

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO

HELOÍSA MÔNACO DOS SANTOS

TRABALHO MÓVEL:
em trânsito por aeroportos e aviões

SÃO PAULO
2011

HELOÍSA MÔNACO DOS SANTOS

TRABALHO MÓVEL:

em trânsito por aeroportos e aviões

Tese apresentada à Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, como requisito para obtenção do título de Doutor em Administração de Empresas.

Linha de Pesquisa:
Estudos Organizacionais

Orientadora:
Prof^ª. Dra. Maria José Tonelli

SÃO PAULO

2011

Santos, Heloísa Mônaco dos.

Trabalho Móvel: em trânsito por aeroportos e aviões / Heloísa Mônaco dos Santos. - 2011.

355 f.

Orientador: Maria José Tonelli.

Tese (doutorado) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo.

1. Teletrabalho. 2. Espaço e tempo. 3. Tecnologia da informação. 4. Aeroportos. 5. Aviões. I. Tonelli, Maria José. II. Tese (doutorado) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo. III. Título.

CDU 331.87

HELOÍSA MÔNACO DOS SANTOS

TRABALHO MÓVEL:

em trânsito por aeroportos e aviões

Tese apresentada à Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, como requisito para obtenção do título de Doutor em Administração de Empresas

Linha de Pesquisa:
Estudos Organizacionais

Data de aprovação:

__/__/____

Banca examinadora:

Profa. Dra. Maria José Tonelli
(Orientadora) FGV-EAESP

Prof. Dr. Ivan da Costa Marques
UFRJ

Profa. Dra. Amarolinda Zanela Saccol
Unisinos - RS

Prof. Dr. Eduardo Henrique Diniz
FGV-EAESP

Prof. Dr. Rafael Alcadipani da Silveira
FGV-EAESP

Que a energia desta ação
beneficie todos os seres.

(Prece Budista)

AGRADECIMENTOS

Imagine que este estudo seja um tecido. Um tecido urdido em tear manual, com fios de diversas cores, materiais e origens. Gostaria que fosse possível ao leitor, de acordo com o seu interesse, puxar um fio desse tecido; e que a partir daí, toda a história daquela parte da trama se apresentasse a sua frente, como um filme, com seus personagens e enredos. O leitor teria contato, desse modo, com aqueles que participaram do processo de confecção deste tecido, deste estudo. Não teria apenas acesso aos créditos do filme, mas ao próprio filme. Acredito que assim faria jus à contribuição de todos os envolvidos. O leitor, talvez, tenha essa imaginação... Diante dessa incerteza, no entanto, resta-me a difícil tarefa de destacar e agradecer alguns dos personagens envolvidos; certa, contudo, que estarei muito distante da contribuição que ofereceram a este trabalho. São eles: livros, computador e Internet (como poderia me esquecer de vocês!); as instituições que financiaram parte deste projeto, GVPesquisa (EAESP-FGV) e Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES); os funcionários da Biblioteca Karl A. Boedecker pela excelência na prestação dos serviços; os colegas do programa de mestrado e doutorado pelo companheirismo; os professores da escola por compartilharem conosco suas sabedorias, em especial, o prof. Dr. Rafael Alcadipani pelas orientações valiosas e o prof. Dr. Eduardo Henrique Diniz pela disponibilidade constante para a troca de ideias; minha querida orientadora, profa. Dra. Maria José Tonelli, por seus direcionamentos precisos, sua acolhida, generosidade, sensibilidade e franqueza; meus queridos amigos Adriana, Ana Renata, Cláudio, Eduardo, Esmera, Flávia, Kacuta, Lise, Márcia, Marisa, Maurício, Pedro, Renata, Rosana e Sheila pela afeição e pelas indicações de pessoas a entrevistar; em especial, a Maria Teresa, sempre presente quando eu mais precisei de apoio; as pessoas observadas que contribuíram anonimamente com esta pesquisa; as pessoas entrevistadas neste estudo, pela disponibilidade, por compartilharem comigo suas experiências e pela atenção, seriedade, e transparência com que o fizeram; minha família pelo afeto, confiança e estímulo, em especial, meu pai, Antonio, exemplo de vida que mescla superação e amor, e minha irmã, Denise, pelas orientações de quem já viveu tudo isso com heroísmo e maestria; e Lucas, cuja paciência, apoio, encorajamento, sorriso, atenção, carinho e amor alimentam meu coração.

“O cenário emergente de trabalho é aquele em que [...] já não vamos ao escritório, mas, em vez disso, o escritório vem conosco, sempre.”

(Felstead et al., 2005, p. 2)

“Nunca encontramos tempo e espaço, mas uma multiplicidade de interações com agentes que têm seus próprios processos de tempo e espaço, objetivos, meios e fins.”

(Latour, 1997a, p. 182)

RESUMO

Argumenta-se na contemporaneidade que o trabalho adquiriu a possibilidade de ser realizado “a qualquer hora e em qualquer lugar” e que, particularmente, pode ser realizado em movimento, enquanto a pessoa que trabalha desloca-se de um lugar a outro. Este estudo investiga esse último, o trabalho móvel; em especial, aquele que envolve o uso de tecnologias de informação e comunicação e realizado enquanto a pessoa que trabalha desloca-se por meio do sistema de transporte aéreo. Este projeto explora, especificamente, o desempenho de espaço-tempos de trabalho em terminais de aeroportos e em aviões. Para tanto, adota a abordagem teórico-metodológica Teoria Ator-Rede que considera o social um movimento de associações entre elementos heterogêneos e os espaço-tempos, incluindo aqueles de trabalho, efeitos de modos como humanos e não humanos relacionam-se entre si. A estratégia metodológica envolveu uma combinação de observação de campo, auto-observação e entrevistas com pessoas que vivem a experiência do trabalho móvel. A coleta de dados compreendeu: (a) horas de observação de pessoas e situações, em alguns terminais de aeroportos no Brasil e em voos entre a cidade de São Paulo e outras capitais do país, e (b) entrevistas semiestruturadas com pessoas que, com certa frequência, deslocam-se para trabalhar por meio do sistema de transporte aéreo. Como resultado, este estudo contribui para as análises sobre o fenômeno do trabalho móvel, realizado em aeroportos e aviões, e destaca: os atores envolvidos, bem como os agentes que levam esses atores a agir; a quantidade de objetos ativos na manifestação do fenômeno; e as controvérsias envolvidas com o tema. Além disso, aponta elementos empíricos (i) que revelam lugares em que os fenômenos de trabalho móvel se manifestam esporadicamente, de modo disperso, como “bolhas”, e (ii) que se contrapõem à ideia que é possível trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar”. As contribuições deste estudo ecoam resultados de pesquisas desenvolvidas sobre trabalho móvel, assim como apresentam particularidades, como a metáfora da bolha, ampliações de aspectos pouco presentes nos textos sobre o tema e elementos peculiares do trabalho móvel investigado no espaço-tempo da pesquisa.

Palavras-chave: trabalho móvel; espaço de trabalho; tecnologias de informação e comunicação; teoria ator-rede; aeroportos e aviões.

ABSTRACT

It is currently argued that work has turned into something that may be carried out “at any time and anywhere;” and, more specifically, that it may be carried out on the move, while the worker goes from one place to another. This study investigates the latter, the mobile work; particularly the one that involves the use of information and communication technologies and is carried out while the person goes from one place to another using air mobility-system. More specifically, this project explores the performance of work time-spaces in airport terminals and on airplanes. To do so, it adopted the theoretical and methodological approach Actor-Network Theory, which considers the social as a movement of associations between heterogeneous elements; and time-spaces, including work ones, as the effects of the ways in which humans and non-humans interact. The methodological strategy involved a mix of field observations, self-observations, and interviews with people that experience working on the move. Data collection comprised: (a) hours observing people and situations at some airport terminals in Brazil, as well as on flights between Sao Paulo and other Brazilian capitals; and (b) semi-structured interviews with people that, fairly frequently, use air transportation to work. The result of this study contributes with the analysis on the mobile work phenomenon, at airports and on airplanes, and highlights: the actors involved, as well as the agents who lead such actors to act; the amount of objects active as the phenomenon takes place; and the controversies involved with the theme. Furthermore, it points out empirical elements (i) which reveal places where the work on the move phenomena take place sporadically, in a scattered fashion, as “bubbles;” and (ii) which oppose the idea that it is possible to work “at any time and anywhere.” The contributions made by this study echo the results of researches developed on mobile work and show specific ideas, such as: the bubble metaphor, expansions of aspects that are rarely present in the texts on mobile work, and elements of work on the move researched in Brazil.

Keywords: mobile work; workplace; information and communication technologies; actor-network theory; airports and airplanes.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Esquema 1	Teletrabalho, trabalho nômade e teletrabalho nômade	35
Esquema 2	Força de trabalho nômade	36
Esquema 3	Estrutura tridimensional que conceitua local de trabalho	37
Esquema 4	Trabalho móvel com apoio das TIC	37
<hr/>		
Fotografia 1	Pessoa no avião	212
Fotografia 2	Pessoa com pernas sobre a cadeira a sua frente	214
Fotografia 3	Equipamento sobre a lata de lixo	230
Fotografia 4	Pessoa trabalha isolada	230
Fotografia 5	Pessoa se alimenta e carrega de energia seu equipamento.	230
Fotografia 6	Vista a partir do saguão do aeroporto Santos Dumont	248
<hr/>		
Gráfico 1	Dimensão que considera a razão entre transporte e transformação	160
Gráfico 2	A razão entre transformação e transporte, e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento	161
Gráfico 3	A razão entre transformação e transporte, e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento, no caso do trajeto para o aeroporto	249
<hr/>		
Imagem 1	Instalação <i>Cosmic Thing</i>	139
Imagem 2	“O que acontece se ficamos sem energia”	352

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Diferentes cenários de colaboração no trabalho	39
Tabela 2	Dependência de tempo e espaço	40
Tabela 3	Dados das viagens	182
Tabela 4	Dados das pessoas entrevistadas	188

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

EAESP	Escola de Administração de Empresas de São Paulo
FGV	Fundação Getulio Vargas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
TAR	Teoria Ator-Rede
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação
VIP	<i>Very Important Person</i>

SUMÁRIO

1	<u>INTRODUÇÃO</u>	15
2	<u>TRABALHO, MOBILIDADE E TECNOLOGIA MÓVEL</u>	32
2.1	Trabalho e Mobilidade	32
2.2	Trabalho e Tecnologia	43
2.3	Mobilidade e Tecnologia	52
2.4	Pesquisas sobre Trabalho Móvel	58
3	<u>ESPAÇO NA CONTEMPORANEIDADE</u>	66
3.1	Conceitos de Espaço	66
3.2	Espaço e Lugar	75
3.3	Espaço e Tempo	83
3.4	Experiência de Espaço e Tempo	86
3.5	Espaço do Aeroporto e do Avião	90
4	<u>ORGANIZAÇÕES E ESPAÇO</u>	96
4.1	Introdução Histórica	96
4.2	Teoria das Organizações e Espaço	103
4.3	Pesquisas em Estudos Organizacionais sobre Espaço	112
4.4	Espaços da Organização	119
5	<u>TEORIA ATOR-REDE E ESPAÇO</u>	127
5.1	Teoria Ator-Rede	127
5.2	Leitura da Teoria Ator-Rede sobre Espaço	151

6	<u>ABORDAGEM METODOLÓGICA</u>	173
6.1	Estratégia de Pesquisa	173
6.2	Procedimentos de Coleta e Análise dos Dados	180
7	<u>TRABALHO MÓVEL EM TRÂNSITO POR AEROPORTOS E AVIÕES</u>	196
7.1	Relações Heterogêneas	196
7.2	Objetos	204
7.3	Corpo	211
7.4	Lugar	215
7.5	Distância	236
7.6	Sistema Aéreo	241
7.7	Caracterização do Trabalho Móvel nos Espaços Observados	256
8	<u>TEMPOESPAÇO DE TRABALHO MÓVEL EM TRÂNSITO POR AEROPORTOS E AVIÕES</u>	262
8.1	Construção de TempoEspaço de Trabalho Móvel	262
8.2	Trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”?	292
9	<u>CONSIDERAÇÕES FINAIS</u>	299
	REFERÊNCIAS	315
	ANEXOS	336

1 Introdução

O campo, a casa, a oficina, a fábrica, e o escritório são exemplos de lugares de trabalho do ser humano; como também o são os caminhos, as estradas, as ruas, as rodovias, os carros, os navios, os trens e os aviões, visto que sempre existiram modos de trabalhar que não demandam que se esteja presente em um lugar de trabalho específico e fixo. Na cidade de Paris, por exemplo, no final do século XVIII, trabalhavam em suas ruas os varredores, carregadores de água, mercadores ambulantes de roupas e sucatas, entre outros. (BURSTIN, 1993). Clark (1993), em outro exemplo, descreve que nas áreas rurais da Nova Inglaterra, região nordeste dos Estados Unidos, no final do século XVIII e início do século XIX, existiam pessoas que se deslocavam de casa em casa para trabalhar com tecelagem e costura. Mais recentemente, executivos(as) que viajam a trabalho, visitando clientes, fornecedores, ou com o objetivo de reunir-se com equipes remotas, são exemplos de pessoas cuja atividade de trabalho, ocasionalmente, acontece em locais fixos que se alteram, ou é realizada em trânsito, em movimento (LILISCHKIS, 2003). Com essa mesma relação com o local de trabalho apresentada por executivos(as), tem-se também os casos de pessoas que atuam como consultores, prestadores de serviços de assistência técnica, forças de vendas que trabalham no campo (como vendedores de seguros e de insumos agrícolas), alguns tipos de jornalistas, prestadores de serviços básicos (como pedreiros, encanadores, manicures, mecânicos, eletricitas, jardineiros e diaristas), condutores de trens, motoristas de táxi e ônibus, comissários de voo, entre outros (LILISCHKIS, 2003).

Os exemplos de atividades de trabalho recentes envolvendo deslocamentos citados acima, porém, não são típicos. Segundo Felstead, Jewson e Walters (2005), na contemporaneidade, a quantidade de pessoas, cuja atividade de trabalho remunerado não demanda que estejam presentes em um local específico e fixo, é menor quando comparada à quantidade de pessoas que se deslocam a um local particular, a fim de conduzirem suas tarefas diárias em uma estação de trabalho definida. O fato relevante na contemporaneidade é que essa diferença está diminuindo. Pesquisas conduzidas na Grã Bretanha, ao longo de anos, por exemplo, sinalizam que o trabalho vem se desvinculando de um lugar particular para ser realizado e move-se na direção de locais variados (FELSTEAD, JEWSON e WALTERS, 2005). A pesquisa GPS –

*General Population Survey*¹, cujos resultados são analisados por Lilischkis e Meyer (2003), aponta, entre outros aspectos, que são significativos os números de trabalhadores móveis entre as pessoas entrevistadas no estudo: 28% dos entrevistados, da União Europeia, podem ser considerados trabalhadores móveis; e nos Estados Unidos, 32% dos entrevistados se enquadram nessa definição. Segundo a pesquisa GPS, trabalhadores móveis são aqueles que responderam “sim” quando questionados se nas últimas quatro semanas, passaram parte de seu tempo de trabalho distante de sua casa ou local principal de trabalho, isto é, em viagem de negócios, em organizações dos clientes etc. (LILISCHKIS e MEYER, 2003).

O fenômeno descrito acima – o fato de um número crescente de pessoas desenvolverem atividades de trabalho que não demandam que estejam presentes em um local específico e fixo – está acompanhado na contemporaneidade por outros fenômenos associados a trabalho, tecnologia e mobilidade.

Nas últimas décadas, segundo Batt (2005), pesquisas desenvolvidas sobre práticas de trabalho evidenciam que essas experiências estão em processo de significativa transformação. Observa-se uma aplicação substancial de práticas flexíveis, associadas a sistemas caracterizados por organizações descentralizadas, hierarquias enxutas, organização do trabalho baseada em equipes e relações de trabalho de curta duração (BATT, 2005; LAZZARATO e NEGRI, 2001; SENNETT, 1998; BARLEY e KUNDA, 2001). Essas mudanças foram amplamente difundidas nos anos 1980 e são produtos de fatores como a pressão da competição global, o aumento da densidade de redes interorganizacionais e, especialmente, a adoção de novas tecnologias (RUBERY, 2005).

Com relação ao cenário atual de adoção e uso das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) pelas organizações e pessoas, observa-se um crescimento da incorporação de tecnologias móveis, isto é, um conjunto de dispositivos tecnológicos que suportam mobilidade e comunicação a distância (SACCOL e REINHARD, 2004). Para alguns pesquisadores, como Kakahara (2003) e Sørensen (2004), essas tecnologias têm o potencial de alterar as características espaciais e temporais do trabalho, aumentando a mobilidade da pessoa que trabalha. Argumenta-se que essas mudanças podem afetar, por exemplo, o modo

¹ A pesquisa GPS é parte de um projeto da União Européia (UE) e teve como um dos seus objetivos detalhar o nível, as características e as implicações do trabalho móvel. Para tanto, entrevistou 12.000 pessoas, entre abril e maio de 2002, em 15 países da UE, assim como na Suíça e nos Estados Unidos (LILISCHKIS e MEYER, 2003).

como o tempo e o espaço são definidos e experienciados pelas pessoas; a natureza do trabalho e dos locais de trabalho; e a natureza da fronteira entre questões vinculadas a trabalho e não trabalho na vida das pessoas (KAKIHARA, 2003; SØRENSEN, 2004). No caso particular do trabalho dito de escritório, por exemplo, o escritório tem sido dominado pela tecnologia fixa por mais de 120 anos – do telefone de Graham Bell nos anos 1880, ao computador pessoal IBM² nos anos 1980 (ROSS, 2006). Segundo Ross (2006), a introdução do telefone móvel celular, da tecnologia portátil (por exemplo, os *notebooks*) e a capacidade de comunicação entre lugares distantes, a baixo ou nenhum custo, alteraram muitas das regras fundamentais da vida do escritório. Uma das tendências observadas na contemporaneidade são escritórios nômades, isto é, a ideia de liberar o trabalho do lugar de trabalho – “o endereço corporativo não mais representa uma construção física” (ROSS, 2006, p. 146, tradução nossa).

Além disso, é relevante observar que o aumento da mobilidade da pessoa que trabalha, com o suporte da tecnologia, é um dos aspectos de fenômenos contemporâneos mais abrangentes; tais fenômenos envolvem (i) diferentes formas de viagem ou deslocamento, transporte e comunicação, e (ii) múltiplas maneiras de desenvolvimento e organização da vida, social e econômica, no tempo e em vários espaços (URRY, 2007). O mundo contemporâneo está se tornando mais móvel: mais pessoas viajam atualmente, para lugares mais distantes e de modo mais rápido quando comparado ao passado, e essas pessoas superlotam ônibus, trens, navios e aviões; muitas dessas viagens são relacionadas a trabalho; além disso, produtos, dinheiro e informação, entre outros, também estão em movimento (SHELLER e URRY, 2003; URRY, 2007).

A combinação do aumento de pessoas que viajam e da capacidade de comunicação a distância, de modo ubíquo, oferece a possibilidade para que mais trabalho seja conduzido em lugares não convencionais, como casas, carros, trens, postos de serviços de estradas, saguões de hotéis, áreas de embarque de aeroportos, entre outros. E segundo alguns autores e pesquisas (ANTONELLI, 2001; ECONOMIST, 2008; BELL e JOROFF, 2001, CHEN e NATH, 2005), de modo crescente podemos escolher trabalhar em qualquer lugar, a qualquer hora, com o apoio das TIC. Aparentemente caminhamos na direção do que Makimoto e Manners (1997) previam: tornarmo-nos independentes geograficamente e livres para escolher entre sermos sedentários ou nômades.

² *International Business Machines* (IBM) é uma empresa multinacional estadunidense voltada para a área de informática.

Para a curadora da exposição *Workspheres*³, Paola Antonelli, por exemplo, o trabalho na contemporaneidade perdeu sua identificação imediata com um local físico, material, como uma sala ou espaço no qual as tarefas são realizadas; o trabalho tornou-se transportável e ubíquo: “quase um estado da mente. Como uma bolha de pura concentração que se pode ligar e desligar com ou sem a ajuda de ferramentas tangíveis; o trabalho está onde você está.” (ANTONELLI, 2001, p. 1, tradução nossa).

Mais recentemente, a revista *The Economist*, em publicação especial sobre mobilidade, intitulada *Nomads at last* (Nômades finalmente, tradução nossa), dedicou uma seção ao tema trabalho e movimento e, com relação a esse assunto, apresenta referências sobre trabalho nômade – que, segundo a revista, pode ser realizado “a qualquer hora e em qualquer lugar”. O artigo narra, por exemplo, o depoimento de James Ware, um dos fundadores de uma empresa que pesquisa o tema “O futuro do trabalho”, para quem o estilo nômade está se tornando norma para os trabalhadores do conhecimento⁴ (*knowledge workers*). Nas pesquisas desenvolvidas nos Estados Unidos, Ware concluiu que tais profissionais passam menos de 1/3 de seu tempo de trabalho em escritórios tradicionais, aproximadamente 1/3 em escritórios em casa, e o restante 1/3 em “terceiros lugares”, como cafés, bibliotecas públicas e parques (ECONOMIST, 2008).

Felstead, Jewson e Walters (2005) investigam as implicações potenciais da realidade de trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”, para as organizações e a experiência de trabalho das pessoas. Argumentam que a ideia de que alguns espaços e tempos são designados para trabalho e outros para não trabalho está sendo abandonada e que o relacionamento entre espaços e tempos, de trabalho e não trabalho, não são mais sequenciais, lineares e cronológicos, mas, em vez disso, tornam-se um mosaico disperso de conexões ubíquas que estão sempre disponíveis. Para aqueles que são parte desse lugar de trabalho “explodido”, o

³ *Workspheres* (Esferas de Trabalho, tradução nossa) foi uma exposição realizada em 2001, no Museu de Arte Moderna da cidade de Nova York, nos Estados Unidos, que teve como foco o modo que trabalhamos e o papel do *design* na criação de soluções efetivas para futuros ambientes e ferramentas de trabalho (WORKSPHERES, 2001).

⁴ Este texto evita o uso da expressão “trabalhador do conhecimento” (*knowledge worker*), como o fazem Felstead, Jewson e Walters (2005). Para esses autores, é possível argumentar que todas as formas de trabalho envolvem algum grau de aplicação de habilidades e conhecimento na solução de problemas; além disso, a expressão tornou-se associada a uma visão particular e discutível do desenvolvimento da sociedade – na direção de uma “economia do conhecimento” e “sociedade do conhecimento”.

ritmo cotidiano de vida passa por transformações; por exemplo: esses desenvolvimentos geram opções (em qualquer tempo ou espaço é possível se trabalhar ou não) e decisões devem ser tomadas; tais escolhas são limitadas por uma variedade de pressões; algumas localizações e tempos são mais adequados às tarefas de trabalho particulares que outras; alguns vínculos familiares restringem o envolvimento em tarefas de trabalho; algumas demandas de trabalho são prioritárias; entre outros aspectos. (FELSTEAD, JEWSON e WALTERS, 2005).

A retórica que o trabalho pode ser realizado “a qualquer hora e em qualquer lugar” está associada tanto a argumentações favoráveis a esse fenômeno, como outras que se concentram em pontos de atenção. Pesquisadores do *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) e consultores da empresa Gartner, por exemplo, não apenas vislumbram essa possibilidade de trabalho, como argumentam que “um lugar de trabalho que é distribuído e conectado e que facilita o trabalho a qualquer hora e em qualquer lugar, em um ambiente face a face ou virtual, é um pré-requisito do sucesso e da sobrevivência organizacional” (BELL e JOROFF, 2001). Por sua vez, Wiberg e Ljungberg (2000) argumentam que as limitações práticas do “qualquer hora e em qualquer lugar” podem tornar impossível para alguns profissionais móveis conduzirem o trabalho de modo independente de tempo e lugar. Ainda dentro de uma visão que se concentra em pontos de atenção, Perry et al. (2001) sugerem que a retórica do acesso, por meio das tecnologias móveis, “a qualquer hora e em qualquer lugar” enfatiza em excesso certas características do trabalho móvel e incorpora uma série de suposições sobre a natureza do mesmo, levando organizações a interpretações equivocadas sobre o fenômeno. Na síntese de Castells et al. (2007), não existe conclusão simples sobre as implicações sociais desta permanente conectividade no trabalho; se, por um lado, observa-se o aumento da flexibilidade dos processos de trabalho, por outro, a disponibilidade permanente da pessoa que trabalha pode representar novos modos de vigilância.

Embora as pesquisas apresentadas acima evidenciem que há interesse em pesquisar o lugar de trabalho, o tema espaço de modo abrangente é periférico em estudos organizacionais, segundo Gagliardi (1996), Yanow (1998), Kornberger e Clegg (2004), e Taylor e Spicer (2007). Na visão dos dois últimos autores, por exemplo, tempo e espaço são temas vinculados na física, na vida cotidiana e nos lugares de trabalho; nas ciências sociais, contudo, tem sido prática comum privilegiar a análise de tempo e considerar os espaços e lugares como locais neutros ou repositórios fixos, imóveis e inertes. Estudos de Spink (2001), Clegg e Kornberger (2006), Dale e Burrell (2008), Hernes (2004), Taylor e Spicer (2007), Tissen e Deprez (2008), e

Vergara e Vieira (2005) procuram enfatizar as potenciais contribuições para o campo de um olhar mais atento à questão de espaço e lugar. Dale e Burrell (2008), por exemplo, relacionam a materialidade da organização a questões em teoria gerencial, como poder, identidade e cultura; e argumentam que com isso reafirmam a importância da natureza física e corporificada das relações sociais e oferecem elementos que reestruturam o pensamento gerencial sobre como o espaço pode ser organizado. Nessa mesma direção, Clegg e Kornberger (2006) argumentam que, em teoria organizacional e de gestão, os pesquisadores estudam poder, mudança e organizações sem se referenciar à realidade material, espacial, que compõe esses fenômenos e que isso representa uma ausência que precisa ser explorada.

Especificamente sobre o tema lugar de trabalho, Gillen (2006), Bell e Joroff (2001), Harrison (2006) e Felstead, Jewson e Walters (2005), por exemplo, estudam o assunto de modo abrangente. Os três últimos autores investigam as mudanças recentes nos locais em que o trabalho remunerado é realizado, afetando o significado e a experiência de trabalho. Os autores exploram o trabalho em escritórios coletivos (*working in collective offices*); o trabalho em casa (*working at home*); e o trabalho que envolve deslocamentos e que acontece em vários locais (*working on the move*). Identificaram que os movimentos dentro e entre os locais de trabalho permitem aos trabalhadores misturar e compor os locais e cronogramas, tarefas e experiências, supervisão e autodireção, liberdades e restrições; os lugares de trabalho não são mais singulares, mas múltiplos; e as horas de trabalho não são mais fixas, mas se distribuem pelo dia; os autores descrevem um cenário de diversidade e fragmentação, transições e fluxos. Gillen (2006), em outro exemplo, estuda como criar ambientes de trabalho significativos diante de uma realidade em que “a necessidade de acomodar trabalhadores de escritório das 9h às 17h é substituída pela necessidade de acomodar comunidades de colaboradores independentes, mais ou menos dispersas, por meio de espaços físicos e virtuais” (Ibid., p. 62, tradução nossa). A autora propõe um planejamento do espaço de trabalho que considera uma mistura de espaços abertos e fechados, individuais e grupais, baseado nas necessidades e padrões de trabalho das diversas equipes. Tal planejamento deve considerar espaços gerenciados pela organização (como salas dos escritórios, cafés internos etc.) e gerenciados por outros (como a casa das pessoas, praças, cafés, restaurantes, aeroportos, trens, carros, entre outros) (GILLEN, 2006).

Particularmente com relação à mobilidade espacial do/no trabalho, segundo pesquisa desenvolvida por Hislop e Axtell (2007), esse tema ainda se mantém uma dimensão

relativamente negligenciada na análise das práticas de trabalho contemporâneas. Contudo, embora incipientes, são encontradas pesquisas que estudam o trabalho móvel, envolvendo também a questão do espaço de trabalho; como as de Perry et al. (2001), Laurier (2001, 2004b), Kakihara (2003), Breure e Van Meel (2003), Brown e O'Hara (2003), Holm e Kendall (2008), Forlano (2008), Lyons, Jain e Holley (2007) e Cohen (2010) que serão detalhadas adiante neste estudo. Com relação ao aspecto teórico, no entanto, a área de estudos sobre trabalho móvel ainda não apresenta um *corpus* de informação suficiente para oferecer uma teoria envolvendo como o trabalho móvel é conduzido e as práticas dos trabalhadores móveis em seu cotidiano, segundo Perry et al. (2001).

Na visão de Felstead, Jewson e Walters (2005), trabalhar em movimento compreende tarefas conduzidas enquanto em trânsito de um local a outro, assim como aquelas realizadas em pontos de parada temporária no caminho. Inclui, desse modo, não somente o trabalho feito em carros, trens e aviões, mas também realizado em postos de serviços nas estradas, terminais de aeroportos, estações de trem, saguões de hotéis, entre outros. Para os autores, o que caracteriza o trabalho em movimento é a combinação de proximidade física e interações formais impessoais em áreas públicas com distância geográfica de colegas de trabalho, colaboradores e gestores.

Com relação ao espaço de trabalho, o trabalho em movimento difere do trabalho convencional em alguns aspectos. Segundo Perry et al. (2001), por exemplo, quando alguém trabalha em um escritório convencional, geralmente, tem mais familiaridade e certeza sobre o ambiente e os recursos disponíveis. Nesse caso, a pessoa tem conhecimento sobre o local em que estão as tecnologias (como fotocopiadoras e máquinas de fax) e seu equipamento pessoal está preparado para o ambiente; ela tem fácil acesso a informações e documentos de que precisa e também sabe a quem solicitá-los. Essa familiaridade com o ambiente oferece certa liberdade sobre a organização do trabalho. Os autores destacam que, obviamente, os sistemas falham e a tecnologia pode não funcionar como o esperado, mas, de modo geral, quando as pessoas trabalham em um escritório convencional, elas sabem como solucionar os problemas e encontrar o que precisam para realizar suas tarefas. Em contraste com esse ambiente rico em recursos, encontra-se o ambiente do trabalhador móvel – como daquele que viaja a trabalho (por exemplo, escritórios de clientes, hotéis, aeroportos, trens, carros etc.) – com o qual a pessoa, de modo geral, é menos familiar com relação à infraestrutura de tecnologia e comunicação disponível e ao espaço de trabalho e níveis de interferência (como barulho, por

exemplo); além disso, a pessoa pode não ter acesso a colegas ou pode não ter o conhecimento sobre quem procurar para obter suporte, quando necessário. Segundo Perry et al. (2001), o ambiente não convencional tende a ser mais imprevisível e heterogêneo; a pessoa tem menos flexibilidade com relação à configuração do ambiente e, portanto, ao modo que gerencia seu trabalho.

Em síntese, as reflexões apresentadas até o momento nesta introdução sugerem que estamos em meio a mudanças sociais, tecnológicas e econômicas que viabilizam a ocorrência de uma forma particular de trabalho, o trabalho móvel – o trabalho que pode ser realizado em diversos locais e/ou em movimento com o apoio das TIC – cuja investigação merece a atenção dos cientistas sociais, dadas as suas particularidades, implicações potenciais e a carência de pesquisas associadas a tal fenômeno. Diante desse cenário, este estudo tem por objetivo investigar o tema do trabalho em movimento; especificamente se interessa por aquele que envolve o uso de tecnologias de informação e comunicação, tomando por foco a investigação do tema espaço, lugar de trabalho. Esta pesquisa empenha-se na investigação de práticas de trabalho dos trabalhadores móveis nos lugares em que transitam, tornando o espaço um lugar de trabalho; de modos como espaços são gerenciados e manipulados pelas pessoas para que o trabalho se realize; de usos que as pessoas fazem dos recursos disponíveis para conduzir suas tarefas; e de como gerenciam imprevistos, distância e compartilhamento do espaço com outros.

Como estudar o trabalho em movimento, que conta com o apoio das TIC, focalizando o lugar de sua realização, isto é, meios de transporte e pontos de parada? Explorar essa questão demanda problematizar ao menos dois aspectos: a abordagem teórico-metodológica a adotar e como pesquisar empiricamente o tema no Brasil.

Que perspectiva teórico-metodológica adotar para abordar o tema deste estudo? Considera-se que três elementos fundamentais associados ao objetivo deste trabalho devem direcionar essa escolha: tempo e espaço, tecnologia e trabalho. Sobre tempo e espaço, uma leitura das discussões atuais sobre esses conceitos revela que não é possível refletir sobre esses dois elementos separadamente. Segundo May e Thrift (2001), deve-se pensar em termos de uma multiplicidade de espaço-tempos ou, como preferem denominar, TempoEspaços – em uma tentativa consciente de afastar-se de qualquer separação entre as duas categorias. O conceito de TempoEspaço baseia-se no fato de que, assim como se reconheceu que a natureza e a

experiência do tempo social são múltiplas e heterogêneas, a construção do tempo social também é múltipla e dinâmica e que para compreender tal constituição é necessário explorar questões da prática social em domínios inter-relacionados, cada um deles constituído espacialmente (MAY e THRIFT, 2001). Com relação à tecnologia, seguindo a sugestão de Orlikowski (2007) sobre como estudar o processo organizativo na contemporaneidade, a abordagem a ser adotada neste estudo deve considerar o entrelaçamento recursivo entre humanos e tecnologia na prática, dentro de uma perspectiva sociotécnica. Além disso, considerar que a tecnologia exerce uma influência intensa, mas não determinativa, sobre nossas vidas, como sinaliza Gerrie (2008). Sobre pesquisas associadas a trabalho, Barley e Kunda (2001) sugerem que pesquisar trabalho no contexto dos estudos organizacionais significa adotar métodos que cultivem descrições detalhadas da vida de trabalho. Os autores consideram cruciais os estudos de campo que investigam as práticas e relacionamentos de trabalho *in loco*; dado que muitas pessoas não detalham as especificidades do que fazem, fora do contexto da realização das suas tarefas.

Ao analisar os aspectos acima, sobre tempo e espaço, tecnologia e trabalho, e outros citados anteriormente neste texto, destacam-se alguns itens a serem observados no referencial teórico a ser adotado: o mesmo deve (i) considerar TempoEspaços, afastando-se da separação entre as duas categorias; (ii) oferecer uma diretriz explícita sobre como pensar TempoEspaços; (iii) suportar a exploração das práticas cotidianas de trabalho; (iv) considerar a participação dos objetos, particularmente as TIC, no dia a dia de modo não determinista, mas relevante; e (v) supor a realidade contemporânea complexa em que predominam fenômenos móveis e contingentes. A partir dessas considerações, esses aspectos são detalhados a seguir com o objetivo de identificar a abordagem teórico-metodológica a ser adotada neste estudo.

Sobre teorias que consideram o conceito de TempoEspaço, buscou-se referências nas ideias provenientes do campo da geografia como o trabalho de Crang e Thrift (2000), sobre o relacionamento entre espaço e teoria, e de May e Thrift (2001), sobre modos contemporâneos de se teorizar TempoEspaço.

Crang e Thrift (2000), no livro *Thinking Space*, procuram apresentar alguns modos que o espaço aparece nos textos teóricos atuais, sejam eles filosóficos ou sociais. Selecionaram perspectivas que de uma forma ou de outra se afastam da visão Kantiana de espaço – como uma categoria absoluta – na direção de espaço como processo e em processo (isto é, espaço e

tempo combinados em vir a ser); e que, além disso, não consideram o espaço como algo fora da realidade da prática social. As “espécies de espaços”, como denominam os autores, explorados são: espaços de linguagem, espaços de *self* e outro (interioridade e exterioridade), espaços de lugar (metonímicos), espaços de agitação, espaços de experiência e espaços de escrita. Os teóricos selecionados, associados com essas espécies de espaços são divididos em três grupos: (i) no grupo de textos que Crang e Thrift (2000) consideram pontos de partida encontram-se Walter Benjamin, Georg Simmel, Mikhail Bakhtin, e Ludwig Wittgenstein; (ii) no grupo que fala de espaços reformulados – “descolonização, o efeito de 68” (Ibid., p. 115) – estão Gilles Deleuze, Michel de Certeau, Hélène Cixous, Henri Lefebvre, Jacques Lacan, Michel Foucault, Pierre Bourdieu e Frantz Fanon; e (iii) agrupados no tópico que delinea espaços no presente encontram-se Bruno Latour e Michel Serres (autores associados à Teoria Ator-Rede), Edward Said, Trinh Minh-ha, e Paul Virilio.

May e Thrift (2001) consideram que, em meados do século XX, pode-se encontrar trabalhos atentos não somente ao tempo, mas também ao espaço; como é o caso dos estudos de pensadores como Bachelard, Heidegger e Merleau-Ponty que, apesar das suas muitas diferenças, compartilham tal atenção. Na passagem do século XX para o XXI, porém, outras questões foram acrescentadas ao contexto dos estudos sobre tempo e espaço: (i) o desenvolvimento de novos tipos de tecnologias, especialmente as TIC, que permitem aos pesquisadores enfatizarem a mobilidade e uma visão de mundo em trânsito na direção de um estado generalizado de circulação, como argumenta John Urry (2000b, 2007), e (ii) desenvolvimentos nas ciências humanas, especialmente uma ênfase maior na qualidade de ação, na performance, que faz que cada interação seja uma oportunidade de desempenho (*enactment*) (MAY e THRIFT, 2001). Tais aspectos levaram pensadores a se debruçarem sobre o tema. Os estudos, citados por May e Thrift (2001), envolvidos com modos contemporâneos de se teorizar TempoEspaço são os textos de Gilles Deleuze; Keith Ansell Pearson; Henri Lefebvre; aqueles produzidos dentro da abordagem da Teoria Ator-Rede; textos derivados das pesquisas voltadas a compreender as diferentes práticas culturais de tempo e espaço, como os estudos de etnógrafos e outros (Bourdieu, por exemplo); e estudos produzidos pela teoria feminista.

Sobre teorias que consideram as práticas cotidianas de trabalho – ou, de modo mais amplo, o processo organizativo – e a participação dos objetos, particularmente as TIC, nesses processos de modo relevante, buscou-se inspiração no trabalho de Wanda Orlikowski.

Orlikowski (2007) considera que, de forma abrangente, existem dois modos proeminentes de enfoque da materialidade pela literatura em estudos organizacionais: o primeiro, ignora, minimiza a importância ou assume como dada a materialidade das organizações e o segundo, estuda casos específicos de adoção, difusão e uso de tecnologia, dentro e entre organizações, produzindo *insights* sobre o papel e as implicações das tecnologias na vida organizacional. Na visão da autora, contudo, esse segundo modo gera algumas dificuldades conceituais, como: (i) a questão da materialidade é considerada ocasionalmente, à medida que eventos tecnológicos específicos surgem, e (ii) a tendência em focar ora nos efeitos da tecnologia (uma perspectiva tecnocêntrica, funcionalista e instrumental), ora na interação com a tecnologia (uma perspectiva centrada no humano, minimizando o papel da tecnologia). Visando ir além dessas dificuldades conceituais e abordagens, Orlikowski (2007) propõe considerar a materialidade como integrante do processo organizativo – o material e o social são constitutivamente entrelaçados na vida cotidiana; “não há social que também não seja material, e não há material que também não seja social” (ORLIKOWSKI, 2007, p. 1437, tradução nossa).

As abordagens para tratar do entrelaçamento recursivo de humanos e da tecnologia na prática, citadas por Orlikowski (2007), têm suas origens na sociologia e nos estudos de ciência e tecnologia nas últimas décadas: por exemplo, a Teoria Ator-Rede (CALLON 1986; LATOUR 1992, 2005), conjunto sociotécnico (BIJKER, 1995), “*the mangle of practice*” (PICKERING, 1995), socialidade objeto-centrada (KNORR CETINA, 1997), materialidade relacional (LAW, 2004), e sociologia material (BEUNZA et al., 2006)⁵. Orlikowski (2007) considera que o que é valioso em tais desenvolvimentos é o processo de ir além do dualismo social-material.

⁵ Referências associadas à Teoria Ator-Rede e materialidade relacional estão na seção Referências neste texto. As demais são:

BIJKER, W. E. *Of bicycles, bakelites, and bulbs: Toward a theory of sociotechnical change*. Cambridge, MA: MIT Press, 1995.

PICKERING, A. *The mangle of practice: Time, agency and science*. Chicago, IL: University of Chicago Press, 1995.

KNORR CETINA, K. Sociality with objects: social relations in postsocial knowledge societies. *Theory, Culture & Society*, v. 14, n. 4, p. 1-30, 1997.

BEUNZA, D., HARDIE, I.; MACKENZIE, D. A price is a social thing: towards a material sociology of arbitrage. *Organization Studies*, v. 27, n.5, p. 721-745, 2006.

A partir da reflexão sobre os teóricos do espaço citados por Crang e Thrift (2000), as teorias para análise de fenômenos relacionados a TempoEspaço propostas por May e Thrift (2001), e as abordagens para tratar humanos e tecnologia apresentadas por Orlikowski (2007), a Teoria Ator-Rede (TAR) foi escolhida com a perspectiva com a qual se discutirá o objeto de estudo deste projeto. A TAR é uma abordagem de análise sociotécnica que trata entidades (como lugar de trabalho) e materialidades como desempenhos e efeitos relacionais e que explora a configuração e reconfiguração dessas relações (LAW, 2004). Tal teoria será detalha adiante, em capítulo específico.

O segundo aspecto a problematizar com o objetivo de estudar o trabalho em movimento refere-se a como pesquisar empiricamente o tema no Brasil. Tal pesquisa merece considerações, principalmente com relação às pessoas a serem investigadas e ao local do estudo. No Brasil, não existem estudos que determinam a quantidade de pessoas que se deslocam para trabalhar, e que trabalham um número razoável de horas semanais em diversos locais, com uso de alguma tecnologia móvel – como o celular e o computador portátil. Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2009, havia no Brasil 162,8 milhões de pessoas em idade ativa e entre elas, 62,1% faziam parte da força de trabalho. Não é possível, no entanto, pela PNAD 2009, identificar, desse total de pessoas inseridas no mercado de trabalho, quantas dedicam uma parcela considerável de sua jornada de trabalho semanal exercendo suas atividades em diversos locais.

Com o objetivo de apoiar a discussão sobre quais pessoas investigar neste projeto, a classificação de trabalhadores móveis desenvolvida por Lilischkis (2003) revela-se interessante. O autor agrupa os trabalhadores móveis em cinco tipos: (i) “*on-site movers*”, cujo trabalho requer deslocamentos dentro de certo local; (ii) “*yo-yos*”, cujo trabalho, ocasionalmente, acontece em outro local, diferente do local fixo – como executivos que viajam a trabalho, visitando clientes, fornecedores, ou com o objetivo de reunir-se com equipes remotas, consultores que atuam em vários clientes e prestadores de serviços de assistência técnica –; (iii) “*pendulums*”, cujo trabalho realiza-se em dois locais fixos alternadamente – como pessoas que alternam trabalhar no escritório convencional e trabalhar em casa e consultores que atuam em um único cliente –; (iv) “*nomads*”, cujo trabalho ocorre em locais fixos que se alteram – como forças de vendas que trabalham no campo (vendedores, por exemplo), alguns tipos de jornalistas e prestadores de serviços básicos, como pedreiros,

encanadores, manicures, mecânicos, eletricitas, jardineiros, diaristas etc., que possuem vários clientes –; e (v) “*carriers*”, cujo trabalho acontece em movimento, como condutores de trens, motoristas de táxi e ônibus e comissários de bordo. Explorando esses conceitos de trabalho móvel definidos por Lilischkis (2003), esta pesquisa se interessa por trabalhadores que podem ser classificados como “*yo-yos*”, “*pendulums*”, “*nomads*” e “*carriers*”.

Visando identificar, a partir desses tipos de trabalhadores, aqueles a serem empiricamente analisados nesta pesquisa, outros aspectos são relevantes, como uso de tecnologias móveis. Com relação ao telefone móvel celular, por exemplo, sabe-se que a densidade – número de telefones celulares em serviço em cada grupo de 100 habitantes – no Brasil, em setembro de 2009, era de 86,67; e que alcançou o índice de 101,96 em novembro de 2010 (ANATEL, 2010). Pode-se supor, a partir desses dados, que milhões de brasileiros inseridos no mercado de trabalho têm acesso ao serviço móvel pessoal⁶.

A importância do celular para o grupo dos prestadores de serviços básicos, por exemplo, é relatada pela jornalista Dias (2002) em seu livro *A Revolução da mobilidade: o celular no Brasil, de símbolo de status a instrumento de cidadania*. Segundo a autora, esses trabalhadores expandiram suas oportunidades de trabalho a partir da possibilidade de realização das transações entre vendedores e fornecedores de modo direto, por meio do celular. São exemplos de depoimentos colhidos por Dias (2002): (i) um trabalhador baiano, mestre-de-obras há mais de 30 anos, que afirma: “para mim, o celular é uma ferramenta de trabalho como o serrote, o martelo ou a trena” (Ibid., p. 64); (ii) um potiguar, que atua como mecânico ambulante, que declara que sua renda triplicou com o uso do celular; (iii) um recifense, vendedor de quinquilharias no centro da cidade, para o qual o celular representou a economia de 15 horas mensais de trabalho usadas nas visitas aos fornecedores; (iv) e um membro da Cooperativa de Catadores Autônomos de Papel, Aparas e Materiais Reaproveitáveis (Coopamare) de São Paulo, que atribui ao uso do celular a possibilidade de atuar em qualquer região da cidade e formar uma clientela fixa.

⁶ Serviço Móvel Pessoal (SMP) - é o serviço que permite a comunicação entre celulares ou entre um celular e um telefone fixo. Tecnicamente é definido como o serviço de telecomunicações móvel terrestre de interesse coletivo que possibilita a comunicação entre estações móveis e de estações móveis para outras estações (ANATEL, 2009).

Apesar da característica socialmente relevante do uso do celular no Brasil, exemplificada acima, essa pesquisa tem por objetivo investigar trabalhadores móveis que façam uso das tecnologias móveis também para acesso à Internet, o que permite a exploração de alguns aspectos do trabalho em movimento, como o uso remoto de sistemas de informação próprios das empresas às quais os trabalhadores estão vinculados e o acesso à Internet de modo geral.

