rogério Haesbaert, afetam relações intrínsecas entre território e sociedade, conformando uma territorialidade distinta. Representam particularidades de parcelas sociais, constituindo formas de apego a identidades territoriais (HAESBAERT, 2007, p.23). As ocorrências de destituições territoriais implicam rupturas de organizações sociais anteriores, submetendo-as a reterritorializações em outras porções do espaço, que podem vir a não se restabelecer. (figura 6)

A compreensão da existência de territorialidades¹⁹ se faz na confluência de multiterritoriali-

dades²⁰ e, portanto, dizem respeito a noções diversas sobre o significado de território, ou seja, a multiplicidade de expressões no/do território. Haesbaert trabalha, sobretudo, com a dupla conotação de território, uma de significado simbólico e outra, material – justamente, as duas implicações observadas no paradoxo entre desenvolvimento e populações autóctones no caso da UHE Belo Monte.

Território pode aproximar-se do conceito de dominação, logo relacionado à instituição de um poder político, jurídico, servindo as lógicas do capital e, deste modo, encadeado à concepção de propriedade. Mas também pode associar-se à ideia de identificação e apropriação do território, vinculada ao usufruto espacial e à vivência, conformando um reconhecimento cultural.

A autoridade da territorialidade estatal sobre o território de sua jurisdição, que legitimam obras de infraestrutura (como as da UHE Belo Monte), se sobrepõe às territorialidades locais, provocando o encadeamento de desterritorializações e reterritorializações, decorrentes tanto dos fluxos migratórios resultantes, como dos processos de desapropriação e reassentamento da população diretamente afetada pela obra. Observa-se a perda do território vivido pelo deslocamento forçado decorrente de forças

externas hierarquicamente superiores, de privilégio político e econômico.

No caso específico, as populações levantadas pelas empresas, que realizaram o cadastramento das famílias e propriedades localizadas na área diretamente afetada pela obra, foram desalojadas compulsoriamente e obrigadas a criar relações com um novo território, a região de sua realocação, gerando impactos diretos no seu *modus vivendi* e em vínculos anteriores.

A pesquisa elaborada pela Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC, 2016), por meio de entrevistas junto à população ribeirinha deslocada compulsoriamente pela construção da usina, averiguou a ocorrência de situações arbitrárias, que descumpriram as normas de mitigação e compensação estipuladas por órgãos estatais e pelo próprio estudo de impacto ambiental elaborado em nome da concessionária do projeto.

A SBPC atestou, pela descrição por parte dos ribeirinhos, o episódio de deslocamento forçado, que compreendeu a remoção rural da área referente às ilhas e às beiras do rio, e na remoção urbana, compreendendo a área dos Igarapés e a orla do município de Altamira. A partir dos relatos, constataram-se violações dos direitos humanos, dentre as quais o não cadas-



Figura 4. Imóveis da região dos Igarapés de Altamira. Fonte: Movimento Xingu Vivo, 2012.



Figura 5. Imóveis do Reassentamento Urbano Coletivo (RUC). Fonte: foto de Júlia de Francesco, 2016.

tramento de algumas famílias, a ocorrência de incêndio culposo a residências desta população, o oferecimento de indenizações insatisfatórias e injustas, a imposição sobre as escolhas das famílias sobre as medidas compensatórias, a ausência de proposições que indicassem alternativas de contínuo dos ofícios das famílias que dependiam da moradia à beira rio para assegurar sua subsistência. (SBPC, 2016, p.100-101)

A empresa Elabore foi fazer o cadastro e falaram que iríamos ser indenizados e realocados, mas não especificaram o valor e chamaram a gente para uma reunião na cidade, na Casa de Governo. Quando estávamos na cidade, minha cunhada ligou dizendo que tinham colocado fogo na casa nova com tudo dentro. A gente só tinha dormido uma noite na casa nova depois que ficou pronta. Voltamos para lá, mas estava tudo queimado e tivemos que ficar morando embaixo de uma lona até irmos para outro lugar. Recebemos só R\$ 610,00 reais pelos pés de fruta da ilha, mais nada (SBPC, 2016, p.100-101, Relato de José Eládio de Souza Botelho)

Os desdobramentos dessas ações foram a dispersão urbana, as perdas de sujeitos sociais e

a dissolução de comunidades e redes familiares, que englobam tantos valores materiais, quanto imateriais – valores simbólicos, culturais e afetivos com o lugar, portanto.

A desterritorialização, neste caso, se desenvolve de maneira autoritária, devido à falta de informação e de diálogo, à perda do controle e da segurança da população beiradeira sobre/em seus territórios (SBPC, 2016, p.20), destituídos de seu abrigo físico, à perda de identificação espacial anteriormente estabelecida e à dissolução de conexões e fluxos sociais, bem como de suas estratégias de sobrevivência no território historicamente desenvolvidas. Tais fatores colocam em risco a manutenção do modo de vida ribeirinho, característico da região. O estudo da SBPC averiguou que entre as 118 famílias entrevistadas, mais da metade (53% das pessoas) nasceram e foram criadas nas margens do rio Xingu ou no mosaico de ilhas que compõem o território do médio Xingu (SBPC, 2016, p.98)

Lá hoje o negócio é difícil, tudo é comprado e caro, tem o rio mas não tem peixe nem outra mistura porque também não tem caça. A terra é muito



Figura 6. Reassentamento Urbano Coletivo (RUC). Fonte: Ministério do Planejamento (PAC), 2016.

longe e a escola onde os mais novos estudam fica a 12 km dali. Temos um gasto grande com combustível. Mas foi o lote que deu para comprar com o dinheiro da indenização, não tinha outra opção, não dava para comprar nada por perto porque as terras aqui tinham subido de preço. A terra lá é só areia, só presta para capim, só dá para plantar macaxeira, é muito quente, não está dando para plantar nada (SBPC, 2016, p.104, Relato de Claudio Gonçalves Pessoa).

A superação de tal modelo faz-se necessária para que populações tradicionais logrem a continuidade e a conservação de suas atividades sociais, sem que sejam prejudicadas irreversivelmente. Logo, é indispensável que as políticas públicas adotem uma lógica de projeto que tenha condições de desempenhar, fundamentalmente, uma função protetora e lhes seja permitido avaliar se o desenvolvimento desejado pela minoria será ou não impedido pela intervenção causada (PERROT, 2008, p.224). Deste modo, a compreensão da existência de multiterritorialidades, uma sobreposição lógica de territórios, hierarquicamente articulados, “encaixados” (HAESBAERT, 2007, p.35), é essencial para fundamentar critérios, a fim de evitar o conflito deste paradoxo entre Estado/empresas e povos autóctones, pois, como se observa, constituem perspectivas distintas para uma mesma porção do território, concepções de escalas diversas que se sobrepõem.

A ótica da multiterritorialidade, portanto, se apresenta como uma melhor assimilação do engendramento dos impactos gerados por projetos de desenvolvimento, já que contempla a multiplicidade de expressões no/do território, a territorialidade, que pode incorporar as diversas relações econômicas, culturais e políticas que se dão no território, ligadas diretamente ao modo de utilização, organização e significação do espaço por determinada sociedade/comunidade (HAESBAERT, 2007, p.22).

4 Cartografia da ausência

Um dos instrumentos utilizados pelo Estado para a legitimação desse modelo desenvolvimentista é a cartografia, técnica capaz de reproduzir o espaço, a fim de torná-lo compreensível e acessível para a realização de estudos dos processos que o comportam. A sua utilização para fins políticos se destaca, pois, por meio da representação cartográfica é possível apreender objetivamente os elementos que compõem o

território. Intrinsecamente, mapas expressam uma interpretação da sociedade, passível de dissimular realidades, afinal, contém uma intencionalidade não revelada, relacionada a uma finalidade e uma funcionalidade (GOUVÊA, 2010).

É necessário compreender, anteriormente à análise dessa cartografia, que a representação é um desdobramento de processos de produção do espaço²¹ por parte da sociedade, e a concepção de mapas, além de uma necessidade imediata (a de representar o que se vê/quer ver) carrega consigo uma autoridade exercida sobre o espaço e, deste modo, representa territorialidades. Com isso, compreende-se a análise da cartografia como uma ferramenta que pode revelar o encadeamento de produção das lógicas de poder atuantes na sociedade.

Longe de atuarem como uma simples imagem da natureza, os mapas redescrevem o mundo, assim como qualquer outro documento, respeitando relações e práticas de poder, preferências e prioridades culturais. (GOUVÊA, 2010, p.61).

A utilização da cartografia em estudos de impacto ambiental (EIA) de grandes projetos de infraestrutura, como no caso da UHE Belo Monte, se exprime na representação do espaço²² que se deseja dominar/interferir em detrimento da expropriação do mesmo em relação às populações beiradeiras, desta maneira, emite-se a intencionalidade autoritária, de afirmar uma importância hierárquica do projeto em relação às características do espaço até então existentes. (figura 7)

A cartografia apresentada acima se refere à representação da área definida pela Norte Energia S.A. como diretamente afetada (ADA) da zona urbana. Nota-se na representação cartográfica a identificação e classificação dos imóveis urbanos afetados do município de Altamira, tanto os imóveis do entorno, como dos contidos na cota 100 m, prevista como cota limite do impacto direto, área que compreende os desalojamentos na área urbanizada, conjuntamente com a representação dos sistemas viário e hidrográfico, e a existência de área de preservação permanente (APP) na região.

Porém, apesar de ser crucial a informação acerca dos imóveis afetados, a representação altera o real impacto sofrido pelas edificações na ADA, neutralizando diferenças e impactos sociais e a ação de remoção involuntária, já que a escolha de representar somente os imóveis diretamente afetados, logo, a construção em si,

oculta a população residente, não apresentando qualquer qualificação social e econômica desse público impactado.²³ Portanto, este tipo de cartografia tem a intenção de amenizar as desarticulações espaciais que ocorrem nas áreas direta e indiretamente afetadas. Além disso, esses mapas evitam classificar como também afetada a região ao redor da cota de desocupação que, conseqüentemente, sofrerá transformações relevantes decorrentes das desocupações e de seus recortes.

Esse mapa foi confeccionado a título exclusivo de licenciamento da obra, maquiando a desestruturação da vida local a que uma parcela da população será submetida, o que inclui a supressão de relações de vizinhança, de trabalho, de lazer, intimamente ligadas ao rio. Sua insuficiência se manifesta por não abordar questões que envolvem o encadeamento dos efeitos sociais, pois somente a indicação do raio dos impactos não engloba as dinâmicas que de fato ocorrem no espaço, levantando dúvidas sobre as razões da ausência ou “não representa-

ção” nos mapas destes efeitos de maneira explícita.

Outros produtos cartográficos relevantes contidos no EIA são os que sintetizam dados referentes à situação jurídica dos imóveis localizados na área diretamente afetada (ADA) da zona rural. O material identifica a localização dos lotes e a caracterização da situação dos imóveis neles encontrados. (figura 8)

Similar ao primeiro mapa apresentado, mesmo havendo a descrição dos imóveis e a indicação deles no espaço de acordo com suas condições, a cartografia, em momento algum, se refere à condição socioeconômica dos moradores e produtiva destes lotes, e também não há identificação das áreas construídas e bens dentro dos lotes. Deste modo, resultam em representações pretensamente neutras, pouco comprometidas em revelar, de forma explícita, a desarticulação dessa área pela construção da UHE Belo Monte.

Os mapas em questão omitem o real impacto sofrido pelos imóveis na ADA, neutralizam as

diferenças e a ação de remoção, reduzindo a situação a uma representação que somente contém a informação dos lotes afetados e suas condições jurídicas.²⁴ Ocultam, portanto, as condições particulares de cada imóvel, as perdas referentes às atividades produtivas (lucros cessantes), à identidade com o território e à população que reside e se utiliza da área desapropriada, elementos necessários para um entendimento mais complexo dos processos de desterritorialização. A desterritorialização se faz presente nestas cartografias pela ausência da representação das mudanças de uso do território, uniformizando a disputa entre a população desalojada e os interesses do empreendimento.

Deste modo, compreendem-se as habilidades inerentes às cartografias relacionadas a práticas de poder, de pretensa autoridade científica de conter em si a imagem transparente da realidade. Somente por meio de um olhar crítico, é possível questionar tais aparências, revelando o que se encontra representado ou ausente, possibilitando uma compreensão mais complexa dos processos contextuais do espaço e do que se manifesta declarado.

Assim, ao observar as representações conscientemente em suas ambivalências,

compreendendo a existência de presenças e ausências como inerentes à representação cartográfica, entende-se que o que se expressa em primeiro plano imbuí-se de ideologias, intenções e imposições. Logo, os mapas reescrevem o mundo através da realidade representada e, deste modo, configuram-se em um controle da imagem do mundo, uma linguagem que requer uma interpretação e que possui uma finalidade de acordo com a sua conveniência. Assim, pode-se considerar a abrangência da cartografia relacionável a prioridades culturais e relação com práticas de poder.

É necessária, portanto, a “deconstrução” do mapa para despir a cartografia de sua aparência imediata. Gouvêa (2010) elucida a necessidade de leitura do mapa como um texto,²⁵ não somente como imagem, apreendendo sobre a linguagem que lhe é particular e as interpretações que o próprio mapa sugere, comumente mediadas pelo mercado, pela tecnologia e pela política, sobretudo. Ainda segundo esse autor, é indispensável que se compreenda o contexto da sociedade na qual se insere o mapa, por meio de um olhar voltado para as omissões, no intuito de revelar as problemáticas sociais e, conseqüentemente, seus conflitos.



Figura 7. Recorte da cartografia “Área Diretamente Afetada – Imóveis Urbanos Afetados”. Fonte: EIA – UHE Belo Monte, 2008.



Figura 8. Situação jurídica dos imóveis rurais no setor reservatório dos canais. Fonte: EIA – UHE Belo Monte, 2008.

Por meio da análise cartográfica, pode-se alcançar o entendimento acerca de expansões, explorações e planejamentos territoriais, utilizado como ferramenta reveladora de intenções políticas e econômicas, participante do processo de produção do espaço. Uma cartografia atenta às ausências pode ser utilizada como elemento de confronto ao seu próprio uso relacionado a estratégias capitalistas de apropriação do espaço, com o propósito de transparecer tais discursos.

Supera-se uma análise superficial dos mapas em favor de uma desconstrução destes pela habilidade de interpretar novos significados, configurando-se aí uma cartografia insurgente, que se subleva contra as autoridades impostas, a fim de contemplar e assimilar as subjetividades e multiplicidades presentes na reprodução do território por meio da cartografia.

A cartografia da ausência se estabelece como fundamental aliada para a declaração de disputas territoriais entre sujeitos de forças distintas, como no caso da desterritorialização da população beiradeira ao rio Xingu, diante da implantação da UHE Belo Monte, na qual o domínio do discurso desenvolvimentista de otimização do capital, que se justifica na implantação da usina, se sobrepõe à população beiradeira e tradicional, não reconhecida em sua territorialidade, encontrando-se desamparada por representações cartográficas que não representem os processos de opressão sofridos e suas relações e significâncias com o espaço.

5 Considerações finais

Por fim, percebe-se que a cartografia da ausência se faz além de uma possível produção cartográfica, apresenta-se como um modo de interpretar a cartografia preexistente, compreendendo a importância de assimilar os contextos e processos que envolvem o mapa a ser analisado.

Compreender quais são as intencionalidades e finalidades presentes e ocultas nas cartografias e como tais elementos se articulam, constitui-se como embasamento para uma análise mais profunda e crítica, podendo ser utilizada como aliada na denúncia de embates territoriais entre forças distintas, revelando processos de expropriação e violação de direitos e, conseqüentemente, desvelando resistências.

Análises referentes à implantação de grandes projetos de infraestrutura são funda-

mentais para explicitar a complexidade das conseqüências e desdobramentos, no meio social e natural e para trazer a público a maneira com a qual se desenvolvem os processos de licenciamento ambiental. O relatório da pesquisa realizado detalha, com um olhar mais acurado, as ausências, lacunas e superficialidades das condicionantes ambientais, especialmente aquelas de âmbito social e cultural.

Por fim, este estudo reafirma a antiga constatação da obsolescência do modelo desenvolvimentista atual, demonstrando a necessidade de profunda revisão de suas bases, que tem resultado continuamente em exploração e deterioração de recursos naturais e desarticulação de vínculos sociais.

Referências bibliográficas

GOUVÊA, José Paulo Neves. *A cidade do mapa*: a produção do espaço de São Paulo através de sua produção cartográfica. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

HAESBAERT, Rogério. Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade. *Revista GEOgraphia*, ano IX, n.17, 2007.

ISA – Instituto Socioambiental. Programa Xingu. *Dossiê Belo Monte*. Não há condições para a Licença de Operação. São Paulo: ISA, 2015.

LEONEL, Mauro. *A morte social dos rios*. Conflito, natureza e cultura na Amazônia. São Paulo: Perspectiva; Fapesp, 1998.

PERROT, Dominique. Quem impede o desenvolvimento ‘circular’? (Desenvolvimento e povos autóctones: paradoxos e alternativas). *Cadernos de Campo*, n.17, p.219-232, 2008.

SANTOS, Milton. O retorno do território. *OSAL – Observatório Social de América Latina*, ano VI, n.16, jun. 2005.

SBPC – Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência. *Estudo sobre o deslocamento compulsório de ribeirinhos do Rio Xingu provocado pela construção de Belo Monte*: avaliação e propostas. São Paulo: SBPC, 2016.

VELÁSQUEZ, Cristina; VILLAS BOAS, André; SCHWARTZMAN, Stephen. Desafio para a gestão ambiental integrada em território de fronteira agrícola no oeste do Pará. *Revista de Administração Pública*. v.40, n.6, p.1061-1075, 2006.

Notas

1. Aluna de graduação do curso de Geografia no Instituto Federal

de São Paulo.

2. Aluna de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade.

3. A pesquisa contou ainda com significativas colaborações da Profa. Dra. Karina Leitão (FAU-USP)

4. A Hidrelétrica de Belo Monte, com capacidade de 11.233,1MW, é a terceira maior do mundo (após a Hidrelétrica de Três Gargantas, na China, e a Usina Hidrelétrica de Itaipu, entre o Brasil e o Paraguai), e inundará cerca de 580 km², principalmente nos municípios de Vitória do Xingu e Altamira. Desta área, 365 km² correspondem à calha do rio Xingu. O tipo de operação da usina é o fio d’água, ou seja, aquele que gera energia elétrica de acordo com a quantidade de água existente no rio, variando ao longo do ano. Fonte: EIA e RIMA (maio, 2009).

5. EIA – Estudo de Impacto Ambiental referente à UHE Belo Monte, realizado pela Leme Engenharia para fins de licenciamento da obra. O documento visa avaliar os impactos socioambientais gerados e estabelecer programas de mitigação e monitoramento dos mesmos.

6. RIMA – Relatório de Impacto do Meio Ambiente referente à UHE Belo Monte, realizado pela Leme Engenharia para fins de licenciamento da obra. O documento visa compilar os conteúdos elaborados a partir do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), apresentando as principais informações sobre o empreendimento.

7. O Plano Básico Ambiental (PBA, 2011), aprovado pelo IBAMA, previa 13 planos, 50 programas, 86 projetos, além de 12 estudos/programas/projetos derivados dos pareceres e condicionantes ambientais.

8. O município de Altamira está situado na região sudoeste do Pará, distante 754 km da capital, Belém. Possui uma área de 159.533,73 km², o que o torna o maior município do Brasil e o terceiro maior do mundo em extensão territorial. Desde 2009, Altamira atrai atenções por ser a cidade maior e mais próxima da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. O empreendimento, de R\$ 30 bilhões, fez a população altamirense saltar de 100 mil, segundo o Censo de 2010, para mais de 140 mil habitantes, na avaliação da prefeitura. É no município de Altamira que se inicia a “Volta Grande do Xingu”, trecho sinuoso e cheio de cachoeiras do rio onde, no final deste trecho, foi construída a Usina Hidrelétrica de Belo Monte.

9. Soluções propostas: Reassentamento Urbano Coletivo (RUC) na cidade de Altamira: 4.100 unidades habitacionais, carta de crédito, aluguel, indenizações.

10. Desterritorialização: perda do território apropriado e vivido; deslocamento forçado decorrente de processos de forças externas hierarquicamente superiores no âmbito político e/ou econômico. (HAESBAERT, 2007).

11. Beiradeiro: população que usufrui e/ou habita à margem de um rio (no caso, o rio Xingu), afetada pela UHE Belo Monte.

12. ADA urbana (Altamira): áreas ribeirinhas aos igarapés Altamira e Ambé, a orla e parte perto do igarapé Panelas. ADA rural (Altamira, Vitória do Xingu e Brasil Novo): assentamentos do Incra e as localidades de Deus é Amor (São Francisco), Paratizão,

Santa Luzia, Santo Antônio, São Francisco das Chagas (Baixada), São José, São Raimundo Nonato , Bom Jardim I, Bom Jardim II, Transassurini e Mangueira (Cana Verde).

13. Reassentamento Urbanos Coletivos: Jatobá, São Joaquim.

14. Norte Energia S.A.: responsável pela construção e operação da Usina Hidrelétrica Belo Monte. Composição acionária: Grupo Eletrobrás (Eletrobrás, Chesf, Eletronorte) – 49,98%; Entidades de Previdência Complementar (Petros, Funcef) – 15%; Fundo de Investimento em Participações (Caixa FIP Cevix) – 5%; Sociedade de Propósito Específico – (Belo Monte Participações S.A – Neoenergia S.A. Amazônia – CEMIG e Light) – 19,77%; Autoprodutoras (Vale, Sinobras) - 10%; Outras sociedades – J. Malucelli Energia – 0,25%.

15. Segundo o RIMA da UHE Belo Monte (RIMA, p.2009, 15), o “Trecho de Vazão Reduzida é o trecho do rio Xingu de aproximadamente 100 quilômetros de comprimento localizado entre a barragem principal e a casa de força principal, que sofrerá diminuição na quantidade de água devido à formação dos reservatórios”. Para minimizar os efeitos negativos dessa redução foi prevista a definição de um hidrograma ecológico, a fim de garantir a navegação e a sobrevivência de espécies de peixes e plantas.

16. População autóctone - Se refere a povos que são naturais de uma dada região, contextualizado na pesquisa, diz respeito aos povos indígenas e populações tradicionais beiradeiras a região impactada pela UHE Belo Monte.

17. Ribeirinho: aquele que habita as margens do rio ou o usufrui em seu modo de vida, podendo, ou não, possuir a atividade pesqueira como profissão ou para subsistência. De acordo com Mauro Leonel, ribeirinho é um modo de vida do interior amazônico que pratica a pesca artesanal, sendo ele rural, com moradia em vilas e colocações nas margens dos rios. Seu acesso à renda monetária e ao mercado é menor do que a do pescador especializado.

18. Reterritorialização: espaço concebido, segundo Lefebvre, que constitui o espaço da cartografia, do conhecimento, da ciência, do progresso. (HAESBAERT, 2007).

19. Territorialidade: incorporação das relações econômicas, culturais e políticas que se dão no território. Está ligada ao modo de utilização, organização e significação do espaço por determinada sociedade/comunidade. (HAESBAERT, 2007).

20. Multiterritorialidade: sobreposição lógica de territórios, hierarquicamente e articulados, “encaixados”; Vivência concomitante de diversos territórios em uma mesma porção do espaço (HAESBAERT, 2007).

21. Produção do espaço: produção decorrente das interações e apropriações do espaço por uma sociedade, modificando-o de acordo com seus imperativos econômicos e políticos, em dado momento histórico.

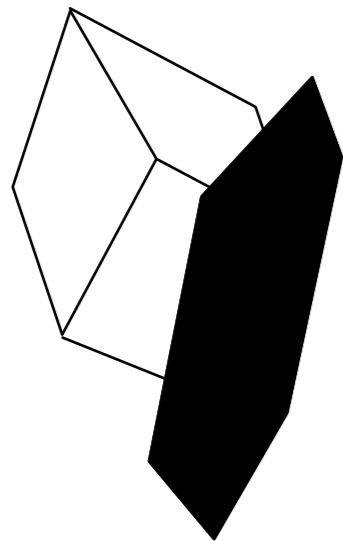
22. Representação do espaço: espaço concebido através do engendrado das relações sociais e de modo de produção. Constitui o conceito espaço da cartografia (GOUVÊA, 2010).

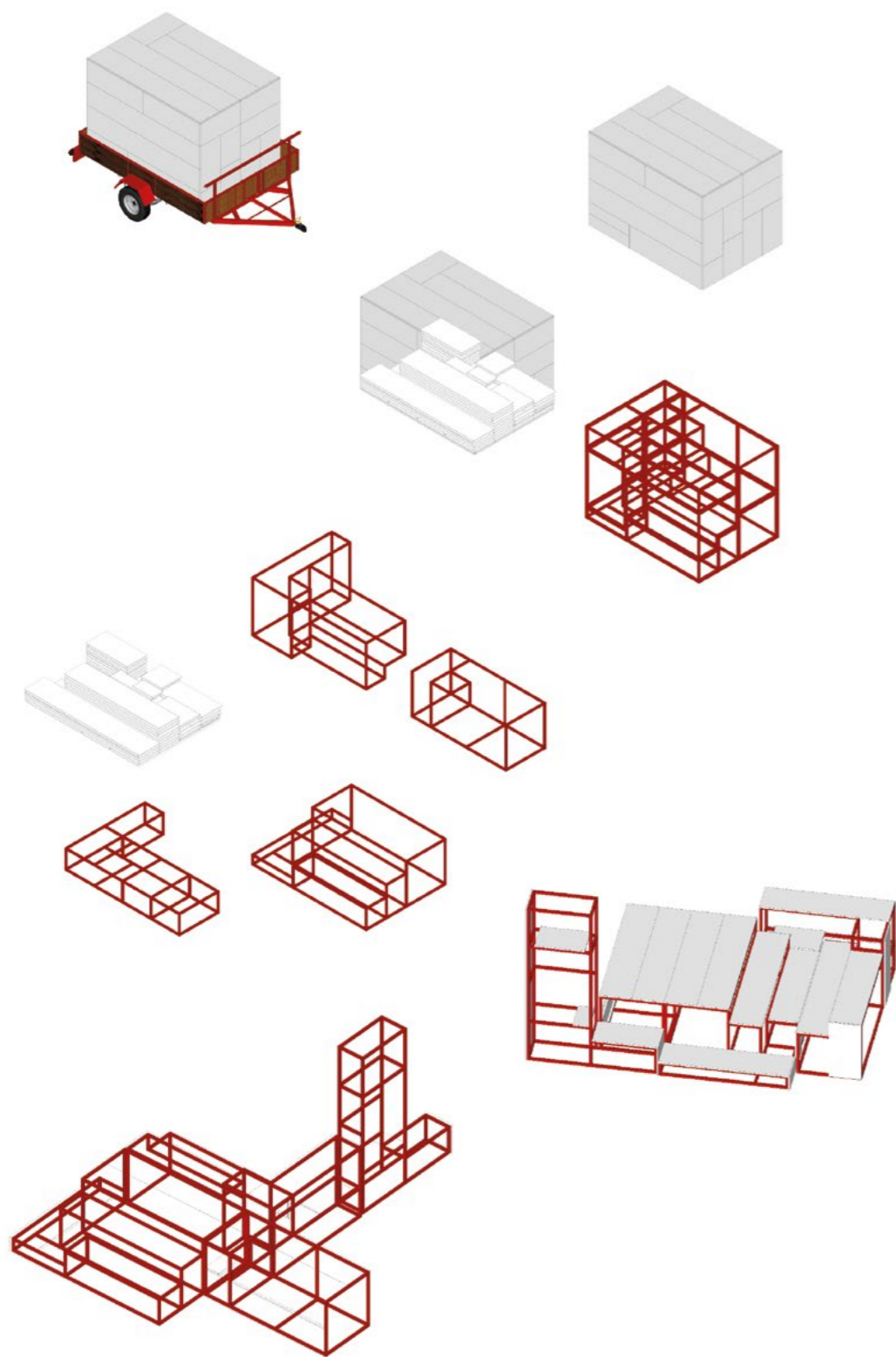
23. A própria cor cinza, utilizada para realçar a área atingida até a cota 100 metros, acentua os objetivos de não dar um destaque