No Brasil, alguns aspectos com relação à possibilidade de acesso à Internet enquanto o trabalhador se desloca também merecem destaque. Em abril de 2009, os dispositivos 3G⁷ representavam 3,11% do total de celulares no Brasil⁸ (ANATEL, 2009), sinalizando que embora a densidade do país seja alta, relativamente poucos brasileiros utilizam o aparelho para acesso à Internet; além disso, trata-se de um serviço ainda caro (ARRAIS e CAPANEMA, 2008). Essas observações reduzem substancialmente a parcela de trabalhadores brasileiros, que usam tecnologia móvel, com potencial de compor o grupo a ser estudado nesta pesquisa.

Outra questão a ser considerada, na seleção dos trabalhadores de interesse deste estudo, é o local do trabalho em movimento. Este projeto concentra-se particularmente nos deslocamentos relacionados a trabalho; de modo geral, esses quase sempre envolvem caminhar e, frequentemente, também estão associados a um meio de transporte público ou privado, como bicicleta, trem, ônibus, metrô, carro e avião (URRY, 2007). Além disso, como já observado neste texto, o trabalho em movimento compreende tarefas conduzidas enquanto em trânsito de um local a outro assim como aquelas realizadas em pontos de parada temporária no caminho.

A possibilidade de acesso público a Internet em Banda Larga, no Brasil, por meio de redes sem fio de alta velocidade em locais como aeroportos, cafés, restaurantes e hotéis – por exemplo, do tipo *hot spots*⁹ –, em maio 2009, era encontrada em 4.340 locais, sendo que

⁷ A 3ª Geração (3G) de redes celulares tem por objetivo oferecer serviços de dados com altas taxas de transmissão. Com as redes 3G as operadoras de celular passam a ter capacidade de oferecer Banda Larga Móvel por meio do celular com velocidades próximas a 1 Mbit/s. (TELECO 2009).

⁸ Esse percentual, em novembro de 2010, passou a ser 8,9% (ANATEL, 2010).

⁹ Um “hot spot” é um local onde está instalada uma rede local sem fio (Wireless LAN), utilizando a tecnologia IEEE 802.11b, também conhecida como Wi-Fi (Wi-Fi é a abreviatura de “wireless fidelity” – fidelidade sem fios), que possibilita a conexão de computadores portáteis a distâncias de até 100 metros da estação base. Esta solução oferece ao usuário, fora de seu escritório ou residência, uma opção de acesso a Internet com alta velocidade e baixo custo quando comparado a alternativas como o acesso de dados via operadoras de celular. (TELECO, 2009).

65,5% deles em São Paulo (TELECO, 2009), a maior cidade do país. Mesmo em São Paulo, no entanto, as iniciativas de possibilitar o acesso à Internet enquanto o paulistano se desloca são limitadas. Sabe-se, por exemplo, que o metrô da cidade pretende implantar tal serviço em breve¹⁰ (FUOCO, 2007); e que o acesso gratuito a partir de pontos fixos é possível em algumas estações da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos¹¹ (CPTM, 2008).

A partir das informações apresentadas acima, principalmente sobre acesso à Internet, e da importância da cidade de São Paulo no cenário econômico do país¹², definiu-se, como delimitação deste estudo, que o grupo de trabalhadores a serem investigados compreenderá pessoas cuja base principal de trabalho seja a cidade de São Paulo.

Também a partir das informações apresentadas anteriormente, entre os espaços que configuram espaços com a possibilidade de acesso à Internet – como aeroportos, estações de metrô e trem, postos de serviços nas estradas, hotéis, cafés, praças de alimentação de shoppings etc. – aqueles que, na cidade de São Paulo, oferecem acesso público a Internet em Banda Larga por meio de redes sem fio de alta velocidade, e que têm o potencial de concentrar, em maior número, o público de interesse dessa pesquisa são os principais aeroportos da cidade, Aeroporto de São Paulo/Congonhas e Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro.

Segundo a Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária¹³, 2009), de janeiro a maio de 2009, no Aeroporto de São Paulo/Congonhas ocorreram acima de 5 milhões embarques e desembarques de passageiros, sendo 100% deles associados a voos domésticos; e no Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos foram acima de 8 milhões de embarques e desembarques, sendo aproximadamente 60% deles relacionados a voos domésticos. O Aeroporto de São Paulo/Congonhas apresenta uma particularidade relevante para este projeto:

¹⁰ Segundo Gonzales e Vituri (2011), “a promessa de Internet [no metrô] ainda não saiu do papel”.

¹¹ Em 2009, a CPTM registrou 331 mil atendimentos para acesso gratuito à Internet em estações (CPTM, 2010).

¹² São Paulo está entre as cinco capitais do país (em conjunto com Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba e Belo Horizonte) que representavam, juntas, 25% do Produto Interno Bruto (PIB) Brasileiro em 2005, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2009).

¹³ A Infraero é uma empresa pública nacional, vinculada ao Ministério da Defesa, cuja missão é prover infraestrutura e serviços aeroportuários e de navegação aérea. A organização administra 67 aeroportos comerciais, 69 grupamentos de navegação aérea e 51 unidades técnicas de aeronavegação, além de 34 terminais de logística de carga. Este conjunto concentra aproximadamente 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil (INFRAERO, 2009).

é uma das pontas de uma importante conexão conhecida como Ponte Aérea Rio - São Paulo, serviço que interliga os aeroportos das duas maiores cidades do país – São Paulo (Aeroporto de São Paulo/Congonhas) e Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont). Por essa ponte aérea viajam muitas pessoas vinculadas ao mundo dos negócios (TAUHATA, ANDRADE e LATORRE, 2009); e essa é uma das razões dessa ligação ser considerada importante para o país. O economista Stephen Kanitz (2009) retrata do seguinte modo a relevância da Ponte Aérea Rio - São Paulo:

“Um dos mais antigos indicadores da atividade econômica no Brasil era o número de passageiros na Ponte Aérea Rio - São Paulo, normalmente executivos entabulando negócios futuros. Era quase perfeito e antecipava em quase 6 meses o PIB [*Produto Interno Bruto*] brasileiro. Com a economia mais diversificada, ele perdeu valor, mas continua um indicador em que se deve ficar de olho.” (KANITZ, 2009).

Considerando, portanto, as características do Aeroporto de São Paulo/Congonhas, esse foi escolhido como local principal deste estudo. Deriva desse fato, então, que o meio de transporte a ser considerado nesta pesquisa é o avião.

Após caracterizar este estudo – que, em síntese, tem por objetivo explorar o trabalho em movimento, envolvendo o uso das TIC e realizado enquanto a pessoa que trabalha desloca-se por meio do sistema aéreo no Brasil, particularmente tendo como foco de investigação o tema espaço de trabalho, a partir da abordagem teórico-metodológica Teoria Ator-Rede –, apresenta-se, a seguir, a estrutura deste texto envolvendo nove capítulos, sendo o primeiro deles esta Introdução.

O segundo capítulo, intitulado Trabalho, Mobilidade e Tecnologia Móvel, detalha determinados aspectos da relação entre esses três temas, considerados relevantes para a contextualização deste estudo. Explora-se as composições entre eles: trabalho e mobilidade, trabalho e tecnologia, e mobilidade e tecnologia. Além disso, destaca-se algumas pesquisas sobre o tema trabalho móvel.

O capítulo Espaço na Contemporaneidade (Capítulo 3) tem por objetivo situar o espaço de trabalho dentro de um contexto mais amplo de discussão da relevância do espaço e do lugar; com o argumento que esses temas atualmente se relacionam com aspectos culturais, sociais, econômicos e políticos da vida cotidiana. Discute-se conceitos de espaço, as relações de

espaço com lugar e tempo, experiências de tempo e espaço; e também os espaços de interesse particular deste estudo – do aeroporto e do avião.

O capítulo 4, Organizações e Espaço, explora a relação entre organizações, processos organizativos, e espaço; e apresenta como o tema espaço tem sido foco dos estudos organizacionais e de gestão nas principais escolas da administração. Além disso, descreve pesquisas em estudos organizacionais sobre espaço; e estudos teóricos recentes envolvendo os dois assuntos.

O capítulo 5, Teoria Ator-Rede e Espaço, tem por objetivo apresentar e discutir como essa perspectiva teórico-metodológica trata a questão do espaço. Apresenta uma introdução à TAR (origens, principais conceitos, críticas e método); e discorre sobre a leitura dessa teoria a respeito de espaço.

O capítulo 6, Abordagem Metodológica, apresenta a estratégia de pesquisa, e procedimentos de coleta e análise dos dados desenhados para investigar o fenômeno do trabalho móvel neste estudo, particularmente os aspectos relacionados a espaço de trabalho em aeroportos e aviões.

O capítulo 7, Trabalho Móvel em Trânsito por Aeroportos e Aviões, apresenta os resultados do trabalho de campo, as relações particulares entre entidades heterogêneas, detectadas na atividade de coleta de dados deste estudo, escolhidas para serem descritas e amplificadas, associadas a experiências de trabalho móvel em lugares específicos, o aeroporto e o avião.

O capítulo 8, TempoEspaço de Trabalho Móvel em Trânsito por Aeroportos e Aviões, tem por objetivo aprofundar a discussão sobre o desempenho de aeroportos e aviões como lugares de trabalho para aquelas pessoas que trabalham em trânsito; e debater os resultados empíricos apresentados por esta pesquisa.

No Capítulo 9 são apresentadas as considerações finais do estudo, destacando contribuições, limitações e sugestões de pesquisas futuras.

2 Trabalho, Mobilidade e Tecnologia Móvel

Na contemporaneidade, trabalho, mobilidade e tecnologia móvel representam, como conjunto, uma composição que merece a atenção das ciências sociais aplicadas, como foi destacado no capítulo anterior. Com o objetivo de detalhar determinados aspectos da relação entre esses temas – considerados relevantes para a contextualização deste estudo – exploram-se a seguir as diversas composições entre eles: trabalho e mobilidade, trabalho e tecnologia e mobilidade e tecnologia. Ao final do capítulo, destacam-se algumas pesquisas sobre o tema trabalho móvel, ilustrando como o fenômeno é tratado em pesquisas empíricas.

2.1 Trabalho e Mobilidade

Segundo Felstead, Jewson e Walters (2005), observa-se na atualidade uma “explosão dos locais de trabalho” (Ibid., p.3). Essa situação, porém, retrata um fato relativamente recente. Vários autores concordam que a história do local de trabalho tem um capítulo importante, no século XVIII quando as primeiras fábricas deram origem a duas esferas distintas da vida social – casa e trabalho – que, previamente, eram entrelaçadas; a partir desse momento, as fábricas e os escritórios tornaram-se aspectos da regulação da força de trabalho por meio do controle sobre o espaço (INGOLD, 2000; SENNETT, 1998; FLEMING e SPICER, 2004). Na década de 1950, segundo Budd (2001), o espaço do escritório – influenciado pela teoria da administração, por inovações tecnológicas e mudanças econômicas observadas na época – era uma expressão física da hierarquia no trabalho; o status de uma pessoa era indicado pelo tamanho, localização, quantidade de janelas e refinamento do mobiliário de seu escritório. Além disso, enfatizava-se controlar e monitorar as pessoas no trabalho. Já na década de 1960, com a introdução da ideia de cubículos e módulos, buscando equilibrar privacidade, controle acústico e espaços abertos, o ambiente físico de trabalho tornou-se mais democrático, adaptável e menos estático (BUDD, 2001).

Em 1985, Stone e Luchetti publicam *Your Office Is Where You Are* (“Seu escritório está onde você está”, tradução nossa); um trabalho que desafiou o ambiente então convencional do escritório. Os autores propunham um planejamento baseado em atividades em que as pessoas e grupos selecionavam o lugar apropriado para tarefas específicas; isso demandava

mobilidade, tecnologia, controles gerenciais e menos propriedade do espaço. Na década de 1990 surgiu a ideia do escritório alternativo, que previa que o trabalho poderia ser realizado em quase todo lugar e a qualquer momento; tal visão seria implementada com o suporte das tecnologias móveis e da Internet (BUDD, 2001).

Na mesma direção apontada por Stone e Luchetti (1985), Felstead, Jewson e Walters (2005) argumentam que estamos vivendo um momento de novas relações espaciais e temporais de trabalho; no século XXI, as tecnologias de trabalho profissional e gerencial não mais requerem que as pessoas estejam em espaços físicos específicos por um longo período – o trabalho pode ser conduzido usando-se as TIC. Nas pesquisas que desenvolvem, esses últimos autores fazem uso de uma classificação própria dos espaços e locais de trabalho: consideram que existem estações de trabalho (*workstations*) e lugares de trabalho (*workplaces*), e introduzem a noção de *workscape*¹⁴ (cuja tradução relaciona-se a paisagens, cenários, cenas, visões ou áreas de trabalho).

As estações de trabalho são os locais próximos em que as tarefas são realizadas, como uma mesa, sala de reuniões, o interior de um carro, um assento em um trem ou em casa, em frente a um computador. A expressão “lugar de trabalho” é usada por Felstead, Jewson e Walters (2005) para designar construções físicas que contêm e suportam uma ou mais estações de trabalho, como: escritórios e fábricas e, em algumas circunstâncias, trens, residências, postos de serviços nas estradas, saguões dos aeroportos ou qualquer outro espaço que suporte estações de trabalho permanentes ou temporárias. O termo *workscape* refere-se às redes de todos os locais e estações de trabalho ocupados pelas pessoas ou grupos no decorrer de suas atividades profissionais.¹⁵ Envolvem os locais específicos em que as pessoas ou os grupos conduzem as tarefas, assim como os canais de comunicação e transporte que vinculam esses locais. Os autores citam como exemplo o caso do *workscape* de um professor universitário, que tipicamente inclui não somente locais específicos – salas de aula, salas de reunião, bibliotecas e mesas – como também lugares que os autores qualificam como intersticiais – corredores, escadas, cafés, livrarias, elevadores e estacionamentos (FELSTEAD, JEWSON e WALTERS, 2005)

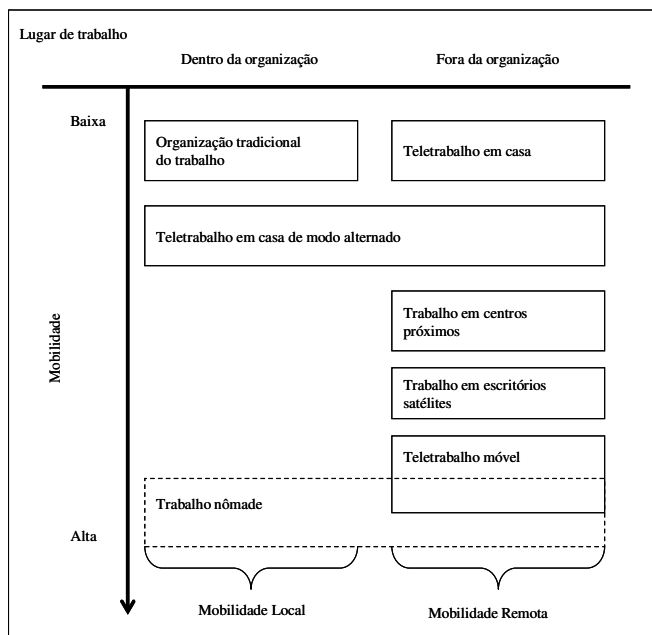
¹⁴ Esse termo foi originalmente empregado por Franklin Becker e Fritz Steele, em *Workplace by Design: Mapping the High-Performance Workscape* (San Francisco: Jossey-Bass Publishers, 1995) e, mais tarde, por Harrison, Wheeler e Whitehead (2004), com um significado similar ao de Felstead, Jewson e Walters (2005).

¹⁵ Laurier (2001) considera que as práticas de trabalho podem migrar do escritório, para o interior do carro, para o interior de um trem, para a cidade, para um café etc.

Para Hislop e Axtell (2007), estamos, na contemporaneidade, diante de uma forma particular de trabalho: aquela que compreende a realização de tarefas em vários locais, que consome uma quantidade regular e significativa de tempo em espaços além da casa e local do empregador e envolve o uso de tecnologias móveis, como o computador portátil e o telefone móvel celular.

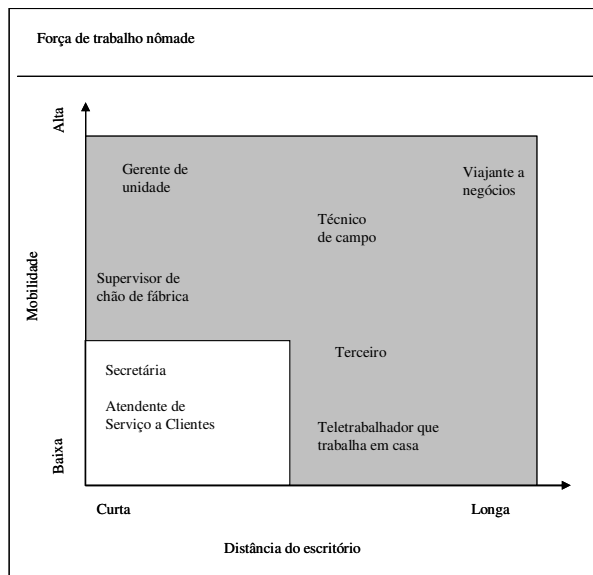
Essa definição de Hislop e Axtell (2007) é, porém, apenas uma entre várias encontradas na literatura sobre trabalho móvel, que pode ser realizado em diversos locais, com o apoio das TIC. Alguns pesquisadores preferem chamar de teletrabalho móvel, teletrabalho nômade ou multilocal. Sioufi e Greenhill (2007), por exemplo, ao estudarem as implicações do cruzamento de fronteiras intra e extraorganizacionais pelos trabalhadores, facilitado pelas TIC, classificam o trabalho nos dias atuais em termos de mobilidade e local de realização do trabalho. Consideram que a utilização do termo “nômade” surgiu como um modo de referenciar uma nova abordagem envolvendo trabalho e tecnologia. Assim como vinculado ao sentido original da palavra, descrever um trabalhador como nômade libera o usuário de tecnologia de locais específicos, isto é, usuários nômades de tecnologia são livres para se deslocar.

Sioufi e Greenhill (2007) classificam o trabalho interno à organização e com baixa mobilidade como “tradicional”, e aquele com alta mobilidade e externo à organização como “teletrabalho móvel” (Esquema 1); e apontam para uma mudança interessante: a mobilidade externa é frequentemente acompanhada de uma mobilidade interna – trabalhadores que passam a maior parte do tempo fora da organização perderão o direito a um local fixo internamente. Definem ainda “teletrabalho nômade” como mais móvel que “trabalho nômade”, porque o primeiro representa a união de trabalho nômade (realizado no isolamento, com nenhuma ou pouca assistência, que pode acontecer distante da organização) e teletrabalho móvel (que acontece distante da organização). A inclusão do prefixo “tele” refere-se à utilização das TIC que possibilitam a realização de trabalho externo à organização. Ainda segundo as autoras, as duas dimensões – mobilidade e local de realização do trabalho – são importantes para o estudo do teletrabalho nômade porque, embora crítica, a distância da organização não possibilita uma visão completa da situação na qual os trabalhadores não estão fixos em um local distante, mas móveis e se deslocando, o que aumenta a complexidade do assunto.



Esquema 1: Teletrabalho, trabalho nômade e teletrabalho nômade.
 Fonte: Sioufi e Greenhill (2007), tradução nossa.

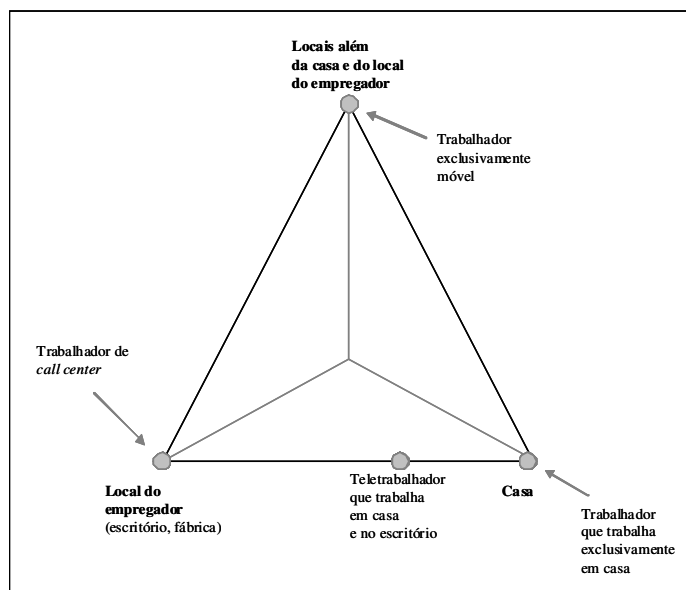
Em outro caso, Chen e Nath (2005) definem que um trabalhador móvel é sempre um trabalhador nômade, mas um trabalhador nômade não necessariamente é um trabalhador móvel. No Esquema 2, a área destacada representa trabalhadores qualificados como trabalhadores nômades, caracterizados por alto nível de mobilidade ou grande distância do escritório tradicional, ou ambos; por exemplo, um supervisor de chão de fábrica, um gerente de fábrica, aquele que viaja a negócios, um técnico de campo, um terceirizado e um teletrabalhador que trabalha em casa. Os autores sugerem que dois grupos emergem dessa definição: os trabalhadores nômades locais e aqueles que trabalham remotamente. Os trabalhadores nômades locais são aqueles cujas tarefas demandam que estejam ausentes de suas mesas de trabalho, participando de reuniões, interagindo com colegas ou resolvendo problemas; embora esses trabalhadores estejam restritos a seu local de trabalho, suas tarefas requerem alta mobilidade. Os trabalhadores que trabalham remotamente são frequentemente chamados de teletrabalhadores, que trabalham distante dos escritórios tradicionais usando computadores e ambientes de telecomunicação para se manterem conectados a eles. Atualmente, os teletrabalhadores podem exercer sua atividade em casa, em um quarto de hotel, no campo ou em trânsito.



Esquema 2: Força de trabalho nômade.
 Fonte: Chen e Nath (2005), tradução nossa.

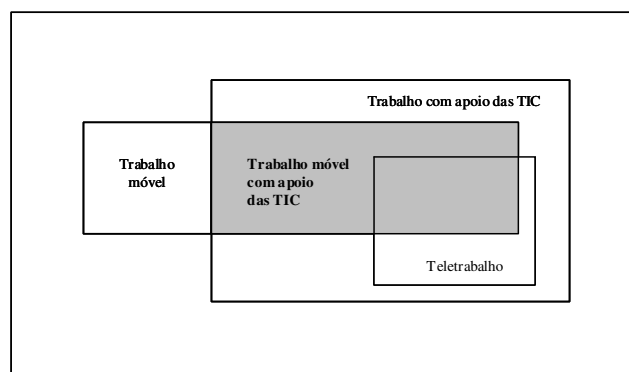
Um terceiro exemplo de definições é oferecido por Hislop e Axtell (2007), que expandiram o modelo híbrido proposto por Halford (2005) e acrescentaram uma terceira dimensão, além dos domínios da casa e escritório/fábrica, previstos pela autora. A estrutura de localização proposta pelos autores pode ser representada visualmente como um triângulo, em que os vértices denotam locais de trabalho que podem ser: a casa, o local do empregador e os outros locais além da casa e do escritório/fábrica¹⁶. Desta forma, como ilustrado no Esquema 3, os três tipos ideais – o trabalhador que só trabalha no local do empregador (por exemplo, um trabalhador de centro de atendimento a clientes ou *call center*), aquele que só trabalha em casa e aquele puramente considerado móvel – podem ser posicionados em cada um dos vértices. Já as pessoas que trabalham parte do tempo em casa e parte no local do empregador, por exemplo, podem ser posicionadas em algum ponto entre os vértices “local do empregador” e “casa”.

¹⁶ Felstead, Jewson e Walters (2005) denominam espaços *transicionais* esses outros lugares e espaços que estão conectados com – mas que se estendem além de – as instalações dos empregadores e das casas dos empregados. Para esses autores, tais espaços podem se tornar, ao menos potencialmente, lugares de trabalho.



Esquema 3: Estrutura tridimensional que conceitua local de trabalho.
Fonte: Hislop e Axtell (2007), tradução nossa.

Para Lilischkis (2003), em suas pesquisas sobre trabalho móvel apoiado pelas TIC, trabalho móvel e teletrabalho podem ou não ser tipos de trabalho móvel com o suporte das TIC. Existem trabalhos móveis que são realizados sem o uso das TIC (por exemplo, carteiros, em seu formato mais tradicional) e teletrabalhos que acontecem a partir de um local fixo (por exemplo, empregados que trabalham exclusivamente em casa). Deve-se considerar nos estudos sobre trabalho móvel apoiado pelas TIC a interseção entre trabalho móvel e trabalho realizado com o apoio das TIC, incluindo algumas formas de teletrabalho (Esquema 4).



Esquema 4: Trabalho móvel com apoio das TIC.
Fonte: Lilischkis (2003), tradução nossa.

Ao se analisarem as quatro visões anteriores, envolvendo os temas local de trabalho e uso das TIC, observa-se que parte das definições está vinculada a um conceito de organização que dispõe de um local particular no qual suas atividades, ou parte delas, ocorrem. É relevante destacar, contudo, que atualmente existem organizações que não possuem um espaço específico para a realização das atividades. Um exemplo é a consultoria de investimentos *Coburn Ventures* – descrita na edição especial da revista *The Economist* (ECONOMIST, 2008) sobre mobilidade e telecomunicação –, cujos funcionários, de posse de tecnologias como telefones celulares inteligentes ou *smartphones* (tipo de telefone celular móvel com funcionalidades de um computador pessoal; como o aparelho conhecido como *BlackBerry*¹⁷), deslocam-se pela cidade e pelo país (no caso, os Estados Unidos), trabalhando em diferentes locais e reunindo-se com clientes, virtual ou fisicamente, sem terem um escritório físico.

Outro aspecto a mencionar é que as visões anteriores apresentam particularidades e ênfases próprias. Sioufi e Greenhill (2007), por exemplo, segmentam a dimensão local de trabalho em “dentro” da organização e “fora” da organização; Chen e Nath (2005) abordam a dimensão distância do escritório; Hislop e Axtell (2007), por sua vez, apresentam um modelo que considera três tipos de locais de trabalho, ao passo que, para Lilischkis (2003), a característica “móvel ou fixo” merece mais atenção. Nota-se que não há uma conceituação única envolvendo o fenômeno do trabalho que pode ser realizado em múltiplos locais com o apoio das TIC. Sullivan (2003) acredita que os debates sobre essas conceituações são úteis e inevitáveis, e desafia a ideia de que uma única definição deva ser utilizada para todas as pesquisas.

Há ainda a visão apresentada na Introdução deste estudo (por exemplo, de Antonelli, 2001; Economist, 2008; Bell e Joroff, 2001), que descreve a situação em que as pessoas podem executar suas tarefas de trabalho onde queiram, e sem qualquer consideração com tempo – “a qualquer tempo e em qualquer lugar”. Com objetivo de explorar e analisar essa visão, Wiberg e Ljungberg (2000) expandiram o modelo frequentemente usado no campo de pesquisa de trabalho cooperativo com o apoio das tecnologias de informação (CSCW – *Computer Supported Cooperative Work*), apresentado resumidamente na Tabela 1, e incluíram o tema “mobilidade”, gerando a visão presente na Tabela 2.

¹⁷ *BlackBerry* é o *smartphone* desenvolvido pela empresa canadense *Research In Motion Limited* (RIM). Detalhes podem ser encontrados em: <http://www.rim.com/>.

A matriz exibida na Tabela 1 considera contextos de colaboração no trabalho por meio das dimensões lugar (a colaboração entre pessoas é colocada ou geograficamente distribuída) e tempo (a colaboração entre as pessoas acontece de modo síncrono ou assíncrono) e exibe exemplos de ferramentas de apoio às tarefas, dadas as condições dessas duas dimensões. Segundo Wiberg e Ljungberg (2000), a visão “a qualquer tempo e em qualquer lugar” considera que as tarefas podem ser realizadas de modo independente de tempo e lugar, isto é, em qualquer dos quatro cenários representados nos quadrantes da Tabela 1. As dimensões tempo e lugar não devem limitar a execução das tarefas.

<i>Tempo</i>	<i>Diferente</i>	Ferramentas de apoio a tarefas contínuas	E-mail
	<i>Mesmo</i>	Ferramentas de apoio a reuniões	Videoconferência
		<i>Mesmo</i>	<i>Diferente</i>
		<i>Lugar</i>	

Tabela 1: Diferentes cenários de colaboração no trabalho.

Fonte: Wiberg e Ljungberg (2000), tradução nossa.

Wiberg e Ljungberg (2000) destacam, porém, que o modelo, resumido na Tabela 1, não considera a dimensão mobilidade e assume que as pessoas estão no mesmo lugar ou em diferentes lugares – se são, ou não, móveis parece indiferente. Segundo os autores, contudo, a mobilidade é uma dimensão relevante em um mundo cada vez mais móvel; em suas pesquisas, incorporam na matriz apresentada na Tabela 1 esse aspecto, resultando uma matriz (Tabela 2) também envolvendo as dimensões tempo e lugar, porém agora detalhadas pelas categorias “dependente” e “independente”. Como apresentado na Tabela 2, uma das quatro situações resultantes é “a qualquer tempo e em qualquer lugar”, e as demais são dependentes de tempo, lugar ou ambos (WIBERG e LJUNGBERG, 2000; COHEN, 2010).

<i>Tempo</i>	Independente	A. Qualquer tempo, qualquer lugar	B. Qualquer tempo e lugar específico
	Dependente	C. Tempo específico e qualquer lugar	D. Tempo específico e lugar específico
		Independente	Dependente
		<i>Lugar</i>	

Tabela 2: Dependência de tempo e espaço.

Fonte: Adaptado de Wiberg e Ljungberg (2000) e Cohen (2010).

- A. Qualquer tempo, qualquer lugar: tarefas que podem ser realizadas independentemente do momento e do lugar. Por exemplo, trabalho com o suporte de tecnologias e sem a necessidade de comunicação (como elaboração de relatórios, *web design* e crochê); ou trabalho de comunicação em que a resposta imediata não é necessária (como escrever um e-mail, deixar ou checar mensagens)^{18,19}.
- B. Qualquer tempo e lugar específico: tarefas que precisam ser realizadas em um lugar particular, mas a qualquer tempo. Por exemplo, trabalho que requer tecnologias particulares fixas (como trabalho em linha de montagem); ou trabalho vinculado a um lugar, mas com o planejamento em aberto ou mesmo sem planejamento (como construção, manutenção e inspeção)¹⁸.
- C. Tempo específico e qualquer lugar: tarefas que podem ser realizadas independentemente do lugar, mas em determinados momentos ou em uma certa ordem. Por exemplo, trabalho dito de “colarinho-branco”, ou serviço que requer comunicação pessoal, mas não copresença (como suporte ao uso das TIC, venda por telefone, negociação, gestão, comentários/entrevistas por meio do rádio)¹⁹.
- D. Tempo específico e lugar específico: tarefas que devem ser realizadas em um lugar e um tempo particulares. Por exemplo, serviços pessoais e profissionais que requerem copresença (como manicure, venda direta e ensino) ou trabalho sazonal em terra/mar

¹⁸ Notas de Cohen (2010), tradução nossa: “esta é uma apresentação simplificada. Na prática, algumas das tarefas nas células 1 e 2 podem envolver temporalidade (por exemplo, planejamento, ordenação ou coordenação) e, portanto, movem-se para as células 3 e 4 respectivamente”.

¹⁹ Notas de Cohen (2010), tradução nossa: “Embora essas tarefas não possam ser limitadas a um único lugar, pode ser que, na prática, existam locais (por exemplo, barulhentos e inapropriados socialmente) onde algumas dessas tarefas não possam ser realizadas. Independência de lugar pode não ser absoluta, mas relativa”.

(como colheita e pesca); ou ainda trabalho em emergências (como bombeiros e socorro a veículos com problemas).

Detalhando um pouco mais essa relação entre mobilidade e trabalho, Cohen (2010) argumenta que as pesquisas atuais sobre trabalho móvel tendem a focar somente na mobilidade envolvendo as TIC, sem considerar os demais casos. Segundo a autora, dado que a mobilidade espacial no trabalho antecede as recentes inovações tecnológicas e engloba diversas ocupações, as análises empíricas e teóricas que se concentram nos trabalhadores móveis dependentes das TIC são parciais. Além disso, para Cohen (2010), elas também são tendenciosas no que se refere a classe e gênero, dado que privilegiam o trabalho dito dos “colarinhos-brancos”, profissional e de gestão, negligenciando o trabalho, denominado por alguns, dos “colarinhos-azuis”, e tradicionalmente feminino, ou dos “colarinhos-rosa”.

Cohen (2010) também sugere que as tipologias atuais de trabalho móvel concentram-se somente no grau de “separação” do local de trabalho e propõe outra classificação que salienta o relacionamento entre mobilidade e tarefas de trabalho, diferenciando pessoas (i) que têm por objetivo de trabalho o movimento, (ii) para as quais o trabalho necessita do movimento e (iii) para as quais o trabalho pode acontecer enquanto se deslocam ou em múltiplos locais, mas ser realizado do mesmo modo em um único local. A autora propõe a seguinte classificação:

- Mobilidade como trabalho. Nesse caso, o objetivo do trabalho é o movimento de pessoas, mercadorias, ou veículos entre lugares – como o trabalho de ciclistas que fazem coleta e entrega de encomendas; de motoristas de ônibus, caminhão e táxi e comandantes de aeronaves. Nos casos de transporte de seres humanos, a “mobilidade como trabalho” também engloba tarefas periféricas ao transporte físico, mas essenciais para o trânsito de pessoas de modo adequado, como o trabalho de comissários(as) de voo. Algumas das pessoas que têm a “mobilidade como trabalho” controlam sua ordem temporal, como os já citados ciclistas, ou controlam as rotas, como os taxistas; ao passo que outras (por exemplo, motoristas de ônibus) têm pouco ou nenhum controle sobre a rota ou temporalidade. A “mobilidade como trabalho” depende do lugar e frequentemente do tempo, mas envolve mapas espaciais ou *workscapes* peculiares à tarefa, como se evidencia pelo fato de rotas de ciclismo e ônibus variarem pela cidade.

- Mobilidade para o trabalho. Trata-se do caso em que o trabalho é disperso espacialmente e requer, então, mobilidade para que seja realizado – como encanadores, subprefeitos, trabalhadores da construção civil, e alguns tipos de vendedores. As visitas podem ser breves ou longas. O trabalho não pode ser executado em um lugar único, envolve movimento mais ou menos frequente; portanto, a experiência de mobilidade pode ser mais ou menos central para as pessoas que trabalham nessas condições. Esse tipo, “mobilidade para o trabalho”, ocorre nos casos em que o lugar de trabalho não é móvel e é, ao mesmo tempo, inconstante; o lugar se mantém relevante. Além disso, acontece “a qualquer tempo, em um lugar específico” (referente à célula B da Tabela 2) ou “a um tempo específico e em um lugar específico” (referente à célula D da Tabela 2).

- Trabalho enquanto se move. Nesse caso, algumas ou todas as tarefas podem ser (mas não necessariamente) conduzidas enquanto a pessoa se desloca ou em múltiplos locais. Formalmente, o “trabalho enquanto se move” é uma escolha, mas circunstâncias (por exemplo, pressão de tempo e local) podem limitar essa escolha. Além disso, esse tipo de trabalho tende a acontecer quando os deslocamentos ocupam considerável porção do dia (talvez em razão da “mobilidade para o trabalho” ou longa distância entre a casa e o trabalho) ou em situações de pressão (de gestores ou família), para que o espaço de trabalho seja outro. As transformações nas TIC têm expandido as tarefas que podem ser realizadas enquanto em movimento. Em contraste com o caso “mobilidade para o trabalho”, nesse caso do “trabalho enquanto se move” o lugar não é relevante (referente às células A e C, da Tabela 2).

Com relação a essa tipologia, é relevante destacar que dado que os trabalhos tendem a envolver diversas tarefas, a pessoa que trabalha pode viver a experiência de mais de um tipo de mobilidade (COHEN, 2010). Um gerente de dois projetos em locais distintos, por exemplo, classificado como alguém cujo trabalho demanda mobilidade para que seja realizado – isto é, move-se de um local ao outro –, também pode trabalhar enquanto se desloca, agendando reuniões ou revisando documentos enquanto estiver em movimento.

Em síntese, este tópico revela que a história recente do ambiente de trabalho parece sinalizar que o trabalho se desprende da necessidade de um local específico para ser realizado e as TIC têm um papel importante em tal contexto; o lugar de trabalho torna-se diverso e fragmentado. Os autores citados, que abordam a definição de trabalho móvel, apresentam diversas

classificações possíveis para esse tipo de trabalho, dependendo, por exemplo, do grau de mobilidade daquele que trabalha, do local de realização das atividades e do tipo de tarefa que desenvolvem.

2.2 Trabalho e Tecnologia

Analisar a relação entre trabalho e tecnologia demanda uma perspectiva histórica. O antropólogo Ingold (2000), ao investigar o conceito de tecnologia, pondera que existem duas correntes dentro da antropologia que analisam de formas diferentes a relação entre tecnologia, sociedade e natureza. Para os antropólogos evolucionistas dos séculos XVIII e XIX, a relação entre esses termos estava associada ao grau de civilização de uma sociedade. Acreditavam, por exemplo, que sociedades que empregavam tecnologias mais complexas apresentavam mais controle sobre a natureza – que a tecnologia era uma força direcionadora do desenvolvimento social. A antropologia contemporânea (relativista) suspeita dessas afirmações. Considera que a sociedade dos caçadores e coletores era tecnologicamente simples; o mesmo não se pode dizer, porém, de sua organização social e cultural; os antropólogos contemporâneos acreditam que a simplicidade tecnológica não tem relação direta com aspectos da organização social e cultural de tais sociedades (INGOLD, 2000). Ambas as correntes, contudo, consideram a tecnologia como um fator dado, independente; e é exatamente esse aspecto, essa noção de que sociedade e tecnologia são externos um ao outro, que Ingold (2000) questiona.

Para o antropólogo, “não existe tal coisa como tecnologia nas sociedades pré-modernas” (INGOLD, 2000, p. 314, tradução nossa), isto é, o conceito de tecnologia que o Ocidente emprega atualmente procura estabelecer o controle da sociedade sobre a natureza, maximizando distâncias entre elas. Já as ferramentas e técnicas adotadas pelos caçadores e coletores visava minimizar a distância entre natureza e sociedade, trazer a natureza para dentro das relações sociais. O autor considera que quando se fala em técnica, os poderes humanos de percepção e ação são intrínsecos aos processos por meio dos quais as coisas são feitas. A técnica relaciona-se com habilidades de sujeitos humanos particulares. No caso de tecnologia, os poderes humanos de percepção e ação estão dissociados dos processos por meio dos quais as coisas são feitas; a tecnologia é um corpus de conhecimento generalizado, objetivo, visto que é capaz de aplicação prática. A técnica coloca o sujeito no centro da atividade; a tecnologia afirma a independência da produção da subjetividade humana. O

sujeito humano – como agente e como repositório de experiências – tem se deslocado do centro para a periferia do processo de trabalho.

Em síntese, Ingold (2000) propõe transcender a dicotomia natureza e sociedade, e a questão quanto a de que lado está a tecnologia. Considera que:

“O que temos na realidade são seres humanos, vivendo e trabalhando em ambientes que incluem outros humanos assim como uma variedade de agências e entidades não humanas. Por meio das suas experiências de relacionamento com esses vários componentes do ambiente, as pessoas se desenvolvem com atitudes e sensibilidades específicas, como portadores de técnicas. Reciprocamente, através do desenvolvimento de suas habilidades técnicas, as pessoas constituem ativamente seus ambientes. Mas, nesta inter-relação mutuamente constitutiva entre pessoas e ambiente não existe dicotomia absoluta entre componentes humanos e não humanos.” (INGOLD, 2000, p. 321, tradução nossa).

Conforme a visão de Gama (1986), a relação entre trabalho e tecnologia, de fato, é relativamente recente. Para esse autor, “a técnica é tão antiga quanto o homem, ou o homem começa quando começa a técnica” (Ibid., p. 31); o mesmo não se pode dizer, porém, da tecnologia:

“... a tecnologia tem história mais recente: [...] A tecnologia moderna foi batizada, por inspiração grega, apenas no século XVIII. Christian Wolff, filósofo e matemático, seguidor de Leibniz, foi seu padrinho em meados daquele século. E no fim dele Johan Beckmann institucionaliza a disciplina tecnologia na Universidade de Göttingen.” (Ibid., p.31).

Gama (1986) defende a tese de que a tecnologia moderna:

“... foi se constituindo a partir do século XVII, pari passu ao desenvolvimento do capitalismo e à substituição do modo de produção feudal/corporativo, e do sistema de transmissão do conhecimento apoiado na aprendizagem, pelo emprego do trabalho assalariado e o sistema escolarizado de transmissão do conhecimento.” (Ibid., p. 30).

Segundo esse autor, resumidamente, “a tecnologia moderna é a ciência do trabalho produtivo” (Ibid., p. 185). É moderna porque se refere àquela que começa a ser conceituada no século XVIII e relacionada ao trabalho produtivo porque diz respeito ao trabalho em que está envolvido o capital, característico da economia capitalista. Definida como ciência, a

tecnologia teria em seu âmbito os três componentes do processo de trabalho a que se refere Marx (1980, p. 202):

- “1) a atividade adequada a um fim, isto é o próprio trabalho;
- 2) a matéria a que se aplica o trabalho, o objeto de trabalho;
- 3) os meios de trabalho, o instrumental de trabalho.”

E, para Gama (1986), a tecnologia como ciência envolveria ainda um quarto elemento: a tecnologia básica ou praxiologia, que reúne um conjunto de disciplinas (por exemplo, a cibernética, a teoria da geral dos sistemas etc.) e técnicas que apoiam os outros componentes da tecnologia.

Mais recentemente, no que se refere a trabalho e tecnologias de informação e comunicação, as pesquisas de Zuboff (1988) e Orr (1996) retratam de forma exemplar as transformações observadas nesse contexto. Zuboff (1988) documentou os aparentes perigos e promessas da tecnologia computadorizada na vida organizacional, alertando que as tecnologias de informação representam escolhas: continuar a automação com o risco de comprometer a satisfação e a autoimagem dos trabalhadores ou dotar os trabalhadores de informação e poder para tomar decisões. Já Orr (1996) redirecionou a atenção dos pesquisadores para questões como a importância das histórias no trabalho e quanto elas contribuem para o aprendizado; como o trabalho molda a identidade dos trabalhadores; a importância da comunidade para o que as pessoas fazem nas organizações e o conhecimento que compartilham; a característica situacional dos julgamentos; a necessidade de improvisação por parte dos técnicos para realizarem seu trabalho; as diferentes concepções de trabalho de gerentes, engenheiros e técnicos; as contradições e fissuras múltiplas encontradas nas organizações; e o caráter disperso e heterogêneo do conhecimento organizacional. E, não menos importante, Orr demonstrou o valor de estudar as práticas de trabalho (TSOUKAS, 2006).

Na contemporaneidade, ao se estudar o trabalho é importante considerar o papel desempenhado pela tecnologia atual, principalmente o telefone móvel celular e o computador portátil, considerados parte das tecnologias móveis. Quando se utiliza a expressão “tecnologia móvel” neste estudo, estamos nos referindo a uma visão abrangente, como estudada por Saccol e Reinhard (2004).

Saccol e Reinhard (2004), no projeto que desenvolveram – que, entre outros objetivos, discute a definição dos diversos termos utilizados na literatura envolvida com as Tecnologias de Informação Móveis, Sem Fio e Ubíquas –, consideram que as definições sobre cada um desses tipos de Tecnologias de Informação, de modo geral, não são claras. Além disso, frequentemente as expressões Móvel (*Mobile*), Sem Fio (*Wireless*), Ubíquo (*Ubiquitous*) e Nômade (*Nomadic*), utilizadas para qualificar determinadas tecnologias, são tratadas como sinônimos, quando na verdade possuem características distintas.

Com base nos trabalhos de diversos autores, Saccol e Reinhard (2004) discutem as expressões: (i) tecnologias de informação móveis (*mobile*), isto é, um conjunto de dispositivos tecnológicos que proporcionam mobilidade por meio de portabilidade (por exemplo: dispositivos conectados ou não a uma rede como o computador portátil – denominado comumente como *notebook* ou *laptop* –; e o telefone móvel celular, convencional ou inteligente); (ii) tecnologias de informação sem fio (*wireless*), isto é, aquelas que envolvem o uso de dispositivos, portáteis ou não, conectados – a uma rede, por exemplo – por meio de *links* de comunicação sem fio (como redes de telefonia celular, transmissão de dados via satélite e o padrão de comunicação por rádio-frequência de curto alcance conhecido como *Bluetooth*); (iii) tecnologias de informação ubíquas (*ubiquitous*), que envolvem dispositivos diversos – computadores, sensores, redes sem fio etc. –, frequentemente invisíveis, que proporcionam comunicação entre si e outros dispositivos, todos espalhados por muitos e diversos locais; e, (iv) tecnologias de informação nômades (*nomadic*), isto é, aquelas que, interconectadas a elementos sociais e organizacionais, possibilitam a mobilidade física e social de serviços de comunicação e computação entre atores tanto dentro quanto fora das fronteiras organizacionais (SACCOL e REINHARD, 2004).

Neste estudo, em particular, a expressão resumida “tecnologia móvel” está associada a esse conjunto de tecnologias, já descritas, que oferecem à pessoa em movimento o suporte para realização de práticas de trabalho. Interessa particularmente a esta pesquisa o fato de que, de modo geral, tais objetos estão associados à prática cotidiana da comunicação e também ao acesso à Internet, cada vez mais presente na vida do indivíduo contemporâneo (SLEVIN, 2000).