mais contundente à área impactada. Optou-se por um tom neutro. Essa mesma intenção de não realçar a extensão dos impactos aparece na opção em manter a mesma cor – amarela – para todos os imóveis, atingidos e não atingidos.

24. Aqui cabe notar que a seleção de cores utiliza tons contrastantes, mas que ilustram apenas aspectos burocráticos da situação jurídica dos imóveis.

25. Na referente dissertação de mestrado, Gouvêa (2010) se baseia largamente nos escritos de John Brian Harley (1932-1991). Nesta análise, especificamente, se refere ao estudo da obra “La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía” (2005).





BASEmóvel - projeto Contracondutas.
Fonte: Guilherme Pardini, 2017

Um encontro profícuo: a participação da UNIFESP no projeto Contracondutas

Thiago Tozawa Matias¹ e Rodrigo Pacheco de Oliveira²

Orientadores: Prof. Dr. Vinicius Spricigo e Prof. Dr. Pedro Fiori Arantes

Pesquisa desenvolvida no âmbito do Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III do curso de Graduação em História da Arte – UNIFESP e em parceria com o projeto Contracondutas

Resumo

A Associação Escola da Cidade (AEC) e a Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), por meio da Unidade Curricular Laboratório de Pesquisa e práticas em História da Arte III (LAB III) do curso de graduação em História da arte, estabeleceram uma parceria para o desenvolvimento de práticas reflexivas de curadoria e mediação no âmbito do projeto Contracondutas: pesquisa sobre trabalho e migração na construção civil. Este artigo tem por objetivo apresentar esse profícuo encontro, realizado por intermédio de um diálogo entre o exercício crítico das práticas curatoriais e as atividades de pesquisa e extensão realizadas pelo projeto Contracondutas. O Laboratório III acompanhou e estabeleceu reflexões críticas com as propostas de intervenção pública, por meio de conversas, debates e exercícios de mediação pública. Tendo em vista o caráter extensionista da unidade curricular, foi proposto como resultado desta parceria, a construção de um dispositivo expositivo itinerante que está sendo realizado conjuntamente com a Escola da Cidade, e que em sua concepção permitirá responder algumas demandas e questões do projeto Contracondutas, assim como possibilitar a criação e experimentação de formas de mediação crítica que articulem as atividades didático-pedagógicas e pesquisas realizadas na UNIFESP com a comunidade de Guarulhos.

Palavras-chave

curadoria de arte; mediação; extensão acadêmica

A fruitful meeting: the participation of UNIFESP in Contracondutas project

The Associação Escola da Cidade (AEC) and Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), through Course Unit Laboratory of Researches and Practices in History of Art III (also known Laboratory III) of History of Art Graduation Course established a partnership for the development of reflective practices of curatorship and mediation within the framework of the Contracondutas Project: research on labor and migration in civil construction. The purpose of this article is to present this fruitful meeting, held through a dialogue between the critical exercise of curatorial practices and the research and the extension activities carried out by the Contracondutas Project. Laboratory III followed and established critical reflections with the proposals of public intervention through conversations, debates and exercises of public mediation. Considering the extensionist nature of the curricular unit, it was proposed as a result of this arrangement, the construction of an itinerant exhibition device that is being carried out jointly with the Escola da Cidade, and that in its conception will allow to answer some demands and questions of the Contracondutas project, as well as to enable the creation and experimentation of forms of critical mediation that articulate didactic-pedagogical activities and research conducted at UNIFESP with the community of Guarulhos.

Keywords

art curatorship; mediation; academic extension

Un encuentro fructífero: la participación de la UNIFESP en el proyecto Contracondutas

La Associação Escola da Cidade (AEC) y la Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), por medio de la Unidad Curricular Laboratorio de Pesquisa y prácticas en Historia del Arte III (LAB III) del curso de licenciatura en História del Arte, hicieron una asociación para el desarrollo de prácticas reflexivas de curaduría y mediación en el ámbito del proyecto Contracondutas: pesquisa sobre trabajo y migración en la construcción civil. El presente artículo tiene el objetivo de exponer este fructífero encuentro, realizado a través de un diálogo entre el ejercicio crítico de las prácticas de curaduría y las tareas de investigación y extensión hechas por el proyecto Contracondutas. Laboratório III siguió y propuso reflexiones críticas sobre las intervenciones públicas, a través de charlas, debates y ejercicios de mediación pública. Considerando el carácter extensionista de la disciplina, fue propuesto como resultado de esa este trabajo en conjunto, la construcción de un dispositivo expositivo itinerante que va a ser construido con la Escola da Cidade, lo cual, en su concepción, va a permitir responder algunas demandas y cuestiones del proyecto Contracondutas, y permitir la creación y experimentación de formas de mediación crítica que articulen las actividades didáctico-pedagógicas y pesquisas realizadas en UNIFESP con la comunidad de Guarulhos.

Palabras-clave

curaduría del arte; mediación; extensión académica

1 Introdução

O presente artigo tem por objetivo apresentar a participação dos alunos da Unidade Curricular Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III do curso de Graduação em História da Arte da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) no Projeto Contracondutas: pesquisa sobre trabalho e migração na construção civil. Esta disciplina cumpre um papel estratégico no Projeto Pedagógico do curso, conjuntamente com os outros laboratórios, os quais têm como objetivo principal aproximar o aluno das diversas manifestações artísticas e visuais, com as quais deverá lidar no decorrer de sua vida profissional ou acadêmica. O módulo III – sob coordenação dos professores Vinicius P. Spricigo e Pedro Fiori Arantes – privilegia, especificamente, os processos de curadoria e mediação. Tendo em vista seu caráter extensionista, a disciplina, ministrada no segundo semestre de 2016, buscou uma aproximação entre o exercício crítico das práticas curatoriais realizadas em sala de aula e as atividades de pesquisa e extensão vinculadas ao projeto Contracondutas. Como resposta a um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), aplicado por decisão do Ministério Público do Trabalho de Guarulhos a uma construtora brasileira flagrada com trabalho análogo à escravidão na expansão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, destinou-se parte dos recursos (provenientes da multa aplicada à empresa) à Associação Escola da Cidade. O objetivo desta ação reparatória é a realização de um projeto que problematize e promova o debate público referente ao impacto das grandes obras de infraestrutura, à migração e ao trabalho análogo a escravo, fomentando o debate sobre o reconhecimento dos direitos do trabalho.

A disciplina foi uma oportunidade singular, que possibilitou aos alunos estar diante de uma experiência de um processo de curadoria e mediação em tempo real. O projeto Contracondutas foi fundamental para envolver os estudantes em atividades que expandissem suas competências, e talvez tenha sido a primeira vez que muitos participantes tiveram um contato tão próximo e intenso com artistas e sua produção, sobretudo de forma instrumentalizada em sala de aula. Este convite de colaboração da Escola da Cidade contribuiu significativamente para a formação de competências e experiências dos alunos da UNIFESP envolvidos no projeto.

A participação dos alunos de Laboratório III do Curso de História da Arte da UNIFESP teve como um dos objetivos acompanhar e discutir as intervenções públicas dos artistas envolvidos no projeto Contracondutas, trabalhando, refletindo e desenvolvendo as propostas com eles, pensando hipóteses e sugestões que pudessem contribuir para as intervenções públicas: “Caderno de Campo”, por Vânia Medeiros; “Centoeonze”, pelo Coletivo Metade (Ana Tranchesi e Isabella Beneduci Assad); “Em paralelo”, por Danielli Wal, Guilherme Garmatter, Mayara Wal, Milene Gil, Semyramys Monastier, selecionados para compor o projeto Contracondutas por meio de uma chamada aberta. Contamos ainda com a participação de artistas e arquitetos convidados como “*Mise en scène / Maquete*”, por Raquel Garbelotti; “GRU III: Contracartografias”, pelo NEC-USP e, por fim, o “Coletivo 308”, último convidado a participar do projeto por indicação dos discentes. Todas as propostas receberam R\$12.000,00 de remuneração, e R\$20.000,00 para os custos de produção.

Pensar, analisar, discutir e refletir crítica e conjuntamente sobre o projeto Contracondutas foi basicamente a condição adotada pelos alunos da UNIFESP, sempre com a perspectiva de que se tratava de um Termo de Ajustamento de Conduta, referente ao impacto das grandes obras de infraestrutura, à migração e ao trabalho análogo a escravo em que estavam envolvidos os trabalhadores da construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, fomentando-se o debate sobre o reconhecimento dos direitos do trabalho.

O Laboratório III foi realizado em dois âmbitos – aulas teóricas e encontros com os envolvidos no projeto –, na qual se promoveram discussões e debates sobre as propostas de intervenções, refletindo principalmente sobre a persistência do trabalho escravo no Brasil e seus reflexos no âmbito da cultura, com especial ênfase às questões locais, que envolvem a comunidade de Guarulhos, os moradores, os trabalhadores e os territórios impactados pelas obras de expansão do aeroporto. As principais discussões envolveram as correlações mais amplas entre aeroporto, arquitetura, trabalho, infraestrutura, precarização, exploração, identidade, controle e fluxos, domesticação dos corpos, relação público e privado – questões presentes nas diferentes intervenções, cujas

respostas contaram com a contribuição plural das linguagens artísticas e dos diferentes contextos que cada proposta foi elaborada dentro desta narrativa que os atravessa.

O *campus* Guarulhos da UNIFESP foi criado em 2007 como Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (EFLCH), decorrente da expansão das Universidades Federais (Reuni), e o Curso de Graduação em História da Arte, por sua vez, foi inaugurado em 2009. O Projeto Pedagógico Acadêmico propõe a integração entre as áreas de conhecimento das Ciências Humanas, e intenciona formar cidadãos aptos a atuar de forma crítica e propositiva em seus campos de trabalho e na sociedade. Apesar de se destacar pela qualidade de ensino e pela produção acadêmica, a EFLCH trabalha para consolidar seu caráter extensionista, pois ainda não possui plena integração da comunidade com a universidade. Localizada no bairro dos Pimentas, na periferia de Guarulhos, cumpre a função de ser mais que um espaço de produções gestadas na interface dos diferentes saberes; a UNIFESP almeja cumprir ali uma função social de produção e difusão do conhecimento, buscando contribuir para a construção de uma sociedade democrática e menos desigual.

Neste sentido, o *campus* Guarulhos e o Aeroporto Internacional de Guarulhos apresentam semelhanças em sua relação com a cidade, um espaço que lhe pertence, mas, ao mesmo tempo, não a integra socialmente. Ambos são locais de passagem, e muitas pessoas se utilizam deles sem criar vínculos de pertencimento. Espaços alienados à própria cidade, as pessoas que os frequentam nem sempre se reconhecem ali, utilizando-os muitas vezes com finalidades bem determinadas, sem estabelecer maiores vínculos ou assumirem um caráter de pertencimento. De um lado, temos o aeroporto como um local de passagem para aqueles que utilizam o transporte aéreo; por outro, trabalhadores que reconhecem o local como instrumento de trabalho e não de formação de uma identidade coletiva. Há ainda a comunidade de Guarulhos, para a qual o aeroporto é somente um espaço de difícil acesso e que contribui muito pouco econômica e socialmente para a cidade, não colaborando na construção da identidade dos guarulhenses e servindo apenas como um espaço para referência e criação de marketing e propaganda da cidade.