É relevante mencionar também que, na contemporaneidade, outras tecnologias estão associadas à comunicação a distância, porém não envolvendo mobilidade. Por exemplo, a

teleconferência – forma de comunicação eletrônica que permite uma conversação simultânea entre duas ou mais pessoas em localidades diferentes, por telefone ou computadores em rede, envolvendo textos (conferência de dados), voz (audioconferência, ou *conference call*), e/ou imagem (videoconferência) (TURBAN, McLEAN e WETHERBE, 2004). Ou, outro exemplo, a tecnologia conhecida como telepresença – sistema de comunicação que permite aos interlocutores uma experiência face a face mediada, a partir do uso de recursos multimídia, de informática e telecomunicações. Essa última, ganha mais adeptos a cada dia (SAKR, 2010) e, para um jornalista entusiasta dessa tecnologia, a “telepresença substitui a viagem profissional” (SIQUEIRA, 2009).

Estudar trabalho e tecnologia na atualidade, contudo, demanda algumas outras reflexões relacionadas às próprias caracterizações desses termos. No que se refere à tecnologia, por exemplo, uma rápida consulta nos cadernos especiais dos jornais diários de grande circulação no Brasil, dedicados às TIC²⁰, permite a constatação de que as tecnologias móveis, em especial o telefone móvel celular, estão entre os temas preferidos no discurso contemporâneo sobre tecnologia, em parceria com a Internet e os jogos eletrônicos. Ou, em outro exemplo, no estudo intitulado *The Internet of Things*²¹ (A Internet das Coisas, tradução nossa), é apresentada a iminência de uma nova era tecnológica, envolvendo uma “rede verdadeiramente ubíqua”, que proporciona conectividade “a qualquer hora, em qualquer lugar, por qualquer pessoa e qualquer coisa” (Ibid., p. 3), ilustrando também a relevância da tecnologia móvel no contexto global. Alguns autores (por exemplo, pesquisadores do programa de pesquisa “*Virtual Society? The social science of electronic technologies*”, descrito por Woolgar, 2002) questionam, porém, se realmente estamos diante de um mundo transformado pela tecnologia, chamado muitas vezes de “sociedade virtual”, “sociedade da informação”, “sociedade em rede” ou “sociedade global”. Nota-se que o discurso atual pode ser caracterizado, segundo Woolgar (2002), por (i) uma grandiloquência, um efeito que deriva da busca de respostas resumidas, sintéticas, para questões gerais, abrangentes, sobre as novas tecnologias; (ii) poucos indícios de como essas tecnologias são realmente usadas e experienciadas no cotidiano; e (iii) declarações marcadas pela certeza dos efeitos do desenvolvimento, adoção e uso das novas tecnologias.

²⁰ Como o Caderno Link, do jornal *O Estado de S. Paulo*, e o Suplemento Informática, do jornal *Folha de S. Paulo*.

²¹ Estudo elaborado pela *International Telecommunication Union (ITU)*, agência para questões de tecnologia de informação e comunicação das Nações Unidas (2005).

Este estudo procura não seguir esse caminho. Adota um olhar não determinista sobre tecnologia, como o que pode ser encontrado, por exemplo, em trabalhos no campo da filosofia da tecnologia – como o ensaio desenvolvido por Gerrie (2008), que analisa três metáforas que descrevem a influência intensa, mas não determinativa, que a tecnologia exerce sobre nossas vidas. Para o autor, existem características da prática tecnológica que sistematicamente evitam que aconteça um julgamento ético crítico de tal prática. Aquele que acredita que os vieses de tais características são fortes o suficiente para evitar a ocorrência de qualquer avaliação ética significativa, então essa pessoa é alguém que suporta a noção de determinismo tecnológico. Aquele que acredita, no entanto, que há algum espaço para uma ação antagônica, então essa pessoa suporta uma forma de teoria da dependência. Gerrie (2008) concentra-se no conceito de dependência tecnológica como visto por Marshall McLuhan, Herbert Marcuse e Jacques Ellul.

A explicação de Marcuse para o fenômeno da dependência tecnológica é a de que os incentivos poderosos do sistema industrial conspiram para prevenir ações que limitem a expansão do sistema; e, com relação às tecnologias individuais, os benefícios óbvios de tais tecnologias desencorajam o questionamento de seus danos menos óbvios. No centro da visão de Ellul sobre dependência está a ideia da tecnologia como religião, como culto. As pessoas “modernas” escandalizam-se com o pensamento de crítica à tecnologia e são facilmente intimidadas e conduzidas pelos “papas” da alta tecnologia. E, finalmente, para McLuhan, a prática tecnológica é tão evidente, incontestável e habitual na natureza que ela se torna, em essência, uma natureza segunda; e como todos os hábitos, as práticas tecnológicas podem nos distrair de outros tipos de atividade, tal como a reflexão ética (GERRIE, 2008)

Não só a reflexão do papel da tecnologia ao estudar trabalho na contemporaneidade, contudo, merece destaque. Faz-se necessária uma análise mais detalhada sobre as transformações recentes observadas do próprio contexto do trabalho. De modo geral, nota-se que o trabalho foi afetado pela transição de uma sociedade industrial para uma dita pós-industrial observada nas últimas décadas. Alguns dos efeitos dessa mudança são: redução do número de trabalhadores estáveis em fábricas; incremento do número de trabalhadores em serviços, muitos *part-time* e temporários; aumento do trabalho feminino; eliminação de alguns tipos de trabalho, e transformação de outros, pela introdução de computadores e outras tecnologias digitais; demanda por trabalhadores com habilidades interpessoais, que colaborem em equipes

de trabalho distribuídas e multifuncionais, e trabalhadores com perfil para tomar decisões (BARLEY e KUNDA, 2001; SENETT, 1998).

Lazzarato e Negri (2001) analisam esse cenário pós-industrial e observam que o modo de produção pós-fordista (como esses autores denominam) é, antes de tudo, uma ativação de diferentes modos de produção (“materiais” e “imateriais”). Uma das condições que está na base do desenvolvimento da sociedade pós-fordista é a transformação do trabalho em trabalho imaterial, que pode ser caracterizado como um trabalho vivo intelectualizado, uma forma de atividade produtiva abstrata ligada à subjetividade. A qualidade e a quantidade de trabalho são organizadas em torno de sua imaterialidade; o trabalho característico dessa sociedade – que envolve, por exemplo, controle, gestão da informação, capacidade de decisão – pede o investimento da subjetividade daquele que trabalha. Dentro dessa atividade de trabalho imaterial, “é sempre mais difícil distinguir o tempo de trabalho do tempo da produção ou do tempo livre”; para os autores, “encontramo-nos em tempo de vida global, na qual é quase impossível distinguir entre o tempo produtivo e o tempo de lazer” (Ibid., p. 30).

Dos estudos desenvolvidos por Lazzarato e Negri (2001) sobre o trabalho na contemporaneidade, destacam-se três aspectos: a relação do trabalho com informação e comunicação, com mobilidade e com o fato de a produção capitalista estender-se, envolvendo o “tempo de vida”. Para Lazzarato e Negri (2001), a empresa e a economia pós-industrial são fundadas sobre o tratamento da informação, particularmente informações relacionadas a vendas e relação com o consumidor. As organizações mobilizam “importantes estratégias de comunicação e de marketing para reaprender a informação (conhecer a tendência do mercado) e fazê-la circular (construir um mercado)” (Ibid., p. 44). E é o trabalho imaterial que ativa e organiza a relação produção/consumo, por meio do processo comunicativo. Os autores resumem desse modo o ciclo de produção do trabalho imaterial:

“Ao econômico não resta senão a possibilidade de gerir e regular a atividade do trabalho imaterial e de criar os dispositivos de controle e de criação do público/consumidor através do controle da tecnologia da comunicação e da informação e dos seus processos organizativos.” (Ibid., p. 52).

Lazzarato e Negri (2001) têm como hipótese que o processo de produção da comunicação tende a se tornar processo de valorização. E, na tentativa de apreender o processo de formação

da comunicação social e sua concepção como compreendido no econômico, no lugar de utilizar o modelo da produção material utilizam “um modelo que tenta dar conta das formas e dos conteúdos da produção dos ‘produtos ideológicos’: a ‘produção estética’ (autor / reprodução / recepção)” (Ibid., p. 48, aspas dos autores). Merece destaque para este estudo o fato de que o autor, como definido no modelo de Lazzarato e Negri (2001):

“[...] perde a sua dimensão individual e se transforma em um processo de produção organizado industrialmente (com divisão do trabalho, investimento, comando etc.); [...] O trabalho imaterial se constitui em formas imediatamente coletivas e não existe, por assim dizer, senão sob forma de rede e fluxo” (Ibid., p. 49-50).

Além disso, para Lazzarato e Negri (2001), a mais-valia deriva da produção e do controle dos fluxos, principalmente dos fluxos financeiros e comunicativos; é somente na conjunção dos diversos fluxos (de produção, circulação, consumo, desejo) que a mais-valia se torna visível. “O novo capitalismo se constitui sobre a potência dos fluxos, sobre os diferenciais de velocidade de sua circulação [...]” (Ibid., p. 58).

E um último aspecto dos estudos de Lazzarato e Negri (2001), relevante para este estudo, é a constatação que a produção capitalista:

“[...] estendeu-se da organização do ‘tempo de trabalho’ à organização do ‘tempo de vida’. E [...] são exatamente as atividades ‘culturais, relacionais, informacionais, cognitivas, educativas, ambientais’ e o ‘tempo liberado de trabalho’ que se tornam os ‘objetos’ e os ‘sujeitos’ das novas relações de exploração e de acumulação que a revolução da informação organiza”. (Ibid., p. 74-75, aspas dos autores).

Bendassolli (2006) também faz uma análise do trabalho no contexto pós-industrial. Para esse autor:

“O trabalho é um termo que se presta a inúmeras interpretações e um dos motivos é a pluralidade de dimensões da vida humana que ele abarca. Pode ser definido em termos políticos, econômicos, sociais, morais, ideológicos, psicológicos e filosóficos.” (BENDASSOLLI, 2006).

Segundo Bendassolli (2006), ocorreram mudanças no sentido e no valor social do trabalho nas sociedades pós-industriais em termos de sua centralidade econômica, moral, ideológica,

filosófica e contratual, fato que o autor denomina “desmontagem” da ontologia moderna do trabalho. Quatro conjuntos de ideias estão associados a essa desmontagem: crise do trabalho como fonte de valor econômico; crise da ética tradicional do trabalho; problemas relacionados com a questão do sentido do trabalho na definição do indivíduo e da identidade; e o esgarçamento do trabalho como contrato social.

A crise do trabalho como fonte de valor econômico refere-se à ideia de que nas sociedades ditas pós-industriais o valor não se produz apenas por meio do trabalho, mas também por meio do chamado “capital social”. No caso da crise da ética tradicional do trabalho, argumenta-se que o valor do trabalho na construção do caráter do indivíduo, o sentido espiritual elevado que possuía, está sendo destruído por forças modernas, como o valor crescente atribuído ao consumo, ao lazer etc. Com relação à questão do sentido do trabalho na definição da subjetividade humana, havia uma estreita associação entre trabalho e o que somos como seres humanos que foi problematizada; existem críticas ao conceito de alienação visto que não se observa hoje, com tanta frequência, o trabalho sendo considerado um elemento de elevada importância que justificaria a existência de uma experiência alienante em seu contexto. E, por fim, o enfraquecimento do trabalho como contrato social, caracterizado pelo modo como esse contrato está sendo desfeito em suas bases política, moral, psicológica e social; na ausência de garantias institucionais ao trabalho, resta ao indivíduo responsabilizar-se por sua própria vida profissional (BENDASSOLLI, 2006).

Do ponto de vista das pessoas, Bendassolli (2006) acredita que houve um enfraquecimento do vínculo essencial, ontológico, entre trabalho e identidade; e, como consequência, o trabalho passou a ser descrito por meio de cinco pequenas narrativas públicas acerca de seu sentido e valor, que o autor denomina *ethos* do trabalho: moral-disciplinar, romântico-expressivo, instrumental, consumista e gerencialista. Cada *ethos* defende “uma visão particular sobre *o que é e por que* trabalhar e qual a influência disso sobre a construção da identidade” (Ibid., p. 199). Ainda segundo o autor, esses *ethos* coexistem, gerando ambiguidade, visto que há uma pluralidade de sentidos do trabalho; e, ao mesmo tempo, há também a possibilidade de focos de ansiedade e tensão por causa das sobreposições e divergências entre tais *ethos*.

Em síntese, este tópico retrata que a tecnologia, como predominantemente concebida na contemporaneidade, tem um forte vínculo com o pensamento moderno e com o trabalho no contexto da produção capitalista. Tanto a tecnologia quanto o trabalho, porém, são foco de

reflexões importantes na atualidade. Com relação à tecnologia, observa-se o aumento do interesse de pesquisadores por um olhar mais crítico sobre o tema; com relação ao trabalho, os aspectos relacionados a sua imaterialidade e pluralidade de sentidos ganham destaque.

2.3 Mobilidade e Tecnologia

Com relação aos temas mobilidade e tecnologia, faz-se necessário detalhar a seguir alguns conceitos associados particularmente à mobilidade, antes de evidenciar os principais aspectos dessa composição.

Questões relacionadas a movimento são frequentes no discurso contemporâneo. Uma leitura despreziosa em uma edição de domingo de um jornal, de grande circulação no Brasil²², permite constatar o interesse por temas como a propagação de uma doença pelo mundo, a internacionalização de uma empresa chinesa ou as dificuldades enfrentadas pelo serviço de atendimento móvel de urgência da cidade de São Paulo. Nesses exemplos observa-se a presença do tema mobilidade. Para estudar tais fenômenos, Urry (2000a, 2000b) propõe a ideia de uma *mobile sociology* – sociologia envolvida com as diversas mobilidades contemporâneas de pessoas, objetos, imagens, informação, lixo etc. – que, na visão deste estudo, apresenta-se também como uma abordagem alinhada aos fenômenos relacionados às tecnologias móveis. Essa visão de Urry (2007) tem suas bases nos trabalhos de Simmel e Benjamin, Deleuze e Lefebvre, de Certeau e Erving Goffman; sendo os trabalhos de Virilio, Serres, Bauman, Thrift, Hardt e Negri, e o do próprio Urry, manifestações mais recentes dessas concepções.

Ao apresentar suas ideias sobre mobilidade, Urry (2007), entre outros pontos, conceitua o termo, classifica as mobilidades de interesse na contemporaneidade, detalha a mobilidade corporal e destaca aspectos relevantes na análise de tais mobilidades. Esses pontos são apresentados a seguir; porém, antes disso, uma breve reflexão sobre os motivos que levam as pessoas a viajar.

A viagem, envolvendo pessoas, na contemporaneidade está associada a um aparente paradoxo: dado o crescente uso de tecnologias de comunicação, que permitem que as pessoas

²² Jornal *O Estado de S. Paulo*, edição de domingo, 10 de maio de 2009.

interajam de modo independente de tempo e espaço, por que mais pessoas viajam? Urry dedica-se a essa questão no seu livro *Mobilities* (2007). Uma resposta que o autor oferece é baseada em copresença, citando Boden e Molotch (1994): “a interação copresente permanece, assim como Georg Simmel observou há muito tempo, o modo fundamental de trato e socialização, um lugar primordial para a socialidade” (Ibid., p. 258). Boden e Molotch (1994) argumentam que a riqueza de informações do encontro, envolvendo todos os sentidos, é que nos faz sentir que precisamos da copresença para saber o que realmente acontece.

Sobre como Urry (2007) conceitua o termo mobilidade, existem quatro sentidos principais associados ao termo “móvel” ou “mobilidade”. Primeiro, observa-se o uso de móvel com o significado de pessoa ou coisa que se move ou é capaz de movimento, como o telefone móvel (portátil) celular. Segundo, há o sentido de móvel como em uma grande quantidade de pessoas reunidas sem uma ordem lógica ou regular (termo em inglês: *mob*). Esse conjunto de pessoas é visto dessa forma porque é móvel, não fixo em fronteiras; portanto, precisa ser monitorado e regulado socialmente. Terceiro, o autor cita o sentido de mobilidade presente nas ciências sociais: mobilidade social. Presume-se que há uma hierarquia vertical de posições e que os indivíduos podem ser situados nessa hierarquia. Há um debate sobre se as sociedades contemporâneas aumentaram a circulação de pessoas, para cima e para baixo dessa hierarquia, tornando o mundo mais ou menos móvel. E o quarto sentido apresentado por Urry (2007) refere-se à migração, ou a outros tipos de movimento geográfico semipermanente. Esse é o sentido horizontal de estar em movimento e associa-se especialmente à mudança de país ou continente que frequentemente acontece em busca de uma “vida melhor” ou de se livrar de secas, perseguições, guerras etc. O foco principal deste estudo está relacionado ao primeiro sentido associado ao termo mobilidade, ou seja, o uso de móvel com o significado de pessoa ou coisa que se move ou é capaz de movimento.

Além disso, existem cinco mobilidades interdependentes que produzem a vida social, organizada por meio de distâncias, e moldam seus contornos (URRY, 2007). Essas mobilidades são:

- *viagem corporal* de pessoas por questões relacionadas a trabalho, lazer, vida familiar, prazer, migração e fuga, organizada em termos de contrastantes modalidades de tempo-espaço (de diariamente, a um exílio permanente);

- *movimento físico* de objetos para produtores, consumidores e distribuidores, o envio e recebimento de presentes e suvenires; assim como, a montagem e (re)configuração de pessoas, objetos e espaços como parte do residir e da formação dos lugares (BÜSCHER e URRY, 2009);
- *viagem imaginativa* gerada a partir da fala, mas também a partir de imagens de lugares e pessoas que aparecem e se movem por múltiplas mídias, impressas e visuais (BÜSCHER e URRY, 2009);
- *viagem virtual*, frequentemente em tempo real, que possibilita a presença e a ação a distância, transcendendo as distâncias geográficas e sociais (como uma transferência bancária usando o banco pela Internet; e a participação em conferências no “*Second Life*”²³) (BÜSCHER e URRY, 2009);
- *viagem comunicativa* por meio do contato pessoa a pessoa, via mensagens, textos, cartas, telégrafo, telefone, fax e telefone móvel celular.

Urry (2007) detalha a mobilidade *viagem corporal* em doze formas principais no mundo contemporâneo, que se sobrepõem de vários modos; algumas delas dependem de passaportes, vistos, residência e qualificações relacionadas a trabalho. Essas formas são:

- viagem e migração por asilo, refúgio ou falta de um lugar para morar;
- viagem profissional ou de negócios;
- viagens de estudantes, *au pairs* e outros jovens que buscam experiência em países diferentes dos seus; tais viagens podem representar um ritual de passagem e tipicamente envolvem passagens por centros civilizacionais;
- viagens médicas a spas, hospitais, dentistas, oftalmologistas etc.;
- mobilidade militar de forças armadas, tanques, helicópteros, aviões, foguetes, aeronaves de vigilância, satélites etc., com desdobramentos em usos civis;
- viagens pós-emprego e a formação de estilos de vida transnacionais na aposentadoria;
- viagens de crianças, parceiros, outros parentes e trabalhadores domésticos que seguem outra pessoa que precisou se deslocar;

²³ *Second Life* é um mundo virtual na Internet lançado em 2003 e desenvolvido por Linden Research, Inc (conhecido como *Linden Lab*). Por meio de um programa que pode ser baixado pela Internet, os usuários, chamados “residentes”, podem interagir entre si, jogar, fazer negócios etc. por meio de avatares – representação dos usuários na Internet, comumente na forma de um modelo tridimensional ou uma imagem bidimensional (WIKIPEDIA, 2010).

- viagem e migração por nós-chave dentro de uma dada diáspora, tal como as colônias chinesas além mar;
- viagem de trabalhadores de serviço pelo mundo e especialmente para cidades globais, incluindo o fluxo contemporâneo de escravos;
- viagem turística para visitar lugares e eventos, envolvendo os vários sentidos e especialmente o olhar;
- visita a amigos e parentes, sendo que essa rede também pode estar em movimento;
- viagens relacionadas a trabalho, incluindo deslocamentos diários entre a casa e o local de trabalho.

Considerando as doze formas de viagem corporal citadas por Urry (2007), este estudo concentra-se particularmente nas viagens relacionadas a trabalho – sejam elas de negócios, associadas à prestação de serviços etc., e de curta, média ou longa duração.

E, como último aspecto a destacar sobre o tema mobilidade, tem-se que a análise do cenário contemporâneo de mobilidade – que envolve diferentes formas de viagem, transporte e comunicação, e vários modos que a vida econômica e social se desenrola e se organiza no tempo-espaço –, particularmente aquele das viagens relacionadas a trabalho, abrange, segundo Urry (2007):

- o exame dos efeitos de tais deslocamentos para diferentes pessoas e lugares. Há a proliferação de lugares e tecnologias que aumentam a mobilidade de alguns enquanto reforçam a imobilidade de outros; e as mobilidades frequentemente envolvem também obrigações, como ver o outro, retornar uma chamada, e visitar um parente idoso;
- atenção ao tempo de viagem, que não é necessariamente improdutivo e perdido. Movimento frequentemente envolve experiências dos modos materiais e sociais de lugares com características próprias (uma viagem de trem, por exemplo). Existem as atividades realizadas no destino; atividades conduzidas enquanto se viaja, incluindo o que o autor chama de “antiatividade” como relaxar, pensar etc.; e os prazeres de viajar em si, incluindo a sensação de velocidade, de exposição ao ambiente, à beleza do caminho etc.;
- estudo dos espaços entre (*in-between*) a casa, o trabalho e a vida social, que configuram “espaços-entre” (*interspaces*). Esses são espaços em que campos ou domínios diferentes de atividades se sobrepõem; importantes para reorganizar a “vida” ou manter as redes

sociais, com o apoio das tecnologias de comunicação, e nos quais se observa simultaneidade de atividades ao invés de linearidade;

- observação das várias tecnologias usadas por aqueles que se deslocam pelos vários espaços; principalmente nos lugares de movimento intermitente (os “espaços-entre”) nos quais grupos se encontram, envolvendo o uso de telefones móveis celulares, computadores portáteis, mensagens de texto, comunicação sem fio etc.; e
- atenção a outras questões envolvidas com mobilidade, como riscos, acidentes, doenças, tráfego, terrorismo, vigilância e dano ambiental.

Assim, quando se coloca a relação entre mobilidade e tecnologia, observa-se que seu estudo oferece, na atualidade, uma série de oportunidades de pesquisa para aqueles interessados no assunto. Urry (2007) nota que as pesquisas acadêmicas sobre viagens e transportes geralmente são conduzidas separadamente da análise das comunicações (sejam elas um para um, como uma carta pessoal; um para muitos, como a TV; ou muitos para muitos, como um *e-mail bulletin board* – sistema de comunicação de interesse geral), como se fossem sistemas diferentes e não relacionados. O autor acredita, porém, que esses temas são interconectados. Várias comunicações são sobre viagens, agendamentos etc.; e as comunicações e viagens muitas vezes são substitutas uma da outra – algumas vezes a comunicação pode tornar a viagem desnecessária, ao passo que alguma viagem pode significar que uma comunicação precisa acontecer. Um exemplo desse último aspecto é encontrado em um dos resultados da pesquisa sobre viagens de executivos, desenvolvida por Breure e Van Meel (2003); os autores identificaram que o contato face a face é a principal razão da mobilidade dos trabalhadores móveis pesquisados.

Segundo Urry (2007), os meios de comunicação recentes, principalmente a Internet e a telefonia móvel celular, criam novos modos de interagir e comunicar nas – e entre as – sociedades. Tais tecnologias parecem transformar muitos aspectos da vida econômica e social que está em algum sentido em movimento ou longe de “casa”. Com a possibilidade da informação “viajar” pelo mundo em segundos, para Weber e Chon²⁴ (2003 apud URRY, 2007), por exemplo, os encontros face a face no futuro focarão mais nos aspectos sociais que de negócios, visto que estes últimos podem ser conduzidos via tecnologia. No caso da análise

²⁴ WEBER, K.; CHON, K. S. *Convention Tourism: International Research and Industry Perspectives*. London: Haworth Press, 2003.

de Laurier e Buckner²⁵ (2004 apud URRY, 2007), em outro exemplo de transformação, cafés tornam-se locais de encontros de negócio, nos quais, por exemplo, as pessoas conduzem reuniões informais com parceiros e clientes, tendo sempre à mão o celular, o computador portátil etc.

No contexto contemporâneo repleto de mobilidades, existem conexões extensas e complexas entre a viagem física e os modos de comunicação; e essas conexões formam novas fluências e são difíceis de estabilizar. As mudanças físicas parecem ser conexões “desmaterializadas”, considerando que pessoas, máquinas, imagens, informação, poder, dinheiro, ideias e perigos estão “em movimento”, fazendo e refazendo conexões, frequentemente a uma velocidade rápida ao redor do mundo (URRY, 2007). É relevante observar, porém, que essa aparente desmaterialização é alcançada com o apoio de uma “parafernália de hardware e software” – usando uma expressão de Latour (2007) –; e para esse último autor, isso coloca o ser humano atual em mundo talvez até mais “real” que aquele anterior ao advento das TIC.

Em outro momento, porém, Urry (2007) comenta que os indivíduos existem além de seus corpos e deixam rastros no espaço enquanto se movem. Esses traços possibilitam que tais indivíduos estejam sujeitos a sistemas de regulação, numa sociedade cada vez mais próxima de aeroportos – lugares com sistemas de monitoramento, vigilância e regulação dos corpos móveis. E, como consequência desse fato, muitos que viajam consideram cada vez mais difícil escapar do “escritório” (URRY, 2007).

“Agora que *laptops*, *PDA*s, *BlackBerries*, comunicadores e telefones móveis são equipamentos-padrão entre as pessoas de negócio, e como aeroportos, hotéis, cafés, aviões e trens são [...] projetados como espaços de trabalho com Internet e conexões para *laptops*, muitos que viajam encontram poucas oportunidades para ‘escapar’. Lugares em trânsito tornaram-se ‘um centro de comando high-tech’ a partir do qual as pessoas de negócio se comunicam com clientes e colegas [...] os sistemas de comunicação móvel [...] são ‘facas de dois gumes’ que simultaneamente possibilitam o contato com aqueles ausentes, assim como o monitoramento por aqueles ausentes” (Ibid., p. 223, tradução nossa).

²⁵ LAURIER, E.; BUCKNER, K. Busy meeting grounds: the café, the scene and the business. In: *International Specialist Meeting on ICT, Everyday Life and Urban Change*, Utrecht, 2004.

Em síntese, este tópico retrata que o estudo das diversas mobilidades de pessoas, objetos, imagens, informação etc. compõem um campo de investigação alinhado aos fenômenos contemporâneos. Quando envolve também o uso das TIC, principalmente nos aspectos relacionados à comunicação, pode contribuir para compreender e interpretar fatos atuais, como o trabalho em movimento.

2.4 Pesquisas sobre Trabalho Móvel

De modo geral, observa-se que a pesquisa sobre a composição trabalho, mobilidade e tecnologias móveis, tanto no Brasil quanto em outros países, ainda é incipiente (SANTOS, 2008, 2009). Nesse sentido, consideramos oportuno destacar alguns estudos relacionados especificamente a trabalho móvel e espaço, e ilustrar como o tema é tratado em pesquisas empíricas. São pesquisas relacionadas ao tema deste projeto os trabalhos de Kakiyama (2003); Perry et al. (2001); Lyons, Jain e Holley (2007); Laurier (2001, 2004b); Breure e Van Meel (2003); Brown e O'Hara (2003); Holm e Kendall (2008); Felstead, Jewson e Walters (2005) e Forlano (2008). A seguir são apresentados os aspectos conceituais, metodológicos e as principais contribuições dessas pesquisas.

A tese de doutorado de Kakiyama (2003) trata da natureza dinâmica e heterogênea das práticas de trabalho dos profissionais móveis (trabalhadores com competências especiais e habilidade para trabalhar de modo independente das restrições de uma organização formal; como consultores independentes, *designers*, produtores, programadores, advogados e contadores); e teve por objetivo contribuir com os estudos sobre mobilidade e estabelecer uma base empírica para esses estudos. O autor procurou identificar como os profissionais contemporâneos conduzem seus trabalhos cotidianos em ambientes cada vez mais móveis, e como funcionam seus modos distintos de mobilidade e se caracterizam suas práticas de trabalho em relação às TIC, em geral, e as tecnologias móveis em particular. Teoricamente, fundamentou-se nos conceitos de mobilidade e práticas de trabalho; e os procedimentos metodológicos utilizados foram entrevistas em profundidade e observações *ad hoc* das atividades de 62 profissionais em Tóquio, Japão, durante o verão de 2002. O autor identificou que o modo de mobilidade dos profissionais pesquisados é caracterizado não somente pelo movimento geográfico amplo, mas também por uma flexibilidade operacional e uma interação intensa nas atividades dinâmicas de trabalho.

A pesquisa desenvolvida por Perry et al. (2001) problematiza a retórica de “acesso a qualquer hora e em qualquer lugar”, que frequentemente caracteriza as novas possibilidades de trabalho suportadas pelas tecnologias móveis. O estudo teve por objetivo compreender a natureza do trabalho móvel; a intenção explícita foi explorar as expressões “acesso”, “qualquer lugar” e “qualquer momento” (*access, anywhere and anytime*), investigando as atividades dos usuários e como os trabalhadores móveis gerenciam informações por meio de documentos e tecnologias móveis de comunicação. Visando alcançar tal objetivo, os autores utilizaram uma combinação de procedimentos metodológicos – técnicas de diários, entrevistas (antes e depois das viagens) e análise de artefatos (tecnologias e documentos) usados durante as viagens – para conhecer o cotidiano de 17 trabalhadores móveis, de diferentes organizações, com diferentes profissões, de diferentes regiões do Reino Unido e com diferentes níveis de mobilidade (por exemplo, tipos de transporte – como carro, trem e avião). Os resultados da pesquisa de Perry et al. (2001) sinalizam que o trabalhador móvel prepara-se para a viagem e planeja-se para enfrentar imprevistos; trabalha no tempo considerado “morto” (por exemplo, atrasos); usa o telefone celular como apoio a tarefas a serem realizadas com a ajuda de outros (como as pessoas que permanecem no escritório convencional); e usa as tecnologias para monitoramento e acesso aos colegas. Com relação ao tempo considerado “morto”, por exemplo, esse tempo pode variar de curto a longo, e o trabalho é organizado de acordo com o contexto em que o tempo “morto” é experienciado e os recursos que se tem à mão. No período curto, os autores observaram que as pessoas preferem falar ao telefone móvel celular ou checar mensagens na caixa de mensagens do telefone; no período longo, relatam o caso de uma pessoa que usou seu *notebook* para checar e-mails.

Lyons, Jain e Holley (2007) investigam a noção que o tempo de viagem, contrário à perspectiva que o considera como “não produtivo”, pode e possui uma utilidade positiva. Os autores pesquisaram milhares de passageiros de trem na Grã-Bretanha por meio de um questionário envolvendo os temas: como os passageiros usam seus tempos no trem, quão produtivo consideram esse uso do tempo e o papel das tecnologias móveis. Os resultados revelam uma substancial incidência de utilidade positiva do tempo de viagem entre aqueles que se deslocam diariamente para trabalhar, aqueles que viajam a lazer e aqueles que viajam a negócios; especialmente esses últimos. Para a maioria que trabalha ou estuda durante a viagem, por exemplo, o tempo no trem é produtivo. Além disso, a pesquisa revela também que, nas viagens, as pessoas estão envolvidas principalmente com três atividades: ler, observar a paisagem pela janela ou outras pessoas e trabalhar/estudar. Sobre isso, os autores

destacam o fato que, de modo interessante, as duas primeiras atividades não dependem de tecnologias móveis.

No caso das pesquisas desenvolvidas por Laurier (2001, 2004b), o carro é investigado como local de trabalho. No estudo relatado no artigo de 2001, o autor explora as definições de mobilidade, tecnologia e nomadismo, mediante uma ótica etnometodológica, a partir da investigação de um grupo de pessoas cujas tarefas cotidianas envolvem deslocamentos e que usam seus carros como escritório. O pesquisador passou seis meses acompanhando essas pessoas no seu dia a dia, observando-as de modo próximo (método de pesquisa conhecido como *shadowing*). Seu objetivo foi oferecer uma descrição de como um escritório móvel particular é composto (conceito da Teoria Ator-Rede) e organizado. No estudo relatado no artigo de 2004b, o autor explora como as tarefas de dirigir, falar e trabalhar são entrelaçadas, visando objetivos práticos; como, algumas vezes, elas são realizadas lado a lado, ou em sequência, ou como consequência uma da outra; ou, simplesmente, não podem ser combinadas. Para tanto o autor realizou um estudo etnográfico do carro como local de trabalho, no qual observou e filmou motoristas por duas semanas; o pesquisador viajou com essas pessoas como um passageiro-observador.

A pesquisa de Breure e Van Meel (2003) investiga a questão da necessidade ou não de oferecer às pessoas – que enquanto aguardam seus voos nos aeroportos consultam e-mails, falam ao telefone, leem ou trabalham nos seus *notebooks* – um local de trabalho dedicado com, por exemplo, impressoras coloridas, acesso à Internet etc. Os autores pesquisaram sessenta homens de negócio, na Holanda, que viajam regularmente a trabalho (a maioria deles é gerente de empresas multinacionais). Utilizaram um questionário (enviado por meio de comunicação pessoal) com questões sobre as características do pesquisado (posição no trabalho, idade, frequência de viagem, motivos das viagens etc.), suas preferências relacionadas às condições de trabalho, sua opinião sobre locais de trabalho informais (como salas especiais em aeroportos, cafés etc.) e sobre a disponibilização de “escritórios temporários” em aeroportos. Em um passo seguinte da pesquisa, foram selecionados dez respondentes do questionário para participar de entrevistas em profundidade, com o objetivo de detalhar melhor as respostas dadas anteriormente, escolher seus locais de trabalho favoritos por meio de fotografias e desenhar suas condições de trabalho preferidas usando um modelo de escala. Constatou-se que os aeroportos são importantes locais de trabalho para as pessoas pesquisadas, nos quais elas realizam diversas tarefas relacionadas a trabalho; porém, talvez

mais que um escritório no aeroporto, as pessoas buscam um lugar confortável para sentar e colocar o computador portátil, e privacidade.

As pessoas viajam principalmente para encontros presenciais, com clientes e colegas; encontros que a comunicação via telefone, e-mail e/ou videoconferência, não substituem. A mobilidade, no entanto, é considerada um “mal necessário”, dados os atrasos e tempos de espera. No aeroporto, enquanto aguardam, as pessoas realizam atividades associadas a lazer, como comprar (27%), leem relatórios de trabalho (27%), trabalham usando o *notebook* (15%), conversam ao telefone celular temas relacionados ao trabalho (10%), comunicam-se por e-mail (8%), realizam reuniões de trabalho (5%) e outros (8%). Portanto, a maior parte do tempo de espera as pessoas pesquisadas por Breure e Van Meel (2003) estão envolvidas com temas relacionados a trabalho. A conveniência e eficiência são as palavras-chave para essas pessoas com relação ao espaço de trabalho no aeroporto; não querem perder tempo – “O conceito ideal consiste de três verbos: entrar, sentar e trabalhar!” (Ibid., p. 178).

Brown e O’Hara (2003) pesquisaram as práticas espaciais de trabalhadores móveis – como os trabalhadores móveis gerenciam os usos que fazem da tecnologia e do lugar. Entrevistaram em profundidade pessoas que viajam com frequência, mas que mantêm algum tipo de local fixo – as entrevistas aconteceram antes e depois de viagens a trabalho –, e pessoas muito móveis, que não têm uma mesa ou uma localização fixas. Os autores discutem, entre outros aspectos, como “o lugar muda o trabalho e como o trabalho muda o lugar”. Com relação ao “lugar mudando o trabalho”, por exemplo, citam o caso do trem, em que a conexão de Internet lenta limita a atividade de trabalho a ler ou conversar ao telefone móvel celular; o caso da pessoa que planeja ler no avião porque pode se concentrar por um longo período; e o caso de uma pessoa que prefere conversar ao celular a abrir seu *notebook* no pouco tempo disponível que tem na sala de embarque. Com relação ao “trabalho mudando o lugar”, por exemplo, os autores citam o caso do trem que, com os relatórios e documentos previamente preparados (impressos) para a viagem, torna-se um lugar de trabalho; ou da cafeteria e espaços de viagem sendo “colonizados” pelas tecnologias móveis e seus usuários; ou o caso do telefone móvel celular invadindo espaços de lazer.

A pesquisa de Holm e Kendall (2008)²⁶, com foco em estudar as condições em que o trabalho em movimento é bem-sucedido, a partir do conceito de não lugar de Augé (1994)²⁷ associado ao aeroporto, sugere que o que se observa ao estudar o fenômeno empiricamente são dois aspectos. Primeiro, a subversão temporária do espaço físico do não lugar; como exemplo, os autores citam o caso de uma pessoa que se sentou no chão do aeroporto, em um local próximo a uma tomada, aproximou uma mesa que estava no entorno e trabalhou por algum tempo usando seu *notebook*. E o segundo aspecto destacado pelos autores é a subversão do virtual; como exemplo os autores citam o caso de uma pessoa que, para que fosse possível realizar, no aeroporto, a tarefa que havia planejado, diante de imprevistos relacionados às tecnologias móveis, necessitou estabelecer relações com pessoas distantes e tecnologias visando alcançar seu objetivo. Os autores utilizaram como metodologia uma combinação de etnografia e autoetnografia.

Sobre as pesquisas desenvolvidas por Felstead, Jewson e Walters (2005), particularmente aquela com foco no trabalho que envolve deslocamentos e que acontece em vários locais (*working on the move*), os autores exploraram quatro aspectos: o compartilhamento do espaço com estranhos; como espaços diferentes são transformados em espaços de trabalho; que trabalho é feito onde; e os mecanismos por meios dos quais a visibilidade e a presença são restabelecidas e/ou resiste-se a elas. Para investigar o fenômeno do trabalho móvel, Felstead, Jewson e Walters (2005) combinaram os métodos de entrevista, questionário, *shadowing* e análise de fotografias; envolvendo pessoas – trabalhadores móveis – que usam trens e postos de serviços em estradas.

Com relação ao compartilhamento de espaços públicos, por exemplo, os resultados da pesquisa sugerem que frequentemente as pessoas procuram “defender o território” individual (seja evitando contato visual – olhando pela janela, para a tela do *notebook*, ouvindo música etc. – ou colocando suas coisas no local disponível ao lado, procurando impedir que uma pessoa ocupe o espaço).

²⁶ Sobre este artigo de Holm e Kendall (2008), torna-se relevante destacar que a visão teórica adotada pelos autores – envolvendo a noção de “*bricoleur*” de Lévi-Strauss, as noções “*ready-to-hand*” e região de Heidegger, a noção “*inbuilt failure*” de Weber e conceitos da Teoria Ator Rede presentes nos trabalhos de John Law e Annemarie Mol –, em nossa visão, encontra-se resumida no artigo e apresenta certa inconsistência. Sobre esse último aspecto, por exemplo, o texto inclui no mesmo arcabouço teórico a visão weberiana de estrutura social e a Teoria Ator Rede, que, considerando os conceitos em destaque no artigo, concebe o social como plano.

²⁷ Conceito apresentado adiante neste estudo.

Os modos com que as pessoas pesquisadas por Felstead, Jewson e Walters (2005) transformam diferentes espaços em espaços de trabalho incluem: levar o que é necessário para que o trabalho possa ser realizado; ao mesmo tempo viajar leve (por exemplo, com bagagens que facilitam a mobilidade); planejar-se para mudanças inesperadas (por exemplo, levar documentos importantes em papel; e viajar com antecedência); executar tarefas com a ajuda de outros (por exemplo, orientar membros da equipe no escritório a checar pedidos urgentes de clientes e atendê-los); usar “rotas trilhadas” (por exemplo, por meio da experiência, selecionar os lugares mais adequados para trabalhar em determinado local); construir enclaves privados em que trabalham (por exemplo, escolher um assento particular, silencioso, sem pessoas ao redor).

Felstead, Jewson e Walters (2005) argumentam que os lugares variam em termos de recursos, familiaridade, exposição pública etc.; e sugerem que também as atividades de trabalho variam no que demandam dos lugares. As pessoas entrevistadas pelos autores desenvolvem determinadas atividades em determinados locais devido às seguintes características das tarefas: duração (por exemplo, aeroportos são locais de passagem; normalmente se tem pouco tempo disponível), necessidades de espaço (por exemplo, para abrir o *notebook*, apoiar um material etc.), nível de concentração, manutenção da imagem (por exemplo, escolha de local apropriado para determinadas interações), aspecto delicado do trabalho (por exemplo, limitar conversas ao celular), imprevisibilidade (por exemplo, escolher que mensagens responder imediatamente e em outro momento) e encontros face a face (por exemplo, aproveitar a viagem com colegas para orientá-los).

O último aspecto a destacar das pesquisas desenvolvidas por Felstead, Jewson e Walters (2005) está relacionado com a gestão de pessoas que trabalham enquanto se deslocam de um lugar a outro. Os dispositivos que portam, a documentação que fornecem à gestão e os regimes disciplinares sob os quais trabalham estabelecem uma rede em que são gerenciados e o controle a distância é estabelecido.

Para pesquisar o trabalho móvel, Forlano (2008) combinou etnografia, observação participante e entrevistas em profundidade. Investigou usuários de Internet sem fio em uma popular cafeteria de um bairro de Nova York, aplicou um questionário sobre o uso de redes sem fio em cafés, parques e outros espaços públicos, em Nova York, Montreal e Budapeste e conduziu 29 entrevistas em profundidade com pessoas que frequentam cafés (20 pessoas),

parques e espaços públicos (8 pessoas) e terminais de aeroportos (1 pessoa). A autora identificou que os lugares de trabalho móvel, públicos ou semipúblicos, tornam difusas, ou mesmo reverterem ou contradizem, as dicotomias tradicionais, como empregado e empregador, trabalho e lazer, online e offline, público e privado, presença e co-presença, indivíduo e comunidade, e local e global. Trabalho e lazer, por exemplo, tornam-se difusos dada a heterogeneidade de atividades que ocorrem simultaneamente nos lugares de trabalho móvel – enquanto muitos trabalham nos seus *notebooks*, por exemplo, outros conversam com amigos, falam ao celular, comem e bebem, jogam videogames, entre outras atividades. Com relação às fronteiras entre o público e privado, Forlano (2008) relata que além das conversas ao celular conduzidas na cafeteria, é muito mais comum observar pessoas que saem do local e “vêm e vão” na calçada enquanto fazem suas chamadas ao celular. Segundo a autora isso reverte a noção comum de que dentro de um espaço estamos no âmbito do privado, e fora, do público – “os trabalhadores móveis deixam o espaço público da cafeteria buscando um espaço mais privado na rua onde possam conduzir suas conversas pessoais ou de negócios” (Ibid., p. 36, tradução nossa). Além disso, a autora identificou que nos lugares de trabalho móvel existem muitas oportunidades de interação informal, como “negociar” a eletricidade, a conectividade e a segurança. Usuários de *notebooks* que necessitam de energia, por exemplo, “negociam” acesso a uma tomada nos plugues próximos ou, quando necessitam de conexão, perguntam à pessoa próxima o nome da rede *wireless*.

Em síntese, nos tópicos deste capítulo ponderou-se que o trabalho na atualidade pode ser realizado em movimento, com o apoio das tecnologias de informação e comunicação, e que cada um dos aspectos desse fenômeno apresenta questões teóricas relevantes a serem consideradas, como: o fato de existirem diversas classificações possíveis para trabalho móvel, dependendo, por exemplo, do grau de mobilidade daquele que trabalha, do local de realização das atividades e do tipo de tarefa que desenvolvem; que tanto os estudos atuais sobre a tecnologia em seu aspecto filosófico, quanto sobre o trabalho em sua porção imaterial, incorporam novas bases para reflexão do tema na atualidade; que ao investigar trabalho em movimento com o uso das TIC, devem-se considerar as diversas mobilidades que compõem o contexto contemporâneo; e que embora as pesquisas sobre a composição trabalho, mobilidade e tecnologias móveis sejam incipientes, alguns estudos apresentam contribuições relevantes para o tema trabalho móvel.

Como comentado no capítulo de Introdução deste estudo, dos aspectos envolvidos com a questão do trabalho móvel, este projeto interessa-se pelo elemento espaço de trabalho; portanto, nos capítulos seguintes discute-se esse tema de modo abrangente (Capítulo 3), associado a organizações (Capítulo 4), e na perspectiva da abordagem teórico-metodológica adotada neste estudo (Capítulo 5).

3 Espaço na Contemporaneidade

Nos últimos anos, observa-se que a sociedade humana está gradualmente adquirindo o mesmo tipo de capacidade das baleias: somos seres que podem conviver com outros seres que estão distantes como se eles estivessem muito próximos de nós. Essa é, ao menos, uma das visões de Nigel Thrift (2006) sobre o espaço na contemporaneidade.

Antes, porém, de detalhar as conceituações contemporâneas de espaço, foco deste capítulo, é importante observar que o tema espaço é amplo e tem sido de interesse de muitas áreas do conhecimento e textos produzidos pela cultura humana (SHIELDS, 2006). Apenas para citar um exemplo, Shields (2006) comenta que o estudo da natureza do espaço, visando estabelecer um método cartográfico, foi realizado por Aristóteles, Euclides, Descartes, Leibniz, Newton, Kant, Hegel, Nietzsche, Husserl e pensadores com produções mais recentes como Merleau-Ponty, Heidegger e Lefebvre. Neste estudo serão tratados apenas alguns aspectos desse amplo corpo de conhecimento, destacados pela relação com o tema deste projeto.

O capítulo estrutura-se do seguinte modo: no primeiro tópico são apresentados conceitos de espaço, de pensadores-chave e uma visão contemporânea do tema; a seguir destaca-se a relação entre o conceito de espaço e o de lugar, assim como a relação entre espaço e tempo; no penúltimo tópico comenta-se sobre experiências de espaço e tempo; e o capítulo se encerra com a exploração de espaços de interesse particular para este estudo – aquele do aeroporto e do avião.

3.1 Conceitos de Espaço

Grandes mentes filosóficas e científicas, nos últimos 2.500 anos ou mesmo antes disso, estiveram e estão envolvidas com a compreensão de espaço, segundo Huggett (1999). Neste capítulo, algumas das ideias desses pensadores são apresentadas, porém de modo resumido, dado o espaço limitado deste texto; além disso, de acordo com uma ordem cronológica, visando facilitar a apresentação, porém cientes de que essa disposição é considerada inadequada para tratar temas relacionados à história da ciência, visto que pode levar ao falso entendimento que há uma progressão na direção de novas e melhores ideias (HUGGETT,

1999; SERRES e LATOUR, 2004). Inicia-se com a apreciação das visões de pensadores-chave sobre o tópico espaço, cujas ideias influenciaram o pensamento contemporâneo de espaço, a ser abordado na segunda parte deste tópico enfatizando aspectos associados ao campo das Ciências Sociais. E finalizando esse tema, destaca-se no último tópico a visão de Thrift (2006) sobre os princípios que devem estar na raiz de qualquer abordagem de espaço na contemporaneidade.

Conceitos de Espaço de Pensadores-Chave

Na obra intitulada *Timaeus*, Platão (427 a 347 a.C.) introduz sua concepção de espaço como aquilo que provê uma localização para todas as coisas que venham a existir, ou como a natureza que recebe todos os corpos. O espaço é, nessa visão, aquele em que se encontram todas as coisas físicas; se tudo que existe, grande ou pequeno, tem uma localização ou lugar, o espaço é a coleção de todos os lugares. Essa perspectiva de espaço oferecida por Platão desperta algumas questões importantes, entre elas: que tipo de coisa é o espaço se ao mesmo tempo é físico e imaterial? O espaço parece ser um elemento do mundo físico, dado que não é mental nem espiritual; porém, diferentemente de outros objetos físicos, ele parece não ser material. O próprio Platão oferece uma resposta a essa questão negando que o espaço seja separado da matéria; isto é, para o filósofo, o espaço é a matéria da qual todos os objetos materiais são compostos (HUGGETT, 1999).

Na cosmologia de Aristóteles (século IV a.C.), o universo é uma esfera finita cujo centro é o planeta (esférico) Terra, composto do elemento terra e rodeado sequencialmente pelos elementos água, ar e fogo; e englobando todo esse conjunto, há a região das estrelas e planetas, composta do quinto elemento, éter. No estado ideal, a terra seria uma esfera perfeita em repouso no centro, rodeada por camadas estáticas de água, ar e fogo, sobre a qual a camada de éter gira, sendo que essa última se estende da órbita da lua ao limite do universo. Em um estado real, menos ideal, qualquer objeto que não está no lugar apropriado irá, como princípio da natureza, mover-se na direção desse lugar apropriado. Assim, a água em excesso de um balde cai, e o ar que é liberado embaixo da água sobe. Obviamente, é possível forçar objetos a se moverem em direções não naturais, mas a força deverá ser continuamente aplicada para manter o estado não natural. Dois aspectos merecem destaque nessa narrativa: a relevância do lugar, dado que os objetos se movem na direção de seus lugares apropriados; e a suposição de que os fenômenos naturais ocorrem por algum propósito, dado que os movimentos têm objetivos definidos (o objeto se move porque isso faz parte da sua natureza;

busca seu lugar apropriado). O lugar, para Aristóteles, é o que circunscreve os corpos, ou objetos, localizados nele, e não se move; e o espaço tem um papel na determinação dos movimentos naturais dos objetos. Além disso, para o filósofo, o espaço é tridimensional e o universo é único (HUGGETT, 1999).

Observa-se, nas discussões de Platão e Aristóteles sobre espaço, a presença de dois elementos relevantes para este estudo: matéria (objetos e corpos que compõem o mundo) e, principalmente na ideias de Aristóteles, movimento. Nas visões a seguir de outros pensadores, são esses os aspectos destacados.

Euclides, matemático grego, publicou em torno de 300 a.C seu sistema de geometria, cujas definições e postulados determinam um mundo abstrato composto de elementos básicos – como pontos e linhas, na geometria plana, e sólidos, na geometria tridimensional. O espaço, de acordo com a visão euclidiana, é um objeto físico peculiar – distinto da matéria, mas composto de todas as possíveis localizações dos objetos materiais. Segundo Euclides, dado que essas possíveis localizações referem-se, no limite, a pontos, então o espaço é uma entidade que apresenta as propriedades geométricas (HUGGETT, 1999).

Durante o longo período entre os estudos gregos citados acima e o século XVII, significativas teorias relacionadas ao espaço foram desenvolvidas, como o modelo do universo de Copérnico, com o Sol – e não a Terra – ocupando o centro. Destacamos neste texto, porém, as ideias a partir do século XVII, por terem contribuído significativamente para a formação da concepção moderna de espaço (HUGGETT, 1999), como o pensamento de Descartes, Newton, Leibniz e Kant.

Descartes (1596 a 1650) acreditava que a característica essencial, definidora da matéria, é o fato de ela ser estendida em três direções, e não outras propriedades como dureza, cor, peso etc. E essa perspectiva se reflete na concepção de espaço do filósofo, para o qual o espaço é também extensão, isto é, um volume sem propriedades; resultando disso, então, que espaço e matéria são a mesma coisa. Além disso, para Descartes, a geometria euclidiana descreve corretamente o espaço assim concebido; e deve-se a Descartes a ideia de uso do sistema de coordenadas – cartesianas – para distinguir pontos no espaço. Com relação à mecânica, a visão cartesiana rejeita a concepção aristotélica; prevalece a visão de que é natural para os corpos manterem-se em movimento do modo como estão – os objetos tendem a mover-se em

linha reta e velocidade constante –, e forças são requeridas somente para mudar o estado do movimento, sua velocidade ou direção. Trata-se da tendência que conhecemos como inércia (HUGGETT, 1999).

Segundo Huggett (1999), assim como Euclides foi o grande sintetizador da geometria, Isaac Newton (1643-1727) teve um papel semelhante com relação à mecânica, ou teoria do movimento. Newton consolida a ideia do espaço absoluto, infinito, não limitado, e objeto geométrico – composto de pontos que quando compostos formam linhas, superfícies e sólidos (no sentido de volume e não de algo com uma consistência sólida) –, cuja existência independe da matéria e não apresenta mudanças ao longo do tempo. E essa imutabilidade do espaço possibilitou ao cientista especificar o movimento absoluto de um corpo como sendo seu movimento relativo aos pontos que não apresentam mudança no espaço absoluto. Além disso, o espaço absoluto é considerado por Newton necessário para explicar os efeitos inerciais (HUGGETT, 1999).

Assim como Newton questiona a identificação de Descartes da matéria com espaço e descreve sua narrativa de espaço absoluto (independente da matéria), Leibniz (1646-1716) questiona a posição de Newton e propõe a concepção do espaço relacional como uma ordem de coexistências ou uma situação de corpos entre eles mesmos. Segundo Leibniz, os objetos materiais são ordenados ou situados a distâncias relativas uns dos outros como um fato, não porque estão localizados a essas distâncias uns dos outros em lugares absolutos (HUGGETT, 1999).

Observa-se nas visões de Newton e Leibniz a controvérsia absoluto/relativo, em que os absolutistas procuram mostrar que existem alguns fenômenos (como os efeitos inerciais) que não podem ser explicados a menos que o espaço absoluto exista e aqueles que defendem ser o espaço relativo procuram mostrar que postular a existência do espaço absoluto leva a consequências inaceitáveis (por exemplo, a existência de “locais absolutos” não perceptíveis). Esses últimos argumentam, portanto, que espaço é simplesmente uma ordem de coisas que existem ao mesmo tempo (HUGGETT, 1999).

Kant (1724-1804) também se envolve nessa controvérsia, argumentando, em um primeiro momento, em favor da existência do espaço absoluto, que não depende de qualquer objeto material para sua existência. O filósofo alemão fundamenta suas ideias no fenômeno familiar

da reflexão, mostrando que aqueles que defendem ser o espaço relativo não oferecem uma narrativa adequada desse fenômeno. Em um segundo momento, porém, considera que o espaço é algo adicionado à experiência pela mente, não é algo que exista por si; Huggett (1999) interpreta do seguinte modo a visão de Kant:

“[...] quando os objetos agem sobre nós produzindo sensações, a mente é ativada para organizá-los dentro da forma da experiência: no espaço. Desse modo, as propriedades espaciais gerais da experiência não são elas mesmas aprendidas a partir da experiência, mas ao contrário precedem todas as experiências e estão necessariamente presentes em todas as experiências.” (Ibid., p. 225, tradução nossa).

No período pós-newtoniano, duas correntes se desenvolveram relacionadas ao conceito de espaço: as descobertas de geometrias não-euclidianas e a teoria da relatividade, que tem como principal responsável por sua concepção o físico Albert Einstein. Sobre a teoria da relatividade, interessa a este estudo sua fundamentação no conceito de espaço e tempo como uma entidade única. Espaço-tempo de modo geral é:

“[...] a coleção de todos os possíveis ‘lugares-istantes’, todo ‘onde-e-quando’ tudo deve existir. Nessa nova visão, [...] pensamos em um espaço-tempo que pode ser recortado em fatias de ‘espaço-num-istante’ [...], não um único espaço que existe continuamente [...]. A menor parte do espaço-tempo são pontos, mas agora um ponto se distingue não somente pela sua localização no espaço, mas também por um tempo particular [...]. Dado que todas as ocorrências acontecem em algum lugar em algum tempo, pontos do espaço-tempo são conhecidos como eventos.” (HUGGETT, 1999, p. 189, tradução nossa).

Como comentado anteriormente, as ideias dos pensadores-chave apresentadas acima – espaço como localização das coisas; a relevância do lugar; o espaço abstrato, geométrico, cartesiano; o espaço absoluto; o espaço relativo e o espaço que não existe – estiveram, e estão, envolvidas com a compreensão de espaço na contemporaneidade, abordada a seguir focalizando alguns autores no campo das Ciências Sociais.

Conceitos de Espaço na Contemporaneidade

Segundo os geógrafos Crang e Thrift (2000), embora o espaço esteja em todo lugar no pensamento moderno, abordar esse tema atualmente não é tarefa fácil, dada a “babel de interpretações conflituosas” (ibid., p. 2) a que está associado. Para esses autores, produzir um campo em que o espaço seja endereçado de modo significativo, isto é, produzir uma narrativa

de “como” e “por que” o espaço pode ser importante, demanda a adoção de perspectivas que não consideram o espaço fora da realidade da prática social, isto é, afastam-se de um sentido de espaço como um recipiente inerte de ações e procuram tratar espaço como um todo composto de diversos elementos produzido socialmente.

Nota-se um grande número de pensadores que influenciam o pensamento contemporâneo de espaço. Conforme já mencionado na Introdução deste trabalho, no livro *Thinking Space* de Crang e Thrift (2000), os autores procuram apresentar alguns modos com que o espaço aparece nos textos teóricos atuais, sejam eles filosóficos ou sociais, por meio de perspectivas de diversos autores que, além de considerarem o espaço como parte da realidade da prática social, de uma forma ou outra se afastam da visão de espaço como uma categoria absoluta, e caminham na direção de espaço como processo e em processo. Citam os trabalhos de Walter Benjamin, Georg Simmel, Mikhail Bakhtin, Ludwig Wittgenstein, Gilles Deleuze, Michel de Certeau, Hélène Cixous, Henri Lefebvre, Jacques Lacan, Michel Foucault, Pierre Bourdieu, Frantz Fanon, Bruno Latour e Michel Serres, Edward Said, Trinh Minh-ha e Paul Virilio. As “espécies de espaços”, como denominam Crang e Thrift (2000), presentes em *Thinking Space* são: espaços da linguagem, espaços do *self* e outro (interioridade e exterioridade), espaços de lugar (metonímicos), espaços de agitação, espaços de experiência e espaços da escrita.

Em 2004, os também geógrafos Hubbard, Kitchin e Valentine (2004) editaram um livro com o objetivo de ser um guia dos mais importantes pensadores e intelectuais que influenciam o desenvolvimento contemporâneo da teoria associada a espaço e que moldam o modo com que pensamos espaço e lugar. Obviamente, sem a intenção de apresentarem uma lista completa, definitiva e sem omissões, os editores selecionam 52 pensadores-chave cujas ideias “contribuem significativamente para as discussões teóricas sobre a importância de espaço e lugar em moldar a vida cultural, social, econômica e política nos anos recentes.” (Ibid., p. 1, tradução nossa); dentre eles, Bourdieu, Deleuze, Foucault, Latour, Lefebvre, Said e Virilio, apenas citando aqueles presentes também na edição de Crang e Thrift (2000).

Escolheu-se detalhar neste estudo dois dos modos com que o espaço aparece nos textos teóricos atuais, ou “espécies de espaços”, segundo Crang e Thrift (2000): espaço agitado e espaços de experiência; em razão de seu relacionamento estreito com o escopo deste estudo.

O espaço agitado é uma figura da modernidade, uma metáfora, que tem se tornado comum na literatura e é encontrada, por exemplo, na narrativa de compressão de tempo-espaço – propagada por Bauman, Harvey, Jameson e Virilio. Essa narrativa tem início no século XVIII, quando as pessoas nos países da Europa começaram a notar que os lugares ficavam mais próximos no tempo, dado o aumento da velocidade associada a deslocamentos (por exemplo, com a expansão das estradas de ferro) e comunicação (por exemplo, com o advento do telégrafo) (CRANG e THRIFT, 2000; HARVEY, 2009). Dois relatos do final do século XIX ilustram aspectos dessa fase:

“Charles Dickens, em uma viagem de trem em companhia de um senhor idoso, concordou polidamente quando o homem ressaltou as virtudes das carruagens vagarosas. Porém, notou que quando a velocidade do trem diminuía, ou quando permaneciam por muito tempo em uma estação, o velho senhor retirava o relógio do bolso, denunciando a vagarosidade do progresso.” (SUSSMAN, 1968, p. 43, tradução nossa).

E, já naquele período, aspectos do que se denomina aqui compressão de tempo-espaço suscitavam reflexões; como a questão apresentada pelo escritor vitoriano John Ruskin a respeito do telégrafo:

“Você manda uma mensagem para Bombaim: mas qual foi a mensagem e qual a resposta? A Índia é melhor devido ao que você disse a ela? Você é melhor devido ao que ela retornou?” (SUSSMAN, 1968, p. 94, tradução nossa).

As espacialidades das sociedades tradicionais são substituídas, nos séculos XVIII e XIX, por um mundo repleto de máquinas que possibilitam que corpos viajem e se comuniquem de modo mais rápido, alterando a experiência e a noção de espaço das pessoas (CRANG e THRIFT, 2000).

Esse processo continua até o novo milênio, e torna-se atrativo para aqueles da escola apocalíptica, nas palavras de Crang e Thrift (2000). O processo de aceleração, alavancado especialmente pelas novas mídias eletrônicas de comunicação, produz um “espaço de fluxos” como retratado no trabalho de Manuel Castells, ou produz algo como uma total dissolução do espaço, o espaço como uma “dimensão perdida”, segundo Paul Virilio (CRANG e THRIFT, 2000).

Crang e Thrift (2000) destacam o fato de essas narrativas receberem poucas críticas (uma delas pode ser encontrada em Stein, 2001) e, além disso, estarem repletas de erros, tais como: divididas por um determinismo tecnológico que constantemente transpõe as características das máquinas para humanos, e um humanismo que posiciona uma entidade humana sagrada como sendo invadida por imposições associadas às máquinas; indiferente ao constante trabalho necessário para manter as telecomunicações instantâneas, especialmente o trabalho relacionado ao corpo; e geralmente incapaz de perceber que mecanismos são elementos de comunidades projetadas, não algo à parte – “humanidade em outro ‘estado’; como a água, vapor e gelo são estados diferentes da mesma substância” (LATOURE e POWERS²⁸, 1998 apud CRANG e THRIFT, 2000, p. 18, tradução nossa).

O espaço de experiência está associado à noção de presença, assim como à noção de mobilidade. Na moderna filosofia e teoria social, certas correntes de pensamento concentram-se nesses aspectos; e, de certo modo, enfatizam a prática distribuída e que se realiza por conexões em espaços – espaços que são movimento e que são a soma de movimentos. Por exemplo, (i) a corrente que se afasta da noção de corpo, especialmente as noções de corpo como um centro privilegiado de percepção, na direção de corporificação, que envolve interações constantes com outros elementos; (ii) a corrente que focaliza também o mundo dos objetos, como a Teoria Ator-Rede, para a qual o corpo sempre está equipado, rodeado por um vasto aparato de dispositivos e métricas que não são incidentais, mas resultado de uma série de deslocamentos mediados; (iii) a corrente que se concentra em viagem, dado que a experiência está a cada dia mais envolvida com viagem, tanto como meio de prover experiência, como um modo de pensá-la; e (iv) a experiência cada vez mais envolve escrita, um modelo de inscrição capaz de expressar a ilusão de autopresença, o aqui e o lá da viagem. Como autores associados ao espaço de experiência tem-se Derrida, Latour e Serres, e Lefebvre (CRANG e THRIFT, 2000).

Princípios para Abordagem de Espaço

Segundo Thrift (2006), quatro princípios, relacionados entre si, devem estar na raiz de qualquer abordagem de espaço na contemporaneidade. O primeiro é que tudo é espacialmente distribuído, tem sua própria geografia; e todo espaço é entrelaçado, contém outros espaços. Para o autor há muito mais que complexidade nesse aspecto; citando Gabriel Tarde, considera

²⁸ LATOUR, B.; POWERS, R. Two writers face one Turing test: a dialogue in honour of HAL. *Common Knowledge*, v. 7, p. 177-191, 1998.

que o pequeno pode ser tão complexo quanto o grande, “o menor pode ser a maior entidade” (Ibid., p. 140) e o grande destaca algumas das características do pequeno. O segundo princípio considera que não existem fronteiras; os espaços são porosos em maior ou menor grau. Thrift (2006) cita o caso do corpo humano que numa fotografia pode parecer como um envelope, mas que constantemente deixa traços – efluentes, memórias, mensagens. O terceiro princípio pondera que o espaço está em movimento constante; não existe espaço estático e estabilizado, embora se observe muitas tentativas no sentido de torná-lo desses modos. E finalmente o quarto princípio argumenta que não há um tipo de espaço; espaços se apresentam de muitas formas: pontos, planos, parábolas, manchas, borrões, apagões (THRIFT, 2006).

E, ainda segundo Thrift (2006), devemos tentar nos afastar de quatro modos de pensar o espaço. O primeiro deles relaciona-se com certo subjetivismo associado a espaço, que restringe a referência ao humano. Para o autor, a literatura ainda é repleta de noções de espaço como um lugar em que tudo se aproxima, mesmo que por pouco tempo, num espaço central em que as coisas são “co-locadas”, alinhadas, produzindo um sentido de bem-estar que também envolve certos valores. O segundo aspecto a evitar é a busca de um espaço que reside fora das métricas. Para o autor, medir, dividir e calcular são simplesmente outros modos de organizar o mundo e têm adicionado tanto quanto tirado, produzindo não somente novas práticas e compreensões de movimento, mas também conflitos. O terceiro modo de pensar espaço do qual devemos nos afastar é do espaço como um local separado do movimento, em que o corpo e a mente podem descansar. Uma ideia, segundo Thrift (2006), provavelmente vinculada a uma percepção sedentária do mundo mediada pelos sentidos da visão e da audição, que surgiram com os modos modernos de transporte e com os da visão adotados pelo cinema e pela televisão. Para o autor, o ambiente não pode ser delimitado e a vida é forjada no processo transformativo do mover-se. E, finalmente, o quarto modo de pensar espaço a evitar é a ideia de espaço como algo separado de tempo. Para Thrift (2006), observa-se uma obsessão com o tempo como a dimensão de mudança; o espaço, porém, também tem uma natureza dinâmica.

Interessante observar neste texto a associação que faz Thrift (2006) entre espaços e organizações; uma perspectiva de organização associada à visão contemporânea de espaço. Para o autor, um dos modos de produção de espaço é por meio de exigências de performance. Organizações comerciais modernas são constituídas de muitas extensões de práticas, cada uma com seu próprio método, que se naturalizou como “organização” e seus elementos, de

flip charts a estruturas divisionais, a inventários, a estatísticas comerciais e vários pacotes de softwares. No entanto, o autor considera que, em oposição a abordagens formalistas, as organizações são vistas como composições, constituídas de muitos elementos que foram alinhados, de modo mais ou menos intenso, por uma combinação de circunstâncias históricas e as ações inspiradoras daqueles que já se foram. E um dos aspectos que mantêm uma organização como algo relativamente estável é performance – uma habilidade de agir de modo convincente diante de uma situação (THRIFT, 2006).

Para Thrift (2006), as organizações raramente são constituídas de práticas mecânicas que simplesmente se reproduzem; geralmente elas se consistem de conjuntos de práticas básicas que frequentemente falham ou, ao menos, requerem ajustes radicais. Nessas circunstâncias acontecem improvisações, que em certos casos produzem soluções que se tornam a base de novas práticas. Trata-se de um processo de improvisação contínua, em que o espaço é um aspecto crítico: é necessário um rearranjo contínuo de elementos em resposta a eventos – requer todos os tipos de operações espaciais: vínculo, contraste, separação, combinação, tensão, movimento, alternância, oscilação, por meio do movimento do corpo; de diferentes combinações de som, toque, visão, e olfato que tipificam uma situação; e o estado das coisas como, por exemplo, as ferramentas que se tem à mão (THRIFT, 2006).

Essas ideias de Thrift (2006) sobre um lugar particular, a organização, remetem-nos a uma questão que já apareceu no início deste capítulo quando se falou de Platão e Aristóteles: a relação entre espaço e lugar – a ser abordada a seguir.

3.2 Espaço e Lugar

Fred Steele (1973) começa seu livro, *Physical Settings and Organization Development*, com uma anedota que é mais ou menos assim: um marido retorna do trabalho para casa mais cedo, para desespero de sua esposa e do amante dela que namoravam na casa. Na pressa, para não serem descobertos pelo marido, o casal decide que o amante deve se esconder no guarda-roupa. O desconfiado marido, porém, encontra o tal homem e questiona-o sobre o que fazia dentro do guarda-roupa. O amante da esposa responde: “todo mundo tem que estar em algum lugar!”. Essa frase nos remete ao papel fundamental do lugar na vida humana, e ao axioma – “ser é ser em um lugar” – proferido originalmente pelo filósofo e matemático grego Archytas de Tarentum (nascido, aproximadamente, no ano 428 a.C.), retomado por Aristóteles, e

séculos depois por Immanuel Kant, e mais tarde por Alfred North Whitehead (CASEY, 1997); e, como ilustrado na anedota acima, também evidente na contemporaneidade. Apesar disso, o lugar tem sido subordinado a termos tomados supostamente como absolutos, como espaço e tempo; e desconsiderado no presente como conceito crucial por várias razões, entre elas a difusão maciça das tecnologias eletrônicas que, para muitos, tornam irrelevante onde se está, desde que seja possível se conectar com outros usuários dessas mesmas tecnologias (CASEY, 1997).

Para Casey (1997), no entanto, refletir sobre o lugar pode nos ajudar a explorar fenômenos contemporâneos, como aqueles vinculados à própria tecnologia. Segundo o autor, mesmo que o *locus* literal de uma pessoa engajada tecnologicamente seja considerado indiferente, esse *locus*, mesmo assim, não é um lugar não existente:

“Quando assisto televisão, ou me correspondo por e-mail, o entorno pode não importar muito à medida que estou mergulhado no drama que assisto ou nas palavras que escrevo. Mas um novo sentido de lugar emerge dessa mesma circunstância: ‘espaços virtuais’, como chamados, acompanhados das discussões sobre ‘realidade virtual’. Ao habitar um lugar virtual, tenho a impressão clara que as pessoas com as quais me comunico, ou aquelas a que assisto, embora não fisicamente presentes, apresentam-se no entanto a mim, e eu a elas [...]: pareço compartilhar o ‘mesmo espaço’ com outros que estão de fato posicionados em algum outro lugar no planeta” (CASEY, 1997, p. xiv, tradução nossa).

O autor acrescenta que estamos diante de um fenômeno de lugar genuíno, mesmo que ainda não completamente compreendido. Segundo Casey (1997), quando a vida se torna mais acelerada encontramos-nos mais, e não menos, apreciativos dos lugares que estamos tão rapidamente passando. “Toda corrida, afinal, é uma corrida entre algum lugar que começamos e algum lugar que terminamos” (Ibid., p. 343).

Spink (2001) parece concordar com a sugestão de Casey (1997) para que se reflita mais sobre o lugar na contemporaneidade; principalmente quando argumenta que no campo dos estudos organizacionais predomina o foco no mesmo objeto, as entidades organizações ignorando os processos organizativos – a ação. O autor pondera que talvez seja o momento de os pesquisadores iniciarem seus estudos e reflexões a partir do lugar das lutas diárias pelo espaço e não a partir das organizações vistas de dentro.

A história de lugar envolve períodos em que esse conceito foi proeminente e outros em que quase desapareceu. Casey (1997), em sua história filosófica do lugar, segmenta a trajetória dessa noção em quatro fases: inicialmente a passagem da ideia de vazio à de recipiente, depois do conceito de lugar ao de espaço, seguida do período de supremacia do conceito de espaço e, por fim, o reaparecer do lugar na contemporaneidade.

Com relação à primeira fase da história de lugar, em que Casey (1997) explora as primeiras cosmogonias e as ideias de Platão e Aristóteles, merece destaque neste estudo o que o autor comenta sobre o vazio. Desde as primeiras discussões a respeito da origem do mundo, as questões referentes a lugar, e em particular, a não lugar, estão presentes. Esses debates estão associados, de um modo ou outro, a uma busca de se evitar certo tipo de pânico: a depressão ou terror, mesmo com a ideia e ainda mais com a experiência, de um lugar vazio. Para algumas pessoas, por exemplo, a possibilidade de encontrar um lugar não conhecido – mesmo uma parada temporária numa viagem regular – pode ser perturbadora; ou ainda, para outras pessoas, um lugar completamente não familiar é experienciado como desolado e estranho. Em ambos os exemplos, a possibilidade do vazio completo, de um não lugar, é considerada intolerável, a tal ponto que práticas de fixação de lugar e preenchimento de lugar são adotadas pelas pessoas com o objetivo de alcançar a segurança oferecida pela plenitude do lugar (CASEY, 1997).

No longo período de 400 a.C. a 1.800 a ênfase de Archytas e Aristóteles na primazia do lugar é aprofundada e expandida – especialmente nos períodos helenístico e neoplatônico – e finalmente reduzida e limitada, como ocorre mais dramaticamente nos tempos medievais e no início da modernidade (CASEY, 1997). Segundo Casey (1997), nessa transição complexa a preocupação com lugar gradualmente é superada pela ênfase a espaço como algo não delimitado e não sujeito a restrição.

“Enquanto lugar envolve questões de limite e fronteira, e de local e entorno, espaço coloca essas questões de lado em favor de uma preocupação com o absoluto e o infinito, o imenso e a estendido indefinidamente. Se lugar manifesta alguma conexão com o que está dentro – em um recipiente, morada ou receptáculo –, espaço caracteristicamente se move para fora, tão para fora a ponto de explodir os perímetros que confinam, aproximam, em que Aristóteles procurava acomodar as coisas materiais.” (CASEY, 1997, p. 77, tradução nossa).

O reaparecimento de lugar, após o período em que ficou “submerso no espaço” (CASEY, 1997, p. 197), deve-se, segundo Casey (1997), a dois grupos de reflexões: as ideias de Heidegger, que reconheceu, entre outros pontos, a qualidade do lugar como parte componente do Ser (*Being*); e os estudos com foco no corpo humano, sendo esse último grupo, a ser explorado a seguir, por interessar particularmente a este estudo.

Immanuel Kant, após meados do século XVIII, descobriu o vínculo entre corpo e lugar; para esse autor, o fato de nossos corpos serem experienciados como separados em lados e partes parceiras (por exemplo, membros direitos e esquerdos, e cabeça e pés) possibilita-nos perceber objetos como posicionados e orientados em regiões que refletem nossas próprias características corporais, de modo que a orientação das coisas (direita, esquerda, acima, abaixo, à frente, atrás etc.) depende do corpo (CASEY, 1997).

A partir das ideias de Kant, relacionando corpo e lugar, outras se seguiram, caracterizando a primeira fase do período que Casey (1997) classifica como de reaparecimento do lugar na história. Por exemplo, as reflexões de Whitehead que considera que, por causa de nosso corpo, estamos em um lugar e fazemos parte dele; e diferentemente de Newton, para o qual a natureza é externa, no modelo whiteheadiano o corpo – como membro central do processo perceptivo – é a arena em que o aqui e o acolá se juntam intrincadamente. O fenomenologista Husserl, que explorou conjuntamente a espacialidade e a temporalidade da experiência humana, chama nossa atenção para a posição privilegiada do corpo humano, sempre experienciado como aqui em qualquer momento e em qualquer lugar que se mova – o corpo vivo se apresenta como o ponto persistente, ao qual todas as relações espaciais parecem estar conectadas (CASEY, 1997).

Segundo Casey (1997), Husserl também apontou para uma visão diferente de lugar, envolvendo cinestesia, isto é, a experiência interna do corpo em movimento ou em repouso à medida que ele se sente em movimento ou em repouso num dado momento.

“[...] como sinto meu próprio corpo, que está num lugar ou se movimenta num lugar, terá muita relação com o modo que experiencio esse próprio lugar. [...] Sentir meu corpo significa sentir como é ocupar o lugar em que se está.” (CASEY, 1997, p. 219, tradução nossa).

E Husserl foi além ao sugerir que a constituição das coisas a nossa volta e a constituição dos lugares para essas coisas provêm do caminhar, processo que envolve movimento, em que se anima, ativa, as coisas e os lugares, e ao mesmo tempo envolve a experiência de si mesmo como estável (CASEY, 1997).

Outro pensador que trata da relação entre corpo e lugar, segundo Casey (1997), é Merleau-Ponty. Esse fenomenologista considera que o espaço tem sua origem na experiência de movimento do corpo, que endereça duas características essenciais do espaço: sua qualidade expressiva e de orientação. À medida que o corpo se movimenta, exhibe sua expressividade de modo que o espaço em que ele se move se torna um espaço expressivo – com sua própria fisionomia e temperamento, sua afetividade e estilo; e, da mesma forma, o mesmo corpo móvel continuamente nos orienta no espaço particular em que nos encontramos, no sentido de adequação. E o lugar para Merleau-Ponty é onde devo ir quando há algo a fazer; um *locus* de intimidade e particularidade, com fronteiras porosas e orientações abertas, experienciado e conhecido por meio de ações rotineiras do corpo. Além disso, esse fenomenologista ensina que corpo é em si um lugar e que espaço é sempre diferente de lugar para lugar, e de corpo para corpo – e um devido ao outro (CASEY, 1997).

Para Casey (1997), graças a esses quatro pensadores, Kant, Whitehead, Husserl e Merleau-Ponty, o lugar ganhou interesse filosófico novamente. Esses pensadores ensinam que assim como um lugar é animado pelos corpos vivos que estão nele, um lugar anima esses mesmos corpos quando eles estão nesse lugar; corpos e lugares são tão inseparáveis quanto são distinguíveis.

Após esse período de retomada da reflexão sobre lugar pelos pensadores citados acima, vários outros estudiosos, mais recentemente, mostram-se interessados em investigar a ideia de lugar e oferecem uma visão renovada dele; entre eles, na França, Bachelard, Braudel, Foucault, Deleuze e Guattari, Derrida, Lefebvre, Irigaray e Nancy; na Alemanha, Benjamin, Arendt, e M. A. C. Otto; e na América do Norte, Relph, Tuan, Entrikin, Soja, Sack, Berry, Snyder, Stegner, Eisenman, Tschumi e Walter (CASEY, 1997). Esses pensadores compartilham a convicção de que o lugar em si não é algo fixo, não tem uma essência firme; e, além disso, tentam encontrar lugar em processo, como parte de algo em andamento e dinâmico, ingrediente em alguma outra coisa – por exemplo, para Foucault, no curso da história; e para Deleuze e Guattari, no nomadismo. Casey (1997) argumenta que a leitura dos estudos desses

pensadores sugere que não há um conceito de lugar singular nem ideal nessas diferentes reflexões – “desse modo, a história do lugar recente pode parecer a mais oculta, dado que não há história oficial a ser contada, somente uma série de incidentes significativos a serem recontados” (CASEY, 1997, 286, tradução nossa). Considerando o tema deste estudo, interessa-nos expor algumas ideias de Foucault, e Deleuze e Guattari.

Foucault é responsável pelo texto "*Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias*" (2001), muito citado por pesquisadores envolvidos com fenômenos relacionados a espaço (PROBYN, 2001). Trata-se de uma conferência proferida pelo filósofo para um grupo de arquitetos, no *Cercle d'Études Architecturales*, em 1967, e publicado em *Architecture, Mouvement, Continuité*, n. 5, de 1984; frequentemente os textos fazem referência a parte da visão de Foucault sobre o espaço na contemporaneidade:

“A época atual seria talvez de preferência a época do espaço. Estamos na época do simultâneo, estamos na época da justaposição, do próximo e do longínquo, do lado a lado e do disperso. Estamos em um momento em que o mundo se experimenta, acredito, menos como uma grande via que se desenvolveria através dos tempos do que como uma rede que religa pontos e que entrecruza sua trama. [...] De qualquer forma, creio que a inquietação de hoje se refere fundamentalmente ao espaço, sem dúvida muito mais que ao tempo [...]” (FOUCAULT, 2001, p. 411-413).

O autor argumenta que as concepções de espaço e lugar estão sujeitas às mudanças históricas – são entidades históricas, sujeitas à ação tempo –; variam de era para era, e de sociedade para sociedade (CASEY, 1997). Além disso, sobressai-se sua ideia de que o espaço em que vivemos é heterogêneo, “não vivemos em uma espécie de vazio, no interior do qual se poderiam situar os indivíduos e as coisas [...] vivemos no interior de um conjunto de relações que definem posicionamentos irredutíveis uns aos outros e absolutamente impossíveis de ser sobrepostos.” (FOUCAULT, 2001, p. 414). Foucault (2001) acredita ainda que podemos descrever esses diferentes locais por meio do conjunto de relações, ou redes, que os definem. O filósofo cita, por exemplo, que é possível definir os trens desse modo, por envolverem algo através do qual se vai, por meio do qual se pode ir de um ponto a outro, e também por ser algo que vai; é possível definir também os locais de relaxamento temporário, como cafés, cinemas, praias, ou ainda o que denomina locais fechados ou semifechados, como a casa, o quarto, a cama etc.

Particularmente, interessa a Foucault (2001) aqueles locais que têm a propriedade de estar em relação com todos os outros, mas que, no entanto, contradizem os outros locais, como as utopias e heterotopias. Utopias são locais sem um lugar real e representam um estado perfeito (e assim radicalmente transformado) da sociedade; e heterotopias são lugares reais, algo como contrapositionamentos, em que os posicionamentos reais estão ao mesmo tempo representados, contestados e invertidos; são “espécies de lugares que estão fora de todos os lugares, embora eles sejam efetivamente localizáveis” (FOUCAULT, 2001, p. 415). O filósofo considera, por exemplo, que na atualidade predominam as heterotopias de desvio, isto é, lugares ocupados por indivíduos que apresentam um comportamento afastado em relação à norma – como casas de repouso, hospitais psiquiátricos, prisões e asilos. São outros exemplos de lugares heterotópicos citados pelo autor: cemitérios, teatros, cinemas, jardins, museus, bibliotecas, locais de festivais, feiras e exposições, vilas de férias, motéis, bordéis, colônias e navios (em referência àqueles do século XVI).

Foucault (2001) sugere a criação de uma heterotopologia, uma espécie de descrição sistemática que teria por objeto, em uma dada sociedade, o estudo desses espaços diferentes, desses outros lugares. Cita seis princípios, ou características, associados à heterotopologia: heterotopias estão presentes em todas as sociedades, mas evidentemente assumem formas variadas; no curso da sua história, uma sociedade pode apresentar uma heterotopia que funciona de modos diferentes (como o cemitério); a heterotopia tem o poder de justapor, num único lugar real, diferentes espaços e locais que são incompatíveis entre si (como o teatro); heterotopias estão vinculadas ao tempo (como o museu); heterotopias sempre pressupõem um sistema de abertura e fechamento que as isolam e as tornam penetráveis ao mesmo tempo (como o motel); e heterotopias têm, em relação ao restante do espaço, uma função entre dois polos opostos: desempenha a tarefa de criar um espaço de ilusão que revela um espaço real ilusório e fragmentado e tem a função de formar um espaço outro, também real, mas perfeito, em contraste com o real confuso e incompleto (FOUCAULT, 2001).

Casey (1997) visualiza três problemas na “heterotopologia” proposta por Foucault (2001): o filósofo não esclarece a distinção entre os termos básicos lugar, espaço, localização, e local; não oferece crítica à ideia de local por meio da qual ele caracteriza a experiência de espaço do século XX; e corrompe sua própria tese historicista ao sugerir que a heterotopologia é uma disciplina com aspirações universalistas.

Das ideias de Deleuze e Guattari expressas em *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia* (1997) – obra abrangente, que discute uma série de tópicos em suas particularidades históricas e importâncias filosóficas e políticas –, destaca-se neste estudo parte dos capítulos “1227 – Tratado de nomadologia: a máquina de guerra” e “1440 – o liso e o estriado”, por se relacionarem com o tema deste projeto.

No primeiro capítulo citado acima, Deleuze e Guattari (1997) exploram uma sociedade que, como as heterotopias de Foucault, parece delimitada em sua aparência e ao mesmo tempo transcultural em suas implicações; o “outro espaço” crucial para Deleuze e Guattari é o que pertence aos nômades que estão na borda da civilização assentada (CASEY, 1997). O nômade, seu modo de vida, tem características particulares com relação ao espaço: o *habitat* do nômade está vinculado a um itinerário, vai de um ponto a outro (que podem ser pontos de água, de habitação, de assembleia etc.), mas a importância está no trajeto – “o ponto de água só existe para ser abandonado [...] a vida nômade é *intermezzo*” (DELEUZE e GUATTARI, 1997; p. 50); o nômade segue trajetos costumeiros, mas a função deles não é distribuir um espaço fechado, regulado, mas distribuir humanos e animais num espaço aberto, indefinido; e o espaço nômade apresenta a seguinte diferença quando comparado ao sedentário:

“[...] o espaço sedentário é estriado, por muros, cercados, e caminhos entre os cercados, enquanto o espaço nômade é liso, marcado apenas por ‘traços’ que se apagam e se deslocam com o trajeto. [...] O nômade se distribui num espaço liso, ele ocupa, habita, mantém esse espaço, e aí reside seu princípio territorial. Por isso é falso definir o nômade pelo movimento. [...] o nômade é antes aquele que não se move [...] o nômade é aquele que não parte, não quer partir, que se agarra a esse espaço liso onde a floresta recua, onde a estepe ou o deserto crescem [...]” (Ibid., p. 53)

O espaço estriado apresenta certa homogeneidade, de modo que pontos distintos podem ser especificados e contados; o movimento em tal espaço sempre é de um ponto a outro, de uma localização a outra; e esse espaço está sujeito ao estriamento linear por caminhos precisos. Já o espaço liso é heterogêneo, preenchido com multiplicidades qualitativas que resistem à centralização exata ou reprodução; nesse espaço, estamos sempre imersos num campo palpável de modo particular e não planiforme (CASEY, 1997). Segundo Casey (1997), o espaço liso, nômade, possibilita o vagar entre regiões em vez do mover-se entre pontos fixos; vagar por meio, não de direções determinadas geometricamente, mas por direções mais qualitativas. Em uma tempestade em alto-mar, por exemplo, ou no Ártico, ou no deserto

varrido pelo vento, quando todos se tornam nômades, é necessária atenção a uma topologia que não se baseia em pontos ou objetos, mas que envolve correlações (ventos, ondulações da neve ou da areia, canto da areia ou estalidos do gelo, qualidades táteis etc.). Para Casey (1997), dado seu aspecto profundamente localizado, o espaço liso sempre ocorre como um lugar, mas um lugar com características não limitadas, com extensão indefinida, como uma região inteira – uma estepe, um deserto, um mar – que, apesar de sua enormidade, não é um espaço mensurável estritamente com bordas definidas. São exemplos de espaços lisos, para Deleuze e Guattari (1997), além do deserto e da estepe, o mar, o gelo, o ar, da estratosfera, e toda a Terra.

Deleuze e Guattari (1997) ressaltam que os dois espaços, lisos e estriados, “só existem de fato graças às misturas entre si: o espaço liso não para de ser traduzido, transvertido num espaço estriado; o espaço estriado é constantemente revertido, devolvido a um espaço liso.” (Ibid., p. 180). E, em outro ponto, complementam:

“[...] o que nos interessa são as passagens e as combinações, nas operações de estriagem, de alisamento. Como o espaço é constantemente estriado sob a coação de forças que nele se exercem; mas também como ele desenvolve outras forças e secreta novos espaços lisos através da estriagem. Mesmo a cidade mais estriada secreta espaços lisos: habitar a cidade como nômade, ou troglodita. Às vezes bastam movimentos, de velocidade ou de lentidão, para recriar um espaço liso. Evidentemente, os espaços lisos por si só não são libertadores. Mas é neles que a luta muda, se desloca, e que a vida reconstitui seus desafios, afronta novos obstáculos, inventa novos andamentos, modifica os adversários. Jamais acreditar que um espaço liso basta para nos salvar.” (Ibid., p. 214).

Essas reflexões de Deleuze e Guattari (1997), dos movimentos constantes entre espaços estriados e lisos, remetem-nos à questão da relação entre espaço e tempo, como comentada por Thrift (2006) e apresentada anteriormente neste texto: deve-se evitar pensar espaço como algo separado de tempo. Seguindo essa orientação, tal relação é explorada no próximo tópico.

3.3 Espaço e Tempo

Para Crang e Thrift (2000), escrever sobre espaço é extremamente difícil sem considerar sua relação com o tempo. Embora se observe recentemente uma ênfase no espaço em muitas disciplinas, visando ao afastamento de visões historicistas e desenvolvimentistas, o fato

persistente é que o espaço sem tempo é tão improvável quanto o tempo sem espaço; e, assim, a visão de Foucault de que a era do espaço está sucedendo a do tempo, precisa ser considerada com cautela (CRANG e THRIFT, 2000).

May e Thrift (2001), na introdução que fazem do livro *TimeSpace: geographies of temporality* (“TempoEspaço: geografias da temporalidade”, tradução nossa), editado por ambos, descrevem que a origem dessa coletânea está relacionada com certa insatisfação dos autores com dois desenvolvimentos recentes e relacionados em ciências sociais. Primeiramente, preocupam-se com as formulações unidimensionais de espaço, evidentes na crescente literatura que destaca o tema espaço e espacialidade, que parecem se basear em um dualismo familiar, não útil, em torno das categorias Espaço e Tempo. E um segundo aspecto, refere-se aos textos recentes sobre tempo – que em sua maioria se mostram valiosos, adicionando aspectos relevantes à nossa compreensão sobre o tempo social –, mas, da mesma forma que os textos recentes relacionados ao assunto espaço, procedem frequentemente como se as questões de tempo e espaço fossem passíveis de tratamento de forma isolada.

Os autores têm como desafio, com os textos da edição citada acima, pensar em termos de uma multiplicidade de espaço-tempos ou, como preferem denominar, TempoEspaços – numa tentativa consciente de se afastar de qualquer separação entre as duas categorias. Para os autores, o ponto de partida para a compressão do conceito de TempoEspaço está relacionado a tempo. Assim como se reconheceu que a natureza do tempo social, como também sua experiência, é múltipla e heterogênea, segue que seu modo de construção – os meios pelos quais um sentido particular de tempo é estabelecido e avança para moldar nossos entendimentos e ações – é múltiplo e dinâmico. Fundamentando-se nessa visão, May e Thrift (2001) propõem que para compreender a construção de TempoEspaço é necessário explorar questões da prática social em quatro domínios inter-relacionados, cada um deles constituído espacialmente.

Primeiro, para May e Thrift (2001), um sentido de tempo ainda é moldado pelas nossas respostas a uma série de *horários, calendários e ritmos* estabelecidos de acordo com inter-relações de Tempo e Espaço no universo natural, como o ciclo do dia, o ritmo das estações e os ritmos do corpo; que, embora pareçam universais, o modo com que são vinculados por uma sociedade varia no espaço e no tempo, assim como essa variação também é aparente ao longo da vida de um indivíduo. Um segundo aspecto destacado pelos autores refere-se ao

sentido de tempo que é moldado e gerado por meio de vários sistemas de *disciplina social* que acontecem em determinados lugares (seja o monastério, a fábrica, o escritório ou a casa). No caso em que uma maior produtividade depende de uma disciplina de tempo rígida, por exemplo, também o uso do tempo do trabalhador somente pode ser monitorado adequadamente por meio do uso apropriado do espaço dentro do local de trabalho, visando permitir a vigilância (MAY e THRIFT, 2001). Da mesma forma, continuam May e Thrift (2001), assim como o tempo do “trabalho” dá forma ao tempo da “família” ou ao tempo do “lazer” (e vice-versa), tal tempo somente adquire seu significado completo quando acontece no lugar apropriado (com sentimentos de frustração aparente quando a pessoa “traz trabalho para casa”, por exemplo, ou quando o tempo no escritório é quebrado por demandas da família ou de amigos). O terceiro domínio apresentado pelos autores relaciona-se com o fato que o sentido de tempo que temos emerge de nosso relacionamento com uma variedade de *instrumentos e dispositivos* – do relógio solar ao motor termodinâmico e ao gravador de vídeos –, e que esses equipamentos também interferem em nossa concepção de espaço (por exemplo, o gravador de vídeo alterou nossa percepção sobre coletividade; passamos a percebê-la mais ampla espacialmente); e vice-versa, isto é, dispositivos que parecem primeiramente relacionados com espaço podem da mesma forma impactar nossa compreensão de tempo (por exemplo, o telefone, o telégrafo ou a comunicação via satélite ao vivo). E o quarto domínio destacado por May e Thrift (2001) considera que nosso sentido de tempo surge em relação a vários *textos* que podem ser entendidos como veículos de translação, voltados a atribuir sentido social para as novas conceituações de Tempo, e que, ao estabelecer entendimentos particulares de tempo acabam por regular o que codificaríamos (por exemplo, os livros das horas²⁹).