A UNIFESP, por sua vez, encontra-se em processo de realização plena de seu papel

extensionista de integração social. A maioria dos alunos vem de outros municípios, tendo que se deslocar para lá com o único intuito de estudar. Quando se encontram alunos oriundos de Guarulhos, eles residem em outros bairros (pouquíssimos alunos residem no entorno da Universidade). Desta forma, a contribuição social da universidade, enquanto construtora de uma identidade ou de integração e pertencimento, é ínfima. Entretanto, diferentemente do aeroporto, a UNIFESP está em um processo de consolidação – a universidade funcionou em uma unidade provisória de 2012 até 2016 para a construção de um novo prédio no *campus*, buscando, com isso, ampliar sua capacidade. Afastada da periferia da cidade e concentrando-se na região central durante este período, a UNIFESP acabou se distanciando de suas práticas extensionistas junto à comunidade dos Pimentas, a qual, após seu retorno, em abril de 2016, vem passando por um intenso processo de retomada e aprimoramento – com a expectativa de que, ao fim das reformas, possa, cada vez mais, efetuar sua função integral como universidade, agregando ações que promovam seu reconhecimento junto à cidade de Guarulhos.

Neste sentido, e visando contribuir para a integração da universidade com a cidade, a Escola da Cidade, em parceria com o Contracondutas e sob coordenação do artista e professor Vitor César, propôs a construção de um dispositivo expositivo, proposta que foi recebida com grande entusiasmo pelos alunos da UNIFESP. Tratava-se de uma oportunidade não só para a auxiliar na exposição, mas, principalmente, para auxiliar a própria universidade nas práticas extensionistas junto à cidade de Guarulhos. Esse dispositivo foi, então, e desde o início, entendido como uma base itinerante que, ao responder a algumas das demandas e questões do Contracondutas, poderia também se tornar um instrumento de aproximação entre universidade e comunidade.

Isto posto, o presente artigo tem como um de seus principais objetivos apresentar as questões presentes no Laboratório III que circundou a criação desta ação, pensada principalmente como um dispositivo expositivo itinerante que pudesse auxiliar no caráter extensionista não só da disciplina como da própria universidade.

Ao longo do semestre, foram discutidas todas as propostas de intervenção que envolveram o projeto, tendo como ponto de partida aquilo a que se propõe a disciplina enquanto laboratório

de experimentação e criação de formas de curadoria e mediação crítica. O dispositivo proposto tem por objetivo contribuir, por um lado, com as demandas e questões que envolvem o projeto Contracondutas e, por outro auxiliar na articulação das atividades que contemplem o projeto pedagógico da universidade com a comunidade de Guarulhos, por meio de práticas que permitam a criação e a experimentação de formas de mediação crítica, que articulem as atividades didático-pedagógicas e pesquisas realizadas dentro da UNIFESP com a comunidade de Guarulhos, por meio de um espaço de aproximação e de encontro que rompa com os muros fechados da universidade.

Apresentaremos o processo de discussão da construção deste dispositivo itinerante, apontando a construção do conceito que circunda a produção deste dispositivo, permitindo refletir sobre outras formas e modalidades de curadoria e mediação crítica, por meio de um espaço de discussão e experimentação entre universidade e comunidade. Por fim, apontaremos as conclusões que emanaram deste encontro profícuo e permitiram um alargamento das possibilidades de articulação entre teoria e prática na Unidade Curricular Laboratório de Pesquisa e Práticas em História da Arte III do curso de Graduação em História da Arte da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP).

2 A oportunidade de construção de um dispositivo em parceria com o Contracondutas

A oportunidade criada com a parceria entre a UNIFESP e a Escola da Cidade é altamente profícuo, principalmente se considerarmos todo o processo que se desenvolveu (encontros, as discussões, seminários, fórum). O Contracondutas nasceu em resposta a um TAC, e espera-se que ele seja capaz de problematizar e promover o debate sobre o impacto das grandes obras de infraestrutura, à migração e ao trabalho análogo a escravo. É possível afirmar que isto aconteceu durante o projeto, mas por ora não em esfera pública e abrangente, talvez, embora isso ainda possa ocorrer – sobretudo após a implicação do público nas intervenções (boa parte das produções artísticas trabalham com métodos que envolvem o público somente ao final da produção). Se considerarmos, contudo, o número de participantes ao longo do processo, certamente isto foi realizado, mesmo com a dificuldade de encontro entre as diversas esferas da sociedade

envolvidas em um único processo: participantes de diversas universidades, artistas, coletivos de arte, acadêmicos e trabalhadores envolvidos, fomentando o debate.

No que se refere especificamente à reminiscência materializada deste profícuo encontro, abriu-se a possibilidade de construção de um dispositivo itinerante que pudesse agregar encontros e atravessar os muros da universidade, além de promover debate sobre as questões suscitadas no âmbito do Contracondutas.

O dispositivo expositivo itinerante (referido durante o projeto como BASEmóvel), desenvolveu-se junto com o artista Vitor César, vem revelando-se uma interessante oportunidade para a UNIFESP. Por meio das contribuições dos alunos, idealizou-se, coletivamente e no âmbito do projeto Contracondutas, um objeto que ocuparia os mais diversos espaços de Guarulhos. A intenção era relacioná-lo com público/comunidade, estabelecendo um diálogo com coletivos de arte e agentes culturais de toda cidade – o que contribuiria para que a UNIFESP não fosse vista apenas como um espaço alienado, mas que ocupasse um espaço habitado pela comunidade e que nela pudessem ser agregados encontros que possibilitassem a construção de um conhecimento compartilhado. Buscou-se, assim, problematizar as questões inerentes à estruturação de espaços expositivos, os problemas de gestão pública da arte, visando compreender as relações de poder que estruturam, hierarquizam e delimitam o sistema das artes, incluindo exatamente aqueles que dela estão apartados, atravessando e rompendo as relações entre arte e política.

Foi proposto um encontro com o artista e, após conhecer seu histórico e suas propostas de BASEmóvel, percebeu-se que ela funcionava bem em espaços restritos ao âmbito institucionalizado da arte (galerias, centros culturais e bibliotecas), o que, a princípio, não atendia aos anseios dos professores e alunos da UNIFESP – que a imaginaram em uma escala muito maior e com objetivos ambiciosos. Vitor César, porém, demonstrou estar totalmente aberto ao diálogo com alunos e professores, possibilitando que a BASEmóvel não se tornasse um objeto de fetichização – “um museu de cubo branco sobre rodinhas” –, restrito a um espaço institucionalizado. O dispositivo seguia a concepção de outros trabalhos realizados pelo artista, ampliando seus limites, entendendo-o não como uma estrutura arquitetônica, mas, antes, como um espaço de

encontro entre sociedade e universidade, de forma a contribuir com o projeto de pesquisa e extensão acadêmica e os interesses futuros das práticas laboratoriais.

A BASEmóvel pretendia-se como instrumento que ajudasse a promover (mesmo de forma restrita) a dissolução do modelo de poder que rege a sociedade e os domínios do ensino e da arte, a pensar ações que promovessem a arte fora de um sistema hegemônico e a partir de uma relação horizontal, na qual o conhecimento e as possibilidades são compartilhadas e não impostas (contrariamente às relações dadas de forma vertical, por meio de subordinação e domínio).

A construção coletiva desta obra vem sendo um termômetro e produzirá um instrumento amplo, agregador e com maior ação dentro da proposta de mediação. A BASEmóvel foi pensada prioritariamente para que grupos que estão à margem – como as comunidades periféricas de Guarulhos, que têm poucas chances de acessar o sistema institucional das artes (museus, galerias, centros culturais e locais onde existem produções artísticas em profusão) – pudessem acessar o domínio das artes. A BASEmóvel em si tem uma proposta motivadora, e o ponto principal a se levar em consideração dentro do processo de criação artística é o fato de que este instrumento tem um processo criativo de construção baseado em uma forma coletiva de abranger a formatação da obra, o que possibilita um alcance considerável de seu resultado, diferentemente dos modelos tradicionais de criação de uma obra (individuais e que se limitam a interesses restritos).

3 O conceito da BASEmóvel: um dispositivo itinerante de “partilha do sensível”³

O conceito da BASEmóvel foi pensado, em uma perspectiva ética e estética, como um dispositivo para atuar entrelugares de encontro e de partilha da sensibilidade coletiva. Trata-se, sobretudo, de pensar aqui a função, o alcance e os limites de possibilidade deste dispositivo, que talvez permita à UNIFESP romper com os “muros” da universidade, do Saber institucionalizado e organizado dentro de uma lógica do Poder, promovendo novas formas de mediar, agregar e partilhar. Para além do acúmulo do capital cultural teórico, a BASEmóvel deve produzir coletivamente experiências reais capazes de criar novas formas de (contra) condutas, novos meios de pertencimento e

povoamento dos espaços, e novas “linhas de fuga”⁴

Trata-se de pensar o Saber para além de uma prática discursiva que se encontra especificada no domínio constituído do status científico-acadêmico, e produzi-lo em um espaço de “partilha do sensível”, em que o sujeito possa tomar posição para falar dos objetos que ocupam seu discurso, por meio de um processo permanente de (re)significação e de (re)apropriação das possibilidades de conhecimento e de utilização desse espaço de encontro e partilha.

O conhecimento – como muito bem estudado por Foucault em diversos livros como “A arqueologia do saber”, “A ordem do discurso” e “Vigiar e punir” – é produzido nas correlações entre poder e saber:

o poder produz saber [...] não há relação de poder sem a constituição correlata de um campo de saber, nem saber que não suponha e não constitua ao mesmo tempo relações de poder. Essa relações de “poder-saber” não devem ser analisadas a partir de um sujeito de conhecimento que seria ou não livre em relação ao sistema de poder; mas é preciso considerar ao contrário que o sujeito que conhece, os objetos a conhecer e as modalidades de conhecimento são outros tantos efeitos dessas implicações fundamentais do poder-saber e de suas transformações históricas. Resumindo, não é a atividade do conhecimento que produziria um saber, útil ou arredo ao poder, mas o poder-saber, os processos e as lutas que o atravessam e o constituem, que determinam as formas e os campos possíveis do conhecimento. (FOUCAULT, 1987, p.27)

O conhecimento é formado através de relações entre sujeitos e poderes, de tal modo que o saber gera poder na pessoa que o legitima. Assim, o poder está presente na sociedade, pois somos regidos por leis que aparecem como uma verdade estabelecida nos discursos, a fim de sermos disciplinados, limitando e controlando as potencialidades dos indivíduos em todas as camadas sociais. Nesse sentido, a constituição do saber é resultado das formas de exercício e organização do poder, presentes em todas as relações do tecido social. A proposta é que o conhecimento seja produzido neste espaço de encontro de forma horizontal, contra qualquer tipo de relação vertical de subordinação ou domínio, na qual não se pretende um espaço exilado da sociedade e nem de exclusão, mas de inclusão, integração e coesão social, por meio da partilha nas mais diversas possibilidades de

atuação, propondo uma forma heterogênea de atuação que compreenda os mais diversos campos culturais (escolas, parques, praças, terminais de ônibus, coletivos ou espaços culturais), evidenciando sua capacidade de reinventar seus processos de interatividade em cada nova experiência, enquanto espaço em constante renovação e mutação.

Ao dizer que a base deve ser um dispositivo, podemos pensá-la a partir do conceito foucaultiano presente em seus livros sobre a “História da sexualidade” (principalmente no livro I, “A vontade de saber”, muito bem analisado por Deleuze em texto “O que é um dispositivo?”). Trata-se de um mecanismo de poder com múltiplas possibilidades em jogo, um lugar das interações, que pode permitir um conjunto heterogêneo de relações e que dispõe de duas dimensões principais – curvas de visibilidade e curvas de enunciação, ou por assim dizer, máquinas de fazer ver e de fazer falar.

O que é um dispositivo? Em primeiro lugar, é uma espécie de novelo ou meada, um conjunto multilinear. É composto por linhas de natureza diferente e essas linhas do dispositivo não abarcam nem delimitam sistemas homogêneos por sua própria conta (o objeto, o sujeito, a linguagem), mas seguem direções diferentes, formam processos sempre em desequilíbrio, e essas linhas tanto se aproximam como se afastam uma das outras. [...] Os objetos visíveis, as enunciações formuláveis, as forças em exercício, os sujeitos numa determinada posição, são como que vetores ou tensores. Dessa maneira, as três grandes instâncias que Foucault distingue sucessivamente (Saber, Poder e Subjetividade) não possuem, de modo definitivo, contornos definitivos; são antes cadeias de variáveis relacionadas entre si. É sempre por via de uma crise que Foucault descobre uma nova dimensão, uma nova linha. [...] As primeiras duas dimensões de um dispositivo, ou aquelas que Foucault destaca em primeiro lugar, são as curvas de visibilidade e as curvas de enunciação. O certo é que os dispositivos são como [...] máquinas de fazer ver e de fazer falar. (DELEUZE, 1990, p.155)

Não se trata de iluminar objetos preexistentes, ou de legitimar discursos pré-determinados, mas de evidenciar o conceito de visibilidade, que não é simplesmente o que se vê, mas aquilo que se pode (o que se consegue) ver, de produzir o conhecimento a partir do enfrentamento dos sujeitos, em um exercício de si sobre si, em que o indivíduo, na relação corpo a corpo que cada um

estabelece consigo e com a presença de um outro, seja capaz de (re)criar e (re)inventar-se como parte incisiva desta coletividade partilhada.