Em resumo, os autores argumentam que, com essa visão dos quatro domínios, (i) o sentido de tempo social é feito e refeito de acordo com as práticas sociais que operam dentro e entre os domínios; (ii) a imagem que surge, acrescentando as várias espacialidades embutidas nos domínios, não é de um tempo social singular e uniforme que se espalha por um espaço uniforme, mas sim de várias (e não equilibradas) redes de tempo que se estendem por direções diferentes e divergentes, por um campo social não equilibrado; além disso, (iii) a variação espacial passa a ser parte constitutiva (não mais uma dimensão adicionada) da multiplicidade

²⁹ Segundo Aurélio (2004), o livro de horas é um “livro litúrgico, que contém as preces das horas canônicas e outras matérias de culto”.

e heterogeneidade do tempo social – ou do TempoEspaço, assim chamado por May e Thrift (2001) pelas razões já apresentadas.

Ao refletir sobre essa intrincada relação entre espaço e tempo, May e Thrift (2001) nos conduzem à noção de que as experiências TempoEspaço são múltiplas e heterogêneas. Visando explorar outras abordagens, como outras experiências de tempo e espaço são descritas na literatura, desenvolveu-se o tópico a seguir.

3.4 Experiência de Espaço e Tempo

Anteriormente neste texto comentou-se das narrativas de compressão de espaço e tempo como presentes com frequência na literatura relacionada a tempo-espaço. De acordo com essas narrativas, os avanços nos transportes e na comunicação desde o século XVIII têm reestruturado as experiências humanas de espaço e tempo.

Harvey (2009) associa as experiências de espaço e tempo, particularmente a ideia de compressão do tempo-espaço, a condições sociais e materiais:

“É possível escrever a geografia histórica da experiência do espaço e do tempo na vida social, assim como compreender as transformações por que ambos têm passado, tendo por referência condições sociais e materiais [...] as dimensões do espaço e do tempo têm sido sujeitas à persistente pressão da circulação e da acumulação do capital, culminando (em especial durante as crises periódicas de superacumulação que passaram a surgir a partir da metade do século passado) em surtos desconcertantes e destruidores de compressão do tempo-espaço.” (Ibid., p. 293).

De modo mais específico, Harvey (2009) considera que ocorreu uma mudança nos usos e significados do espaço e do tempo com a transição do fordismo para a acumulação flexível – que visa confrontar a rigidez do fordismo, apoiando-se na aceleração do tempo de giro na produção e acelerações paralelas na troca e no consumo. Harvey (2009) cita duas consequências dessa aceleração dos tempos de giro do capital:

“[...] acentuar a volatilidade e efemeridade de modas, produtos, técnicas de produção, processos de trabalho, ideias e ideologias, valores e práticas estabelecidas. [...]; no domínio da produção de mercadorias, o

efeito primário foi a ênfase nos valores e virtudes da instantaneidade” (Ibid., p. 258).

Para Harvey (2009), esses fatos se refletiram na experiência cotidiana das pessoas que tiveram que lidar com a descartabilidade, a novidade e as perspectivas de obsolescência instantânea, e também com a evidência de que em qualquer intervalo de tempo fluem muitas situações, considerando as transformações rápidas da sociedade. Segundo o autor (Ibid., p. 264), “testemunhamos outra difícil rodada do processo de aniquilação do espaço por meio do tempo”, em que a queda de barreiras espaciais aumenta a importância das especificidades dos espaços do mundo, e é caracterizada tanto por perigos quanto por possibilidades para a sobrevivência de lugares particulares.

Conforme Thrift (2002), essa concepção de compressão de espaço e tempo de David Harvey, assim como as noções de ilegibilidade de Fredric Jameson e hipermobilidade de Manuel Castells (detalhadas adiante), são ideias do que faz o mundo moderno “moderno”. Cada uma delas considera que vivemos em uma nova forma de capitalismo que envolve uma combinação de ingredientes como a internacionalização acelerada de processos econômicos, um sistema financeiro internacional frenético, o uso de novas tecnologias de informação, novos tipos de produção, diferentes modos de intervenção de estado e o crescente envolvimento da cultura como um fator associado à produção. E esses três autores concordam que no centro dessas mudanças está o espaço; o novo sistema capitalista ataca e suprime distâncias e nossas noções de distância, produzindo novos espaços econômicos globais em que o capitalismo global pode atuar (THRIFT, 2002).

Segundo Fredric Jameson, citado por Thrift (2002), uma das características que define o capitalismo global é que ele é difícil de localizar; sua complexidade labiríntica torna todas as coisas menos legíveis, nítidas. Uma das consequências desse fato, na visão de Jameson, é que as cidades modernas tornam-se suspensas no espaço global, dificultando que as pessoas identifiquem suas próprias posições, onde se encontram; e faz que tais pessoas experienciem um tipo de vertigem (THRIFT, 2002). Manuel Castells identifica um novo tipo de espaço econômico, o espaço móvel de fluxos, pré-condição de uma economia informacional; esse espaço de fluxos prevalece sobre os espaços dos lugares, dado que as organizações se desprendem de restrições locais (THRIFT, 2002).

Na visão de Thrift (2002), porém, essas são manifestações de tradições de pensamento passadas e envolvidas com a construção da ideia de um capitalismo global como um sistema excessivamente abstrato. O autor se questiona se elas representam de modo convincente o mundo moderno, e sugere que elas produzem uma representação parcial³⁰. Thrift (2002) estuda o universo do dinheiro internacional – classificado como abstrato, complexo e instantâneo – para exemplificar que, de fato, nesse caso estamos distantes de uma realidade abstrata. Uma das características desse contexto pesquisado pelo autor é ser um amálgama de diferentes interações – como interações constantes entre pessoas e informação, e entre pessoas –; o universo do dinheiro internacional é produto e é produzido por pessoas que se comunicam sobre o que acontece. Além disso, sugere o autor, para aqueles envolvidos com esse universo, a ideia de compressão de espaço e tempo, por exemplo, não representa uma nova condição. Desde que os mercados financeiros internacionais começaram um processo de fusão, no final do século XIX, em razão do telégrafo e mais tarde do telefone, as pessoas que trabalham nesse contexto tornaram-se versadas em viver em um ambiente de compressão de espaço e tempo – “é parte do jogo que eles jogam todo dia e eles são bons nisso” (Ibid., p. 37). Thrift (2002) sugere a produção de narrativas mais moderadas das geografias sobre mudanças globais baseadas em visões, como de que essas mudanças são sempre complexas e contingentes e de que as redes de relações sociais são incompletas, provisionais e aproximadas.

Nigel Thrift aprofunda-se na análise do capitalismo contemporâneo, em seu livro *Knowing Capitalism* (2005). Nesse estudo, o autor apresenta sua visão do capitalismo contemporâneo como um conjunto de redes que não formam um sistema total, mas um projeto que está permanentemente “em construção”, e destaca como finanças, tecnologia da informação e regulação se entrelaçam com novos desenvolvimentos para produzir originais possibilidades de lucro. Thrift (2005) concentra-se particularmente em três arenas envolvidas com a produção de bens no capitalismo contemporâneo: o “circuito cultural do capitalismo” (escolas de negócio, consultores de gestão, gurus de gestão, e a mídia); novas formas de produto primário (*commodity*), associados com a crescente midiaticização da vida cotidiana, conforme várias mídias tornam-se presenças ubíquas nas nossas vidas; e o papel central do espaço e tempo não somente como métricas, mas como recursos.

³⁰ Uma revisão do conceito de compressão de tempo-espaço também pode ser encontrada em May e Thrift (2001).

Destacam-se, do extenso estudo de Thrift (2005) sobre o capitalismo contemporâneo, alguns aspectos que consideramos associados com experiências contemporâneas de espaço: o que o autor denomina produção automática do espaço, o crescimento de ambientes inteligentes, e a padronização do espaço. Sobre o primeiro aspecto, o autor argumenta que uma das maiores mudanças em andamento nas sociedades euro-americanas está associada com “software” de computador, à medida que esse passa a intervir em quase todos os aspectos da vida cotidiana e começa a submergir como uma infraestrutura considerada incontestável, evidente; o software afeta nossa experiência principalmente por meio do seu papel como infraestrutura e como novo modo de povoar o espaço e reproduzir inteligência.

Vinculado a esse último ponto, o segundo aspecto no trabalho de Thrift (2005) que consideramos associado com experiências contemporâneas de espaço é o advento de ambientes inteligentes que sinalizam uma mudança na natureza do espaço. Na visão do autor, espaços irão conter mais informação, tornar-se-ão conectados, reagirão mais rapidamente e serão capazes de ler os interesses dos usuários; isto é, serão mais performativos e assumirão a presença de certo tipo de usuário que está equipado para interagir. Portanto, é possível esperar mudanças nas noções atuais de distância, espaço e tempo, novas texturas e horizontes ocasionados pela presença de objetos e eventos interativos no espaço e no tempo (THRIFT, 2005).

Um exemplo desse aspecto de que nos fala Thrift (2005) é oferecido por De Souza e Silva (2004). A autora, entre outros elementos de seu trabalho, explora os telefones celulares como exemplos de tecnologias móveis que transformam nossa experiência de espaço; a possibilidade de se estar conectado, com outras pessoas e com o espaço de informação (a Internet), ao mover-se pela cidade, transforma nossa experiência de espaço e influencia a sociabilidade. Ancorada na noção espacial do filósofo Michel Serres – cujo pensamento será detalhado à frente neste texto –, De Souza e Silva (2004) considera que:

“A possibilidade de se mover pelo espaço físico interagindo com o outro enquanto em movimento promove a implicação, ou dobra, de contextos distantes dentro do presente contexto [...]. Por exemplo, alguém falando ao telefone celular é parte do contexto dos indivíduos que compartilham a mesma área espacial, mas é também parte de um contexto distante, pois está falando com alguém espacialmente remoto de sua área. Sendo assim, há um contexto criado pela proximidade

espacial de indivíduos e, dentro dele, um outro contexto criado pelo telefone celular.” (Ibid., p. 135)

E, com relação à sociabilidade, De Souza e Silva (2004) argumenta:

“[...] lugares de encontro foram parcialmente transferidos para a Internet, [...]. Hoje, as tecnologias móveis trazem esses ‘ambientes de multiusuários’ novamente para os espaços físicos [...] a arte midiática (arte mediada por tecnologia) é responsável por criar espaços híbridos, transformando as cidades e os museus em lugares de comunicação e de sociabilidade.” (Ibid., p. 137).

Retomando o trabalho de Thrift (2005), o último aspecto que consideramos associados com experiências contemporâneas de espaço, a ser destacado neste estudo, é a visão do autor sobre padronização do espaço. Segundo Thrift (2005), desde os anos 1960, o que vemos é a evolução de novos modos de endereçar o mundo baseados em modelos de rastreamento (*track and trace*), e que resultaram, por exemplo, em mudanças na natureza do endereço. Endereços estão se movendo com humanos e não humanos, por meio de inovações como código de barras; endereços que permitem aos computadores comunicarem-se entre si; cartão SIM (*subscriber information module*) que identifica, controla e armazena dados de telefones móveis celulares; e o método de identificação RFID (*radio-frequency identification*). Esses e outros desenvolvimentos estão produzindo, segundo Thrift (2005), novos condicionamentos de posição e justaposição que, por exemplo, podem afetar noções como “perder-se” – perder-se se torna uma tarefa desafiadora e difícil.

Dado que este estudo envolve o tema movimento e a experiência de espaços e tempos associados ao sistema aéreo, conclui-se este capítulo detalhando-se especificamente os espaços do aeroporto e do avião.

3.5 Espaço do Aeroporto e do Avião

O aeroporto é um lugar na contemporaneidade que merece atenção; como descreve o escritor Alain de Botton (2009) em entrevista sobre o seu livro *Uma semana no aeroporto*:

“Os aeroportos são o centro imaginativo do mundo moderno. É lá que devemos ir para encontrar todos os temas da modernidade: globalização, velocidade, destruição ambiental, consumismo, crises familiares e perda da individualidade.” (PERES, 2010).

Antes de explorarmos, neste texto, esse lugar particular, considera-se relevante, porém, discorrer brevemente sobre o modo contemporâneo de movimento e comunicação com o qual o aeroporto está diretamente relacionado.

Segundo o sociólogo John Urry (2007), observa-se na contemporaneidade que pessoas, máquinas, informação, poder, dinheiro, ideias e perigos estão em movimento, fazendo e refazendo conexões a uma velocidade frequentemente rápida ao redor do mundo; e que embora o tema mobilidade não seja uma questão nova, o que é novo neste momento é, por exemplo, a escala, a diversidade de sistemas de mobilidade, as interconexões entre movimento físico e comunicações e as mobilidades que “contornam” sociedades nacionais. Para o Urry (2007), existem sistemas de mobilidade, ou modos de movimento e comunicação, observados na contemporaneidade, que proveem o que o autor denomina infraestrutura da vida social, sendo que cada um deles é particularmente organizado social e materialmente, raramente sendo apenas um modo de se chegar mais rápido de um lugar ao outro; está interconectado com práticas sociais; relaciona-se com modos com que o mundo é sentido e experienciado; e interliga-se com vários objetos. Os modos de movimento e comunicação detalhados por Urry (2007) são aqueles que envolvem o corpo – (i) o caminhar e o locomover-se por meio de (ii) transporte público, particularmente o trem, (iii) carros e (iv) aviões –; e aquele relacionado à (v) viagem virtual e comunicativa.

Sobre o modo de movimento que envolve aviões, Urry (2007) destaca alguns aspectos, entre eles os riscos associados a esse sistema. Para o autor, voar é um risco para aqueles que voam, para aqueles que organizam e administram os voos e para aqueles em solo, como os espectadores inocentes. Para reduzir tais riscos, entram em cena muitos agentes não humanos, especialmente programas de computador, combinados com humanos cujas ações seguem um rigoroso conjunto de regras.

Além disso, Urry (2007) argumenta que o modo de movimento aéreo envolve vários sistemas especialistas. Na gestão dos múltiplos movimentos em um aeroporto, por exemplo, existem os sistemas voltados a gerenciar de modo integrado decolagens, pousos, compra de passagens e

reservas, movimento de bagagens, planos de voos, limpeza, previsão do tempo, fornecimento de alimentação a bordo, segurança, múltiplos padrões de vínculo empregatício, raios X de bagagens e passageiros, gestão de resíduos, impacto ambiental etc. Tais sistemas devem avaliar riscos de eventos como atraso de voos, indisponibilidade de tripulação, problemas técnicos com aeronaves, condições meteorológicas adversas, pane em computadores, ataques terroristas etc. (URRY, 2007). De modo geral, o vínculo estreito entre esses sistemas complexos fazem companhias aéreas e aeroportos vulneráveis a pequenas desordens, rupturas, que produzem efeitos em cascata quando algo acontece de modo, mesmo que levemente, fora do previsto (URRY, 2007).

Outro aspecto destacado por Urry (2007) é o fato de a indústria da aviação ser um sistema frágil de lugares, organizações privadas e atores do estado – existe uma multiplicidade de riscos, estruturais, econômicos, políticos e sociais, associados com a aviação global –, mas fortemente conectado e inter-relacionado com quase todos os outros setores da economia. Um exemplo da relevância desse aspecto é o ataque terrorista às torres do World Trade Center, em Nova York, em 11 de setembro de 2001, que afetou múltiplos sistemas de mobilidade (URRY, 2007); e mais recentemente, a erupção do vulcão islandês Eyjafjallajökull, que, para Mombiot (2010), explicitou os limites da globalização.

Particularmente sobre aeroportos, Urry (2007) os vincula ao seguinte aspecto: “à medida que pessoas e artefatos tornam-se mais móveis, outras pessoas e objetos tornam-se relativamente menos móveis” (Ibid., p. 145). Para o autor, quanto maior a extensão e a relevância da mobilidade pelo mundo, mais elaborado e complexo são os padrões de imobilização, como a infraestrutura fixa e imóvel que suporta as diversas mobilidades, sendo os aeroportos um exemplo disso – embora seja relevante mencionar que aeroportos estão sempre em movimento, por meio de expansões, novas pistas, decoração, atrações etc. (URRY, 2007).

Embora se apresente aqui o aeroporto como um lugar, para Marc Augé (1994) o aeroporto é um tipo de não lugar. Segundo esse autor, a contemporaneidade é caracterizada por uma situação que poderíamos dizer de “supermodernidade”, cuja modalidade essencial é o excesso nas figuras do tempo (superabundância factual); do ego, do indivíduo (individualização das referências); e do espaço. Sobre essa última figura, Augé (1994) diz:

“[...] superabundância espacial do presente [...] resulta, concretamente em consideráveis modificações físicas: concentrações urbanas, transferências de populações, multiplicação daquilo que chamaremos de ‘não lugares’ [...]. Os não lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta.” (AUGÉ, 1994, p. 36).

O conceito de não lugar de Augé (1994) se caracteriza em oposição ao conceito de lugar antropológico:

“Reservamos o termo ‘lugar antropológico’ àquela construção concreta e simbólica do espaço que não poderia dar conta, somente por ela, das vicissitudes e contradições da vida social, mas à qual se referem todos aqueles a quem ela designa um lugar, por mais humilde e modesto que seja. [...] Esses lugares têm pelo menos três características comuns. Eles se pretendem (pretendem-nos) identitários, relacionais e históricos: [*respectivamente*] [...] nascer é nascer num lugar [...]; elementos são distribuídos em relações de coexistência; [...] o lugar [...] se define por uma estabilidade mínima.” (AUGÉ, 1994, p. 51-53).

O argumento de Augé (1994) é o de que a supermodernidade é produtora de não lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos, de espaços que não podem se definir nem como identitários, nem como relacionais, nem como históricos. Por não lugar, Augé (1994) designa duas realidades complementares, porém distintas: espaços constituídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços. Para o autor:

“[...] o espaço do não lugar liberta de suas determinações habituais quem nele penetra. Ele não é mais do que aquilo que faz ou vive como passageiro, cliente, chofer. Talvez ele ainda esteja cheio das preocupações da véspera, já preocupado com o dia seguinte, mas seu ambiente do momento o afasta provisoriamente disso. Objeto de uma suave possessão, à qual se abandona com mais ou menos talento ou convicção, como qualquer possuído, saboreia por um tempo as alegrias passivas da desidentificação e o prazer mais ativo da interpretação do papel. [...] O espaço do não lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude. [...] não concede espaço à história, eventualmente transformada em elemento de espetáculo [...]. A atualidade e a urgência do momento presente reinam neles [...] No total, tudo se passa como se o espaço fosse retomado pelo tempo, como se não houvesse outra história senão as notícias do dia ou da véspera, como se cada história individual buscasse seus motivos, palavras e

imagens no estoque inesgotável de uma inexaurível história do presente. (AUGÉ, 1994, p. 94 - 96).

Além disso, dois aspectos associados aos não lugares, apresentados por Augé (1994), são relevantes para este projeto. Um deles é a ideia de que, na contemporaneidade, os lugares e os não-lugares misturam-se, interpenetram-se. Para detalhar esse aspecto, o autor cita Vincent Descombes³¹ (1987; in AUGÉ, 1994) que argumenta que nos sentimos em casa quando estamos à vontade na retórica das pessoas com as quais compartilhamos a vida, isto é, quando conseguimos nos fazer entender sem muita dificuldade, e ao mesmo tempo conseguimos entrar na razão de nossos interlocutores, sem precisar de longas explicações. Refletindo sobre essa perspectiva, Augé (1994) conclui que, no mundo da supermodernidade, sempre se está, e nunca se está, “em casa”; talvez não existam mais mundos totalmente estrangeiros. E, vinculado a isso, um segundo aspecto a destacar do pensamento de Augé (1994) é que, para esse autor, encontrar o não lugar do espaço, escapar à opressão totalitária do lugar, pode significar encontrar algo que se assemelha à liberdade – oportunidade de uma experiência de individualidade solitária e de mediação não humana, experiência essa que nos atrai.

A perspectiva de não lugar de Augé (1994) tem, contudo, seus críticos. Urry (2007), já citado, ao explorar o tema aeroporto, considera que sua classificação como um “não lugar” recebe duas correntes de críticas. A primeira delas reconhece que aeroportos, e seus entornos, são espaços genéricos que compartilham muitas características comuns, mas considera que existem vários aspectos que os diferenciam e os aeroportos não podem ser caracterizados somente como locais onde as pessoas simplesmente coexistem.

Aeroportos e seus entornos são lugares de organização material e semiótica, e considerável complexidade social, em que estão presentes rotinas cotidianas, entediadas, mas essenciais para que a mobilidade global aconteça; e são locais de uma densidade social que se assemelha ao centro de grandes cidades. Sobre esse último aspecto, por exemplo, aeroportos são lugares de trabalho para muitas pessoas e também de lazer e trabalho para aqueles em trânsito; e, além disso, concentram serviços e comércio como bares, cafés, restaurantes, hotéis, *business centers*, capelas, *shopping centers* e outros. São aspectos que os transformam em lugares de encontro e tipos particulares de espaços públicos – lugares de estar em movimento, lugares de relaxar, de atividade, de encontro e de consumo. A segunda corrente de crítica à perspectiva

³¹ DESCOMBES, V. *Proust*. Philosophie du roman. Paris: Les Éditions de Minuit, 1987.

de Augé (1994) – que classifica o aeroporto como um não lugar – considera que as cidades estão se tornando como os aeroportos – menos como lugares do habitar e mais organizadas em torno de mobilidades diversas e da regulação dessas mobilidades; além dos aspectos vigilância, monitoramento e regulação – e os aeroportos estão cada vez mais parecidos com cidades, a ponto de serem classificados como lugares típicos da cidade contemporânea (URRY, 2007). Parece que aqueles que buscam a liberdade no não lugar, no sentido colocado por Augé, considerando o que apresenta Urry, não mais a encontrarão no aeroporto e nas viagens.

Nos tópicos deste capítulo, discutiram-se algumas das muitas conceituações de espaço, desde concepções de espaço como entidade em que se encontram todas as coisas físicas a visões contemporâneas que consideram que espaços são entrelaçados, são porosos, estão em movimento constante e se apresentam de muitas formas. Além disso, destacou-se a relação entre o conceito de espaço e o de lugar, assim como a relação entre espaço e tempo; e as experiências de tempo e espaço difundidas e alternativas, encerrando-se o capítulo com a exploração de espaços de interesse particular para este estudo – aquele do aeroporto e do avião.

Como comentou-se no capítulo de Introdução deste estudo, dos aspectos envolvidos com a questão do trabalho móvel este projeto interessa-se pelo elemento espaço de trabalho. Este Capítulo 3, Espaço na Contemporaneidade, focalizou o tema espaço de modo abrangente, e os seguintes discutem o assunto associado a organizações (Capítulo 4), e na perspectiva da abordagem teórico-metodológica adotada neste estudo (Capítulo 5).

4 Organizações e Espaço

Este capítulo tem por objetivo explorar a relação entre organizações, processos organizativos e espaço. Para tanto, estrutura-se em quatro tópicos: o primeiro apresenta uma introdução ao tema a partir de alguns dados históricos; o segundo destaca o lugar do espaço nas principais correntes em teoria das organizações; o terceiro explora as pesquisas recentes, principalmente em estudos organizacionais, sobre espaço em seus diversos enfoques; e finalmente o quarto tópico apresenta dois estudos teóricos recentes relacionados a organizações e espaço.

4.1 Introdução Histórica

Organizações existem há milhares de anos, afirma Starbuck (2005). Esse mesmo autor observa, porém, que textos sobre práticas gerenciais, teorias sobre gestão – ou, considerando o tema deste estudo, textos em que se poderia encontrar a relação entre organizações, ou processos organizativos, e espaço –, existem há aproximadamente 3.000 anos. O autor cita, por exemplo, escritos de 1.000 anos antes de Cristo (a.C.) que abordam temas como práticas burocráticas e divisão de trabalho; e composições de aproximadamente 500 anos a.C. que tratam da especialização como ferramenta para aumentar a produtividade, e de técnicas de produção em massa (STARBUCK, 2005).

Particularmente sobre o espaço de trabalho, em textos gregos são encontradas referências sobre os locais de realização das práticas de trabalho. Escritos gregos do período clássico, que discorrem sobre artesanato e agricultura, oferecem-nos a visão dos pensadores de então sobre os espaços de trabalho em que tais atividades eram realizadas. Nas palavras que Xenofonte atribuíu a Sócrates, por exemplo:

“As profissões (*technai*) chamadas de artesanais (*banausikai*) são, de fato, criticadas, e é com razão que são totalmente menosprezadas nas pólis. De fato, elas arruinam o corpo dos trabalhadores e daqueles que se ocupam com elas, obrigando-os a permanecerem sentados à sombra; às vezes, até mesmo a passar todo o dia junto ao fogo. [...] Mais do que tudo, essas profissões chamadas *banausikai* não deixam nenhum lazer (*ascholia*) para se ocupar dos amigos e da pólis.” (XENOPHON³², 1949 apud MERCURE e SPURK, 2005, p. 21).

³² XENOPHON. *Économique*. Tradução de P. Chantraine. Paris: Les Belles Lettres, 1949.

Essa visão de certo modo denegrida do artesanato contrasta com a perspectiva da agricultura, muitas vezes apresentada como atividade que permitia ao homem livre viver em harmonia com a natureza e a ordem divina, com tempo para que pudesse cultivar a virtude (MERCURE e SPURK, 2005). Também nas palavras de Sócrates, segundo Xenofonte:

“Parece-nos, de fato, que sua prática [*da agricultura*] é ao mesmo tempo um prazer, um meio de aumentar sua casa (*oikos*) e um treinamento corporal [...]. Com efeito, essa ocupação nos parece fácil de aprender e agradável de praticar, ela produz os corpos belos e mais vigorosos, proporciona ao espírito o mínimo de *ascholia* para se ocupar dos amigos e da pólis.” (XENOPHON, 1949 apud MERCURE e SPURK, 2005, p. 23).

Nos textos gregos também se encontram relatos de atividades comerciais relacionadas ao artesanato, muitas vezes realizadas em lojas próprias dos artesãos; de atividades de mercadores de profissão; do pequeno comércio a varejo praticado na ágora; e dos trabalhos dos escravos que serviam em toda parte: realizavam trabalhos domésticos, agrícolas, artesanais, serviços públicos e até em empresas (MERCURE e SPURK, 2005). Nota-se que há muito o campo, a casa, a oficina, a empresa, a praça e a cidade estão presentes como locais de trabalho do ser humano.

De modo abrangente, o estudo da relação entre espaço e organização humana tem uma longa história. Antropólogos como Malinowski e Lévi-Strauss estudaram ambientes em comunidades locais com respeito ao papel que esses espaços desempenham em materializar, moldar e comunicar significados socioculturais (VAN MARREWIKJ, 2006). Em suas pesquisas junto aos nativos das Ilhas Trobriand, no extremo leste da Nova Guiné, Malinowski (1976), por exemplo, descreve de modo geral o espaço das aldeias:

“[...] as grandes aldeias dos distritos centrais, [...] seguem todas padrões quase geométricos. No centro da aldeia há um grande terreno de forma circular e, ao seu redor, uma fileira de choupanas onde se armazena o inhame. [...] Esses celeiros são construídos sobre estacas e apresentam belas fachadas decoradas. [...] Alguns deles são maiores, mais altos e mais bem construídos que os demais; ostentam no frontão grandes tábuas ornamentais. São esses os celeiros em que se armazena o inhame pertencente ao chefe ou às pessoas de alta posição social. [...] Concentricamente ao círculo dos celeiros, corre uma fileira de cabanas que servem de habitação, [...]. Em cada cabana mora uma família [...], isto é, marido, mulher e crianças pequenas; os meninos e meninas já crescidos e os adolescentes moram em pequenas casas de solteiros, [...].

A inspeção geral da aldeia revelou-nos, portanto, a função dos enfeites e ornamentos como insígnias da posição social, a existências de habitações especiais para jovens solteiros, a grande importância que se dá à colheita do inhame. Tudo isto constitui indícios que nos levam aos problemas mais profundos da sociologia nativa.” (Ibid., p. 56-57).

Voltando ao campo das organizações, já na era cristã, um caso que merece destaque envolvendo o espaço organizacional é o Arsenal de Veneza. George Jr. (1968) descreve que com o crescimento do poder marítimo de Veneza, os cidadãos dessa região italiana perceberam a necessidade de terem uma frota armada para proteção das transações comerciais que realizavam; e em 1436 a cidade colocou em operação seu próprio estaleiro governamental. No século XVI, quando o estado e a marinha venezianos alcançaram o apogeu, o Arsenal de Veneza tornou-se uma grande planta industrial: cobria sessenta acres (aproximadamente 243 mil metros quadrados; ou 10 alqueires) de terra firme e água, e empregava de um a dois mil trabalhadores. O mesmo autor comenta que as atividades desenvolvidas no estaleiro eram, principalmente, a fabricação de galés, armas e equipamentos; a armazenagem dos equipamentos; e a montagem e manutenção dos navios na reserva. Segundo George Jr. (1968), a administração do Arsenal de Veneza merece destaque em vários aspectos: a numeração e armazenamento dos componentes acabados; as práticas de gestão de pessoal; a padronização dos componentes; e os controles contábeis, de inventário e de custo; e o procedimento de equipar os navios na reserva, similar às linhas de montagens modernas. Sobre esse último aspecto, a planta era assim organizada: os depósitos de equipamentos eram dispostos ao longo de um canal de modo que as galés podiam ser trazidas aos equipamentos em vez de os equipamentos serem levados às galés; à medida que a galé avançava pelo canal, as armas e equipamentos eram movidos através das janelas dos depósitos para as galés, sendo que os depósitos eram dispostos de modo que os componentes fossem colocados nos navios na sequência adequada de montagem (GEORGE JR., 1968). Trata-se de um exemplo pré-moderno de planejamento do espaço organizacional visando eficiência operacional.

Ainda considerando o período pré-industrial, os estudos descritos no livro editado pelos historiadores Safley e Rosenband (1993), sobre o trabalho antes da fábrica, relatam experiências de artesãos e proletários de 1500 a 1800 e, de modo geral, sugerem que esse período testemunhou uma transformação profunda do trabalho na Europa e América do Norte. À medida que os empresários acumularam capital e investiram em novos métodos de

produção, os trabalhadores gradualmente perderam o controle sobre a organização tanto do processo de trabalho quanto dos produtos do trabalho; e os estudos apontam a variedade de meios pelos quais o poder nos locais de trabalho foi tirado das mãos dos trabalhadores (SAFLEY e ROSENBAND,1993). Embora o objetivo desses estudos não seja detalhar os espaços de trabalho, a leitura desses relatos revela algumas características do local de trabalho dessas pessoas no período de 1500 a 1800. Karant-Nunn (1993), por exemplo, relata que na Saxônia, no século XV, com a população alemã se expandindo rapidamente, muitas pessoas, entre elas artesãos, trabalhadores não qualificados, pequenos comerciantes, camponeses, e suas famílias, aventuraram-se no trabalho nas minas de prata. A vida era precária; muitos viviam embaixo de árvores e em cavernas, e compravam ou roubavam comida de camponeses. Também se deslocavam com frequência, à medida que novos veios eram descobertos; e o local de trabalho era perigoso: as galerias eram ancoradas por madeira que, muitas vezes, não sustentavam o peso da terra (KARANT-NUNN, 1993). Já a cidade de Paris, no final do século XVIII, viu crescer o número de trabalhadores não qualificados em suas ruas, como relata Burstin (1993). Eram carregadores que trabalhavam nos portos, porteiros, varredores de ruas, carregadores de água etc., e aqueles que trabalhavam em bairros de classe baixa, segundo o autor, como comerciantes de rua envolvidos com o comércio de pequena importância e com a atividade de mascate; em sua maioria, eram migrantes, com hábitos nômades e mobilidade ocupacional (BURSTIN, 1993). Clark (1993), em outro exemplo, descreve que na Nova Inglaterra, região nordeste dos Estados Unidos, em sua parte rural, no final do século XVIII e início do século XIX, existiam pessoas que se deslocavam de casa em casa, tecendo e/ou costurando, frequentemente usando materiais fornecidos pelos empregadores e sobrevivendo à custa de pouso, comida e pagamentos mínimos. Nota-se por esses relatos que o período pré-industrial apresentou certa parcela de trabalhadores sem um local fixo para realização de suas atividades.

A partir do crescimento da industrialização, estudos sobre as organizações proliferaram e aspectos associados ao espaço de trabalho também se tornaram foco de pesquisa; como no caso do trabalho de alguns teóricos pioneiros da teoria da administração, segundo Prestes Motta (2001), como Frederick W. Taylor e George Elton Mayo. Tais teóricos, na perspectiva de Kornberger e Clegg (2004), demonstram a importância do espaço para organizações e, na visão de Steele (1973), ilustram as conexões históricas entre teoria organizacional e projetos de contextos físicos.

Taylor, por exemplo, em seu livro *Princípios da Administração Científica* (1990 [1911]), propõe a migração da administração de “iniciativa e incentivo”, até então vigente, para uma administração científica. Esse autor comenta que na administração de “iniciativa e incentivo”, os operários tinham a responsabilidade e o arbítrio sobre as tarefas que realizavam, tanto quanto aos métodos e o uso dos instrumentos, como quanto à velocidade de realização da tarefa e cooperação entre os pares. A proposta de adoção da administração científica envolve o desenvolvimento (pela direção da organização e não pelo operário) da ciência de realização da tarefa, com normas rígidas para o movimento de cada homem e o aperfeiçoamento e padronização de todas as ferramentas e condições de trabalho; na tarefa é especificado o que deve ser feito e também como fazê-lo, além do tempo exato concebido para a execução (TAYLOR, 1990 [1911]). Um exemplo que ilustra as alterações no espaço de trabalho com a adoção do sistema de administração científica é apresentado pelo próprio autor quando fala da divisão de trabalho:

“O uso prático dos dados científicos requer uma sala em que são guardados os livros, notações dos rendimentos máximos etc., e uma mesa para o planejador das tarefas. Assim, todo o trabalho feito pelo operário no sistema antigo [...] deve ser necessariamente aplicado pela direção no novo sistema [...] porquanto o trabalhador, ainda que bem habilitado na organização e uso dos dados científicos, estaria materialmente impossibilitado de trabalhar, ao mesmo tempo, na máquina e na mesa de planejamento. Está claro, então, na maioria dos casos, que um tipo de homem é necessário para planejar e outro diferente para executar o trabalho.” (TAYLOR, 1990 [1911], p. 41).

O espaço organizacional no pensamento de Taylor é um espaço produtivo (projetado de acordo com os requisitos do sistema produtivo das organizações), controlado, dividido (há os mundos externo e interno; e divisões internas à organização), e hierarquizado; e, além disso, um espaço que, para Taylor, poderia se tornar *locus* de uma reconciliação de interesses entre os trabalhadores e seus patrões (CHANLAT, 2006). Suas ideias levaram as empresas a investirem em ferramentas, treinamento e na reorganização de seus arranjos espaciais, dividindo o espaço em células individuais, de modo que cada atividade deveria ser conduzida em seu próprio espaço (célula), separada das demais; assim como, inspiraram projetos de poder sobre o corpo e os espaços que os corpos ocupam (KORNBERGER e CLEGG, 2004).

Mayo foi um dos pesquisadores da Universidade de Harvard – juntamente com Fritz Roethlisberger e W. Lloyd Warner – que em 1924 iniciou as experiências na fábrica de

componentes elétricos da *Western Electric Company*, em Hawthorne, uma planta da empresa nos arredores de Chicago (Estados Unidos), com o objetivo inicial de investigar o relacionamento entre a intensidade de iluminação do lugar de trabalho, no caso o chão de fábrica, e a produtividade dos empregados. Na primeira fase do projeto, um experimento realizado foi criar dois grupos de trabalhadores: um deles mantido a um nível de iluminação constante, e o outro exposto a uma iluminação reduzida a intervalos regulares. Nesse último grupo, observou-se o aumento de produtividade até o momento em que quase não era possível enxergar a peça que estava sendo manipulada. A conclusão dos pesquisadores foi que a iluminação era um fator menor no estudo da produtividade e que existiam outros fatores, mais importantes, que não haviam sido controlados (ROETHLISBERGER e DICKSON, 1943; SONNENFELD, 1985). Observa-se que o objetivo inicial desse projeto, relacionar condições físicas de trabalho com produtividade, estava alinhado às ideias de Taylor; seus resultados, no entanto, apontavam também para outra direção (OLSON et. al, 2004).

A partir desse ponto, os objetivos do projeto Hawthorne são redefinidos: do estudo da iluminação para os fatores físicos que causam fadiga e monotonia. E tem início uma série de experimentos, também envolvendo espaços: a sala de testes da linha de montagem de relés; o programa de entrevistas; a segunda sala de testes da linha de montagem de relés; sala de testes de separação de mica e sala de observação de instalações elétricas (SONNENFELD, 1985). As conclusões desses experimentos “sugerem algum tipo de relação entre moral, satisfação e produtividade” (PRESTES MOTTA, 2001, p. 9); e evidenciam o impacto de questões sociais no comportamento organizacional (KORNBERGER e CLEGG, 2004). As ideias desenvolvidas por esses pesquisadores inspiraram a corrente administrativa conhecida por Escola de Relações Humanas, para a qual “[...] as necessidades de segurança, reconhecimento e o senso de pertencer constituem algo mais importante na determinação do moral e da produtividade do que as condições físicas de trabalho” (PRESTES MOTTA, 2001, p. 10).

O espaço organizacional no pensamento de Mayo e seus colaboradores é um espaço social. O espaço físico torna-se um fator na construção de vínculos sociais por meio da organização espacial dos relacionamentos formais e informais em uma planta; além disso, esse espaço cria um sentimento de pertencimento que permite um investimento simbólico não somente no trabalho feito, mas também na vida de trabalho de modo mais abrangente (CHANLAT, 2006).

Ainda com relação ao início do século XX, alguns outros pensadores organizacionais, e suas respectivas perspectivas de espaço, também merecem destaque neste estudo. Henri Fayol, por exemplo, – diferentemente de seu contemporâneo Taylor que se concentrou na gestão da fábrica, do local de manufatura – colocou sua atenção na empresa como um todo, introduzindo a preocupação com a harmonia social e considerando o espaço como um elemento implícito dessa visão (CHANLAT, 2006).

Nesse mesmo período, Henry Ford introduziu a grande planta e criou o sistema de trabalho da linha de produção – eram milhares de trabalhadores que executavam suas tarefas em um local fixo na linha de produção enquanto observados por uma hierarquia. A planta fordista produziu uma densidade social associada ao seu tamanho massivo, que se tornou *locus* de movimentos sindicais e do desenvolvimento da consciência do trabalhador sobre o mundo industrializado; além de gerar críticas associadas aos processos de dominação, exploração e alienação relacionados ao universo fordista – “a planta não era somente uma construção produtiva, mas também um local de sofrimento” (CHANLAT, 2006, p. 23, tradução nossa).

Ainda com relação ao período anterior à Segunda Guerra Mundial, merecem destaque também as ideias de Mary Parker Follett e Chester Barnard. Follett, cientista política norte-americana envolvida com questões sociais, considerava as organizações como espaços de experiências sociais nos quais o observador é parte da experiência; mas, segundo a autora, esses experimentos são bem-sucedidos somente quando compatíveis com a cultura organizacional e o sistema social. Essa pesquisadora enfatizava a contingência organizacional, insistia no papel dos grupos e na importância do conhecimento usado pelos gestores, e desenvolveu uma perspectiva construtivista sobre espaço organizacional como um produto das ações de diferentes atores, não somente a partir das decisões gerenciais; em razão desse último aspecto, ela apresentava uma visão positiva de conflito (CHANLAT, 2006; FOLLETT, 2003). Já Barnard – industrial e administrador norte-americano – desenvolveu uma conceituação implícita do espaço organizacional; para ele, a organização era como um espaço cooperativo por meio do qual se alcançava a sobrevivência em um ambiente em constante mudança – por isso defendia a ideia de estrutura multidivisional (CHANLAT, 2006).

Apesar das ideias acima trazerem as marcas da época em que foram concebidas, torna-se relevante enfatizar que as ramificações das concepções desses pioneiros, principalmente das duas escolas da administração mencionadas – aquela que teve como base os trabalhos de

Taylor, conhecida como escola Clássica, e a escola de Relações Humanas –, estão presentes até hoje. Para Wren (1994), as eras no pensamento administrativo (o autor divide a evolução desse pensamento em Era da Administração Científica, Era da Pessoa Social e Era Moderna) nunca tiveram um começo e fim claros; há uma mistura de movimentos e os temas vem e vão como as diferentes tonalidades de uma música. Para Hatch e CunLiffe (2006), que detalham o que denominam perspectivas em teoria das organizações (Pré-Histórica, décadas³³ de 1900 a 1950; Moderna, décadas de 60 e 70; Interpretativo-simbólica, década de 80; e Pós-moderna, década de 90), não se deve assumir que uma perspectiva mais recente substitui uma mais antiga. Segundo as autoras, em teoria organizacional, as perspectivas se acumulam; ao longo do tempo, sofrem influências umas das outras; e podem competir e conflitar umas com as outras. E para Tsoukas e Knudsen (2005), a teoria organizacional como campo de conhecimento torna-se a cada dia mais complexa em suas suposições e investigações.

4.2 Teoria das Organizações e Espaço

Segundo Prestes Motta (2001), a teoria das organizações (TO) se desenvolveu a partir do final da Segunda Guerra Mundial e é fruto de uma mutação na teoria da administração, a partir da evolução da Sociologia, da Ciência Política e da Psicologia Social. A teoria da administração tem suas origens na preocupação com a produtividade que dominou o processo da Revolução Industrial iniciado no final do século XVIII; e o momento em que a preocupação com a produtividade deu lugar à preocupação com a eficiência marca a transição da teoria da administração para a teoria das organizações (PRESTES MOTTA, 2001). Tem início, então, uma fase em que várias correntes do pensamento administrativo-gerencial surgiram, com abordagens particulares com relação ao espaço.

Embora a denominação singular do tema, teoria das organizações, possa conduzir o leitor a uma interpretação de que há apenas uma teoria aplicável a organizações, sempre é recomendável lembrar, seguindo a orientação de Hatch (1997), de que existem várias teorias organizacionais diferentes; essa multiplicidade sempre esteve presente nesse campo de estudo, e, ainda segundo a autora, continuará presente, em razão da variedade de outros campos que o inspiram e do fato de as organizações não podem ser explicadas apenas por uma única teoria. Mckinley, Mone e Moon (2003) também encontram esse cenário diverso; argumentam que

³³ Década quando a perspectiva se tornou reconhecível no campo.

“mesmo uma breve revisão da teoria organizacional contemporânea sugere que a disciplina é composta de múltiplas e largamente incomensuráveis estruturas teóricas e escolas de pensamento” (Ibid., p. 86).

Além disso, merece destaque que as teorias adotam visões particulares do que seja uma organização; e isso, conseqüentemente, tem relação com a perspectiva de espaço organizacional dessas teorias. No processo de desenvolvimento da teoria organizacional como campo, Tsoukas e Knudsen (2005) observam um movimento de suposições rígidas e limitadas sobre organizações, para suposições mais realistas e complexas: organizações eram vistas como sistemas racionalmente projetados, e agora são aceitas como coletividades sociais historicamente constituídas, inseridas e envolvidas em seus ambientes. Tsoukas e Knudsen (2005) apresentam do seguinte modo a evolução do estilo de análise em organizações³⁴:

“Nos primeiros passos do campo, [...] seguindo um ‘estilo newtoniano’ de análise [...] esperava-se que os teóricos organizacionais evidenciassem o cálculo da organização. [...] se as influências contingentes, históricas, tempo-dependente, e contextuais sobre as organizações fossem de algum modo descartadas, a essência das organizações, suas propriedades invariantes no tempo e no espaço, poderia ser revelada. Com o tempo, no entanto, os limites de tal análise tornaram-se aparentes. [...] o estilo newtoniano de investigação dificilmente iluminou o que era importante na experiência comum dos gestores: as organizações variam muito no tempo e no espaço; a história é importante; instituições extra-organizacionais também são importantes; gênero, raça e etnicidade são questões relevantes no ambiente de trabalho; existem muitas racionalidades na organização; a produção de sentido é uma parte importante da ação; o processo de tomada de decisão e as definições estratégicas pouco acontecem do modo que as teorias formais prescrevem.” (TSOUKAS e KNUDSEN, 2005, p.10, tradução nossa).

As organizações passaram de (a) uma concepção de entidades objetivamente reais, que quando bem projetadas e gerenciadas, são sistemas de decisão e ação dirigidos por normas de racionalidade, eficiência e efetividade de acordo com propósitos definidos (HATCH e CUNLIFFE, 2006); para (b) concepções mais complexas como: (i) as que consideram as organizações como continuamente construídas e reconstruídas por seus membros por meio de interações simbolicamente mediadas; (ii) concepções de organizações como locais em que se

³⁴ Interessante observar que ao apresentarem a evolução do estilo de análise em organizações, Tsoukas e Knudsen (2005) se apóiam em Newton (como já visto neste texto, um importante teórico do espaço).

manifestam relações de poder, opressão, irracionalidade, distorções comunicativas; ou arenas de diversão e ironia; ou ainda textos produzidos pela/na linguagem, que podem ser reescritos visando emancipação (HATCH e CUNLIFFE, 2006); ou (iii) concepções que preferem focar no processo organizativo que se move rapidamente de um lugar a outro e acontece em vários locais ao mesmo tempo; que consideram as organizações como reificações temporárias, dado que o processo organizativo nunca cessa (CZARNIAWSKA, 2004, 2008).

Com o objetivo de apresentar o lugar do espaço em algumas correntes em teoria organizacional, destaca-se a seguir considerações sobre espaço nas perspectivas do estruturalismo, da teoria geral dos sistemas, do pensamento que atribui papel central a cultura e simbolismo, e dos estudos críticos.