Fazer ver e fazer falar são as principais características a que se pretende este dispositivo. A visibilidade permite se realizar, ao se difundir e distribuir o visível e o invisível, um espaço que possa promover o ver (saber / conhecimento) e o dizer (poder / discurso). Trata-se de compreender as posições diferenciais dos elementos envolvidos, curvas que distribuem variáveis. Um dispositivo implica linhas de forças, que operam idas e vindas entre o ver e o dizer e inversamente, agindo e penetrando as coisas e as palavras, produzindo uma luta, por meio de um conjunto de “práticas e de mecanismos que têm o objetivo de fazer frente a uma urgência e de obter um efeito” (AGAMBEM, 2009, p.35) Sua principal função é promover o encontro, agregando em si a função de “meio”, funcionando como agente capaz de formular e partilhar orientações éticas e estéticas, estabelecendo diálogos em torno de diferentes discursos culturais e artísticos.

A base deve ser móvel, como a potência de um “pensamento nômade”,⁵ ou seja, um pensamento que privilegie o trajeto e não de onde se partiu ou onde se vai chegar. E isso por meio de uma multiplicidade de experiências, o que possibilita a criação de novas formas de pensamento, de “linhas de fuga”, por meio da resistência ético-estético-política, fazendo destes espaços de encontro, espaços de resistência aos dispositivos de controle dos corpos. O entrelugares do encontro das sensibilidades ocupa os espaços coletivos dos corpos autômatos – dado ser um espaço de encontro e promoção dos processos de subjetivação, nos quais somos mais que organismos, somos, antes, território de afetos. Esse dispositivo deve ser uma base de experimentações para os corpos que ali se colocam em sua força de criação, permitindo a potencialização por meio dessas “linhas de fuga”.

Não se trata apenas de um dispositivo potencializador da experiência estética, mas de um espaço de “partilha do sensível”, um espaço de mediação que seja capaz de captar as práticas artísticas, que em si são formas de produção de arte e que buscam formas modelares de ação e distribuição dos dispositivos de sensibilidade coletiva, e, por intermédio deste espaço, enfatizar as interconexões simbólicas presentes entre

historicidade das formas e o conjunto dos principais vetores morais, sociais e políticos presentes. Trata-se de um dispositivo que permite a heterogeneidade, no qual os discursos sejam partilhados. E isso, em um processo que possibilite a (re)criação de novos sentidos e significados, por meio das interações entre os sujeitos que visem à promoção de novas formas de povoamento dos espaços – não apenas territoriais, mas humanos, afetivos, éticos e estéticos –, com múltiplas possibilidades de organização sociopolíticas que atuam e pesam sobre nós.

Assim, nós, sujeitos, devemos, pois, habitá-lo para modificá-lo, retomá-lo como prática em outras práticas, em que o conhecimento é produzido no encontro entre sujeitos que compartilham uma sensibilidade coletiva, em que a arte e a (contra)cultura venha dar respostas e contributos significativos para o desenvolvimento ético e estético dos territórios que possam vir a ocupar – favorecendo, deste modo, possíveis “linhas de fuga”, em que o desejo possa fluir e construir nas relações partilhadas de sensibilidades, novas maneiras de ser, sentir e agir. O que faria da vida uma arte, e da arte, uma política.

4 Considerações finais

Um encontro profícuo: assim pode ser resumida a parceria criada entre Escola da Cidade e Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) realizada no segundo semestre de 2016 sob coordenação dos professores Vinicius P. Spricigo e Pedro Fiori Arantes, privilegiou reflexões sobre os processos de curadoria e mediação, aproximando o exercício crítico das práticas curatoriais e dialogando com as atividades de pesquisa e extensão realizadas pelo projeto Contracondutas.

Esse encontro, que continua, provavelmente trará grandes resultados. A Escola da Cidade, por meio do projeto Contracondutas (que caminha para sua etapa final), convidou dentre os discentes da Unidade Curricular Laboratório III, dois alunos da UNIFESP para estagiar no encerramento do projeto e, com isso, acompanhar e desenvolver as atividades finais, justamente a realização junto ao público dos trabalhos de intervenção pública e a construção do dispositivo expositivo itinerante BASEmóvel.

Nesse sentido, esse encontro foi prolífico não apenas nos processos desenvolvidos até o

presente momento, mas, sobretudo, naquilo que poderá ser desenvolvido a partir do projeto Contracondutas. Não foram apenas exercícios, encontros, discussões, debates, seminários, fóruns e afins, mas a criação e experimentação de formas de mediação crítica e de curadoria, articulando o exercício crítico das práticas curatoriais com as atividades de pesquisa e extensão. Com a realização da BASEmóvel, será possível, por intermédio dos laboratórios, criar e experimentar diferentes formas de mediação que permitam articular as atividades didático-pedagógicas com as pesquisas realizadas na universidade, com a cidade de Guarulhos.

A própria construção desta Unidade Curricular, um tanto experimental, possibilitou fazer dela uma criação e construção coletiva, diferentemente dos métodos tradicionalmente adotados, nos quais a construção é restrita e vertical. A dinâmica utilizada ao longo do semestre priorizou uma construção coletiva, envolvendo todos os participantes na própria produção – isto é, uma arte participativa, uma das principais questões suscitadas no Laboratório III. É exatamente esse tipo de participação e construção que se deseja criar na instalação do dispositivo expositivo itinerante, priorizando um processo horizontal, no qual o público possa se envolver durante o processo construtivo, trazendo para dentro do sistema das artes quem dela está excluído.

Uma das principais críticas presenciadas durante as discussões no Laboratório era exatamente esta, a de que os métodos adotados envolvam o público somente ao final, como acontece em grande parte das produções artísticas. Refletindo sobre isto, muito foi pensado sobre a possibilidade de trazer para dentro do próprio projeto seu público, ou seja, privilegiar os moradores e os trabalhadores impactados pelas obras de expansão do aeroporto. Talvez, com isso, fosse possível adotar novas formas de mediação, em que o próprio público se tornaria agente mediador e participativo, em um trabalho realizado coletivamente e por meio de uma “partilha do sensível” dos diferentes agentes.

Outra crítica que segue este mesmo posicionamento, e esteve presente durante todo o semestre, foi a questão de aproximação e coletividade. A articulação dentro do projeto Contracondutas foi difícil e por vezes problemática, pois, apesar do papel de diálogo e complementariedade entre as propostas assumido pela

curadoria geral do Contracondutas, e por mais frutíferos que se apresentem os artistas e as propostas de seus trabalhos, por vezes faltou articulação entre elas para um maior alcance de suas potencialidades coletivas. Entretanto, a proposta da curadoria geral do projeto, as temáticas abordadas e a concomitância no tempo (e por vezes no espaço) dos encontros propostos por meio das iniciativas do projeto, somados a todo processo que decorreu no Contracondutas (palestras, encontros e estratégias de extroversão) foram em si possibilidades profícuas de diálogo entre os diversos agentes envolvidos no trabalho, por meio de pesquisadores, artistas e demais profissionais, e mesmo com e entre o público – o que nos leva a afirmar que foram atingidos os objetivos propostos e atendidas as perspectivas iniciais do projeto, obtendo-se os êxitos esperados *a priori*.

Tratou-se de uma oportunidade única aos alunos da Unidade Curricular Laboratório de Práticas e Pesquisas em História da Arte III (que privilegia exatamente os processos de curadoria e mediação) acompanhar e refletir sobre as práticas de mediação e curadoria adotadas pelos curadores do projeto Contracondutas. Isso permitiu aos alunos pensar sobre a difícil tarefa de uma curadoria em seus diversos âmbitos, e até mesmo pensar em outras possibilidades de diálogos mais próximos e intensificados. Se estivessem presentes no projeto, desde o início, os envolvidos e impactados pela obra poderiam atuar não apenas como coadjuvantes ou fontes e premissas de pesquisas, mas como mediadores do processo e agentes ativos, e talvez os resultados tivessem sido mais abrangentes, privilegiando, sobretudo, a construção coletiva.

Em muitos trabalhos realizados na arte contemporânea, é a produção que se destaca pelo seu caráter experimental e inovador, talvez mais que a própria obra final, ou melhor, a obra é exatamente a produção e não seu resultado. Basta observarmos os trabalhos como a arte ativista de Tucumán Arde, que, por meio de seu caráter artístico-político, busca explorar a interação entre linguagens artísticas e a ação coletiva, ou seja, se realiza por intermédio de uma atuação coletiva e multidisciplinar, não se esgotando em si mesma, na qual a centralidade da ação é deslocada para o público, promovendo com isso a transformação da realidade, compreendendo a integração entre arte e vida (política).

Se analisarmos ainda os trabalhos do artista Hélio Oiticica, cuja produção se destaca

exatamente por pressupor uma ativa participação do público, destacando a necessidade de superação do modelo tradicional em que a participação deve estar presente na produção e não apenas no final. Em muitos dos seus projetos – como em Éden, através da ideia dos Ninhos –, podemos destacar a participação do público por meio de vivências individuais e coletivas, em que a experiência artística é centrada no corpo e na ação comportamental como uma força criativa coletiva.

Segundo David Sperling, com Oiticica mostra-se que o sujeito na ação do próprio viver é o ser criador e o próprio “objeto” da arte. Em seu projeto Éden, o que importa é a criação de espaços estruturados, livres ao mesmo tempo à participação e invenção criativa do espectador. Vale ressaltar a importância da dimensão deste projeto, pois o mesmo nasce como desejo de repensar o espaço das galerias, pensando-as como recinto-participação, espaço-comportamento, ou seja, com ele está inscrito outra relação sujeito-objeto, através, principalmente, da participação coletiva, na qual Oiticica se opõe completamente ao sistema da arte baseado na representação.

A promoção da “liberdade no espaço dentro-determinado” proposta por Hélio Oiticica realiza a desprogramação do sujeito, chamado a uma participação aberta, e do coletivo, sensibilizado a perceber sua existência, por meio da desprogramação do espaço, desfuncionalizado e refundado, e da ação artística, fluidificada no espaço-tempo da existência. [...] Com Éden e com “The senses pointing towards a new transformation”, Oiticica se opõe definitivamente ao sistema da arte como representação: a produção de objetos de representação que requerem espaços expositivos para serem contempladas por um sujeito. (SPERLING, 2007, s.p.)

Neste sentido, artistas contemporâneos como Hélio Oiticica e coletivos como Tucumán Arde foram fundamentais para a concepção das ideias para o dispositivo expositivo itinerante BASEmóvel, pois é exatamente seguindo os preceitos presentes em suas obras que podemos pensar novas formas modulares de mediação e práticas curatoriais, a fim de promover um instrumento de diálogo entre a sociedade e a universidade, por meio de um espaço de encontro e partilha da sensibilidade, na qual o espaço seja promotor da construção de uma obra coletiva.

A própria construção do dispositivo expositivo itinerante está sendo realizada e proposta de forma coletiva, possivelmente, um

delineador que produzirá um instrumento amplo, agregador e com maior ação dentro da proposta de mediação pública. O que permitirá a criação e experimentação de diversas formas de mediação crítica.

Durante o processo de construção do dispositivo que está em fase de realização, foram propostas pela direção geral do projeto Contracondutas, atividades públicas sobre o projeto, com principal enfoque no projeto BASEmóvel, por meio de uma oficina e grupo de trabalho que se concentrou em pensar esse dispositivo de mediação que pretende atuar em Guarulhos e em outros contextos específicos de São Paulo. A curadoria geral do Contracondutas – em conjunto com o artista Vitor César, os professores e estagiários da UNIFESP, os artistas das intervenções públicas e demais envolvidos no projeto – discutiu e idealizou as proposições iniciais que vão ser a base da construção deste dispositivo, buscando compreender, *a priori*, as demandas e questões apresentadas pelos artistas, necessárias para a construção, para que este possa se concretizar atendendo as principais exigências suscitadas.

Tratou-se de um momento oportuno, em que se privilegiou o diálogo coletivo, em que os principais envolvidos se propuseram a dialogar, buscando soluções concretas para os problemas reais que envolvem a construção do dispositivo, sobretudo no que se refere à sua questão física e material (dimensões, materiais, formas e conteúdos da BASEmóvel). A questão mais problemática apresentada nos encontros foram as de ordem burocráticas e técnicas que envolvem a principal concepção do dispositivo, sua itinerância.

Todas as questões que envolvidas em sua a idealização, desde as discussões e até mesmo sua construção, privilegiaram exatamente aquilo que se pretendia para ela – o caráter coletivo dos envolvidos, de partilha e encontro da sensibilidade. Esse trabalho, altamente profícuo, está sendo desenvolvido exatamente com os caracteres que permeiam a arte contemporânea e seus principais preceitos. Tal como a construção deste dispositivo, sua ativação e utilização é pretendida por meio das mesmas proposições, uma dinâmica que privilegie a produção e a construção coletiva através de relações horizontais, contrárias aos modelos tradicionais de mediação que sugerem relações verticais de subordinação, dinamizando, com isso, a produção de um conhecimento que atue

coletivamente nos agentes envolvidos, promovendo a inclusão, integração e coesão social.

O fundamental é que esta base seja itinerante, exatamente para que a universidade não seja apenas um espaço passivo, mas que seja possível que essa BASEmóvel se transforme em um instrumento ativo, que vá ao encontro daqueles que estão fora do sistema das artes, atuando em escolas, parques, praças, terminais de ônibus, coletivos ou espaços culturais, permitindo sempre reinventar seus processos de interatividade a cada nova experiência. Abrir-se para a cidade é uma tarefa que a universidade deve cumprir, enfatizando o seu caráter de pesquisa e extensão e retirando o espaço acadêmico do isolamento, tal como faz o Aeroporto de Guarulhos, condição tão criticada ao longo do projeto Contracondutas. Isso permitirá que futuros Laboratórios em Práticas e Pesquisas em História da Arte possam refletir sobre sua principal questão – discutir os problemas da exposição pública da arte, os métodos e questões inerentes à curadoria e à estruturação de espaços expositivos, compreendendo-os dentro das relações de poder que estruturam, hierarquizam e delimitam o sistema das artes e os que são dele apartados.

Referências bibliográficas

AGAMBEN, G. O que é um dispositivo? In: *O que é o contemporâneo?* e outros ensaios. Chapecó: Argos, 2009, p.25-51.

CRIMP, Douglas. *Sobre as ruínas do museu*. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

DELEUZE, Gilles. *Foucault*. São Paulo: Brasiliense, 1991.

_____. Que é un dispositivo? In: BALIBAR, Etienne; DREYFUS, Hubert ; DELEUZE, Gilles et al. *Michel Foucault, filósofo*. Barcelona: Gedisa, 1999, p.155-163.

FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

_____. *A ordem do discurso*. São Paulo: Editora Loyola, 2010.

_____. *História da sexualidade I: a vontade de saber*. Rio de Janeiro: Graal, 1999.

_____. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 2000.

_____. *Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1987.

OBRIST, Hans Ulrich. *Uma breve história da curadoria*. São Paulo: BEI, 2010.

O'DOHERTY, Brian. *No interior do cubo branco: a ideologia do espaço da arte*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

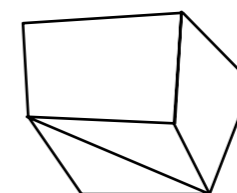
RAMOS, Alexandre Dias. (org.). *Sobre o ofício do curador*. São Paulo: Editora Zouk, 2010.

RANCIÈRE, Jacques. *A partilha do sensível: estética e política*. São Paulo: Editora 34; EXO, 2009.

SPERLING, David. *Corpo + Arte = Arquitetura*. As proposições de Hélio Oiticica e Lygia Clark. *Revista Fórum Permanente*, Seguindo fios soltos: caminhos na pesquisa sobre Hélio Oiticica (número especial), 2007. Disponível em: <http://www.forumpermanente.org/painel/coletanea_ho/ho_sperling>. Acesso em jan. 2017.

Notas

1. Possui graduação em Filosofia pela Universidade Federal de São Paulo (2014). Atualmente é aluno do curso de História da Arte da mesma universidade.
2. Possui graduação em Letras pela Universidade Federal de São Paulo (2014). Atualmente é aluno do curso de História da Arte da mesma universidade.
3. “Partilha do sensível” é uma teoria proposta por Rancière que relaciona política e estética, articulando fundamentações para ambos os conceitos de forma a pensar a contemporaneidade.
4. “Linha de fuga” é um conceito utilizado por Gilles Deleuze referindo-se a possibilidades de diferentes caminhos, como um modelo de resistência de um modelo totalizante e fechado, rompendo com as estruturas de aprisionamento impostos pela sociedade capitalista.
5. “Pensamento nômade” é um conceito de Gilles Deleuze que se refere a um pensamento sem imagem, em que não estão postos os pontos de chegada ou de partida, mas sim os trajetos que percorrem. Trata-se de um processo de desterritorialização do pensamento por meio de uma multiplicidade de acontecimentos, do encontro com o imprevisto, possibilitando a criação de “linhas de fuga”.



Glossário(s)

Glossário elaborado pela linha de pesquisa “Belo Monte, uma cartografia da ausência – os beiradeiros atingidos” – Bruna Ribeiro Alves e Mayte Tosta Moledo Coelho

Beiradeiro: População que usufrui e/ou habita à margem de um rio, no caso o rio Xingu, afetada pela UHE Belo Monte.

Desenvolvimento: Política pública que visa o avanço crescimento econômico, social e político de um país, região, município. (LEONEL,1998)

Desterritorialização: Perda do território apropriado e vivido; deslocamento forçado decorrente de processos de forças externas hierarquicamente superiores no âmbito político e/ou econômico.

Espaço: É a porção da superfície terrestre onde as atividades humanas acontecem; lugar onde atua as sociedades servindo para seu desenvolvimento e exploração e extração de recursos naturais.

Espaço capitalista: Espaço organizado sob o modo de produção capitalista. Podendo ser caracterizado como “espaço homogêneo, fragmentado, hierarquizado”

Homogêneo por se tratar de um espaço urbanizado, de modo que em uma grande escala pode ser observado como unidade; fragmentado porque está ligado ao caráter econômico, pois é passível de ser geometrizado, logo vendido e consumido em lotes; e hierarquizado pela separação funcional e de valor de uso que se atribui a determinado espaço, ligado a níveis de poder econômico e político, observável na segregação entre centro e periferia.

Espaço produto-produtor: Conceito atribuído à relação do espaço com a sociedade, onde a sociedade não somente interfere no espaço através de seu modo de produção, mas o espaço é entendido também como agente interativo, não pelo viés de ser fato dado da natureza.

Forças produtivas: Combinação de força de trabalho com os meios de produção, utilizada para transformação da natureza; segundo teoria marxista.

Modo de produção: Relação entre propriedade e trabalho relacionada à determinada sociedade.

Multiterritorialização: Sobreposição lógica de territórios, hierarquicamente articulados,

“encaixados”; Vivência concomitante de diversos territórios em uma mesma porção do espaço.

Povo Autóctone: Se refere a povos que são naturais de uma dada região, contextualizado na pesquisa, diz respeito aos povos indígenas e populações tradicionais beiradeiras a região impactada pela UHE Belo Monte.

Produção do espaço: Produto decorrente das interações e apropriações do espaço por uma sociedade, modificando-o de acordo com seus imperativos econômicos e políticos, em dado momento histórico.

Propriedade: Apropriação das condições naturais; Pertencimento ou direito legal de possuir algo; Porção considerável de terra pertencente a um dono.

Relações de produção: Relação que o ser humano estabelece com o trabalho e a distribuição através do processo de produção e reprodução; segundo teoria marxista.

Representação do espaço: Espaço concebido, segundo Lefebvre; que constitui o espaço da cartografia, do conhecimento, da ciência, do progresso.

Reterritorialização: Processo decorrente e/ou subsequente a desterritorialização; implica em uma relação com um novo território ou com uma mudança significativa do mesmo, afetando o modo de vida dos afetados pelo processo.

Ribeirinho: Aquele que habita as margens do rio ou o usufrui em seu modo de vida, podendo ou não possuir a atividade pesqueira como profissão ou para subsistência. De acordo com Mauro Leonel, ribeirinho é um modo de vida do interior amazônico que pratica a pesca artesanal, sendo ele rural, com moradia em vilas e colocações nas margens dos rios, seu acesso à renda monetária e ao mercado é menor do que a do pescador especializado.

Territorialidade: Incorporação das relações econômicas, culturais e políticas que se dão no território, está ligada ao modo de utilização, organização e significação do espaço por determinada sociedade/comunidade.

Território: Espaço delimitado com o qual se tem uma relação de poder, este podendo ser

político e/ou representativo; portanto dominado e/ou apropriado, manifesta hoje um sentido multi-escalar e multi-dimensional, configurando a conceituação de multiterritorialidade.

Valor de troca: Deriva da relação de dominação que se tem com o território, relacionado ao conceito de propriedade; pertence a noção de território funcional.

Valor de uso: Deriva da relação de apropriação que se tem com o território, relacionado a identificação cultural e de vivência que se desenvolve com o território, pertence a noção de ser composto por marcas do “vivido”.

Glossário elaborado pela linha de pesquisa “Arquitetura e cidade na era do capital financeiro - os espaços aeroportuários” – Bianca Feliz Okamoto e Gabriel de Paula Biselli

ACSA: *Airports Company South Africa* é uma empresa estatal sul-africana de aeroportos, equivalente à INFRAERO.

Capitalismo Financeiro: “caráter universal e permanente dos processos especulativos e de criação contábil de capital fictício (...) importância crescente das práticas destinadas a ampliar “ficticiamente” o valor do capital existente, tornando necessária a constituição de um enorme e complexo aparato financeiro.” (pg8)

Cidade Genérica: termo cunhado por Rem Koolhaas, e defende que as cidades da contemporaneidade possuem sua autenticidade incessantemente evacuada “a Cidade Genérica é a cidade libertada da clausura do centro, do espantilho da identidade. (...) É a cidade sem história.”

Duty free: lojas onde os produtos são comercializados com isenção ou redução impostos. No Brasil, os *duty free* são negócios permitidos como forma de concessão pelas administradoras das lojas francas de portos e aeroportos e são regulamentadas pela Portaria 204. Hoje em dia, a gigante multi-nacional chamada *Dufry* é a empresa que controla 95% do ramo de varejo em viagens em todo o Brasil.

Hiper Espaço: descrita por Fredric Jameson no seu famoso ensaio de 1984 sobre “A lógica cultural do capitalismo tradio”. “Na lógica pós moderna, a última transformação do espaço – o surgimento do hiperespaço- fez com que o ser humano perdesse a capacidade de se localizar corpotalmente e de organizar, através da percepção, o espaço que o circunda e, por

extensão, de reconhecer cognitivamente sua posição num mundo físico. É um ponto de separação – entre o corpo humano e o ambiente construído- que pode servir como analogia para a nossa incapacidade mental de mapear a enorme rede global e multinacional de comunicação em que encontramos presos.”

Hiperurbanização: termo empregado por Otilia Arantes para se referir à urbanização chinesa. ‘Pelo menos na acepção que encontrei empregada pela primeira vez, por Graham e Marvim, para designar “espantoso processo de urbanização jamais visto no planeta”referindo-se sobretudo à reviravolta na tradição de “desenvolvimento comunal no planejamento de infraestrutura” em favor de um furioso empreendedorismo local, conduzido por novas e poderosas municipalidades em associação com corporações internacionais de infraestrutura e consultoria, num ambiente de intensa competição entre as cidades.’

INVEPAR: Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, no Brasil e no exterior, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos.

Termo de Ajuste de Conduta (TAC): disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências. art. 5º, § 6º, da Lei da Ação Civil Pública (Lei n. 7.347/85, com as alterações da Lei n. 8.078/90)

Unidade de crescimento abrupto: expressão cunhada pelo arquiteto Rem Koolhaas para se referir ao rápido crescimento das cidades chinesas. “Cidade da diferença exacerbada” [city of exacerbated difference], descreve-se a paisagem híbrida que combina modernização, proliferação de construções sem qualidade arquitetônica e uma forte tradição. Estes fatores configuram o que o autor chama de “unidade de crescimento abrupto”

Glossário elaborado pelas linhas de pesquisa “Desconstruindo o canteiro: o caso do Terminal 3 – Aeroporto de Guarulhos” e “Análise crítica da Pré-Fabricação e seus canteiros de obra – os casos do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e do Centro Internacional SARAH de Neuroreabilitação e Neurociências (RJ)” –

Carolina Bozio Quinzani, Mably Rocha, Rafaella Luppino e Stela Mori Neri Silva

Administração:

1 A administração da obra é exercida por: engenheiro fiscal, mestre de obra, encarregados de serviço, técnico de segurança, apontador, almoxarife, vigias e guincheiros. É necessário levar em consideração as despesas com consumo de água, de energia elétrica e de combustíveis, telefonemas, internet, materiais de escritório, medicamentos de emergência e outros. Também, deve-se considerar a instalação de extintores de incêndio, bebedouros, marmiteiros, computadores com impressoras e *scanner*. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.163)

Anteprojeto:

1 Risco ou esboço de projeto. Primeiras linhas traçadas pelo arquiteto, procurando objetivar uma ideia ou concepção arquitetônica. O anteprojeto constitui a etapa inicial da apresentação de um projeto, isto é, o primeiro momento consciente da criação artística, que se fixa no papel. Nas normas básicas preconizadas do Instituto de Arquitetos do Brasil é o anteprojeto a etapa que segue o estudo preliminar do problema apresentado ao arquiteto para determinar a viabilidade de uma solução, através de desenhos sumários, em número de escalação de custo real. Comumente o anteprojeto é exatamente em escala 1/100 ou 1/200, acompanhado de perspectivas e gráficos elucidativos. (Dicionário da Arquitetura Brasileira).