Estruturalismo e Espaço

Em síntese, o estruturalismo obedece a um paradigma teórico que postula que a sociedade industrial pode ser entendida como um sistema em mudança contínua; o conflito entre os grupos sociais deve ser visto como um processo social básico, que tende à institucionalização e cuja resolução determina a direção da mudança; e o bem-estar social está na dependência do resultado desses conflitos (DAHRENDORF, 1958³⁵; in PRESTES MOTTA, 2001). Parte das análises estruturalistas concentra-se nas disfunções da burocracia:

“[...] na ideia de que esse sistema possui funções manifestas e latentes e na ideia de que os mesmos fatores que levam à eficiência podem também levar à ineficiência. [...] a excessiva burocratização, bem como as resistências à conformidade, pode levar à ineficiência do sistema.” (PRESTES MOTTA, 2001, p.16).

Na visão do economista político e sociólogo Max Weber (1864 – 1920), as forças da burocratização transformam todas as instituições, incluindo as instituições de trabalho. Alguns temas caracterizam o modelo burocrático, no que se refere ao espaço: (i) a burocracia cria uma representação espacial particular, o *bureau* e seu envelope arquitetônico, o escritório; além do espaço de manufatura, da planta, nasce o espaço produtivo de serviços; (ii) a burocracia separa a esfera privada da pública; (iii) a burocracia insiste na neutralidade do *bureau* e na impessoalidade do burocrata de acordo com regras igualitárias que prevalecem em tal sistema; (iv) simboliza a defesa do bem comum e interesse geral; (v) ajuda a criar o

³⁵ DAHRENDORF, R. Toward a Theory of Social Conflict. The Journal of Conflict Resolution, v. 2, n. 2, 1958.

espaço social que produz novas identidades, como os funcionários que desfrutam de certa segurança no trabalho; e (vi) trata-se de um espaço de eficiência baseado na expertise (CHANLAT, 2006).

Pesquisas sobre tensões e conflitos advindos da excessiva burocratização e das resistências à conformidade demandadas pela burocracia marcam a análise estruturalista na teoria das organizações (PRESTES MOTTA, 2001). Particularmente, destaca-se neste estudo o trabalho do pesquisador Michel Crozier e seu colaborador Erhard Friedberg, na França, que desenvolveram uma visão política do espaço organizacional – poder é tido como um fenômeno político, de imposição e controle sobre as decisões e sobre a organização do trabalho –, diferente da perspectiva marxista que considera poder um fenômeno de alienação econômica (PRESTES MOTTA, 2001; CHANLAT, 2006). Esses pesquisadores apresentam organizações como espaços de relacionamentos de poder em que cada pessoa ou grupo social é um ator mobilizando diferentes recursos, desenvolvendo estratégias em contexto de incertezas, de acordo com as regras do jogo, procurando manter suas posições ou alcançar seus objetivos (CHANLAT, 2006).

Teoria Geral dos Sistemas e Espaço

A teoria geral dos sistemas foi introduzida na análise organizacional por meio da divulgação do trabalho, da década de 50, do biólogo Ludwig von Bertalanffy que intencionava explicar todo fenômeno científico, tanto natural quanto social, por um modelo comum. Para esse pesquisador, fenômenos sociais e naturais formavam uma hierarquia: sociedades contêm grupos, grupos contêm indivíduos, indivíduos são compostos de órgãos, órgãos de células, células de moléculas e moléculas de átomos. Com o objetivo de generalizar todos esses fenômenos, o biólogo se referiu a cada um deles como um sistema e admitiu a existência de leis e princípios que podiam ser aplicados a qualquer tipo de sistema ou ainda a seus subsistemas (PRESTES MOTTA, 2001; HATCH e CUNLIFFE, 2006).

A teoria geral dos sistemas importou das ciências da vida a ideia de sistemas orgânicos e aplicou-a a análise gerencial e organizacional. De modo geral, diferentemente do pensamento gerencial clássico da primeira parte do século XX, que adota uma concepção mecânica e fechada de organização, os teóricos sistêmicos focam no relacionamento entre a organização e o ambiente e no relacionamento entre os elementos internos de cada organização. Eles enfatizam noções de adaptação, homeostase, entropia etc., alterando a visão espacial da gestão

até então vigente; a atenção dos pensadores sistêmicos concentra-se nos diferentes vínculos que unem os diversos componentes do sistema organizacional e as relações desse sistema com seu próprio ambiente (CHANLAT, 2006).

Como exemplo de pesquisas que tiveram como base a teoria geral dos sistemas, destaca-se neste estudo a abordagem sociotécnica de sistemas. Na década de 60, a preocupação com as dimensões humanas do trabalho levou ao desenvolvimento da teoria dos sistemas sociotécnicos, sendo o Instituto Tavistock de Relações Humanas, na Grã-Bretanha, um celeiro de tais ideias. Os estudos desenvolvidos por pesquisadores desse Instituto argumentavam que o comportamento humano e a tecnologia são interrelacionados – mudanças em um desses elementos afetam o outro –; e que os gestores deveriam desenvolver e manter o equilíbrio entre os sistemas social e técnico (HATCH e CUNLIFFE, 2006).

Um exemplo dos estudos desenvolvidos pelo Instituto são as pesquisas de Eric Trist e Ken Bamforth, que examinaram a influência da tecnologia na produtividade, motivação, moral e estresse do trabalhador, em um lugar particular de trabalho, uma mina de carvão, no início da década de 50. Os pesquisadores descrevem esses ambientes como, em sua maioria, perigosos e monótonos, e nos quais os trabalhadores tinham pouco contato entre si, trabalhavam de modo independente, seguindo a definição de engenheiros, e apresentavam alto grau de estresse, absenteísmo, rotatividade e baixa produtividade. Ao examinar a experiência de uma outra mina que adotou certo esquema de trabalho em grupo, os pesquisadores encontraram que embora os métodos de trabalho empregados pelos grupos não fossem tão eficientes quanto aqueles definidos pelos engenheiros, houve aumento da produtividade e da satisfação dos trabalhadores. Concluíram que, paradoxalmente, a sub-otimização técnica nesse segundo caso otimizou a performance dos sistemas social e técnico quando considerados conjuntamente (HATCH e CUNLIFFE, 2006).

Cultura, Simbolismo e Espaço

O movimento que atribui papel central à cultura e ao simbolismo seguiu duas correntes: uma gerencial, majoritariamente produzida por consultores e professores de escolas de negócio norte-americanos, que enfatizava o vínculo entre cultura e performance gerencial; e a segunda, antropológica, mais diversificada de acordo com a esfera geográfica, e que procurava compreender o que acontece na organização a partir das perspectivas cultural e simbólica (CHALAT, 2006). Esse último interesse fez surgir um movimento conhecido como

SCOS (*Standing Conference on Organizational Symbolism*), associado a uma conferência sobre simbolismo organizacional que recebe esse nome e que em 2010 está em sua 28ª edição. Tal movimento foi fundado por europeus, principalmente britânicos e escandinavos, e agrupa um grande número de pesquisadores de vários países interessados no estudo de mitos, rituais, cerimônias, discurso, arquitetura, estética, subjetividade etc. (CHANLAT, 2006; SCOS, 2010).

O espaço, na perspectiva que atribui papel central à cultura e ao simbolismo, é claramente e explicitamente presente como um fator na construção de identidades e significado no trabalho; e é também o objeto de projeções sociais e sonhos imaginários. Espaços são lugares de memória – incorporam significados históricos associados a tais locais – e produzem e estruturam relações sociais, assim como alimentam as imagens dos membros da organização e daqueles de fora. O espaço é também estético – beleza, graça, harmonia, são elementos da experiência organizacional de todo membro, assim como o feio, o sem graça e o não harmônico. Diferentemente dos trabalhos clássicos em gestão, tal pensamento enfatiza o universo significativo peculiar de cada organização; esse universo é uma plataforma para interpretar o comportamento observado e o espaço é um elemento dessa plataforma. Os espaços se tornam uma parte da linguagem organizacional e da ordem simbólica; a espacialidade entra no mundo da gestão como uma entidade dos sistemas de significado (CHANLAT, 2006).

Como exemplo de pesquisas que tiveram como base a perspectiva que atribui papel central à cultura e ao simbolismo, destaca-se neste estudo a antologia de Gagliardi (1990) sobre a natureza simbólica do espaço físico, que reúne trabalhos de diversos pesquisadores que participaram da terceira SCOS, realizada em Milão, Itália. Um dos temas da coleção de textos é o projeto de espaços físicos nas organizações – em que são explorados os processos por meio dos quais os espaços físicos corporativos são concebidos, construídos e investidos de significado. O artigo de Rosen, Orlikowski e Schmahmann (1990), por exemplo, explora o relacionamento entre o processo de trabalho em organizações burocratizadas e o espaço físico em que o trabalho é realizado pelas pessoas; sugerindo que o arranjo, e a disponibilização, do espaço físico é um aspecto constituinte do sistema de relações de produção burocratizadas, e incompreensível quando separado dele.

Um pensador em particular merece destaque neste texto por sua influência em estudos na perspectiva interpretativo-simbólica (Rosen, 1985; Czarniawska-Joerges e Jacobsson, 1995; Höpfl, 2002) e por sua visão particular de espaço. Trata-se de Erving Goffman, que tomou emprestado elementos da dramaturgia para explicar como indivíduos moldam suas realidades sociais.

Goffman (1985) parte do princípio que quando um indivíduo se apresenta diante de outros tem muitos motivos para procurar controlar a impressão que esses têm da situação, como em uma representação teatral. Utilizando a metáfora do teatro – principalmente atores e espaços – o autor apresenta algumas ideias, por exemplo: (i) há dois extremos de atores: aquele inteiramente compenetrado de seu próprio número (sincero) e aquele que não o está (cínico); (ii) o indivíduo é dividido em dois papéis fundamentais: ator, fabricante de impressões, que encena uma representação; e personagem, figura que a representação tem por finalidade evocar; (iii) a “equipe de representação” ou, abreviadamente, “equipe”, refere-se a qualquer grupo de indivíduos que cooperam na encenação de uma rotina particular; uma equipe é um grupo, mas não um grupo em relação a uma estrutura ou organização social, mas em relação a uma interação, ou série de interações, na qual é mantida a definição apropriada da situação; (iv) uma região é qualquer lugar que seja limitado de algum modo por barreiras à percepção; dada uma representação particular como ponto de referência, tem-se “região de fachada”, isto é, lugar em que a representação é executada; e “região de fundo”, ou “dos bastidores”, na qual os fatos suprimidos, fatos que poderiam desacreditar a impressão incentivada, aparecem; e (v) o “eu”, na visão de Goffman (1985), é um “cabide” no qual algo de uma construção colaborativa, envolvendo ator, plateia etc., foi pendurado temporariamente.

Outro texto de Goffman (1968), que também merece destaque neste estudo por sua visão particular de espaço, trata de estabelecimentos sociais – lugares em que atividades de um tipo particular são realizadas regularmente. Nesse trabalho, o autor discute os locais de realização de práticas que se afastam daquelas consideradas “normais”, “programadas”, isto é, práticas em que os membros da organização empregam meios não autorizados, e/ou obtêm resultados não autorizados, contornando premissas organizacionais sobre o que devem fazer e obter; e, portanto, o que devem ser. Para Goffman (1968), essas práticas servem, àquele que as realizam, de modos outros que os mais evidentes; parecem demonstrar que ele ou ela tem uma identidade distinta, uma individualidade, e uma autonomia individual além do entendimento da organização; têm por função colocar uma barreira entre a unidade individual e a social.

Tais práticas, se ocorrem, devem manter-se distantes dos “olhos e ouvidos do *staff*” (GOFFMAN, 1968, p. 229); e acontecem em locais livres, territórios grupais ou território pessoal, como denomina o autor, espaços em que os níveis comuns de vigilância e restrição estão reduzidos. No caso de hospitais para pacientes com problemas mentais, por exemplo, os locais livres são aqueles que o paciente compartilha o espaço com qualquer outro paciente; nos territórios grupais o paciente compartilha o espaço com alguns pacientes selecionados; e o território pessoal é o espaço privado, em que o indivíduo tem algum conforto, controle e direitos tácitos, que ele ou ela não compartilha com outros pacientes, exceto quando os convida (GOFFMAN, 1968). O autor cita como exemplo, entre vários, de prática que se afasta daquelas consideradas “normais” em hospitais para pacientes com problemas mentais, o ato de beber, ou o jogar pôquer, que acontece ocasionalmente em um local livre – à sombra das árvores atrás do prédio principal.

Estudos Críticos e Espaço

A corrente do pensamento gerencial crítico (conhecida como Estudos Críticos em Administração) incorpora atualmente a maioria dos trabalhos críticos no campo dos estudos sobre organização e gestão (ALCADIPANI e HASSARD, 2009). Trata-se de um campo diverso, e neste tópico escolheu-se expor algumas ideias relacionadas a espaço dos trabalhos críticos considerados anarquistas, marxistas, feministas, ecológicos e pós-modernos.

De modo geral, os Estudos Críticos em Administração discutem a visão – funcionalista e utilitária – que considera o espaço organizacional como sendo principalmente um espaço produtivo, funcional e social, cujas características principais de seu arranjo são baseadas na produção, divisão, controle, imposição e hierarquia. Para os anarquistas, a empresa capitalista é uma organização não democrática em que os interesses e desejos do indivíduo são esquecidos; por essa razão, os anarquistas suportam novas formas democráticas organizacionais (como sindicatos; cooperativas de crédito e outras; e comunidades socioeconômicas), novas estruturas que permitem o crescimento da democracia. A crítica marxista trouxe com seu pensamento outra visão do espaço organizacional: as empresas passaram a ser vistas como espaços de dominação, exploração e alienação. O movimento feminista considera que o espaço organizacional é *locus* de relacionamentos de poder entre os sexos; problematiza a perspectiva tradicional de organização como um espaço em que a questão de gênero não está presente. A crítica ecológica trouxe o ambiente como elemento de discussão, enfatizando a importância do ecossistema e a influência da atividade da empresa no

equilíbrio ambiental. O pensamento pós-moderno destaca a representação, reflexividade, escrita, *différance*, e descentralização do sujeito; as organizações tornam-se espaços textuais, sujeitas a diversas interpretações (CHANLAT, 2006).

Um pensador influente no que se refere à corrente crítica, a ser destacado neste estudo, é o filósofo francês Michel Foucault e sua noção de Panóptico. Foucault (2003), ao investigar a sociedade ocidental em que vivemos – que ele denomina sociedade disciplinar, panóptica –, comenta que a disciplina atua primeiramente na distribuição dos indivíduos no espaço. Uma das técnicas usadas para disciplinar é, por exemplo, “cercar”, isto é, definir locais heterogêneos a todos os outros e fechados em si mesmos, como colégios e quartéis. O autor argumenta, porém, que essa técnica “não é constante, nem indispensável, nem suficiente nos aparelhos disciplinares” (Ibid., p. 122); esses últimos trabalham em primeiro lugar com a localização dos indivíduos, com a divisão do espaço disciplinar em tantas parcelas quantos corpos existem a repartir. Isso porque se busca:

“[...] anular os efeitos das repartições indecisas, o desaparecimento descontrolado dos indivíduos, sua circulação difusa, sua coagulação inutilizável e perigosa; [...]. Importa estabelecer as presenças e as ausências, saber onde e como encontrar os indivíduos, instaurar as comunicações úteis, interromper as outras, poder a cada instante vigiar o comportamento de cada um, apreciá-lo, sancioná-lo, mediar as qualidades ou os méritos. Procedimento, portanto, para conhecer, dominar e utilizar. A disciplina organiza um espaço analítico.” (Ibid., 123).

Foucault (2003) sugere que no caso das fábricas, que aparecem no final do século XVIII, o princípio da localização se complica. Nessa situação, detalha o autor, observa-se a necessidade de distribuir os indivíduos em um espaço no qual se possa isolá-los e localizá-los; mas também articular essa distribuição sobre um aparelho de produção que tem suas exigências próprias. Esse objetivo é alcançado com a divisão do processo de produção.

Para Foucault (2003), as disciplinas, organizando as localizações dos indivíduos:

“[...] criam espaços complexos: ao mesmo tempo arquiteturais, funcionais e hierárquicos. São espaços que realizam a fixação e permitem a circulação; [...]. A primeira das grandes operações da disciplina é então a constituição de ‘quadros vivos’ que transformam as

multidões confusas, inúteis ou perigosas em multiplicidades organizadas.” (Ibid. 126).

Como comentado anteriormente neste texto, um trabalho de Foucault muito citado quando se fala em espaço é "*Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias*", originalmente publicado em 1967 (FOUCAULT, 2001). Especificamente no campo de estudos organizacionais, porém, são encontrados poucos textos em que esses “outros espaços” ou heterotopias são explorados; um exemplo de texto com referência a esses conceitos é o trabalho de Dobers e Strannegård (2004).

Em síntese, nota-se a partir do que foi relatado neste tópico que a diversidade do pensamento gerencial e organizacional produz diferentes representações de espaço. Enquanto em algumas perspectivas o espaço está implicitamente presente, como no caso da teoria geral dos sistemas, em outras, o espaço manifesta-se de modo mais explícito, como nas perspectivas que atribuem papel central à cultura e ao simbolismo.

4.3 Pesquisas em Estudos Organizacionais sobre Espaço

Com o objetivo de expor pesquisas embasadas nos pensamentos teóricos acima, apresenta-se a seguir o levantamento desenvolvido por Taylor e Spicer (2007), que oferece uma classificação dos estudos com base em conceitos específicos de espaço organizacional, acrescido de pesquisas desenvolvidas no Brasil sobre o tema.

Taylor e Spicer (2007), em seu projeto de desenvolvimento de uma plataforma integrada para estudo de espaços organizacionais, revisam as pesquisas sobre o tema no campo de estudos organizacionais e sugerem que tais investigações podem ser classificadas em três categorias: estudos de espaço como distância, como materialização de relações de poder e como experiência.

Os estudos de organização e gestão que adotam a abordagem de espaço como distância física, segundo Taylor e Spicer (2007), podem ser agrupados, apesar de focarem em diferentes níveis de análise, explicarem diferentes variáveis dependentes, e seguirem plataformas teóricas diferentes. Isso porque têm como ponto em comum a visão da geometria Euclidiana que sugere que o espaço é a distância entre dois ou mais pontos (sendo que esses pontos podem

ser pessoas, equipamentos, prédios, recursos, clientes, competidores etc.) – uma visão de espaço como um padrão de distância e proximidade que pode ser medido objetivamente, representado e manipulado. São exemplos de pesquisas com essas características – que revelam os aspectos mais visíveis do espaço interno e em torno das organizações –, aquelas que focam em ergonomia, projeto de locais de trabalho, aglomeração de empresas, distância entre recursos e competidores, e redes de organizações e indivíduos (TAYLOR e SPICER, 2007). Os trabalhos citados por Taylor e Spicer (2007) que adotam a abordagem de espaço como distância física são vários, porém os autores consideram chaves as pesquisas de Baum e Mezas (1992); Bitner (1992); Brookes e Kaplan (1972); Greenhut (1956); e Hatch (1987)³⁶. A pesquisa de Baum e Mezas (1992) sugere que o posicionamento geográfico das empresas não é somente moldado pela proximidade dos recursos, mas também dos competidores dentro de um dado espaço; os estudos de Bitner (1992), Brookes e Kaplan (1972) e Hatch (1987) detalham como o *layout* do lugar de trabalho encoraja certos padrões de comportamento e interação, e em particular o trabalho de Hatch (1987) sobre estilo de escritórios abertos sugere que a ausência de barreiras físicas entre os empregados pode diminuir as interações; e a pesquisa de Greenhut (1956) explora como a distância física e os custos de transporte podem explicar a aglomeração de empresas em determinadas regiões (TAYLOR e SPICER, 2007).

No Brasil, por exemplo, a pesquisa de Oliveira e Pontes (2009) analisa a política de gastos públicos, no período de 1999 a 2006, nos municípios da Região Metropolitana de São Paulo, aplicando técnicas de econometria espacial como forma de captar a dependência e a interação entre os municípios. Essas técnicas consideram a existência de interação estratégica entre os gastos federativos, isto é, que o gasto de uma unidade federativa influencia na despesa de outra. Trata-se de uma pesquisa que adota uma abordagem espacial baseada na visão de territorialidade político-geográfica, com características muito próximas à denominada abordagem de espaço como distância física de Taylor e Spicer (2007). Especificamente no caso da Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo, a pesquisa sugere que a ocorrência

³⁶ BAUM, J.; MEZIAS, S. Localized competition and organizational failure in the Manhattan hotel industry, 1898–1990. *Administrative Science Quarterly*, v. 37, p. 580–604, 1992.

BITNER, M. Servicescapes: the impact of physical surroundings on customers and employees. *Journal of Marketing*, v. 56, p. 57–72, 1992.

BROOKES, M.; KAPLAN, A. The office environment: space planning and affective behavior. *Human Factors*, v. 14, p. 373–391, 1972.

GREENHUT, M. *Plant Location in Theory and Practice*. Chapel Hill: University of North Carolina Press. 1956.

HATCH, M. J. Physical barriers, task characteristics, and interaction activity in research and development firms. *Administrative Science Quarterly*, v. 32, p. 387–399, 1987.

de externalidades fiscais pode estar contribuindo para que a provisão de bens públicos esteja abaixo da necessária, dado que os governantes municipais consideram os gastos de seus vizinhos para estabelecer suas despesas.

Outro exemplo de pesquisa desenvolvida no Brasil associada de certo modo à visão Euclidiana a que se referem Taylor e Spicer (2007), é o trabalho de Ornstein (1999), de avaliação pós-ocupação de quatro prédios de escritórios localizados na cidade de São Paulo. A pesquisa da arquiteta, entre outros objetivos, procura avaliar o comportamento dos usuários das construções e o nível de satisfação com a qualidade da vida urbana e com o ambiente de trabalho. Um dos blocos de perguntas que fazem parte do questionário, aplicado às pessoas que trabalham nos andares dos prédios pesquisados, trata de questões como a distribuição do espaço, o conforto ambiental, os móveis, e de modo geral, as características físicas do ambiente de trabalho. O estudo conclui que durante as fases de planejamento e projeto, o critério *performance* deveria ser desenvolvido envolvendo não somente a satisfação e a produtividade desejada dos trabalhadores, mas também a qualidade de negócios, serviços, lazer e outros benefícios relacionados ao ambiente urbano da vizinhança em que os prédios estão localizados.

Segundo Taylor e Spicer (2007), os estudos de organização e gestão que adotam a abordagem de espaço como materialização de relações de poder, focam em explorar o que produz um determinado conjunto de padrões de distância e proximidade em vez de outro. Alguns tratam das relações no espaço econômico, por meio das categorias analíticas desenvolvidas por Karl Marx; outros consideram a materialização das relações de poder por meio de um olhar disciplinador, como desenvolvido por Michel Foucault; e um terceiro grupo considera o relacionamento entre trabalho e não trabalho, que no início da industrialização envolveu uma dimensão de gênero – homens desenvolviam o trabalho remunerado no espaço público e mulheres desenvolviam o trabalho não remunerado no espaço doméstico – e mais recentemente fala das fronteiras difusas entre o espaço público e o espaço privado, sugerindo em alguns casos que estamos diante do fenômeno de organizações sem fronteiras ou limites definidos. (TAYLOR e SPICER, 2007). Os trabalhos citados por Taylor e Spicer (2007) que adotam a abordagem de espaço como materialização de relações de poder também são vários, porém os autores consideram chaves as pesquisas de Collinson e Collinson (1997); e Sewell e

Wilkinson (1992)³⁷. A pesquisa de Collinson e Collinson (1997) sugere que a vigilância e o controle intensos que caracterizam o ambiente de trabalho contemporâneo geram diversas respostas por parte dos gestores e problemas associados ao equilíbrio entre “casa” e “trabalho”, específicos de acordo com o gênero; e os pesquisadores Sewell e Wilkinson (1992) argumentam que os mecanismos de vigilância e controle convencionais são expandidos por meio de duas forças disciplinares complementares: aquela que deriva do olhar atento dos pares e a que resulta do uso dos sistemas de informação de gestão (TAYLOR e SPICER, 2007).

No Brasil, por exemplo, a pesquisa de Alcadipani e Almeida (2000) traz elementos do que Taylor e Spicer (2007) consideram como estudos de organização e gestão que adotam a abordagem de espaço como materialização de relações de poder. Alcadipani e Almeida (2000) analisam o caso de implementação de um escritório aberto em uma organização, a partir de um olhar reflexivo crítico ancorado nas ideias de poder de Michel Foucault. Os resultados sugerem, entre outros, que a partir da perspectiva dos escritórios abertos como artefatos produzidos pelas culturas organizacionais, o artefato escritório aberto pode se transformar em um panóptico, sem que isso seja intencional, e com efeitos nem sempre previsíveis (ALCADIPANI e ALMEIDA, 2000).

Em outro estudo desenvolvido no Brasil, Cruz e Martins (2006) analisam o bacharelismo³⁸ como forma de manifestação de poder no espaço organizacional brasileiro, a partir de uma perspectiva histórico-sociológica fundamentada em dois textos clássicos da sociologia nacional – Raízes do Brasil, de 1936, de Sérgio Buarque de Holanda; e Sobrados e Mucambos, também de 1936, de Gilberto Freyre. O texto de Cruz e Martins (2006) argumenta que o poder do bacharel no espaço organizacional brasileiro tem raízes históricas e que os detentores de tal título possuem um capital social que legitima o exercício da autoridade perante aqueles desprovidos de distinções acadêmicas. Também aqui, elementos do que Taylor e Spicer (2007) consideram como estudos de organização e gestão que adotam a abordagem de espaço como materialização de relações de poder estão presentes.

³⁷ COLLINSON, D.; COLLINSON, M. Delaying managers: time-space surveillance and its gendered effects. *Organization*, v. 4, p. 375–407, 1997.

SEWELL, G.; WILKINSON, B. Someone to watch over me: surveillance, discipline and the Just-In-Time labour process. *Sociology*, v. 26, p. 270–289, 1992.

³⁸ O bacharelismo, de modo geral, é a predominância do indivíduo, que concluiu o primeiro grau universitário, na vida política e cultural brasileira (AURÉLIO, 2004).

Os estudos de organização e gestão que adotam a abordagem de espaço como experiência vivida, segundo Taylor e Spicer (2007), focalizam como os espaços são produzidos e se manifestam nas experiências daqueles que os habitam. São as percepções e experiências dos indivíduos a respeito de determinado espaço que dão vida e animação a esse espaço, e fazem dele um espaço ocupado; isso leva ao fato de que diferentes experiências de espaço podem gerar espaços muito diversos. Os pesquisadores ancorados nessa perspectiva adotam recursos linguísticos e de estudos culturais (como aspectos simbólicos e estéticos, por exemplo) na condução de seus estudos (TAYLOR e SPICER, 2007). Os trabalhos citados por Taylor e Spicer (2007) que adotam a abordagem de espaço como experiência vivida são vários, também nesse caso, porém os autores consideram chaves as pesquisas de Berg e Kreiner (1990); Cairns (2002); Ford e Harding (2004); e Yanow (1998)³⁹. A pesquisa de Berg e Kreiner (1990) sugere que as instalações físicas – prédios, construções etc. –, elas mesmas, são repositórios ricos de aspectos simbólicos e estéticos das organizações, contando histórias sobre a cultura e a identidade organizacionais; Cairns (2002) discute as dimensões estéticas dos espaços organizacionais, particularmente a tensão entre liberdade e controle, sem tomar partido por um ou outro ponto de vista; os pesquisadores Ford e Harding (2004) exploram as teorias sobre organizações a partir da visão dos atores organizacionais, e descobrem teorias da organização como lugar entre o *staff* e teorias da organização como espaço entre gestores e executivos; e Yanow (1998), partindo de uma visão de que espaços construídos são ao mesmo tempo contadores de histórias e parte da história que está sendo contada, empiricamente conduz uma reflexão sobre esse tema analisando museus e as histórias que esses espaços contam (TAYLOR e SPICER, 2007).

No Brasil, por exemplo, a pesquisa de Silva e Wetzel (2006) analisa de que modo a noção de espaço e a dinâmica de sua produção influenciam a maneira como os indivíduos percebem mudanças organizacionais, tendo como premissa que significados espaciais afetam a

³⁹ BERG, P.O.; KREINER, K. Corporate Architecture: Turning Physical Settings into Symbolic Resources. In: GAGLIARDI, P. (Ed.) *Symbols and Artifacts: Views of the Corporate Landscape*. New York: Aldine de Gruyter, 1990.

CAIRNS, G. Aesthetics, morality and power: design as espoused freedom and implicit control. *Human Relations*, v. 55, p. 799–820, 2002.

FORD, J.; HARDING, N. We went looking for an organization but could only find the metaphysics of its presence. *Sociology*, v. 38, p. 815–830, 2004.

YANOW, D. Space Stories – Studying Museum Buildings as Organizational Spaces While Reflecting on Interpretive Methods and Their Narration. *Journal of Management Inquiry*, v. 7, n. 3, p. 215–239, 1998.

construção da identidade dos indivíduos e suas possibilidades de subjetivação. Esse trabalho, cujos resultados são baseados nas experiências de aproximadamente cem indivíduos, pode ser considerado um estudo que adota a abordagem de espaço como experiência vivida nos moldes que definem Taylor e Spicer (2007); e revelam que as mudanças são percebidas e sentidas pelos pesquisados em termos das transformações que ocasionam nos espaços percebidos, concebidos e vividos.

Em outro estudo publicado no Brasil, o trabalho de Alcadipani e Tonelli (2009) traz elementos do que Taylor e Spicer (2007) consideram como estudos de organização e gestão que adotam a abordagem de espaço como experiência vivida. Alcadipani e Tonelli (2009) analisam desenhos feitos por trabalhadores de uma empresa em processo de mudança, que refletem um espaço organizacional em que a violência se encontra presente de modo simbólico nas relações de trabalho. Para os autores, uma possível contribuição do estudo é destacar a relação entre masculinidade e violência simbólica nas organizações.

Além das pesquisas brasileiras apresentadas acima, envolvidas, de algum modo, com o tema espaço em estudos organizacionais, a produção nacional também apresenta alguns exemplos associados a espaços específicos como aquele das organizações hospitalares (MARINHO e MAC-ALLISTER, 2006); dos bancos (BESSI e GRISCI, 2007); da redação de jornal (SOUZA e GRISCI, 2005); da casa (PUMA e WETZEL, 2007; SILVA, 2006) e dos espaços de trabalho em movimento (GRISCI, SCALCO e JANOVIK, 2006). As pesquisas associadas à casa e aos espaços de trabalho em movimento, em razão do vínculo com o tema deste estudo, são detalhadas a seguir.

Puma e Wetzel (2007) investigam o processo atual de transformação das questões de espaço e tempo quando o trabalho se desloca do ambiente da empresa para o doméstico. Os resultados encontrados pelas autoras ressaltam, no que se refere ao espaço, as necessidades de separar fisicamente as esferas do privado e do profissional, por mecanismos de regulação de território; de estabelecer rotinas e rituais de tempo, bem como algum tipo de planejamento de atividades; de negociação com os outros membros da casa; e de desenvolver características pessoais como disciplina e organização.

A pesquisa de Silva (2006) tem por objetivo investigar a noção de tempo e espaço de trabalhadores, com alto nível de qualificação, em situação de auto-emprego, alguns deles

trabalhando em casa. Os resultados encontrados pelo autor sugerem que a condição de auto-emprego leva os indivíduos a reverem os conceitos e valores que definem sua noção de temporalidade e suas representações de espaço, além da forma como percebem seu espaço incorporado e entendem a dinâmica dos espaços da família, das empresas e da vida em sociedade.

No caso do trabalho de Grisci, Scalco e Janovik (2006), a pesquisa discute a instantaneidade, a velocidade e a urgência que vem caracterizando a sociedade atual a partir da experiência de trabalho de *motoboys*; e sugere que esse trabalhador pode ser tomado como um dos agentes que personifica essa realidade contemporânea. Merecem destaque nessa pesquisa as particularidades associadas ao lugar de trabalho desse grupo de trabalhadores: não fixo, envolvendo constante deslocamento e o uso de um meio de transporte específico (a motocicleta).

No caso brasileiro também se encontram trabalhos dentro de uma perspectiva teórica, como a investigação de Vergara e Vieira (2005) sobre a dimensão tempo-espaço na análise organizacional. Os autores argumentam que essa dimensão é uma categoria útil para a compreensão das organizações, visto que:

“[...] aumenta o poder explicativo a respeito dos objetos que compõem as organizações. A utilidade dessa categoria incide no fato de evidenciar que categorias organizacionais tradicionais como estrutura, processos, tecnologia, modelos de gestão, tomadas de decisão e poder são moldadas por um tempo-espaço específico. Diferentes sistemas sociais, campos organizacionais, organizações e suas partes constituintes configuram-se de maneira distinta conforme o tempo-espaço em que são concebidas e praticadas.” (Ibid., p. 104).

Além disso, segundo Vergara e Vieira (2005), dada a nova ordem global, o espaço e o tempo devem ser considerados categorias básicas no processo de globalização das atividades econômicas; observa-se uma contração espaciotemporal e uma projeção das ações organizacionais no tempo-espaço virtual, no ciberespaço, que influenciam os padrões de organização das empresas.

As pesquisas neste tópico ilustram que o tema espaço, embora periférico em estudos organizacionais, tem associado a ele estudos relevantes; assim como o são as duas abordagens descritas a seguir sobre espaços da organização de modo geral.

4.4 Espaços da Organização

Dois trabalhos relativamente recentes, de autores vinculados ao campo dos estudos organizacionais, suportam neste capítulo a discussão dos espaços da organização contemporânea: a investigação da construção espacial da organização, de Tor Hernes (2004), e os estudos sobre os espaços da organização e a organização do espaço de Karen Dale e Gibson Burrell (2008). Esse último por trazer elementos contemporâneos sobre espaços das organizações, e o primeiro por apresentar uma visão de fronteira no contexto de organizações amorfas.

Organizações contemporâneas e espaços

O espaço é central para organização e organização é fundamental para compreender as estruturas, processos e relações sociais. Com essa visão, Dale e Burrell (2008), em seu trabalho, procuram encorajar uma análise de organização com mais ênfase em espaço, corporalidade e materialidade; e uma teoria social que esteja mais atenta à importância da organização como uma forma, ou instituição, que facilita a ação coletiva e como um processo de ordenação social que suporta questões associadas a significado e estrutura. Particularmente sobre os espaços da organização, Dale e Burrell (2008) exploram a relação de espaço organizacional, enfatizando aspectos físicos, com poder e identidade; e citam três casos empíricos: a organização militar romana, o monastério medieval e a fábrica.

No caso do desenvolvimento da fábrica como um tipo de construção, Dale e Burrell (2008) destacam o trabalho do arquiteto Albert Kahn, que no início do século XX foi “responsável por dar ao Fordismo e à Administração Científica suas formas espaciais” (Ibid., p. 92, tradução nossa). As fábricas anteriores a esse período eram escuras, apertadas, sujas e ineficientes; Kahn trabalhou em parceria com os industriais da época no arranjo racional do interior da construção, levando à concepção de espaços mais flexíveis que possibilitaram que novos modos de organizar o processo de produção fossem experimentados, como aqueles associados ao maior controle dos empregados. O arquiteto também esteve envolvido com as construções dos grandes escritórios de organizações prestadoras de serviços, necessárias a

uma economia de produção em massa, como bancos, seguradoras, mídia etc; e incorporava na produção de seu trabalho as ideias de seus clientes industriais, como a padronização e a racionalização, afastando-se da imaginação estética associada à arquitetura (DALE e BURRELL, 2008).

Segundo Dale e Burrell (2008), o que Kahn ofereceu aos seus clientes foi uma “fantasmagoria”, em que a imagem consumida pelos hierarquicamente superiores era de uma grande população de trabalhadores industriais produzindo grandes quantidades de mercadorias sob um mesmo teto e uma mesma estrutura de comando e controle centrais; a homogeneidade e padronização da produção em massa se aplicavam aos materiais e à força de trabalho.

Mais recentemente, o que se observa, segundo Dale e Burrell (2008), é um movimento das organizações no sentido de remodelarem fisicamente o lugar de trabalho visando alcançar seus objetivos, especialmente com foco em “capturar corações e mentes; isto é, encorajar os indivíduos a se identificarem com a organização” (Ibid., p. 99, tradução nossa). Os autores alertam, porém, para o fato de que – embora *designers*, arquitetos e gestores têm ideias particulares sobre as relações de empregados, consumidores e residentes com os espaços que concebem –, isso não significa que as identidades ou as relações sociais são influenciadas de modo direto, ou determinista – “as práticas espaciais estão sempre em negociação entre o concebido, o percebido, e o vivido” (Ibid. p. 131, tradução nossa).

Dentro do movimento descrito acima, uma empresa de *design* de espaço que merece destaque atualmente, segundo Dale e Burrell (2008), é a DEGW cujo *slogan* é “*people, place, performance* – o relacionamento entre pessoas e o *design* do lugar físico, visando aumentar a performance organizacional” (DEGW, 2010, tradução nossa). Os aspectos centrais dos projetos de lugares de trabalho desenvolvidos pela DEGW é a busca de espaços que proporcionem uma melhor comunicação e participação das pessoas; o uso de ideias e imagens provenientes do *design* urbano; e projetos de espaços esteticamente prazerosos, isto é, claros, coloridos, de modo a serem atraentes para empregados e clientes (DALE e BURRELL, 2008). Além disso, os projetos visam reduzir custos, como argumenta Harris (2006), consultor associado à DEGW, sobre a implantação do formato *Hot Desking* – espaços de trabalho rotativos, ou flexíveis. Esse esquema tem se estabelecido como um modo eficiente e efetivo de ocupação do espaço diante do custo elevado do espaço físico; apoiado, certamente, pela

substituição do computador pessoal de mesa pelos computadores portáteis e pelas tecnologias de comunicação via Internet (HARRIS, 2006). O consultor também sugere que, como a mobilidade tem se tornado frequente e um número maior de pessoas passa ao menos parte da semana de trabalho fora do escritório, aumenta a importância de se considerar o projeto e a gestão do lugar de trabalho como um “hotel”, envolvendo a implantação de um serviço do tipo “*concierge*”⁴⁰.

A DEGW, além disso, desenvolve modelos e estratégias (que podem ser encontrados em Worthington, 2006⁴¹), visando atender às necessidades das organizações, no que se refere a espaços de trabalho em uma realidade em que “o trabalho de escritório, não mais confinado aos prédios de escritório, está em todo lugar” (DUFFY, 2006, tradução nossa). A DEGW, por exemplo, foi uma das empresas participantes do projeto SANE (*Sustainable Accommodation for the New Economy*), desenvolvido de 2001 a 2003, suportado pela Comissão Europeia, que teve por objetivo debater o lugar de trabalho no futuro; seus consultores foram responsáveis, entre outros resultados, pelo desenvolvimento do Modelo de Lugar de Trabalho Distribuído (*The Distributed Workplace Model*) (HARRISON, WHEELER e WHITEHEAD, 2004; HARRISON, 2006). Tal modelo divide o lugar de trabalho de uma organização em três categorias de acordo com o grau de privacidade e acessibilidade que oferecem:

- espaço público: é apropriado para interação informal e pausa da atividade de trabalho por períodos curtos de tempo (por exemplo, cafés, saguões de hotéis e terminais de aeroportos);
- espaço privilegiado: suporta trabalho colaborativo e encontros, assim como provê espaço para trabalho individual que demanda concentração (por exemplo, clubes e salas de espera de aeroportos);
- espaço privado: também abrange locais de trabalho colaborativo e individual, mas com maior ênfase em privacidade e confidencialidade, com fronteiras de espaços definidas e segurança (por exemplo, escritórios de serviços e trabalho em casa).

⁴⁰ O *concierge* de um hotel ou de um complexo de apartamentos é uma pessoa que ajuda hóspedes ou residentes, com bagagens, envio e recebimento de mensagens, reserva de diversas naturezas (como de uma mesa em um restaurante) etc.

⁴¹ Em destaque, os artigos “*The Future Workplace, Opportunities, Realities and Myths: A Practical Approach to Creating Meaningful Environments*”, de Nicola M. Gillen; “*From the Intelligent Building to the Distributed Workplace*”, de Andrew Harrison; e “*Technology for a New Office*”, de Philip Ross.

Além disso, de acordo com o Modelo de Lugar de Trabalho Distribuído, desenvolvido pelos consultores da DEGW, uma organização pode escolher onde localizar seus espaços público, privilegiado e privado de trabalho. Certa organização, por exemplo, define localizar os três espaços em um único prédio (“o escritório é a cidade”). À medida que o nível de trabalho remoto aumenta, porém, pode não ser interessante manter os três tipos de lugar de trabalho na mesma localização; nesse caso, distribuir lugares de trabalho pela cidade torna-se relevante. Segundo Harrison (2006), as organizações estão ampliando a incorporação de espaços semi-públicos – como hotéis, centros de serviços, salas de aeroportos e cafés – em seus ambientes de trabalho. No extremo, esse mesmo autor sugere que é possível imaginar uma organização em que ambientes de trabalho virtuais são usados para hospedar o conhecimento organizacional e os recursos de informação, ao passo que o trabalho físico acontece no espaço próprio individual (por exemplo, as pessoas trabalham em casa) ou em ambientes de trabalho compartilhado definidos de acordo com a necessidade (“a cidade é o escritório”)⁴² (HARRISON, WHEELER e WHITEHEAD, 2004; HARRISON, 2006).

Em síntese, retomando a visão de Dale e Burrell (2008), os espaços contemporâneos de trabalho se afastam da visão convencional de espaços delimitados e diferentes de outros espaços como a casa e os espaços de lazer; as formas atuais de vida levam a tornar nebulosas essas fronteiras. Observa-se o uso de espaços mistos, em que trabalho, lazer, consumo e habitação estão combinados. Além disso, os autores notam entre projetistas e organizações “modernas” um discurso que sinaliza a tendência de desaparecimento do lugar de trabalho. Isso estaria vinculado às mudanças nas características materiais do trabalho – menos delimitado dentro de certo lugar e tempo, e mais envolvido com o uso intenso das tecnologias de informação e comunicação –; sem deixar de mencionar a promoção do lugar de trabalho a um recurso que deve ser gerenciado de modo econômico e eficiente (DALE e BURRELL, 2008).

Sobre a tendência de desaparecimento do lugar de trabalho, Dale e Burrell (2008) observam que os lugares de trabalho deixam de ser relevantes também no interior de algumas organizações: ter uma *workstation* (estação de trabalho), um escritório, e até mesmo uma mesa passou a ser um fato raro em algumas instituições. Como comentado na introdução deste estudo, espera-se na contemporaneidade que os trabalhadores sejam móveis, trabalhem em

⁴² Discussões sobre espaços “públicos”, espaços “privados” e “territórios” podem ser encontradas em Sheller e Urry (2003) e Kärholm (2007).

múltiplos ambientes físicos incluindo, por exemplo, o trem, o avião, a cafeteria e a casa. Para Dale e Burrell (2008, p. 116, tradução nossa), no entanto, isso não sugere que o trabalho e seu lugar, mesmo com as alterações citadas, deixaram de ser relevantes: “[...] um dos efeitos do desaparecimento do lugar de trabalho é estender os tempos e espaços de trabalho a ainda mais aspectos da vida cotidiana, enquanto simultaneamente tentar ocultar essa colonização”.

Segundo Dale e Burrell (2008), talvez mais importante que o desaparecimento físico do trabalho é seu desaparecimento psíquico. Para esses autores as associações e construções tradicionais de “trabalho” estão sendo desmontadas, para serem substituídas por símbolos e ressonâncias de outras arenas sociais, como aquelas relacionadas à comunidade, ao espaço doméstico, de lazer, e consumo; e esse desmantelamento do lugar de trabalho leva o indivíduo a uma identidade também móvel – a convergência de trabalho e identidade não deve permanecer somente no interior do lugar de trabalho, mas se estender para os demais aspectos da vida do indivíduo.

O fenômeno do desaparecimento do lugar de trabalho, para Dale e Burrell (2008), está associado a uma questão contemporânea, presente no imaginário dos projetistas: a valorização do que é líquido; tema detalhado, por exemplo, por Bauman (2000, 2003, 2008). Para os autores, nos lugares de trabalho atuais, “a ideologia do de-sedentarismo parece estar em moda” (DALE e BURRELL, 2008, p. 117, tradução nossa); a ênfase está no movimento, no fluxo, na interação fortuita e na comunicação; e

“[...] espera-se que as práticas de trabalho atuais sejam flexíveis, não vinculadas à mesa, ao relógio, ao calendário, ou ao país. [...] a própria organização circula nomadicamente por meio de múltiplos lugares e espaços virtuais, buscando o nirvana capitalista da mão de obra barata, de mercados financeiros e de produto ideais” (Ibid., p. 118, tradução nossa).

Além disso, outras questões contemporâneas ocupam o imaginário dos projetistas de ambientes de trabalho e influenciam a concepção desses espaços. Segundo Dale e Burrell (2008), observa-se a presença de uma retórica espacial de comunidade, uma ênfase nos vínculos sociais que existem entre as pessoas; que, por exemplo, levam à visão da organização como uma “segunda casa”. Também relacionada a essa questão de comunidade, ocupa o imaginário dos projetistas a ideia do *self* contemporâneo que pratica o consumo como um fim – estamos diante de uma “comunidade” social de consumo –; derivando dessa visão a

união, por alguns projetistas, de espaços de trabalho e espaços de consumo. E mais uma questão destacada por Dale e Burrell (2008), é a ideia de estetização da vida cotidiana – a valorização da aparência –, gerando a criação de espaços organizacionais esteticamente pensados, que assim como os espaços de consumo, ofuscam as relações de poder e controle presentes nas sociedades capitalistas e refletidas, de certo modo, nas organizações (DALE e BURRELL, 2008).

Organizações amorfas e espaços

Hernes (2004), em sua investigação sobre a construção espacial da organização, apresenta três aspectos de interesse para este estudo: a visão da organização como espaço de ação e interação; a tipificação de espaço em relação à organização, e a discussão sobre fronteiras.