2 Solução Geral do problema com a definição do partido adotado, da concepção estrutural e das instalações em geral, possibilitando clara compreensão da obra a ser executada. (IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil, 2016)

3 Anteprojeto é o conjunto de estudos preliminares, discriminações técnicas, normas e projeções gráficas e numéricas necessárias ao entendimento e às interpretações iniciais de um serviço, obra ou empreendimento de engenharia. (YAZIGI, Walid. Cap. *Serviços iniciais*. A Técnica de Edificar. Ed.: SindusCon, São Paulo, 2016. p.52)

Argamassa armada:

1 A argamassa armada pode ser definida como um micro concreto armado, resultante da associação de argamassa (cimento/areia/água), com uma armadura de aço constituída por fios de pequeno diâmetro e pouco espaçados entre si (telas soldada). Pode-se dizer que é um material

intermediário entre o ferrocimento do engenheiro italiano Pier Luigi Nervi e o concreto armado, levando vantagem sobre este no que se refere à elasticidade, deformação de alongamento e fissuração. Por sua grande versatilidade e pequena espessura das suas peças, pode adaptar-se a infinitas formas. (CAU/BR)

As built:

1 As Built é uma expressão inglesa que significa “como construído”. Na área da arquitetura e engenharia, a palavra As Built é encontrada na NBR 14645-1, elaboração de “como construído” ou “As Built” para edificações. (Colégio de Arquitetos/2016)

Canteiro de obra:

1 Área de trabalho fixa e temporária, onde se desenvolvem as operações de apoio e execução de uma obra. (NR 18/2013: Condições e meio ambiente de trabalho na indústria da construção)

2 Conjunto de áreas destinadas à execução e apoio dos trabalhos da indústria da construção, dividindo-se em: áreas operacionais e áreas de vivência. (NBR 12284/1991: Áreas de vivência em canteiros)

CAU/BR:

1 O Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal – CAU/UF foram criados com a Lei nº 12.378 de 31 de dezembro de 2010, que regulamenta o exercício da Arquitetura e Urbanismo no país. O CAU possui a função de “orientar, disciplinar e fiscalizar o exercício da profissão de arquitetura e urbanismo, zelar pela fiel observância dos princípios de ética e disciplina da classe em todo o território nacional, bem como pugnar pelo aperfeiçoamento do exercício da arquitetura e urbanismo”. (§ 1º do art. 24 da Lei nº 12.378/2010)

Código de Obras Municipal:

1 Norma editada pelos municípios, na qual se dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização das obras e edificações, dentro dos limites do município. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Código de Posturas Municipal:

1 Norma municipal destinada a instituir regras disciplinadoras da higiene pública, do bem-estar público da localização e do funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços, bem como as correspondentes relações entre o Poder Público Municipal e a população. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016).

Concepção da edificação:

1 Diz respeito ao processo de estudo e criação do projeto de um edifício, sobretudo no aspecto de arquitetura. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Concreto armado:

1 O concreto armado foi um dos avanços técnicos mais determinantes para a arquitetura do século XX. Consiste numa espécie de armadura metálica, de ferro ou aço, que depois é preenchida com concreto, uma mistura de pedra, cimento, areia e água, que dá a sustentação que permitiu o salto de resistência e flexibilidade do material. A arquitetura modernista brasileira usou e abusou dessas duas propriedades com conceitos arquitetônicos ousados, que permitiram vãos livres, lajes, terraços, pilotis, espaços com menor área de apoio ou bases mais estreitas que andares superiores, dentre outros. O ponto forte do concreto é sua resistência à compressão. Já a barra de ferro ou aço resiste bem à tração. O concreto armado consegue unir as vantagens desses dois materiais. As curvas, marca comum nos projetos de Oscar Niemeyer, tornaram-se possíveis graças ao advento do concreto armado. A chamada escola paulista de arquitetura moderna, representada por Vilanova Artigas, também encontra no concreto armado as propriedades necessárias para viabilizar projetos como o prédio da FAU-USP, em São Paulo. (CAU/BR)

Consórcio:

1 Grupo de empresas autônomas que têm operações comuns. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

Construtora:

1 Modo ou maneira de construir. Antigamente o termo era empregado para designar a forma, a estrutura, a composição ou a traça de um edifício. (Dicionário da Arquitetura Brasileira).

2 Empresa de engenharia que constrói prédios, casas, pontes, estradas etc. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

DECEA

1 Subordinado ao Comando da Aeronáutica, o DECEA é o órgão gestor do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), que compreende outras 13 organizações, responsáveis pela execução operacional das atividades que materializam o cumprimento das metas e atribuições do DECEA. (DECEA, 2016)

Diário de obra

1 O diário de obra é um documento que deve ser preenchido com um registro das principais atividades diárias de um canteiro de obras. Seu preenchimento pode ser uma fonte valiosa de informações para auxiliar as construtoras na gestão do canteiro. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.140)

Empreitada

1 Obra por conta de outrem, mediante retribuição estipulada antecipadamente; tarefa. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

2 Trabalho ajustado para pagamento global, e não parcelado. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

3 Obra que um ou mais indivíduos se encarregam de fazer para outrem, fornecendo ou não os materiais necessários, mediante retribuição prefixada. As empreitadas podem ser totais ou globais, ou então parciais. Empreita-se o todo ou parte da obra. Pode ou não, também, sofrer reajustes de preços. (Dicionário da Arquitetura Brasileira).

Empreiteira

1 Empresa, firma, organização da qual se contratam obras por empreitada. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

2 Aquele que faz empreitadas. (Dicionário da Arquitetura Brasileira).

ENGECORP

1 Fundada em 1990 a ENGECORPS é uma empresa de engenharia construtiva brasileira. (ENGECORPS, 2016)

Escala

1 Relação de proporções entre um terreno, uma edificação, uma parte desta ou um elemento de construção, e a sua representação, usualmente gráfica. É particularmente utilizada no desenho arquitetônico, sendo também empregada na realização de maquetes. As escalas mais comuns no desenho arquitetônico são: 1 para 500, 1 para 200 e 1 para 100, nas plantas de situação; 1 para 50, nas plantas baixas e cortes; e 1 para 20, 1 para 10 e 1 para 5, nos detalhes. Régua graduada, em diferentes escalas, usada na execução de desenhos arquitetônicos. (Dicionário Ilustrado de Arquitetura)

Fan-coil

1 É uma unidade de climatização que utiliza água gelada para resfriar o ar que será enviado ao ambiente a ser climatizado, ao invés de utilizar gás refrigerante em seu sistema. (AGERADORA, 2016)

Fast Track

1 Uma estratégia usada na construção civil, cujo objetivo é a compressão do cronograma de um projeto específico, que altera a lógica sequencial e sobrepõe as fases, como por exemplo, a fase de projeto, planejamento, e a fase da construção, canteiro de obras, que, com esta técnica são feitas paralelamente.

Gerenciadora

1 Empresa que gerencia, administra e dirige uma organização ou uma obra. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

Grupo TYPESA

1 Grupo TYPESA é um conjunto de empresas de consultoria independentes, fundada em 1936 na Espanha, atuante nas áreas de engenharia civil, arquitetura, indústria, energia e meio ambiente. (TYPESA, 2016)

IATA

1 A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) é a associação comercial para as companhias aéreas do mundo, representando cerca de 265 companhias aéreas ou 83 % do tráfego aéreo total.

In loco

1 Do latim In locus, no lugar. (Dicionário Houaiss da língua portuguesa, 2016)

2 Sistema de construção para moldagem dos componentes como lajes e pilares no local da obra. (Dicionário da Arquitetura Brasileira)

Indústria da construção civil

1 A Indústria da Construção Civil é o setor que abrange desde o segmento de Materiais de Construção, passando pela construção propriamente dita de Edificações e Construções Pesadas, e terminando pelos diversos serviços de Imobiliária, Serviços Técnicos de Construção e Atividades de Manutenção de Imóveis. (EBAH/2016)

INVEPAR

1 Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, no Brasil e no exterior, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. (INVEPAR – Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A., 2016)

Layout

1 É uma palavra inglesa, muitas vezes usada na forma portuguesa “leiaute”, que significa plano, arranjo, esquema, design, projeto. No âmbito da engenharia, o layout pode ser sinônimo de “arranjo físico”, ou seja, o modo como estão organizados os equipamentos, os

cômodos e os demais elementos de uma obra. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Licitação

1 Conjunto de procedimentos administrativos, exigidos pela lei federal, para compras ou serviços contratados pelo governo (Federal, Estadual ou Municipal), ou seja, transações entre os setores público e privado. A licitação promove a competição entre os fornecedores com a finalidade de escolher a melhor proposta do ponto de vista da Administração Pública e manter o princípio da isonomia entre os interessados. Como, cada licitação tem o seu próprio edital, ela varia entre concorrência, tomada de preços, concurso, convite, leilão e pregão (leis 8666/1993 e 10520/2002)

Material

1 Pertencente ou relativo a matéria. Conjunto dos objetos que constituem ou formam uma obra, construção, etc. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Memorial descritivo

1 Documento escrito, com ou sem ilustrações, que complementa o projeto arquitetônico. Tem como finalidade justificar critérios adotados e elucidar aspectos estruturais, construtivos e de funcionamento da solução proposta. É também chamado memória descritiva ou memória justificativa. (Dicionário Ilustrado de Arquitetura)

2 Nome que normalmente se dá aos apontamentos feitos antes da execução de uma obra e que completam, no que diz respeito principalmente aos acabamentos, o projeto arquitetônico. Memorial descritivo não deve ser confundido com as “especificações” que cogitam unicamente das qualidades dos materiais de construção. (Dicionário da Arquitetura Brasileira)

3 Descrição detalhada do objeto projetado, na forma de texto, em que são apresentadas as soluções técnicas adotadas, bem como justificativas, necessárias ao pleno conhecimento do projeto, complementando as informações contidas nos desenhos. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.53)

4 É um dos documentos que compõem um projeto de engenharia. Nele, podem ser apresentados: a conceituação do projeto, as normas adotadas para a realização dos cálculos, as premissas básicas adotadas durante o projeto, os objetivos do projeto, o detalhamento de materiais empregados na obra ou no produto, além de outros detalhes que podem ser importantes para o entendimento completo do projeto. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

NBR 14645

1 NBR 14645 é uma série de três partes, que abrangerá a atividade de “como construído” (as built). Entendeu a Comissão de Estudo que o “como construído” deve começar pelo terreno, onde será projetada e construída a edificação, objeto desta Norma. A segunda parte da NBR 14645 deverá abranger a regularização de registro de imóveis aspecto técnico-legal. A terceira parte da NBR 14645 tratará da locação e controle dimensional da obra, com as anotações de todas as alterações havidas no transcorrer da obra, e deverá indicar como de um projeto executivo chega-se a um projeto executado.

Política pública

1 É a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. É o que o governo escolhe fazer ou não fazer. É o conjunto de sucessivas iniciativas, decisões e ações do regime político frente a situações socialmente problemáticas e que buscam sua resolução. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Plano de trabalho

1 Em um contrato, convênio ou contrato de repasse, é o documento que servirá de base para sua assinatura. Deverá ser elaborado pelo estado ou município e apresentado ao órgão federal. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Plano Diretor

1 É um instrumento de planejamento para implantação da política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana de um município ou estado, orientando a prioridade de investimentos, conforme a Lei Federal 10.257/2001 – Estatuto das Cidades. (TCU – Tribunal de Contas da União/2016)

Pré-Fabricado

1 Elemento construtivo tradicionalmente feito no local em que é disposto na edificação, fabricado industrialmente, fora do canteiro de obras, e apenas montado na obra. Em geral, é um elemento estrutural ou de vedação. Nas edificações de final do século XIX e início deste foi comum o uso de delgadas peças de ferro, principalmente colunas, pré-fabricadas, vindas da Inglaterra. Atualmente, em geral é fabricado em concreto, moldado, portanto fora do local da obra, e por esse motivo também chamado pré-moldado. (Dicionário Ilustrado de Arquitetura)

Pré-Moldado

1 Elemento, em geral de concreto, produzido fora do local em que será implantado na cons-

trução, sendo somente montado na obra.

Usualmente é fabricado em série em usinas no canteiro de obras ou em indústrias, e constitui-se em peças estruturais ou de vedação. Fabricado industrialmente, permite qualidade e homogeneidade de acabamento, dispensando revestimentos. De modo geral, feito no canteiro, corresponde a uma economia na obra, pois possibilita o total reaproveitamento das fôrmas utilizadas na sua confecção. (Dicionário Ilustrado de Arquitetura)

PCMSO

1 Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO). A indústria da construção civil caracteriza-se pelo dinamismo em determinado espaço de tempo, diversidade de especialização nas etapas do processo, fragmentação do trabalho, exigência de habilidades diversas, contínuo remanejamento e alta rotatividade dos trabalhadores. Por todas estas variáveis, identifica-se a dificuldade no gerenciamento das medidas para o monitoramento da saúde do operário. Todos os trabalhadores necessitam ter o controle de saúde de acordo com o risco a que estão expostos. Além de ser uma exigência legal, prevista no artigo 168 da CLT, está respaldada na convenção nº161 da Organização Internacional do Trabalho, respeitando princípios éticos, morais e técnicos. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.168-169)

Projeto básico

1 Solução intermediária do Projeto Executivo Final, que contém representação e informações técnicas da edificação que possibilitem uma avaliação de custo, já compatibilizadas com os projetos das demais atividades projetuais complementares. (IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil, 2016)

2 Projeto básico é a etapa opcional destinada à concepção e à representação das informações técnicas da obra e de seus elementos, instalações e componentes, ainda não completas ou definitivas, mas consideradas compatíveis com os projetos básicos das atividades necessárias e suficientes à licitação (contratação) dos serviços de obra correspondentes. [...] A legislação determina que o projeto básico, relativamente a obras, deve conter os seguintes elementos: desenho, memorial descritivo, especificação técnica, quantitativos, orçamentos, cronograma físico-financeiro e elementos técnicos. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.53-55)

Projeto Executivo

1 Etapa final do projeto arquitetônico que

consiste no desenvolvimento do anteprojeto aprovado pelas autoridades municipais, contendo todas as informações arquitetônicas necessárias à construção do edifício. Usualmente contém planta de situação, planta de locação, plantas baixas de todos os pavimentos, cortes gerais, transversal e longitudinal, fachadas e detalhes. Para a elaboração do projeto de execução é necessária a consulta aos dados constantes dos projetos complementares. (Dicionário Ilustrado de Arquitetura)

2 Solução definitiva do Anteprojeto, representada em plantas, cortes, elevações especificações e memoriais de todos os pormenores de que se constitui a obra a ser executada: determinação da distribuição dos elementos do sistema estrutural e dos pontos de distribuição das redes hidráulicas, sanitárias, telefônicas, ar condicionado, elevadores e de informática. (IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil, 2016)

3 Projeto executivo é o conjunto de elementos necessários e suficientes à realização completa da obra, em um nível de detalhamento adequado à execução completa da obra, de acordo com as normas técnicas pertinentes. Deve ser considerado o detalhamento do projeto básico. O projeto completo precisa conter os desenhos de todos os projetos, especificações, caderno de encargos, memoriais descritivos, metodologias e todos os detalhes necessários à execução da obra. O projeto executivo de arquitetura tem de apresentar os mesmos documentos do projeto básico, sendo que o único diferencial é o nível de detalhamento. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.56)

Proponente

1 É o órgão público estadual ou municipal que propõe a realização de um convênio com um órgão federal. (TCU – Tribunal de Contas da União, 2016)

Projeto legal

1 Desenhos e textos exigidos por leis, decretos, portarias ou normas e relativos aos diversos órgãos públicos ou concessionárias, os quais o projeto legal deve ser submetido para análise e aprovação. (IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil, 2016)

2 Projeto legal é a etapa destinada à representação das informações técnicas necessárias à análise e aprovação, pelas autoridades competentes, da concepção da edificação e dos seus elementos e instalações, com base nas exigências legais (municipal, estadual e federal), e à obtenção do alvará ou das licenças e demais

documentos indispensáveis para as atividades de construção. Depois da conclusão do projeto conceitual, é recomendável que a Administração ou o empreendedor providencie a aprovação dos projetos (pela prefeitura, CETESB, CONAMA, etc.) que provem a legalidade do empreendimento. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.52)

Reserva técnica

1 Item que prevê os custos decorrentes de substituição de mão-de-obra, quando da ocorrência de atrasos ou faltas que não sejam amparadas legalmente, e, ainda, abonos, de forma a assegurar a perfeita execução contratual. De maneira geral, a reserva técnica pode ser definida como um item incluído na planilha de preços dos licitantes, em que o principal objetivo é prever valores que serão despendidos com a substituição eventual de mão-de-obra.

Resistência

1 Sendo um importante fator para a qualidade e eficiência da edificação, o Professor Luciano Rodrigues Ornelas de Lima, define a resistência dos materiais como um ramo da Mecânica Aplicada que estuda o comportamento dos sólidos quando estão sujeitos a diferentes tipos de carregamento. (YAZIGI, Walid. A Técnica de Edificar. 2016. p.60)

SHEDs

1 Originalmente, termo inglês que significa alpendre. No Brasil, designa os telhados em forma de serra, com um dos planos em vidro para favorecer a iluminação natural. Bastante comum em fábricas e galpões. (ECIVILNET, 2016).

SICONV

1 É o sistema de acompanhamento de convênios do Governo Federal, que funciona no Portal dos Convênios do Governo Federal (www.convenios.gov.br). (TCU – Tribunal de Contas da União, 2016).

SINAENCO

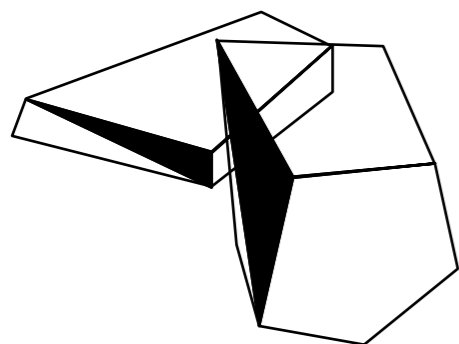
1 O Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva (SINAENCO) tem como base todo o território brasileiro. Abrange as empresas que prestam serviços de planejamento, estudos, planos, pesquisas, projetos, controles, gerenciamento, supervisão técnica, inspeção, diligenciamento e fiscalização de empreendimentos relativos à arquitetura e à engenharia. (SINAENCO – Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva, 2016)

Sustentável

1 O termo Sustentável é utilizado para todo o processo que tem a qualidade de continuidade e preservação. Trocando em miúdos, é toda atividade humana que não extingue os recursos de seu ambiente, dando-lhe tempo e condições para que se renove, seja isto por meio natural ou também por ação humana.

Terceirização

1 Forma de contratação de serviços indiretamente. Uma dada instituição contrata outra empresa para executar um determinado serviço. Esse processo pode ser repetido várias vezes e de acordo com a quantidade de terceirizações, maior poderá ser o grau de exploração da mão de obra trabalhadora.



Normas para submissão de trabalhos

1 Condições gerais

A revista cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade publica trabalhos provenientes de pesquisas de caráter diverso (Iniciação Científica, Pesquisa Experimental e Trabalhos de Conclusão de Curso, entre outros) desenvolvidos por alunos de graduação nas áreas de arquitetura e urbanismo ou afins. As colaborações (fluxo contínuo) de artigos e ensaios serão sempre bem-vindas e apreciadas pelo conselho editorial, que avaliará a pertinência de sua publicação e encaminhará o texto para a avaliação de pareceristas.

É responsabilidade do autor encaminhar trabalhos em acordo com as normas estabelecidas pela revista, sob pena de não serem aceitos para publicação. Cabe à revista e seus editores adequar os textos originais ao seu padrão editorial, submetendo os artigos à revisão gramatical e de estilo, assim como estabelecer os prazos para publicação. O padrão de formatação tem por base as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), conforme as orientações que se seguem.

As colaborações para publicação poderão ser feitas nos formatos artigo ou ensaio, e deverão ser encaminhadas através do e-mail cadernos-depesquisa@escoladacidade.edu.br, indicando no campo de assunto submissão artigo ou submissão ensaio.

A Revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade não se responsabiliza pela redação, nem pelas ideias emitidas pelos colaboradores e autores dos trabalhos publicados. Todas as submissões deverão ser acompanhadas de declaração assinada segundo o modelo a seguir. Para trabalhos com mais de um autor, cada autor deve encaminhar uma declaração:

DECLARAÇÃO - REVISTA CADERNOS DE PESQUISA DA ESCOLA DA CIDADE
Eu, (nome completo), CPF (número), RG (número), residente no endereço (endereço completo), autorizo a revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade a publicar o artigo (título subtítulo) /ensaio (título subtítulo) [ESCOLHER UMA DAS DUAS ALTERNATIVAS].
Atesto como sendo expressão absoluta da verdade as seguintes afirmações:

- Sou o único autor do trabalho acima nomeado / Sou autor do trabalho acima nomeado, em coautoria com (nomes completos dos co-autores) [ESCOLHER UMA DAS DUAS ALTERNATIVAS].
- O trabalho enviado para avaliação é inédito / foi publicado em (dados completos da publicação original) [ESCOLHER UMA DAS DUAS ALTERNATIVAS].
- Sou responsável exclusivo pela redação, ideias e opiniões presentes no trabalho.
- Assumo total responsabilidade pelas imagens utilizadas, devidamente identificadas com fonte e crédito.
(Local e data)
(Assinatura e nome completo do autor)

2 Artigos

Relato resultante de pesquisa científica organizados na forma de artigo que apresentem e discutam um ou mais dos seguintes aspectos atinentes a uma pesquisa em curso ou finalizada: formulação do problema investigado, o referencial teórico utilizado, a metodologia empregada, os resultados parciais ou totais alcançados e as principais dificuldades encontradas no processo de investigação.

2.1 Formatação

Os arquivos devem ser encaminhados em formato .doc ou .docx. O texto deve apresentar título (e eventual sub-título) e nome por extenso do autor acompanhado de nota de rodapé onde deverão constar as seguintes informações: formação acadêmica, titulação, vínculo institucional e endereço eletrônico. Os Artigos devem ter entre 35.000 e 75.000 caracteres (com espaço) e conter título, resumo (máximo de 300 palavras) e palavras-chave em português, inglês e espanhol. Caso o trabalho tenha obtido apoio financeiro de alguma instituição, esta informação deverá ser mencionada abaixo do nome do autor.

Os textos deverão seguir o seguinte padrão: Formato A4 – Margens 2cm – Alinhamento justificado – Parágrafo com espaçamento 6pt (sem tabulação) e entre linhas simples. Fonte Arial tamanho 11 (para textos e títulos) e 9 (referências bibliográficas, notas e citações).

As notas explicativas e referências bibliográficas deverão ser apresentadas ao final do texto.

2.2 Apresentação

2.2.1 Seções

O texto deve seguir a ABNT NBR 6024/2003 (Informação e documentação – Numeração progressiva das seções de um documento escrito – Apresentação). As divisões do trabalho são numeradas com algarismos arábicos, sem utilizar qualquer outro sinal (ponto, parêntese ou travessão). O indicativo de seção ou de título deve ser escrito em negrito.

2.2.2 Citações

Seguem o padrão da ABNT NBR 10520/2002 (Informação e documentação – Citações em documentos – Apresentação). Todos os textos citados devem constar na lista de referências. As citações diretas ou indiretas no corpo do texto devem seguir o sistema de chamada autor-data. As citações diretas com mais de três linhas devem ser formatadas em arial 9, entre linhas simples, recuo de 4cm da margem esquerda e sem aspas ou itálico.

2.2.3 Notas explicativas

As notas devem ser exclusivamente explicativas e deverão ser enumeradas sequencialmente, com algarismos arábicos. Todas as notas deverão ser listadas no final do trabalho, usando fonte arial 9.

2.3 Referências bibliográficas

Deverão seguir o padrão ABNT NBR 6023/2002 (Informação e documentação – Referências – Elaboração). As referências devem ser listadas no final do trabalho, em ordem alfabética, utilizando fonte Arial 9.

2.4 Imagens

Serão aceitas até 6 imagens para cada artigo. As imagens deverão assim ser numeradas e encaminhadas em formato .jpg, com resolução mínima de 300dpi (10x15cm), acompanhadas de documento .doc ou .docx com legendas que acompanhem a numeração. As legendas devem também conter obrigatoriamente informações sobre fonte e crédito das imagens.

3 Ensaaios

Produto de pesquisa científica de caráter experimental exposto na forma de ensaio textual, gráfico ou gráfico-textual, que busque discutir aspectos atinentes a uma pesquisa em curso ou finalizada com rigor conceitual, embora com flexibilidade quanto à sua formalização.

3.1 Formatação

Os ensaios devem ser encaminhados em arquivos em formato .jpg (elementos gráficos) e .doc ou .docx (elementos textuais) organizados segundo as seguintes indicações.

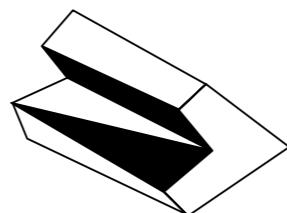
Os arquivos em formato .doc ou .docx. devem apresentar título (e eventual sub-título) – em português, inglês e espanhol – e nome por extenso do autor acompanhado de nota de rodapé onde deverão constar as seguintes informações: formação acadêmica, titulação, vínculo institucional e endereço eletrônico. Deve-se apresentar um excerto do conteúdo textual do ensaio ou pequeno texto explicativo que não ultrapasse 300 palavras, também traduzido para inglês e espanhol. Para os ensaios que contiverem partes textuais esse texto não deve ultrapassar 35.000 caracteres (com espaço). Os textos deverão seguir o seguinte padrão: Formato A4 – Margens 2cm – Alinhamento justificado – Parágrafo com espaçamento 6pt (sem tabulação) e entre linhas simples. Fonte Arial tamanho 11 (para textos e títulos) e 9 (referências bibliográficas apresentadas ao final do texto).

Os elementos ou peças gráficas – até 8 – deverão ser encaminhados em formato .jpg, com resolução mínima de 300dpi (18x25cm).

Adendo a este material, pede-se o envio de versão do ensaio em arquivo folha A4, PDF, como sugestão de diagramação, que explicita o diálogo entre imagem e texto ou entre imagens.

3.2 Referências bibliográficas

Deverão seguir o padrão ABNT NBR 6023/2002 (Informação e documentação – Referências – Elaboração). As referências devem ser listadas no final do trabalho, em ordem alfabética, utilizando fonte Arial 9.



Esta publicação foi editada pelo projeto Contracondutas. O Projeto Contracondutas, realizado entre Maio de 2016 e Maio de 2017, através do Conselho Técnico da Escola da Cidade, contou com financiamento público proveniente de TAC entre o Ministério Público do Trabalho e empresa flagrada utilizando mão de obra em condições análogas a escravidão, em obras do terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em 2013. Esta obra tem distribuição gratuita e não pode ser comercializada.

fontes **Noto Sans e Noto Serif**
papel **alta alvura 90g/m2**
impressão **Gráfica Flavio Motta**
1ª Edição
São Paulo
abril de 2017
tiragem **500**