A teoria organizacional, segundo Hernes (2004), tem concentrado sua atenção em “organizações” (entidades com nomes próprios, categorizadas, limitadas no tempo e espaço) ou “na organização” (uma forma determinada). Esse autor sugere que as pesquisas no campo de estudos organizacionais voltem-se também para a “organização” de modo geral, valorizando a indeterminação e considerando outras formas de estruturação da ação e interação humanas. A organização, na visão Hernes (2004), não é limitada pelas fronteiras organizacionais convencionais; ela existe tanto atravessando esses limites, quanto fora ou dentro deles – “as características que distinguem ‘organização’ das ‘organizações’ é que organização é emergente, não terminada, múltipla e amorfa” (Ibid., p. xviii, tradução nossa). Ou como o autor detalha em outro ponto de seu texto:

“Estudar organização significa que consideramos que a organização está em um estado contínuo de formação, em que novos contextos para ação e interação humanas são criados e se desenvolvem enquanto outros decrescem ou reaparecem de outra maneira.” (HERNES, 2004, p. 11, tradução nossa).

Para que seja possível estudar organização de acordo com essa perspectiva, Hernes (2004) sugere a introdução do conceito de espaço, porque esse traz a questão do *locus* da atividade social; e acrescenta:

“Enquanto a fábrica tradicional, ou a administração pública, proporcionou fronteiras razoavelmente congruentes do espaço de trabalho físico e social, o relacionamento entre os dois necessita agora de reconceituação. Onde ‘está’ o trabalho e a organização quando eles

existem nas mentes das pessoas, ou em suas vidas privadas ou em seus deslocamentos para o trabalho?” (HERNES, 2004, p. 63, tradução nossa).

Inspirado pelas ideias do sociólogo e filósofo Henri Lefebvre, Hernes (2004) propõe três categorias de espaço como base para o estudo de organização: espaços físico, mental e social. O espaço físico se refere às estruturas tangíveis criadas principalmente com o objetivo de regular o trabalho e a interação (por exemplo, orçamentos, domínios eletrônicos, barreiras físicas, planos de trabalho e regras); o espaço social é uma rede de relações sociais em que normas de comportamento regulam o que acontece (por exemplo, confiança, identidade, fidelidade, amor, dependência e normas de comportamento); e o espaço mental é basicamente o espaço do pensamento (por exemplo, conhecimento, significado, estratégias, construção de sentido e aprendizado) (HERNES, 2004).

Ao estudar a organização como espaço, Hernes (2004) considera importante tratar as fronteiras, os limites, organizacionais e suas dinâmicas⁴³. Para tanto, o autor parte das seguintes ideias: (i) fronteiras são centro, não periferia; as dinâmicas espaciais referem-se a criar, mover e consolidar fronteiras; (ii) as fronteiras são compostas; uma organização consiste de múltiplos espaços cada qual com seu próprio conjunto de fronteiras; (iii) as fronteiras são constantemente sujeitas à construção e reconstrução; e (iv) as propriedades das fronteiras refletem a substância do espaço que circunscrevem.

O autor sugere que cada categoria de espaço – mental, social e físico – apresenta limites, fronteiras, sendo que alguns desses são visíveis (por exemplo, nos espaços físicos, os portões das fábricas, orçamentos, programas, descrições de tarefas e agendas de reuniões) e outros, invisíveis (por exemplo, no caso dos espaços mentais, os limites de construção de sentido; e no caso dos espaços sociais, os limites de um comportamento tolerável). Tais limites, ou fronteiras, segundo Hernes (2004), devem ser avaliados quanto à sua propriedade de regular a interação interna; demarcar, distinguir, as esferas interna e externa; e regular o fluxo ou movimento entre as esferas interna e externa.

Em síntese, Hernes (2004) considera a organização como não limitada no tempo, isto é, ela é emergente e não terminada; e não limitada também no espaço, isto é, ela é múltipla e amorfa. As noções de tipos de espaços e fronteiras, apresentadas acima, são utilizadas pelo autor para

⁴³ A questão das fronteiras espaciais é empiricamente investigada, por exemplo, por Fleming e Spicer (2004).

compreender as transformações e mudanças observadas nas organizações. Essas, segundo Hernes (2004), são resultantes da interação entre os espaços, das dinâmicas espaciais, isto é, “de modos que os tipos de espaço interagem no tempo e os tipos de efeitos que suas interações produzem.” (Ibid., p. 126, tradução nossa).

Nos tópicos deste capítulo, discutiu-se a relação entre organizações – ou, de modo mais abrangente, processos organizativos – e espaço, destacando o lugar do espaço na teoria das organizações; as pesquisas recentes, principalmente em estudos organizacionais sobre o tema em seus diversos enfoques; e a investigação da construção espacial da organização, de Hernes (2004), e os estudos sobre os espaços da organização de Dale e Burrell (2008).

Como comentado no capítulo de Introdução deste estudo, dos aspectos envolvidos com a questão do trabalho móvel, este projeto interessa-se pelo elemento espaço de trabalho. O capítulo anterior (Capítulo 3, Espaço na Contemporaneidade) focalizou o tema espaço de modo abrangente, este capítulo (Capítulo 4, Organizações e Espaço) discutiu o assunto associado a organizações, e o próximo capítulo (Capítulo 5) aborda o tema na perspectiva da Teoria Ator-Rede, adotada como referência teórico-metodológica neste trabalho.

5 Teoria Ator-Rede e Espaço

A Teoria Ator-Rede (TAR), como comentado na introdução deste estudo, apresenta-se como referencial teórico a ser adotado nesta tese, visto que atende as diretrizes do projeto: considera a multiplicidade de espaço-tempos, afasta-se da separação entre as duas categorias, oferece uma orientação sobre como pensar espaço-tempos, suporta a exploração das práticas cotidianas de trabalho, considera a participação dos objetos, entre eles as TIC, no dia a dia de modo não determinista, mas relevante, e supõe a realidade contemporânea complexa em que predominam fenômenos móveis e contingentes.

Este capítulo tem por objetivo apresentar a Teoria Ator-Rede e discutir como essa teoria trata a questão do espaço. Para tanto, estrutura-se do seguinte modo: o primeiro tópico apresenta uma introdução à Teoria Ator-Rede (origens, principais conceitos, críticas e método); e o segundo tópico aborda a leitura da TAR sobre espaço, apresentando também as ideias de Michel Serres que influenciam tal concepção.

5.1 Teoria Ator-Rede

Neste tópico são apresentadas as origens da Teoria Ator-Rede, seus principais conceitos, as críticas associadas a essa abordagem e sua perspectiva sobre pesquisa.

5.1.1 Origens

Para Law (2007), se a abordagem ator-rede teve um início em um lugar e tempo particulares, então isso foi em Paris, no *Centre de Sociologie de l'Innovation of the Ecole Nationale Supérieure des Mines*, entre 1978 e 1982. O termo ator-rede, concebido pelo engenheiro e sociólogo Michel Callon, surge por volta de 1982; a abordagem é em si, porém, uma teia que se estende no tempo e por lugares e, portanto, histórias de suas origens são necessariamente, pelo menos em parte, arbitrárias (LAW, 2007). Neste estudo, apresenta-se a visão das origens do que ficou conhecido como Teoria Ator-Rede (TAR), ou ainda *Actor-Network Theory* (ANT), na perspectiva de Law (2007), Latour (2005) e Bingham e Thrift (2000).

Law (2007) destaca quatro aspectos associados às origens da Teoria Ator-Rede. Primeiramente, para esse autor, a TAR surge como resposta a um problema enfrentado por Callon, no início dos anos 1980, ao estudar o projeto de um veículo elétrico: como descrever sistemas social e materialmente heterogêneos considerando as fragilidades e as dificuldades associadas ao tratamento de tais sistemas. Um segundo aspecto sobre as origens da TAR, segundo Law (2007), relaciona-se com as pesquisas, no campo da sociologia da ciência, de Bruno Latour, em parceria com Steve Woolgar (1997), no laboratório do Salk Institute (EUA), em meados dos anos 1970, fundamentadas no trabalho do linguista Algirdas J. Greimas e na etnometodologia. Nesse projeto, Latour e Woolgar exploram a semiótica das práticas que levam aos fatos científicos, sugerindo que relações intermediárias e heterogêneas de produção desses fatos desaparecem ao final do processo, restando apenas dois domínios distintos e separados: a realidade de um lado e o conhecimento da realidade de outro. Segundo Law (2007), naquele momento Latour não falava em TAR, mas muitos dos elementos principais dessa teoria já estavam presentes, como relações materialmente heterogêneas analisadas com ferramentas semióticas; atenção à produtividade da prática; um interesse por circulação; e a predisposição para estudos de casos exemplares.

O terceiro aspecto destacado por Law (2007), associado às origens da TAR, é a influência do filósofo francês Michel Serres sobre os trabalhos de Michel Callon e Bruno Latour, que detalharemos mais à frente neste texto. Serres escreve sobre ordem e desordem, e gera metáforas para imaginar a passagem entre diferentes ordens ou entre ordem e desordem; sendo a noção de translação uma dessas metáforas. Transladar é fazer dois mundos equivalentes; mas, desde que dois mundos não são equivalentes, translação também envolve traição – refere-se a buscar equivalência e deslocamento, ao mesmo tempo (LAW, 2007). O pensamento de Serres é também considerando uma fonte de inspiração para a TAR na visão de Bingham e Thrift (2000); para esses autores Serres é um autor considerado idiossincrático, cujo trabalho resiste a todas as caracterizações como, de algum modo, a TAR também o faz.

O último aspecto que Law (2007) vincula às origens da TAR é a relação dessa teoria com o pós-estruturalismo. O autor sugere que a TAR talvez seja uma versão empírica do pós-estruturalismo, uma versão em escala reduzida dos discursos e *epistemes* de Michel Foucault, porque demanda que se explore o caráter produtivo, estratégico e relacional de atores-redes particulares, pequenos em escala e heterogêneos. Ou ainda, a TAR talvez seja uma versão empírica da filosofia “nomádica” de Gilles Deleuze, porque para Latour podemos falar em

“agentes-rizomas” em vez de “atores-redes”, e John Law argumenta que há pouca diferença entre a noção de “*agencement*” de Deleuze e o termo ator-rede (LAW, 2007)⁴⁴.

Para Latour (2005), a TAR tem sua origem na década de 1980 com a necessidade, sugerida por alguns pesquisadores, de definição de uma nova teoria social ajustada aos estudos de ciência e tecnologia. Por exemplo, uma teoria que se ocupe da dificuldade enfrentada por Callon – como descrever sistemas social e materialmente heterogêneos – citada acima; ou, como argumentam Callon e Latour (1981), uma teoria que substitua a ideia do contrato hobbesiano por uma lei geral de translação – em que certa ordem é alcançada quando atores, de modo bem-sucedido, transladam os interesses de outros atores em um propósito único (LATOURE, 2005).

Três textos, segundo Latour (2005), marcam o início efetivo da Teoria Ator-Rede: “*Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieux Bay*”, de Michel Callon (1986); “*The Pasteurization of France*”, do próprio Bruno Latour (1988a; original em francês de 1984); e “*On the Methods of Long-Distance Control: Vessels, Navigation and the Portuguese Route to India*”, de John Law (1986a). O autor argumenta que nesse ponto, a partir desses trabalhos, os não humanos apresentaram-se à teoria social de um novo modo: os objetos da ciência e tecnologia tornaram-se compatíveis socialmente. Outros aspectos desses textos serão apresentados adiante neste capítulo; por hora, interessam-nos questões relacionadas às origens da TAR.

Na introdução dos textos de Callon (1986) e Law (1986a) estão expostos alguns argumentos associados à necessidade de definição de uma nova teoria social ajustada aos estudos de ciência e tecnologia, como comenta Latour (2005). Law (1986b) argumenta que naquele período (meados da década de 1980) a sociologia do conhecimento passava por uma crise e que uma série de publicações, de algum modo, abalava tal sociologia como tradicionalmente concebida. Três aspectos mereciam a atenção dos pesquisadores: (i) a questão do relacionamento recíproco entre conhecimento e estrutura na condição de mediado pela prática, e quais as implicações disso para a compreensão dessa prática; (ii) o problema do relacionamento entre discurso, estrutura e conhecimento, e se os dois últimos retêm algum status dentro da análise do discurso; (iii) e o conceito, desenvolvido por Foucault, de

⁴⁴ Aspectos do pensamento de Michel Foucault e Gilles Deleuze estão presentes no Capítulo 3 deste estudo.

microfísica do poder – as ferramentas, por assim dizer, de controle social (LAW, 1986b). Complementando a visão de Law (1986b), interessante mencionar que, nos anos 1980, a sociologia da ciência em particular havia produzido um programa “forte”, que argumentava ser a ciência uma construção social somente – programa com o qual alguns sociólogos não concordavam (BINGHAM e THRIFT, 2000),

Por seu lado, na introdução de seu texto, Callon (1986) argumenta que o privilégio implícito frequentemente conferido às ciências sociais, com relação à maneira pela qual a ciência e tecnologia são explicadas, levava a três dificuldades. A primeira relacionada a estilo: os textos dos sociólogos sobre as controvérsias científicas apresentavam os cientistas debatendo os aspectos técnicos da questão, mas censuravam suas análises e interpretações sociais, levando o leitor a ter a impressão de assistir a um tribunal da ciência natural presidido por um conhecimento científico privilegiado, a sociologia, que estava acima de qualquer crítica. A segunda dificuldade era de natureza teórica: a partir do momento que se aceitava que ambas as ciências, social e natural, são igualmente incertas, ambíguas e objeto de debate, não era mais possível que desempenhassem papéis diferentes na análise. E a terceira dificuldade era metodológica: a identidade e a importância dos atores precisavam ser consideradas na análise – as posições dos protagonistas nunca são claramente definidas, mesmo retrospectivamente, porque a definição dessas posições é o que está em discussão; o observador que desconsiderasse essas incertezas corria o risco de escrever uma história enviesada. E uma forma de evitar essas dificuldades era propor uma análise que usasse a sociedade como algo incerto e objeto de debate (CALLON, 1986). A TAR surge então como uma abordagem que buscava tratar as ciências naturais e sociais simetricamente (BINGHAM e THRIFT, 2000).

Na visão de Bingham e Thrift (2000), além das discussões relacionadas à sociologia da ciência e do pensamento de Serres, mais um aspecto vincula-se à origem da Teoria Ator-Rede. Para esses autores, a cultura intelectual francesa, principalmente a ênfase da teoria da ciência francesa na epistemologia, também teve seu papel na origem da TAR. A teoria da ciência francesa se interessava fortemente por questões como racionalidade e rupturas de pensamento, e desencorajava o trabalho de campo, empírico, dado que para academia francesa sempre era necessário haver uma teoria para caracterizar os dados. A TAR pode ser vista como um tipo de rebelião contra esse modo de proceder, por meio de uma linguagem que confronta constantemente a epistemologia, um empiricismo qualificado que preza a idiossincrasia (BINGHAM e THRIFT, 2000).

5.1.2 Principais Conceitos

Este tópico tem por objetivo apresentar os principais conceitos associados à Teoria Ator-Rede em dois subtópicos aqui denominados Fase Clássica⁴⁵ e Fase Complexa. Na primeira parte, no item Fase Clássica, abordam-se os principais conceitos da TAR a partir dos textos considerados por Latour como pioneiros, que detalham estudos de casos – seguindo a orientação de Law (2007), para o qual a TAR tem uma base empírica, fundamenta-se em casos práticos, e para conhecê-la é preciso ter acesso a esses casos e observar como a abordagem trabalha na prática. E na segunda parte deste tópico, no item Fase Complexa, explora-se a TAR após o período inicial, isto é – como descreve Law (1999) –, a partir da conversão do nome em um acrônimo, sua inserção nos livros-texto, as aprovações e críticas que recebeu que sinalizavam a respeitabilidade, difusão, ou melhor, a translação da TAR. Essa segunda parte tem por base os conceitos consolidados por Latour em sua introdução à Teoria Ator-Rede (2005) e conceitos associados a projetos heterogêneos que adotaram a abordagem em suas pesquisas, como descritos por Law (2007); complementados com aspectos da leitura de Bingham e Thrift (2000) sobre a TAR.

Fase Clássica

Embora Latour (2005) não aprofunde suas razões para considerar os textos de Callon (1986), Law (1986a) e o seu próprio (LATOUR, 1988a), como pioneiros no que se refere à TAR, a partir deles procura-se, a seguir, destacar os elementos conceituais centrais dessa teoria – teoria social alternativa, como expressa Latour (2005) na seção de agradecimentos de seu livro.

Law (1986b) alega que ambos os textos de Callon (1986) e Law (1986a) buscam reduzir as diferenças entre agentes humanos e não humanos. Esse é um aspecto-chave da TAR. Para Latour (2001), o conceito de não humano só apresenta significado na diferença entre o par “humano–não humano” e a dicotomia sujeito-objeto. Esse autor alega – com destaque em sua obra *Jamais Fomos Modernos* (LATOUR, 1994) – que o que chama de “acordo modernista” separou Natureza e Sociedade; e isso em nada contribui para as pesquisas sobre o mundo. Por isso rebate a noção de sujeito-objeto e vê na relação humano–não humano uma forma de

⁴⁵ A adoção da nomenclatura “clássica” deriva do modo com que Law (2002) refere-se às fases iniciais da Teoria Ator-Rede e a terminologia “complexa” origina-se do texto de Law (1999) que, entre outros aspectos, enfatiza a importância da complexidade, particularmente a topológica.

ultrapassá-la. “A dicotomia sujeito-objeto distribuía atividade e passividade de tal maneira que o que fosse tomado por um seria perdido pelo outro. [...] o par humano–não humano não envolve um cabo de guerra entre duas forças opostas.” (LATOURE, 2001, p. 171).

Segundo Latour (2005), humanos e objetos são claramente distintos, mas uma diferença não é uma divisão. A simetria entre humanos e não humanos estabelecida pela TAR refere-se simplesmente a não impor *a priori* alguma assimetria entre a ação intencional humana e um mundo material de relações causais. As diferenças entre humanos e não humanos não nos impede de seguir como suas ações são entrelaçadas nas mesmas histórias. Latour (2005) detalha sua visão do seguinte modo:

“[...] abandonei muito da metáfora geométrica sobre o ‘princípio da simetria’ quando notei que os leitores concluía que natureza e sociedade deveriam ser ‘mantidas juntas’ de modo a estudar ‘simetricamente’ ‘objetos’ e ‘sujeitos’, ‘não humanos’ e ‘humanos’. Mas o que eu tinha em mente não era e, mas tampouco: uma dissolução conjunta de ambos os coletores.” (LATOURE, 2005, p. 76n, destaques do autor, tradução nossa).

Law (1986a), por exemplo, argumenta em seu texto sobre controle a distância, que tal controle depende da criação de redes de agentes passivos – tanto humanos como não humanos. O autor utiliza como exemplo o caso da expansão marítima portuguesa dos séculos XV e XVI e sugere não ser possível compreender tal expansão, e seu sucesso, a menos que o tecnológico, o econômico, o político, o social e o natural sejam considerados inter-relacionados. A história convencional fala, entre outros, de comércio, riqueza, poder militar e cristianismo, e considera a tecnologia como um aspecto essencial da infraestrutura, porém não interessante; e a história militar aborda as inovações na construção dos navios e na navegação, mas geralmente pouco se interessa pela política ou economia do imperialismo. Law (1986a) agrupa essas narrativas, argumentando que navios, velas, marinheiros, navegadores, armazéns, especiarias, ventos, correntes, astrolábios, estrelas, armas, efemérides, presentes, mercadores etc. foram transladados em redes que, embora precárias, deram a cada componente um formato particular que fez que permanecessem juntos por 150 anos; e transformaram Lisboa em um ponto obrigatório de passagem para um conjunto de atributos (LAW, 2007). Além disso, os navios tornaram-se “móveis imutáveis”, isto é, segundo Latour (2001), tipos de inscrição, ou seja:

“Termo geral referente a todos os tipos de transformação que materializam uma entidade em um signo, em um arquivo, em um documento, em um pedaço de papel, em um traço. [...] São sempre móveis, isto é, permitem novas translações e articulações ao mesmo tempo que mantêm intactas algumas formas de relação. Por isso são também chamadas de ‘móveis imutáveis’, termo que enfatiza o movimento de deslocamento e as exigências contraditórias da tarefa” (LATOURE, 2001, p. 350).

Como exemplo de um “móvel imutável”, Latour (2005) cita o caso do mapa, que consegue transportar um local a outro sem deformação, por meio de transformações maciças. Além disso, o autor destaca a importância desses elementos para o método da TAR, apresentado adiante, que envolve localizar o global, redistribuir o local e conectar os locais revelados por essas ações, ressaltando os vários veículos, os móveis imutáveis, que estão na origem da definição, própria da teoria, do social compreendido como associação.

Retomando o texto de Law (1986a) sobre controle a distância, segundo esse mesmo autor (2007) o sistema apresenta todos os ingredientes da origem da TAR: há “relacionalidade” semiótica, (trata-se de uma rede cujos elementos definem-se e são moldados uns aos outros); heterogeneidade (existem diferentes tipos de atores, humanos e não humanos); e materialidade (não apenas o “social”). Além disso, segundo o autor, há uma atenção com relação a (i) processo e sua precariedade (todos os elementos precisam realizar sua tarefa a todo o momento ou eles podem se soltar da rede); (ii) poder como um efeito (poder é uma função da configuração da rede e, em particular, da criação de móveis imutáveis); (iii) espaço e escala (como as redes se estendem e transladam atores distantes); e introduz na TAR o interesse por história política em larga escala. Law (2007) resume do seguinte modo o seu estudo:

“[...] é um estudo de como a rede portuguesa trabalhou; como se manteve unida; como moldou seus componentes; como produziu um centro e periferias; em poucas palavras, de como diferenças foram geradas em uma lógica relacional semiótica” (LAW, 2007, p. 7, tradução nossa).

Já Callon (1986), ao estudar uma questão associada ao tema poder – particularmente em seu texto, uma polêmica científica e econômica sobre as causas do declínio de uma população de moluscos na baía de Saint-Brieuc, na costa francesa, e estratégias para conservação dessa população –, propõe a adoção de uma abordagem que tem como princípios (i) agnosticismo –

a imparcialidade entre atores engajados na controvérsia; (ii) simetria generalizada – o compromisso de explicar pontos de vista conflitantes nos mesmos termos; e (iii) livre associação – renunciar a todas as distinções a priori entre o natural e o social.

No texto de Callon (1986) encontra-se também um detalhamento de outro conceito-chave da TAR: translação e seus quatro momentos. Translação é o processo executado por atores e que resulta em conquistas; apresenta quatro momentos: problematização (interação para definir o problema, para o qual a ideia é uma solução proposta); interesse (interação para levantar o interesse no problema); envolvimento (interação para consolidar alianças em torno da solução negociada); e mobilização (interação para mobilizar aliados, ou seus representantes, para implementação). A translação é alcançada por movimentos que requerem discurso e exercício de poder. Se bem-sucedida, leva os atores a visualizarem a solução proposta como o único caminho para resolver o problema; se fracassa, libera os atores de tal ponto de passagem obrigatório (LATOURE, 2000, 2001; CALLON, 1986). Na visão de Latour (2000):

“Transladar interesses significa, ao mesmo tempo, oferecer novas interpretações desses interesses e canalizar as pessoas para direções diferentes [...]. Os resultados de tais translações são um movimento lento de um lugar para outro. [...] Sutilmente urdida e cuidadosamente atirada, essa finíssima rede pode ser muito útil para manter os grupos em suas malhas” (Ibid., 2000, p. 194)

Como já apresentado, segundo Law (2007), transladar é fazer dois mundos equivalentes; mas, se os dois mundos não são equivalentes, translação também envolve traição – refere-se a buscar equivalência e a deslocamento, ao mesmo tempo; mover elementos, conectá-los e alterá-los. Ainda na visão desse autor, o estudo sobre os moluscos da baía de Saint-Brieuc, de Callon (1986), é notório porque analisa pessoas e moluscos nos mesmos termos; sua simetria generalizada se aplica à ontologia, aos diferentes tipos de atores no mundo, diferentemente da sociologia da ciência, que se dedica à verdade e falsidade, à epistemologia. Além disso, para Law (2007), Callon (1986) apresenta uma trama de relações que faz e refaz seus componentes – pescadores, moluscos e cientistas, todos se domesticam em um processo de translação que relaciona, define e ordena objetos, humanos ou não –, mantendo-os unidos precariamente; sugerindo que o processo de translação não é certo, ou seja, é suscetível a falhas.

Em “*The Pasteurization of France*”, Latour (1988a) também apresenta os temas apresentados acima – simetria, não humanos e translação –, assim como detalha outros que são chave para a TAR, como atores – aqueles que são foco de um estudo nesta perspectiva:

“Eu uso ‘ator’ (*actor*), ‘agente’ (*agent*) ou ‘atuante’ (*actant*) sem fazer qualquer pressuposição sobre quem eles podem ser e que características os qualificam. Muito mais genéricos que ‘personagem’ (*character*) ou ‘dramatis persona’, eles têm o atributo chave de serem figuras autônomas. Além disso, eles podem ser qualquer coisa – indivíduo (‘Pedro’) ou coletivo (‘a multidão’), figurativo (antropomórfico ou zoomórfico) ou não figurativo (‘destino’). (LATOURE, 1988a; em Notes, p. 252, tradução nossa).

Em outro momento, Latour (2005) detalha que ator, na expressão hifenizada ator-rede, não é a fonte de uma ação, mas um alvo móvel de uma vasta concatenação de entidades que passam por ele; é aquele que é levado a agir por outros; uma fonte de incerteza sobre a origem da ação. “Usar a palavra ‘ator’ significa que nunca é claro quem ou o que está agindo quando nós agimos, dado que um ator no palco nunca está atuando sozinho” (Ibid., p. 46, tradução nossa). Complementando a sua visão, o autor apresenta que os atores, em suas narrativas sobre o que os faz agir, creditam ou “descreditam” uma agência, um ator em ação. Agências estão sempre presentes em uma narrativa “fazendo” algo, fazendo diferença no estado das coisas, transformando algum A em B por meio de esforços com C (LATOURE, 2005). Essa diferenciação é importante porque para a TAR, em sua concepção do social, a ser apresentada adiante, “não é permitido dizer: ‘ninguém mencionou isso. Não tenho prova, mas sei que há algum ator escondido trabalhando aqui atrás da cena’. [...] A presença do social deve ser demonstrada a cada momento, novamente; não pode nunca ser simplesmente postulada” (Ibid., p. 53, tradução nossa). Sobre atuante (*actant*), esse termo é usado para dar uma forma para agência nas narrativas. Latour (2005) detalha esse aspecto:

“Dizer que ‘a cultura proíbe ter filhos fora do matrimônio’ requer, em termos de figuração, exatamente tanto trabalho quanto dizer ‘minha futura sogra quer que eu case com sua filha’. Certamente a primeira figuração (anônima) é diferente da segunda (minha sogra), mas ambas oferecem uma figura, uma forma, uma roupa, um corpo para uma agência que me proíbe ou força a fazer coisas. [...] Para distanciar-se da influência do que poderia ser chamado ‘sociologia figurativa’, a TAR usa a palavra técnica atuante [...]” (LATOURE, 2005, p. 53, tradução nossa)

Em “*The Pasteurization of France*”, Latour (1988a) sugere que o método que usa não requer decidir previamente os atores e possíveis ações; os pesquisadores não têm que decidir por eles mesmos o que compõe o mundo, quem são os agentes “realmente” atuando, e também não têm que conhecer previamente o que é importante e o que pode ser tratado com negligência.

Na visão de Law (2007), esse trabalho de Latour (1988a) é exemplar da TAR também porque explora o caráter produtivo, estratégico e relacional de atores-redes particulares, pequenos em escala e heterogêneos. Latour considera que em um mundo semiótico-material todas as ações, incluindo aquelas de grandes homens, como Pasteur, são efeitos relacionais – efeitos de um conjunto de relações heterogêneas; e demonstra isso por meio da descrição do processo de criação de uma rede de fazendeiros, técnicos, laboratórios, veterinários, estatísticos e bacilos; todos domesticados, moldados e alguns gerados durante a formação da rede (LAW, 2007).

Fase Complexa⁴⁶

Em 2005, Latour lança sua “Introdução à Teoria Ator-Rede”, procurando sintetizar, como apresenta o autor, o que aprendeu com Michel Callon, John Law, Madeleine Akrich, Andy Barry, Annemarie Mol, Antoine Hennion e muitos outros sobre o que ficou conhecido como Teoria Ator-Rede ou TAR.

Para Latour (2005), a TAR é uma teoria social alternativa que procura redefinir a noção de “social”. Na visão da TAR, o social não é algo homogêneo, estabilizado, um tipo de material ou domínio que pode ser utilizado para oferecer uma “explicação social” para um fenômeno, mas um caminho de associações entre elementos heterogêneos, um tipo de conexão entre elementos que não são em si sociais, um movimento muito peculiar de re-associação e remontagem. A TAR está alinhada a uma sociologia que poderia ser denominada “sociologia de associações”, “sociologia de translação”, “ontologia agente-rizoma” ou “sociologia da inovação” (LATOURE, 2005).

Ainda segundo Latour (2005, p. 54n), a TAR pode ser descrita como sendo “metade Garfinkel e metade Greimas”. A “metade Garfinkel” compreende a orientação relacionada ao trabalho de campo e a prática, em que estão presentes (i) a ideia de que a sociologia deve ser uma

⁴⁶ Neste tópico não seguiremos a orientação de Law (2007) – para o qual a TAR fundamenta-se em casos práticos e para conhecê-la é preciso observar como a abordagem trabalha na prática –, visto que os casos associados a essa fase da TAR serão descritos adiante neste texto.

ciência preocupada em como a sociedade se mantém unida, em vez de usar a sociedade para explicar qualquer outra coisa ou resolver questões políticas; assim como (ii) a visão de trabalho de campo como proposto pela etnometodologia. Já a “metade Greimas”, refere-se às ideias do semiólogo francês Algirdas Greimas que, segundo Czarniawska e Hernes (2005), foram fonte de inspiração para pesquisadores da TAR; como sua noção de programa narrativo: uma mudança de estado produzida por qualquer sujeito afetando qualquer outro sujeito – sujeitos esses que executam ou desenvolvem uma ação (atuantes), sejam eles seres humanos, animais, objetos ou conceitos. Esses elementos da versão do estruturalismo de Greimas tornaram-se interessantes aos pesquisadores de ciência e tecnologia que queriam elevar máquinas e artefatos a uma posição mais significativa em suas narrativas e se sentiam limitados pelas noções de ‘ator’ e ‘ação’, que assumem um caráter humano e uma conduta intencional (CZARNIAWSKA e HERNES, 2005).

Retornando à visão que Latour (2005) oferece da TAR em sua introdução à Teoria Ator-Rede, o autor comenta que as principais intuições em ciências sociais provêm do exame de cinco incertezas – ou tipos de controvérsias sobre o que compõe o social – que os pesquisadores devem procurar conhecer (dado que são elas que ajudam a traçar as conexões sociais). A primeira refere-se à natureza dos grupos: a identidade dos atores pode ser atribuída de muitas formas contraditórias; a todo o momento os atores são enquadrados em um grupo, frequentemente mais que um. Não há grupo relevante que possa ser considerado um “ponto de partida” incontestado. Ao pesquisador cabe seguir os caminhos dos atores e acompanhar as “pegadas”, as evidências, deixadas pelas atividades de formação e desmantelamento de grupos. Somente nesse incessante movimento de criar e recriar grupos, é que os grupos efetivamente existem. Uma consequência importante dessa visão é que, se buscamos explicações para inércia, durabilidade, solidez, acordo, lealdade, adesão etc., isso não poderá ser alcançado sem considerarmos os veículos, ferramentas, instrumentos e materiais capazes de prover tal estabilidade (LATOUR, 2005).

Uma segunda incerteza diz respeito à natureza das ações: em todo desenrolar de uma ação, uma grande variedade de agentes parece se intrometer e deslocar os objetivos originais. Há também incertezas com relação à natureza dos objetos: os tipos de agentes participando em interação mantêm-se em aberto; objetos também têm agência. Para a TAR, os não humanos devem ser atores e não simplesmente aqueles que carregam uma projeção simbólica. Uma quarta incerteza apresentada por Latour (2005) refere-se à natureza dos fatos: o vínculo das

ciências naturais com o restante da sociedade parece ser a fonte de disputas contínuas. Para o autor, o social nunca explicou algo; ao invés disso, o social é que tem de ser explicado. E explicar, na TAR, é um empreendimento prático que consiste em conectar entidades com outras entidades, isto é, em traçar uma rede. Toda vez que é dito que algum A está relacionado com algum B é o social que está sendo gerado. E, como quinta incerteza a ser considerada, é necessário refletir em que sentido as ciências sociais podem ser consideradas empíricas. Para a TAR, se o social é um traço, pode ser retraçado; se é uma montagem, pode ser remontado. E esse processo pode ser materializado por meio de, por exemplo, uma dissertação, uma tese, uma artigo, um *website*, um pôster, uma apresentação em *PowerPoint*, uma *performance*, um exame oral, um filme documentário ou uma instalação artística (LATOURE, 2005).

Visando exemplificar essa noção de montagem, vejamos o que diz Latour (2007) ao discutir materialismo, sobre o trabalho do artista mexicano Damián Ortega intitulado *Cosmic Thing* (Coisa Cósmica, tradução nossa), que apresenta uma visão “explodida” de um carro Volkswagen Beetle (Imagem 1). Latour (2007) argumenta que se Ortega realmente quisesse oferecer uma visão do VW Beetle que fizesse jus ao título da instalação, ele deveria refazer seu trabalho completamente, isto é, primeiramente estender o número de partes necessárias para a montagem do Beetle e então multiplicar o número de princípios de montagem que as mantêm unidas em um todo que funciona. Para a montagem das partes, Ortega deveria adicionar um conjunto de entidades que fariam de sua instalação merecedora do nome de Coisa Cósmica (LATOURE, 2007). E o autor termina seu texto constatando que ainda não sabemos como montar, em um espaço único e visualmente coerente, todas as entidades necessárias para descrever um objeto; e acredito que possamos acrescentar o social, um fato, um fenômeno etc.

O que caracteriza um estudo na perspectiva da TAR? Existem alguns aspectos que assinalam um trabalho na abordagem da TAR, segundo Latour (2005), a saber:

(1) Os não humanos devem ser atores e não simplesmente aqueles que carregam uma projeção simbólica. Se uma narrativa emprega um tipo de causalidade simbólica ou naturalista, não há razão para considerá-la como parte da abordagem da TAR. Por outro lado, qualquer estudo que ofereça a não humanos um tipo de atuação que é mais aberta que a causalidade naturalista

tradicional e mais eficiente que a simbólica, então estamos diante de uma narrativa na abordagem da TAR.



Imagem 1: Instalação *Cosmic Thing - Disassembled Volkswagen Beetle* (2002).
Fonte: Galeria Fortes Vilaça (<http://www.fortesvilaca.com.br/>).

(2) O social não deve permanecer estável e ser usado para explicar as situações; não deve haver “força social oculta” para explicar algo. Em muitos casos, as explicações sociais são incorporações supérfluas que, em vez de relevarem tais forças, dissimulam o que está sendo dito.

(3) Os estudos na TAR devem objetivar remontar o social. Embora a TAR seja confundida com ênfases pós-modernas, a dispersão, a destruição e a desconstrução não são os objetivos da TAR, mas o que precisa ser superado. Para a TAR, é muito mais importante verificar quais são as novas instituições, procedimentos e conceitos capazes de agrupar e re-conectar o social.

Dois termos técnicos são importantes quando se discute a produção do social, na perspectiva da TAR: intermediários e mediadores. Segundo Latour (2005, p. 39), um intermediário é “o que transporta significado ou força sem transformação: definir suas entradas é suficiente para definir suas saídas”; para efeitos práticos pode ser considerado como uma caixa-preta. Mediadores, por outro lado, apresentam especificidades que devem ser consideradas sempre: suas entradas nunca dizem muito sobre suas saídas – eles transformam, transladam, distorcem e modificam o significado ou os elementos que supostamente carregam. Um computador funcionando adequadamente, por exemplo, é um intermediário complicado; mas se ele

apresenta problemas, pode transformar-se em um complexo mediador. As entidades podem se comportar como intermediárias ou mediadoras; as narrativas na perspectiva da TAR vão procurar apresentar atores associados de tal modo que levem outros a fazerem alguma coisa: “isto é feito não pelo transporte de uma força que permanece a mesma por toda parte como algum tipo de intermediário fiel, mas pela geração de transformações manifestas pelos muitos eventos inesperados disparados nos outros mediadores que os seguem [...]” (LATOURE, 2005, p. 107, tradução nossa).

Considerando os aspectos acima, é possível vislumbrar que a TAR oferece uma visão de organização, por exemplo, como um resultado, um efeito, de processos envolvendo elementos heterogêneos, humanos e não humanos. Além disso, permite perceber também que o resultado de uma pesquisa sobre o tema será algo que retrata uma situação momentânea, como destaca Law (2003a):

“[...] organização é uma conquista, um processo, uma consequência, um conjunto de resistências superadas, um efeito precário. Seus componentes – as hierarquias, os arranjos organizacionais, as relações de poder, e os fluxos de informação – são as consequências incertas da ordenação dos materiais heterogêneos. Assim é que a teoria ator-rede analisa e desmistifica. Ela desmistifica o poder e o poderoso. Ela diz que, em última análise, não há diferença em espécie, não há grande divisão alguma entre o poderoso e o miserável. Mas em seguida ela diz que não há coisa tal como última análise. E uma vez que não há última análise, na prática há diferenças reais entre os poderosos e os miseráveis, diferenças nos métodos e materiais que eles empregam para se produzirem e reproduzirem. Nossa tarefa é estudar esses materiais e métodos, para entender como eles se realizam, e notar que poderia, e frequentemente deveria, ser de outra maneira.” (LAW, 2003a).

A leitura que Law (2007) faz da TAR mais recentemente, na que denominamos neste texto Fase Complexa, é que não há TAR como algo bem definido; o que o autor observa é uma diáspora que se sobrepõe com outras tradições intelectuais. Sugere que talvez seja preferível que se fale em “semióticas materiais” em vez de TAR; acredita que isso capta melhor a abertura, a incerteza, a qualidade de revisão e diversidade dos trabalhos. Os projetos mais recentes contendo elementos da TAR localizam-se em muitos estudos realizados de modos diferentes e baseados em recursos teóricos diversos. Para Law (2007), a TAR não é um credo ou um dogma, mas apresenta certo grau de modéstia como sua característica intelectual.

Cinco aspectos são importantes para a TAR, segundo Law (2007), nessa fase em que ela se encontra: desempenho⁴⁷, multiplicidade, fluidez, realidades e questões normativas e morais, e política ontológica (LAW, 2007). Sobre desempenho o autor observa que não estamos mais falando de construção, social ou outra – em que um elemento estável (social ou individual) constrói alguma coisa –, mas estamos diante de um desempenho, em que elementos heterogêneos executam sua parte, de modo relacional; todos se unem e juntos desempenham um conjunto de práticas que levam a efeito uma realidade mais ou menos precária.

Sobre multiplicidade, Law (2007) comenta que essa ideia de desempenho tem como consequência que a realidade em que vivemos é construída por meio de uma variedade de práticas, levando a uma concepção de realidade múltipla – a realidade não é algo observado por uma diversidade de olhos enquanto se mantém intocada no centro, mas é manipulada por meio de ferramentas no curso de uma diversidade de práticas (MOL, 1999). Uma implicação disso é que cada prática gera sua própria realidade material, sua ator-rede; o conjunto de realidades pode se relacionar entre si de modo coordenado em uma única realidade, ou não – essas realidades podem se encaixar, mas igualmente podem se manter separadas, contradizer-se ou incluir uma à outra de modos complexos (LAW, 2007).

As realidades, então, relacionam-se umas com as outras de forma complexa; há múltiplos modos de ordenação, diferentes lógicas: podemos pensar realidades que transladam de modo bem-sucedido de um lugar a outro, ou que são fracamente associadas por meio de “móveis mutáveis”, como objetos fluidos; além disso, não necessariamente há um centro (LAW, 2007)

Ainda com relação às diferentes realidades desempenhadas, Law (2007) explora como elas podem se sobrepor. Por exemplo, podemos imaginar realidades, atores-redes, combinando e desempenhando o natural, o social e o político; e, ao detalhar esses aspectos, pode-se chegar a questões normativas ou morais: “bons (ou maus), conhecimentos e realidades, todos estão sendo desempenhados juntos” (ibid., p. 16).

Como último aspecto relevante na condição atual da TAR, segundo Law (2007), há o fato de que as pesquisas desenvolvidas a partir dessa abordagem também geram realidades, e há um questionamento sobre que tipo de diferença se quer fazer, o que esperar do mundo –

⁴⁷ Adotamos a tradução *desempenhar* para *enact*, como sugerem Alcadipani e Tureta (2009), com base no trabalho de Mol (2002).

performativo, múltiplo e parcialmente conectado – da semiótica material. A conclusão de Law (2007) é a de que não há solução geral, mas similaridades, como a insistência em que as histórias da teoria social são performativas, não inocentes; a visão de que a realidade não é destino – com grande dificuldade, o que é real pode ser refeito; e que descrever o real é sempre um ato ético (LAW, 2007).

Antes de apresentar o tópico seguinte, é oportuno comentar sobre o momento em que se encontra a TAR. Pode-se dizer, segundo Albertsen e Diken (2003), que a TAR, originalmente uma teoria da dediferenciação, da hibridização, tende a se mover em duas direções simultaneamente: primeiro na direção de uma diferenciação “transversal”, sem recriar esferas de atividade específica para a modernidade diferenciada (como o conceito de campo de Bourdieu); e segundo, na direção da inconsistência, isto é, da heterogeneidade como desordem, assim como heterogeneidade material, como defende, por exemplo, John Law (2003d; 2003e). A última tende a propor uma exposição radical da TAR à inconsistência e ambivalência; e a primeira tende a ser mais cuidadosa e sustenta a visão de que não se pode fazer com ideias o mesmo que os fabricantes de automóveis fazem com carros com problemas; isto é, convocam-se os proprietários para troca de motor ou peças e devolve-se o carro, sem que os proprietários tenham algum custo com a troca – uma vez lançada uma ideia no plano coletivo, a única solução é fazer o que Victor Frankenstein *não* fez, isto é, não abandonar a criatura a sua sorte, mas continuar desenvolvendo seu potencial (LATOUR, 1999a, p. 24). Ainda se mantém em aberto o que acontecerá em seguida na TAR (ALBERTSEN e DIKEN, 2003): Bruno Latour mostra-se cuidadoso sobre a tendência defendida por John Law e parece insistir na teorização da dediferenciação e na estabilidade relativa, ao passo que Law (2003f) tenta a abordagem oposta, isto é, complexidade e inconsistência.

5.1.3 Principais Críticas

De modo não surpreendente, a idiossincrática TAR tem seus críticos e as críticas são de diversos tipos, como sugerem Bingham e Thrift (2000). Law (2004), por exemplo, destaca que a TAR é criticada por recusar fundamentar suas explanações em categorias ontológicas geralmente aceitas; sua tendência ao gerencialismo centralizado; o caráter plano de sua metáfora de rede; e sua nula atenção à alteridade. Para Bingham e Thrift (2000), a TAR é criticada por ser um novo tipo de teoria totalizante, uma teoria do não moderno que almeja

englobar uma teoria definitiva da modernidade; e ser cuidadosamente neutra – e, como resultado, desconsiderar questões de poder desigual. Sobre esse último aspecto, o texto de Mol (1999), que destaca a perspectiva ontológica da TAR e seu relacionamento com política, pode ser considerado um contraexemplo. A partir da visão de que a realidade em que vivemos é construída por meio de uma variedade de práticas, a autora argumenta que existem opções, escolhas, independentes ou não, entre as várias versões de realidades; e isso leva a questões relevantes como a escolha da versão a ser executada, onde elas acontecem, e o que está em jogo quando é tomada uma decisão diante de performances alternativas (MOL, 1999).

Outro exemplo de debate crítico associado à TAR pode ser encontrado no periódico *Studies in History and Philosophy of Science*, em 1999, envolvendo David Bloor e Bruno Latour. No artigo que escreveu, intitulado “Anti-Latour”, David Bloor (1999a) apresenta críticas ao pensamento de Latour que, na perspectiva deste estudo, estendem-se à TAR. São exemplos dessas críticas: Latour nunca foi bem-sucedido em oferecer uma narrativa clara do processo que denomina coprodução de ciência e tecnologia, ou genericamente coprodução de elementos coletivos; não é claro como conectar o pensamento teórico desenvolvido com a realidade histórica e cotidiana; tal pensamento parece obscurantismo elevado ao patamar de princípio metodológico geral; a proposta de simetria da TAR se parece com a sociologia comum do conhecimento científico; Latour tem uma visão estereotipada de relativismo; a perspectiva proposta encobre o que já havia sido discutido pelos sociólogos do conhecimento; Latour introduz o esquema sujeito-objeto em sua versão kantiana e ignora a leitura de Durkheim dos temas kantianos como se ela não oferecesse nada de novo; e Latour endossa, encoraja, um estereótipo falso do “programa forte” da sociologia do conhecimento proposto pela Escola de Edimburgo.

Como resposta, Latour (1999b) inicialmente se concentra no último aspecto citado por Bloor, apresentando os pontos que o afastam da Escola de Edimburgo, como divergências relacionadas com o papel do objeto nas explicações, e a definição de sociedade e a tentativa de explicar qualquer ponto em termos desse conceito. Em seguida, o autor concentra-se no que denomina aspectos metafísicos do debate, argumentando que Bloor fundamenta-se em uma particular visão ontológica e epistemológica que não o permite visualizar as limitações, por exemplo, da distinção entre sujeito e objeto; e conclui discutindo questões políticas, posições reacionárias e absolutistas em ciência e estudos da ciência. Bloor (1999b), por seu

turno, responde à réplica explorando se Latour realmente respondeu às críticas que recebeu e se foi capaz de sustentar suas argumentações e propostas.

Law (2007), por sua vez, tem uma visão muito particular do debate crítico. Para esse autor, pode-se seguir em frente nesse processo de diálogo, envolvendo críticas, réplicas, trélicas etc.; mas considera que, dadas as características da TAR – não é uma entidade única mas uma multiplicidade, e incorporada em estudos de casos –, as críticas ou defesas “da abordagem” translada, de modo equivocado, seu significado epistêmico e prático. Mesmo assim, o autor apresenta três críticas que considera importantes e as quais responde com contranarrativas.

A primeira crítica destacada por Law (2007) argumenta que os estudos da TAR são frequentemente de caráter centrado, gerencialista e até mesmo militar, considerando seriamente um modo poderoso, e algumas vezes funcionalista e masculino. Em resposta a isso Law (2007) cita o trabalho de Latour sobre Pasteur, que apresenta esse último como efeito de uma rede em vez de um gênio moldado. A segunda sugere que a abordagem da TAR elimina o que não poderia ser transladado em termos de rede, falhando em reconhecer seu próprio papel como uma tecnologia intelectual constitutiva do Outro; como resposta, Law (2007) cita o trabalho etnográfico de Latour no laboratório, que busca rejeitar a perspectiva intelectual constitutiva do Outro da antropologia colonial francesa aplicando suas técnicas ao conhecimento científico de status elevado – estudando acima, ao invés de abaixo. E a terceira crítica destacada por Law (2007) argumenta que a TAR não coloca atenção em suas próprias políticas, e em particular nas agendas políticas de suas próprias histórias. Em resposta a isso, Law (2007) cita trabalhos⁴⁸ seus e de Latour que exploram o que os textos dos estudos da ciência fazem, e o que geram.

Como último aspecto relacionado às críticas associadas à TAR, é oportuno mencionar a visão de Law (2007) no que se refere ao momento mais recente da TAR. O autor questiona o universo intelectual definido por criticismo, defesa e o desejo de “vencer” nas argumentações. Considera que talvez não exista um espaço intelectual e político único que suporte um

⁴⁸ LATOUR, B. The Politics of Explanation: an Alternative. In: WOOLGAR, S. (Ed.). *Knowledge and Reflexivity: New Frontiers in the Sociology of Knowledge*. London: Sage, 1988.

LATOUR, B. *Aramis, or the Love of Technology*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1996.

LAW, J. *Organizing Modernity*. Oxford: Blackwell, 1994.

“vencedor”, mas um conjunto de possíveis conexões generativas parciais – sugere uma metáfora politeísta, tanto intelectual (várias verdades) quanto politicamente (várias políticas).

5.1.4 Método

O objetivo deste tópico é explorar o método de pesquisa na perspectiva da Teoria Ator-Rede. E o primeiro aspecto a mencionar relaciona-se com o tópico anterior: a Teoria Ator-Rede é criticada por ser vaga em relação ao seu status – é uma teoria, uma metodologia, uma perspectiva, um vocabulário ou uma ontologia? (MONTEIRO, 2004). Com relação à ontologia, como já apresentado anteriormente, a TAR parte de uma visão ontológica particular: a realidade em que vivemos é construída em uma variedade de práticas, levando a uma concepção de realidade múltipla (MOL, 1999); e, além disso, está alinhada a uma sociologia que poderia ser denominada “ontologia agente-rizoma” (LATOURE, 2005).

Embora a palavra “teoria” apareça no nome da TAR, para alguns pesquisadores ela não se caracteriza como tal. Bingham e Thrift (2000) consideram a TAR uma linguagem ‘infrafísica’ para mapear os traços de redes por meio de uma antropologia das figuras que as estabeleceram e as mantêm. E, para Law (2007), a TAR não pode ser considerada uma teoria porque, geralmente, as teorias tentam explicar algo e a TAR, em vez de se fundamentar em termos explanatórios, é descritiva – conta histórias de “como” as relações se estabelecem ou não; pode ser mais bem compreendida como um conjunto de ferramentas para contar histórias sobre as relações. Ainda segundo Law (2007), de modo mais profundo, a TAR é uma sensibilidade às práticas confusas de relacionalidade e materialidade do mundo; que suspeita de afirmações em grande escala na teoria social por geralmente parecerem muito simples.

Resumidamente, Law (2007) considera a TAR uma família diferente de ferramentas semiótico-materiais, sensibilidades e métodos de análise que tratam cada aspecto nos mundos social e natural como um efeito continuamente gerado de redes de relações nas quais estão localizados; assume que nada tem realidade ou forma fora do desempenho das relações; e seus estudos exploram e caracterizam as redes e práticas que originam tais relações. Como outras abordagens semiótico-materiais, a TAR descreve o desempenho de relações material e discursivamente heterogêneas, relações essas que produzem e rearranjam todos os tipos de atores, incluindo objetos, sujeitos, seres humanos, máquinas, animais, “natureza”, ideias, organizações, variabilidade, escalas e tamanhos e arranjos geográficos (LAW, 2007).

E o que dizer sobre método na TAR? Bingham e Thrift (2000) consideram a TAR uma análise antropológica comparativa do mundo moderno. Latour (1994) compara a atividade do etnógrafo convencional e do pesquisador que adota a perspectiva da TAR para estudo da sociedade contemporânea:

“Mesmo o mais racionalista dos etnógrafos, uma vez mandado para longe, é perfeitamente capaz de juntar em uma mesma monografia os mitos, etnociências, genealogias, formas políticas, técnicas, religiões, epopéias e ritos dos povos que estuda. Basta enviá-lo aos arapesh ou achuar, [...], e será possível obter uma mesma narrativa relacionando o céu, os ancestrais, a forma das casas, as culturas de inhame, de mandioca ou de arroz, os ritos de iniciação, as formas de governo e as cosmologias. Nem um só elemento que não seja ao mesmo tempo real, social e narrado.

Se o analista for sutil, irá retrair redes que se parecerão ao extremo com as tramas sociotécnicas que nós traçamos ao seguir os micróbios, os mísseis ou as pilhas de combustível em nossas próprias sociedades. Nós também temos medo que o céu caia sobre nossa cabeça. Nós também relacionamos o gesto ínfimo de pressionar um aerossol a interdições que envolvem o céu. Nós também devemos levar em conta as leis, o poder e a moral para compreender o que nossas ciências dizem sobre a química da alta atmosfera.” (LATOUR, 1994, p.12).

Ainda segundo Latour (1999a), a TAR é “fiel aos *insights* da etnometodologia”. Seguem algumas poucas palavras sobre etnometodologia. A etnometodologia surgiu como um contraponto à ortodoxia parsoniana da sociologia americana de metade do século XX; esta última enfatizava as normas internalizadas e compartilhadas como uma explicação do comportamento social padronizado, ressaltava soluções teóricas *top-down* ao problema da ordem social e invocava os ideais da investigação científica como um modelo da racionalidade cotidiana (POLLBER e EMERSON, 2001). Segundo Pollber e Emerson (2001), a etnometodologia, diferentemente da visão parsoniana, volta-se aos métodos, definições de ordem, explicações e classificações dos participantes (de um dado contexto social) e não sociológicos; isto é, salienta a regularidade da vida social como experienciada, construída e usada a partir de contextos e atividades concretas e particulares que compõem a sociedade. Alguns aspectos caracterizam a etnometodologia, a saber: (a) rejeição a qualquer versão externa, ou *a priori*, do que leva à ordem social, demandando do pesquisador o abandono de qualquer conceito sociológico e de qualquer metodologia sociológica convencional; (b) uma apreciação da ordem endógena ou vivida, isto é, como os participantes em circunstâncias

diversas, desenvolvidas temporalmente, concretas, que compõem “a sociedade”, organizam, reconhecem, usam e alcançam o que quer que definam como sensível, racional, inteligível ou que apresenta ordem; (c) a atenção da etnometodologia está no que os participantes consideram relevante; não no que cada membro considera, mas aspectos e práticas sancionadas; (d) manutenção de uma postura de indiferença do valor ou validade dos métodos (conhecimento e práticas) dos membros; (e) o problema metodológico na etnometodologia não está em “tornar-se nativo”, mas de já ser profunda e ingenuamente nativo; levando à necessidade de tornar o familiar, estranho; (f) “etno” em etnometodologia refere-se a toda categoria de membros e atividades, não somente “membros leigos”, mas profissionais de todos os tipos, incluindo os próprios etnometodologistas. (POLLBER e EMERSON, 2001). Nota-se, por exemplo, que a ideia da TAR que o social não explica, mas é o que precisa ser explicado, está alinhada às ideias da etnometodologia, assim como a base empírica encontrada na TAR também fundamenta a etnometodologia.

Em outro momento, Latour (2005) recomenda como método associado à TAR seguir os atores e acompanhar o trabalho de estabilização das relações, procurando tornar o social o mais plano possível por meio da localização do global, da redistribuição do local e da conexão dos locais revelados por essas ações. Latour (2005) sugere que sejam traçadas as conexões sociais seguindo o trabalho de estabilização das controvérsias, fatos etc. Segundo o autor, o objetivo é tornar o mundo social o plano visando garantir a visibilidade de qualquer novo vínculo que venha a ser estabelecido. Para alcançar esse objetivo, o pesquisador deve seguir três passos.

O primeiro passo é realocar o global, isto é, considerar o global, o contextual, o estrutural, como um local, conectado a muitos outros por meio de algum meio que transporte tipos de traços específicos. É necessário, então, dispor de conexões contínuas que levam de uma interação local a outros lugares, tempos, e agências por meio das quais um local é levado a fazer algo; seguir o caminho indicado pelo processo de delegar ou transladar (LATOUR, 2005).

O segundo passo é redistribuir o local, observando que as interações locais nada mais são que montagens de outras interações locais distribuídas no tempo e no espaço, que foram transportadas até a cena por meio de vários não humanos. Três aspectos sobre esse passo merecem destaque nesse ponto em razão da relação com o tema deste estudo: deve-se redistribuir o próprio local, a interação e a pessoa. Com relação ao primeiro aspecto, Latour

(2005) cita o exemplo de uma sala de aula, que foi projetada por um arquiteto tempos atrás e em algum outro lugar. Tal arquiteto antecipou aspectos da cena atual: o professor deve ser ouvido quando fala, a quantidade máxima de alunos, os requisitos do espaço etc. Certamente, nenhum aspecto dessa estrutura “determina” o que o professor dirá ou em que ponto da sala se posicionará; mas isso não quer dizer que os elementos materiais do lugar não fazem nada – por exemplo, as portas e janelas protegem a aula do barulho do ambiente externo. Esse local é “localizado” por algum outro *locus* por meio da mediação, agora silenciosa, de desenhos, especificações, madeira, concreto etc.; por meio do trabalho de trabalhadores e artesãos que não estão mais presentes na cena porque delegaram suas tarefas a objetos; e por meio da agência de ex-alunos generosos (LATOUR, 2005).

O próximo aspecto é o de que, na perspectiva de Latour (2005), as interações também devem ser distribuídas, em razão de cinco motivos: (i) nenhuma interação é isotópica; o que está agindo em um dado momento em qualquer lugar vem de outros lugares, materiais distantes e atores remotos; (ii) nenhuma interação é sincrônica; os ingredientes da interação tem idades diferentes e durações variadas; (iii) interações não são sinópticas; muito pouco dos participantes em um dado curso de ação são visíveis simultaneamente em um dado momento; (iv) interações não são homogêneas; por exemplo, existe uma grande diversidade de participantes não humanos e não locais que ajudam colocar em prática a ação; e (v) interações não são isobáricas; alguns participantes pressionam fortemente para serem ouvidos e considerados (por exemplo, mediadores), ao passo que outros fazem parte da cena rotineiramente (por exemplo, intermediários). Se qualquer intermediário, porém, transforma-se em mediador, então todo o arranjo, não importa quão controlado, pode se tornar imprevisível (LATOUR, 2005).

O terceiro aspecto refere-se aos atores humanos. Tomando como exemplo ainda a sala de aula, Latour (2005) sugere que não importa quão bem projetado seja o local, os professores devem saber o que fazer lá; muito trabalho é necessário. O autor considera que um ator humano competente também é composto por elementos que provêm de diferentes *loci*. Deve-se observar empiricamente como um corpo anônimo e genérico transforma-se em uma pessoa; ser um ator é uma composição possível de se mapear (LATOUR, 2005).

Por fim, o terceiro passo, procurando tornar o social o mais plano possível, é conectar os lugares revelados nos dois passos anteriores, destacando os vários veículos que possibilitam a definição do social como associação (LATOUR, 2005).

De outro modo, Czarniawska e Hernes (2005) resumem o procedimento associado à TAR como: iniciar com a identificação de atuantes (aqueles que agem e são influenciados); então, segui-los por uma trajetória – uma série de programas e antiprogramas – até que eles se tornem atores, adquirindo um caráter distinto e relativamente estável. Sobre que atuantes têm a oportunidade de tornarem-se atores, os autores argumentam que são aqueles com programas que são bem-sucedidos em combater antiprogramas; ou, de modo alternativo, aqueles com antiprogramas que vencem, assim como nas histórias de oposição e resistência.

Como, porém, descrever as redes? Callon (1991) afirma que o método é ditado pelo estado da rede: se a rede é padronizada, então se pode pensar em contar e calcular; mas se é divergente e reversível, é melhor “contar uma história” (Ibid., p. 152). As representações visuais disponibilizadas por gráficos, por exemplo, fornecem uma visão não completa, embora confiável, das associações; elas não conseguem capturar os movimentos e são visualmente pobres – relacionado a esse último aspecto, Latour (2005, p. 133) nos lembra que “o mapa não é o território”.

Latour (2005) também aborda essa questão de como representar uma rede; para o autor, dentro do contexto da TAR, “uma rede não é feita de fios de nylon, palavras ou qualquer substância durável, mas é o traço deixado para trás por algum agente em movimento” (Ibid., p. 132, tradução nossa). O autor comenta que, assim como na maioria dos trabalhos científicos, os resultados de um estudo dentro da abordagem da TAR terminam por ser consolidados em um texto, com algumas características que nos permitem classificá-lo como um texto bom ou um texto ruim.

Para esse autor, um bom texto é aquele que traça uma rede. Por essa palavra, retomando o que já foi apresentado em outro momento neste texto, entende-se uma sequência de ações em que cada participante é considerado um atuante, um mediador. Uma boa narrativa em TAR é aquela na qual todos os atores fazem algo e não somente estão presentes nela. O autor sugere que em vez de simplesmente transportar efeitos sem transformá-los, cada ponto do texto pode se tornar uma bifurcação, um evento, ou a origem de uma nova translação. Assim que os

atores são tratados como mediadores e não como intermediários, eles tornam o movimento do social visível ao leitor. O texto torna-se um teste sobre como aquele que o escreve é capaz de tratar muitos atores como mediadores e é capaz de se aproximar do social. Assim, a rede, não designa algo lá fora que pode ter um formato de pontos interconectados, próximo às redes de telefone, de trem etc. Trata-se de um “indicador da qualidade de um texto” (LATOUR, 2005, p. 129) sobre os tópicos em estudo.

Já um texto ruim, segundo Latour (2005), é aquele em que poucos atores serão designados como causas para os outros, isto é, a maioria dos atores não age. Nada é trasladado de um ator ao outro, uma vez que a ação é apenas transportada por meio deles. Um texto nessas condições é padrão, anônimo; nada acontece nele, isto é, ele transporta causalidades por meio de meros intermediários.

O texto, resultante de uma pesquisa dentro da abordagem da TAR, deve capturar o movimento do que está sendo pesquisado, e a palavra “rede” está associada a essa energia. Para Latour (2005), a rede é uma ferramenta que ajuda a descrever algo, não o que está sendo descrito; e o texto é uma instituição para representar – ou mais precisamente, apresentar novamente – o social a todos seus participantes, para dar a ele uma forma.

Em sua perspectiva da TAR, descrita acima no subtópico Fase Complexa, Law (2004) considera método, de modo geral e particularmente nas pesquisas em ciências sociais, como algo performativo, que ajuda a produzir realidades. Para esse autor, assim também como o mundo – fluxo generativo que produz realidades e que, desse modo, não é uma estrutura, algo que se pode mapear com as ferramentas convencionais da ciência social –, o método mais se parece com um redemoinho; um mundo repleto de correntes, circulações, fluxos, vórtices, mudanças imprevisíveis, tempestades, com momentos de tranquilidade e calma. Os métodos em ciências sociais algumas vezes e em alguns locais tornam possível o mapeamento do que acontece em nosso redor, ajudando a produzir uma estabilidade momentânea. Law (2004) sugere que a maior parte do tempo isso é quase impossível e propõe um método de pesquisa adaptado a um mundo que inclui e se reconhece como fluxo, redemoinho, e de modo geral imprevisível.

Ainda segundo Law (2004), o método visando descrever essas realidades complexas, difusas e confusas, tem por objetivo detectar e amplificar essas realidades. Trata-se do processo de

fazer e desempenhar (*enacting*) relações em três partes: o que está aqui ou presente na prática em estudo (por exemplo, uma representação ou um objeto); o que está ausente, mas também manifesto (isto é, pode ser visto, é descrito, e é relevante ao que se apresenta – como o contexto importante para um objeto); e o que está ausente, mas é Outro porque, embora necessário ao que está presente, está também não manifesto, reprimido ou não interessa (por exemplo, uma rotina). E, o que é trazido à presença – ou tem sua ausência manifesta – é sempre limitado e potencialmente contestável; e o como deve ser gerado é incerto e passível de revisão (LAW, 2004).

5.2 Leitura da Teoria Ator-Rede sobre Espaço

Os pesquisadores que adotam a abordagem ator-rede em suas pesquisas distanciam-se da visão euclidiana de espaço e tempo como eixos abstratos que contêm e restringem eventos; para tais estudiosos, espaço e tempo são consequências dos modos que elementos heterogêneos particulares estão relacionados entre si e o termo “topológico” é usado para capturar esse sentido de espaço como sendo produzido a partir das relações entre suas partes (LAURIER, 2004a). Essa perspectiva particular de espaço e tempo, na direção de uma geografia filosófica, na visão de Bingham e Thrift (2000), é um exemplo da influência de Michel Serres sobre a TAR, que será detalhada no tópico a seguir.

5.2.1 Teoria Ator-Rede e Serres

A influência do pensamento do filósofo francês Michel Serres sobre as ideias de Bruno Latour e Michel Callon é destacada por Law (2007) e Bingham e Thrift (2000). Segundo Law (2007), Serres escreve sobre ordem e desordem, argumentando que no mundo existem parcelas de ordem em meio a muita desordem; o filósofo faz uso de uma série de metáforas (sendo uma delas a noção de translação, apresentada no tópico anterior) para imaginar mensageiros que transitam entre diferentes ordens ou entre ordens e desordens – por exemplo, anjos, parasitas, Hermes, a passagem Norte-Oeste –, que estabelecem conexões precárias entre lugares que não pertencem ao mesmo mundo.

Como comentado anteriormente, para Bingham e Thrift (2000), Serres é um autor idiossincrático cujo trabalho resiste a todas as caracterizações. Com o objetivo de destacar o

que é importante no pensamento de Serres, Bingham e Thrift (2000) apresentam a visão de Bowker e Latour (1987)⁴⁹ sobre o que é notável em Serres:

“[...] desenvolver o argumento que não há metalinguagem: não há superioridade de religião sobre ciência, ou ciência sobre literatura. O que ele procura fazer é encontrar a estrutura que articula um sistema particular religioso, científico e literário, e saber como ele trabalha. A beleza dos seus textos é que nunca se sabe quem está certo. Pode ser Lucretius ou pode ser a Bíblia – não porque eles sejam pré-científicos e assim empiricamente errados, mas porque de repente eles se tornam exatos, tão precisos quanto os resultados em biologia ou matemática. Esta é uma inversão que não esperamos. É assumido no mundo anglo-saxão que se ciência tem dimensões materiais, religiosas e sociais então de certa forma sua verdade é adulterada: Serres mostra a poesia e a beleza das verdades que subentendem religião e ciência. Neste repensar do discurso, há um mix de estilos: anedota, alegoria e demonstração rigorosa são encontradas lado a lado.” (BOWKER e LATOUR, 1987 apud BINGHAM e THRIFT, 2000, p. 284, tradução nossa).

Segundo Bingham e Thrift (2000), as ideias de Serres que influenciaram, influenciam, a TAR, particularmente Bruno Latour, são quatro. Primeiramente, a inclinação antropológica de Serres, mas de um tipo particular de antropologia: uma viagem por meio do discurso. Serres explica a Latour, na “conversa” que tiveram (SERRES e LATOUR, 2004), seu método de trabalho que aproxima elementos distantes no tempo linear. Por exemplo, Serres aproxima ideias do filósofo e poeta romano Lucretius (aproximadamente 96 a 55, a.C.) com os estudos atuais da mecânica dos fluidos.

Em outro exemplo, como descrito em nota pela tradutora de Serres e Latour (2004), Roxanne Lapidus, referenciando um texto de Serres em que se faz um paralelo entre a explosão do sistema de transporte espacial norte-americano Challenger e a prática dos cartagineses (de Cartago) ao deus Baal, envolvendo o sacrifício de animais e crianças. Para Serres, as similaridades dos eventos são: custo da construção das “estátuas”; papel de especialistas (cientistas/padres); a presença de uma massa de pessoas que assiste com horror; a natureza repetitiva do evento; além de visar um alvo (os céus); e as “estátuas” serem mais que simples objetos, terem um papel social. Além disso, a negação tem um importante papel nos dois eventos: os cartagineses queimavam animais e crianças; e os pais das crianças sacrificadas negavam que ouviam gritos de humanos. Segundo Serres, nós estamos envolvidos com a

⁴⁹ BOWKER, G.; LATOUR, B. A Booming Discipline Short of Discipline: (Social) Studies of Science in France. *Social Studies of Science*, v.17, n. 4, p. 715-748, 1987.

mesma forma de negação, quando dizemos que a explosão da Challenger foi um acidente; tais acidentes para o autor são previsíveis, de acordo com as leis da probabilidade. “A estatística detecta em grandes números o que não percebemos em casos individuais. Assim, nossa tecnologia contém áreas sombrias de violência arcaica” (SERRES e LATOUR, 2004, *Translator’s Note*, p. 205, tradução nossa).

Para fazer essas aproximações Serres usa um operador e frequentemente dá a ele o nome de Hermes – um mediador livre que vaga por um tempo não linear e estabelece conexões. O método de trabalho de Serres envolve “trazer luz – sua claridade, claro, mas especialmente sua velocidade!” (SERRES e LATOUR, 2004, p.66) –, para iluminar textos e sinais que são herméticos.

O segundo aspecto das ideias de Serres que influenciaram/influenciam a TAR, destacado por Bingham e Thrift (2000), é sua atitude com relação a tempo e espaço – o filósofo é indiferente a distâncias temporais; ponto que será detalhado adiante neste texto. Como terceiro aspecto influenciador, Bingham e Thrift (2000) consideram a suspeita de Serres das grandes categorias analíticas. Seu método é de reaproximação e relacionamento entre categorias; caracterizado como de um movimento rápido, um “comparativismo” congruente; trata-se de um método de espaços entre, de conjunção, de aproximação (BINGHAM e THRIFT, 2000). Serres diz:

“Eu não faço as minhas abstrações começando de alguma *coisa* ou alguma *operação*, mas *por meio* de uma relação, um relacionamento. Uma leitura dos meus livros pode parecer difícil porque ela muda e se move todo o tempo.” (SERRES e LATOUR, 2004, p.104, ênfase dos autores, tradução nossa).

Na visão deste estudo, isso também se reflete no método; por exemplo, Latour (2005) sugere tornar o mundo social o mais plano possível, por meio de realocar o global, redistribuir o local e conectar os lugares revelados nesses dois passos.

O quarto aspecto, observado por Bingham e Thrift (2000), em que as ideias de Serres influenciam a TAR relaciona-se com a ênfase no objeto, e especialmente a grande quantidade de objetos manufaturados desde a Revolução Industrial e as novas relações que eles criaram.

Serres quer escrever um novo “contrato” com esses objetos que nos deram poderes nunca sonhados pelas gerações anteriores. Serres descreve do seguinte modo o primeiro contrato:

“[...] uma maçã – aquela que Eva deu ao seu primeiro amor. Um presente, uma aposta, um fetiche, uma primeira mercadoria, que traça pesadamente pela primeira vez a relação de amor, desobediência, conhecimento, risco e profecia insana – essa fruta produziu a primeira coletividade humana, a mais simples na história. Descobrimo-nos nus, amantes, mortais e pecadores, já posicionados diante da árvore da ciência e já posicionados diante de um tribunal – divino, moral, civil, penal, decidindo sobre o bem e o mal – tudo devido a essa maçã, essa *causa* e *coisa*, o primeiro objeto.[...] Então, assim é como a história se deu: [...] O primeiro objeto torna o contrato mais pesado e denso, [...]. Finalmente, a ciência chega, em que os objetos tornam-se separados das relações, mas constroem novas. Este ‘*feedback*’ entre nossas relações e objetos nunca terá um fim.” (SERRES e LATOUR, 2004, p. 200 e 201, ênfases do autor, tradução nossa).

Latour (SERRES e LATOUR, 2004, p. 201) resume do seguinte modo esta visão de Serres: “a coletividade é produzida por essa dupla circulação de objetos que criam as relações sociais e relações sociais que criam objetos”.

E, na visão desta pesquisadora, a TAR também foi influenciada por Serres no que se refere ao resultado a ser esperado a partir de pesquisas que adotam essa teoria como forma de abordagem de seus objetos de estudo. A partir de sua noção de aproximação, discutida acima, Serres, detalha a sua visão do que seja explicar:

“[...] *explicar*, isto é, remover as pregas [...] compreensível por meio dos movimentos de um padeiro preparando a sua massa. Ele faz dobras; ele *implica* alguma coisa que seus movimentos então *explicam*. (SERRES e LATOUR, 2004, p. 65, ênfases do autor, tradução nossa).

Observamos os reflexos dessa visão em dois aspectos na TAR. Primeiro, na noção de explicação da TAR: explicar, na TAR, é um empreendimento prático que consiste em conectar entidades com outras entidades, isto é, em traçar uma rede (LATOUR, 2005). E em em segundo lugar, a sugestão de apresentação dos resultados na forma de uma narrativa. Latour (2004) procura ilustrar esse ponto simulando um diálogo fictício entre um Professor, conhecedor de TAR, e um Estudante de doutorado, ansioso por encontrar uma teoria que possa utilizar em seu trabalho. O Professor da ficção afirma ao Estudante: “nós estamos no negócio das descrições” (Ibid., p. 67); e quando questionado pelo Estudante sobre quando se

deve parar de descrever, quando uma descrição está completa, o “Professor” responde: “quando escreveu as 80.000 palavras” ou o necessário exigido pela instituição a qual o Estudante está vinculado.

Particularmente sobre tempo e espaço, Serres (SERRES e LATOUR, 2004) argumenta que predomina atualmente uma perspectiva moderna de tempo que considera que, à medida que avançamos no tempo, cada estágio que segue deixa para trás o estágio precedente. Seja na perspectiva da ciência, em sua busca por excelência, ou naquela do historicismo, os dois grupos supõem que o tempo se desenvolve de um modo linear; isto é, que realmente há uma enorme distância, mais que muitos séculos, entre textos romanos de antes de Cristo e a física atual (mantendo o exemplo de Lucretius e a mecânica dos fluidos citado acima) – não importando se esse tempo é cumulativo, contínuo ou interrompido, ele sempre se mantém linear. Além disso, para o filósofo, essa perspectiva moderna mais se assemelha a uma trajetória de uma competição, cujo vencedor tem o direito de reinventar a história em seu próprio benefício.

Essa não é, porém, a visão de Serres sobre tempo; para ele o tempo é na verdade algo mais complicado que isso. O autor associa tempo com a teoria do caos, que diz que a desordem que ocorre na natureza pode ser explicada, ou reorganizada, por meio de atratores fractais; para a qual o acaso é de certo modo determinado, e a desordem é produzida por uma ordem subjacente. Segundo Serres:

“[...] o tempo nem sempre flui de acordo com uma linha [...] nem de acordo com um plano, mas ao contrário, de acordo com uma mistura complexa extraordinária, como se ele refletisse pontos de parada, rupturas, vales profundos, [...], aberturas – tudo disseminado de modo randômico, ao menos em uma desordem visível” (SERRES e LATOUR, 2004, p. 57, tradução nossa).

Tempo (*time*, em inglês), para o filósofo, em um nível profundo, tem o mesmo significado que tempo quando designa “condições meteorológicas” (*weather*, em inglês); é turbulento, dobrado e revirado, previsível e imprevisível, passa e não passa, flui de uma maneira turbulenta e caótica; percola. Nas palavras de Serres, o tempo:

“Sim, ele passa, e ele também não passa. Devemos trazer a palavra passar mais perto de *passoir* – coar. O tempo não flui; ele filtra. Isso

significa precisamente que ele passa e ele não passa. [...] Em um filtro, um fluxo passa, enquanto outro não.” (SERRES e LATOUR, 2004, p. 58, tradução nossa).

Bingham e Thrift (2000) veem nisso que Serres é absolutamente indiferente a distâncias temporais. Elementos que estão muito próximos podem existir em uma cultura, mas a noção de tempo linear os faz parecer muito distantes um do outro; ou, por outro lado, existem elementos que parecem muito próximos que, na verdade, estão muito distantes um do outro (SERRES e LATOUR, 2004).

Além disso, segundo Latour (SERRES e LATOUR, 2004), Serres tem um espaço topologicamente particular como referência para entender tempo; como o próprio Serres ilustra:

“Mais intuitivamente, esse tempo pode ser esquematizado por um tipo de diversidade dobrável, múltipla e flexionável. [...] Todos ficam surpresos que depois de 1935 os nazistas, em um país avançado cultural e cientificamente, adotaram o comportamento mais arcaico. Mas estamos sempre simultaneamente tendo gestos que são arcaicos, modernos e futurísticos. [...] Um objeto, uma circunstância, é assim policrônica, multitemporal, e revela um tempo que é composto junto, com múltiplas pregas.” (SERRES e LATOUR, 2004, p.60, tradução nossa).

Sobre a presença do que é arcaico, Serres argumenta que “arcaísmos sempre podem ser encontrados entre nós [...]. Somos arcaicos em três-quartos das nossas ações. Poucas pessoas e menos ainda pensamentos são completamente congruentes com a data de seus tempos.” (SERRES e LATOUR, 2004, p.61, tradução nossa).

Ainda sobre esse tempo dobrável, em outro momento Serres questiona:

“Que coisas são contemporâneas? Considere o modelo mais recente de um carro. Ele é um agregado fundamentalmente distinto ou diferente de soluções científicas e técnicas que datam de diferentes períodos. É possível datá-lo componente a componente: esta parte foi inventada na virada do século, outra, dez anos atrás, e o círculo de Carnot é de quase duzentos anos atrás. Sem mencionar que a roda data de antes dos tempos neolíticos. O conjunto é contemporâneo somente por meio da montagem, do seu projeto, sua finalização, algumas vezes somente por meio do estratagema da propaganda que o envolve.” (SERRES e LATOUR, 2004, p. 45, tradução nossa).

Essa noção de tempo que pode ser esquematizado por um tipo de diversidade dobrável, múltipla e flexionável, leva Serres a uma noção espacial particular:

“Se você pega um lenço e estica com o objetivo de passá-lo, você pode ver nele certas distâncias e proximidades fixas. Se você desenha um círculo em uma área, você pode marcar pontos próximos e medir distâncias. Então pegue o mesmo lenço e dobre-o, para colocá-lo em seu bolso. Dois pontos distantes, subitamente estão próximos, mesmo superpostos. Se, em outro momento, você separa em certos lugares, dois pontos que estavam próximos podem tornar-se distantes. Esta ciência da proximidade e fissuras é chamada topologia, enquanto a ciência das distâncias estáveis e bem definidas é chamada geometria métrica. O tempo clássico está relacionado com geometria, não tendo nada a ver com espaço, [...]. Ao contrário disso, inspire-se na topologia, e talvez você irá descobrir a rigidez dessas proximidades e distâncias que você considera arbitrárias. E sua simplicidade, no sentido literal da palavra *pli* (dobrar): é simplesmente a diferença entre topologia (o lenço é dobrado, amassado, separado) e geometria (o mesmo tecido é passado plano) (SERRES e LATOUR, 2004, p. 60, tradução nossa).

Como essas ideias de Serres sobre tempo e espaço se refletiram na perspectiva de tempo e espaço da TAR? A análise desta questão é desenvolvida no próximo tópico.

5.2.2 Espaço na Teoria Ator-Rede

Neste tópico, explora-se como as ideias de Serres sobre tempo e espaço se refletiram na visão da TAR – em sua perspectiva de mundo e na forma de descrevê-lo –; assim como apresenta-se a visão de tempo e espaço na que denominamos Fase Complexa da TAR.

Para Serres, o mundo é compreendido – seja implícita ou explicitamente –, com muita frequência, somente em termos de proximidade-distância, definido como um espaço homogêneo, uma superfície em que o caminho do local ao global é sempre dado e não problemático. Essa visão purificada, ordenada, é um resultado de longo prazo; tem como base noções que foram fundamentais para a geometria euclidiana e, mais tarde, para a geografia cartográfica – um espaço em que tudo pode ser calibrado e quantificado sem complicação ou confusão (BINGHAM e THRIFT, 2000).

Essa crítica de Serres à noção de espaço homogêneo leva o filósofo a propor uma noção de “geografia filosófica” que procura restaurar um pensamento que considere a multiplicidade do mundo (BINGHAM e THRIFT, 2000). Nesse novo contexto, espaço e tempo não são mais concebidos como existindo, de modo independente, como uma moldura de referência fixa dentro da qual eventos e lugares acontecem; mas, de modo inverso, são o resultado da interação, consequências dos modos que corpos se relacionam entre si (LATOURE, 1997a). Para Latour (1997a) não são abstrações vazias que são importantes aqui, mas as muitas e variadas “outras entidades que são necessárias para manter-nos em existência” (Ibid, p.175). Como Latour argumenta:

“Deuses, anjos, esferas, pombas, planetas, motores, não estão *no* espaço e não envelhecem *no* tempo. Pelo contrário, espaços e tempos são traçados por deslocamentos reversíveis ou irreversíveis de muitos tipos de móveis. Eles são gerados pelos movimentos de móveis, eles não emolduram esses movimentos. Diga-me o que está em movimento e que transformação experimenta por meio desses movimentos, e eu lhe direi que tipo de espaço e que tipo de tempo é assim *projetado*.” (LATOURE, 1988b, tradução nossa).

O termo “gerados”, na citação acima, se refere ao fato de um dado deslocamento nunca ser meramente uma “passagem suave”, isto é, alcançar uma posição a partir de outra sempre requer uma grande barganha de trabalho e a intervenção de todo tipo de ator que raramente são “intermediários” transportando de modo confiável, mas quase sempre são “mediadores” definindo caminhos e destinos em seus próprios termos (BINGHAM e THRIFT, 2000).

Um exemplo de como as ideias de espaço e tempo de Serres se refletiram na TAR é encontrado em Latour (1997b). O autor resume que a TAR, por meio de sua visão de ator-rede, permite rever as metáforas espaciais: perto e longe, acima e abaixo, local e global, e dentro e fora. Elas são substituídas por associações e conexões. Segundo esse autor, “[...] visando obter os efeitos de distância, proximidade, hierarquia, conexão, externalidade e superfícies, um trabalho suplementar enorme tem que ser feito.” (Ibid., p. 5).

Pensar em termos de rede torna possível ir além da noção de “perto e longe”: elementos que estão próximos quando desconectados podem estar muito distantes quando suas conexões são analisadas; ou, o inverso, elementos que parecem estar distantes podem estar próximos. Por exemplo, duas pessoas desconhecidas, que conversam ao telefone a um metro de distância

uma da outra, estão mais conectadas, mais próximas, às pessoas com as quais conversam que entre elas mesmas. Os conceitos convencionais de proximidade e distância tornam-se um tipo de conexão, um tipo de rede entre várias outras existentes. A noção de rede ajuda a redefinir espaço não como social, ou real, mas como associações (LATOUR, 1997b).

No caso da escala maior e menor, a noção de rede permite dissolver a distinção macro-micro; substituí-la pela metáfora das conexões. Uma rede não é maior que outra, mas mais longa ou mais intensamente conectada. Com relação às noções de fora e dentro, o conceito de rede transcende essas ideias porque não apresenta fora e dentro. O que existe entre as redes ou está conectado – mas então a rede é expandida – ou não existe (LATOUR, 1997b).

Em outro texto, *Trains of Thought* (Linhas de Pensamento, tradução nossa), Latour (1997a) apresenta a visão de tempo e espaço como resultado, efeito, também neste caso refletindo as ideias de Serres. Para a TAR, na discussão da construção de tempo e espaço é necessário considerar duas dimensões: a primeira delas define a razão entre transformação e transporte; e a outra define a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento. Com o objetivo de explorar esses conceitos, Latour (1997a) cria um exemplo, uma história: o caso de um casal de irmãos gêmeos viajando por vias diferentes para um mesmo destino. Ela vai a pé, abrindo caminho por uma densa floresta; e seu irmão viaja para o mesmo destino por meio de um confortável e veloz trem, como o trem de passageiros de alta velocidade TGV (sigla de *Train à Grande Vitesse*, em francês). A cada movimento, a viajante enfrenta grandes dificuldades; enquanto o seu irmão aprecia a viagem tranquila e rápida que participa.

Latour (1997a) argumenta que a mulher irá equacionar deslocamento com transformação e não diferenciará espaço e tempo, e transformação, modificação, envelhecimento, história; e seu irmão irá notar dois fenômenos aparentemente diferentes: movimento pelo espaço no tempo, por um lado, e transformação, do outro. Para ele, haverá uma estrutura imutável que emoldura a transformação. Dado que a relação entre transporte e transformação difere para esses viajantes, Latour (1997a) sugere que a produção de tempos e espaços também será diferente.

Para a TAR, tempos e espaços são consequências dos modos com que entidades se relacionam entre si, da quantidade e da natureza das entidades. As entidades podem ser do tipo intermediário, isto é, aquele que transporta significados ou forças sem transformação –

conceito definido acima neste texto –; ou podem ser do tipo mediador: transforma, translada, distorce e modifica o significado ou os elementos que supostamente carrega (LATOUR, 2005).

Com os elementos descritos acima é possível situar os gêmeos da história de Latour (1997a) em uma dimensão que considera a razão entre transporte e transformação, isto é, a quantidade de intermediários comparada à quantidade de mediadores como no Gráfico 1.

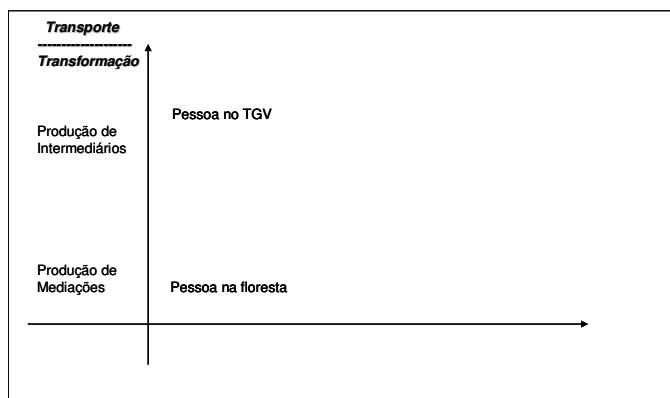


Gráfico 1: Dimensão que considera a razão entre transporte e transformação. Adaptado de Latour (1997a).

Para completar sua argumentação sobre a construção de tempo e espaço, Latour (1997a) introduz outros elementos à história dos irmãos gêmeos. Apresenta a viajante como uma enviada à floresta por uma empresa para explorar o futuro caminho do trem a ser planejado, projetado e construído. Nesse caso, cada local, que na situação anterior havia bloqueado e dificultado o caminho da viajante, com o desenrolar do projeto de implantação da linha férrea, torna-se um intermediário que empresta a sua força, objetivo, e fim para a movimentação e velocidade do trem. Latour (1997a, p. 176, tradução nossa) comenta: “a velocidade depende crucialmente do número de intermediários relativo ao número de mediadores”. Na visão desta pesquisadora, essa afirmação também parece válida no caso de uma reunião que busca consenso dos participantes sobre determinado tema. O tempo necessário para alcançar o consenso seguramente é menor quando os participantes apresentam opiniões alinhadas, que quando suas ideias são diferentes e contraditórias entre si, dificultando o consenso ou até mesmo impedindo tal resultado.

Latour (1997a) também acrescenta à viagem do irmão, um acontecimento: os habitantes, de uma das cidades pela qual o trem passa, decidem protestar sobre o fato do trem não mais parar na estação do local, sentando sobre os trilhos e colocando obstáculos no caminho do trem. Imaginando que isso possa acontecer em cada cidade pela qual o trem passa, Latour (1997a) sugere que a história voltará ao caso da floresta em que cada passo demandava negociação e aqueles que participavam se deslocavam, porém modificados – “cada transporte era pago com imensa transformação, uma metamorfose durável e memorável” (Ibid., p. 176).

Os complementos da história dos irmãos, citados acima, acrescentam a ela uma passagem progressiva, da trilha para a rede de alta velocidade, e uma passagem reversa, da rede para a floresta. Dessa forma, o autor incorpora a segunda dimensão relevante para a discussão da construção de espaço e tempo: aquela que define a visibilidade relativa do trabalho a ser feito com o objetivo de obter um deslocamento (Gráfico 2).

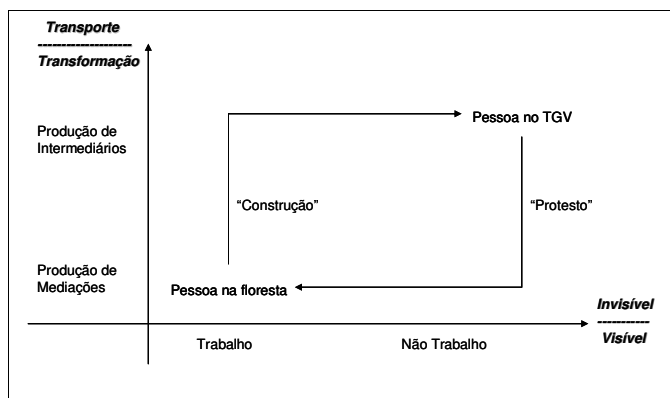


Gráfico 2: A razão entre transformação e transporte, e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento. Adaptado de Latour (1997a).

A mulher produz mediações, ela vê e sente o trabalho de transformação e não é capaz de diferenciar espaço e tempo de um lado, e corpos em movimento de outro. A engenheira conhece a quantidade de trabalho necessária para produzir cálculos, estruturas de referência, trânsito que flui; e investe sua energia para que as instituições, de quem o transporte depende, funcionem adequadamente. O homem não vê dificuldade em distinguir um corpo em movimento de uma estrutura de referência, visto que o trabalho de outros se tornou invisível e nenhuma transformação o força a pagar por seu transporte. Mas, o passageiro cujo trem parou repentinamente sente a passagem do tempo e a importância do espaço (LATOUR, 1997a, p. 177).

Latour (1997a) argumenta que é possível tirar cinco lições dessa visão das duas dimensões – a razão entre transformação e transporte, e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento – envolvidas na construção de tempo e espaço. A primeira lição é que a distinção entre tempo subjetivo e objetivo está associada somente ao passageiro do trem. Nos dois momentos da sua viagem – quando ela flui e quando é interrompida –, as perspectivas são diferentes: no primeiro momento, não há tempo; e no segundo momento, o passageiro passa a ter uma visão subjetiva do tempo. Com a inclusão do tempo objetivo ou científico, dois fenômenos surgem: o trabalho dos engenheiros visando que a viagem flua tranquilamente e o sentimento do viajante que esquece o trabalho de “fazer” o tempo. Do mesmo modo, com a noção do tempo subjetivo ou “vivido”, duas questões surgem: o sentimento de surpresa do passageiro quando o trem em que viajava para subitamente; e o trabalho daqueles envolvidos em processos pouco rotinizados em que subjetividade e objetividade quase não podem ser diferenciadas.

A segunda lição, segundo o autor, é a ideia de que o tempo passa, ou não, dependendo do alinhamento de outras entidades. Em um mundo feito de intermediários, de deslocamentos sem transformação, há um tempo separado do espaço, uma estrutura imutável para medir o deslocamento e, por definição, não há processo. Já em um mundo de mediadores, de transporte por deformação, existem muitos tempos e espaços; e mais profundo que o tempo é a questão da obediência e desobediência de humanos e não humanos (LATOUR, 1997a). May e Thrift (2001) resumem do seguinte modo esse princípio da TAR: o tempo não é em si um determinante importante de mudança. Nessa visão, não é suficiente “dar tempo ao tempo”; é necessário acompanhar o que fazem humanos e não humanos.

A terceira lição refere-se a evento: a noção de evento não pode ser diferenciada em componentes espaciais e temporais. Se um lugar é considerado um não lugar, ele também é considerado não evento. Quando um lugar é considerado um *topos*, ele também é considerado um *kairos*. Mais importante nesse caso é a questão sobre quem ou o que é relevante. Latour (1997a, p.178) pergunta: “que agentes podem interromper, modificar, interessar, ou interferir com outros, produzindo assim muitos *topoi-kairoi*?”. May e Thrift (2001) resumem do seguinte modo esse princípio da TAR: o evento não pode ser dividido em componentes espaciais e temporais.

A quarta lição enfatiza que, a cada narrativa, simultaneamente se encontra um movimento no espaço, no tempo e no agente. Por exemplo, a história da mulher na floresta, conduziu o leitor por três diferentes eixos ao mesmo tempo: outro tempo, outro lugar e outro personagem. Mais profunda que a questão de tempo e do espaço é o ato de deslocamento, translação. Não se deveria falar em tempo, espaço e agentes, mas em processos de tempo, espaço e ação (*timing, spacing, acting*). May e Thrift (2001) resumem do seguinte modo esse princípio da TAR: em uma narrativa haverá simultaneamente um deslocamento no espaço, no tempo e na ação.

E, finalmente, a quinta lição considera que ao explorar os processos de tempo, espaço e ação deve-se sempre combiná-los com suas intensidades. No caso de tempo, deve-se ir além da passagem do tempo como medida pelo relógio, deve-se considerar historicidade; no caso do espaço, diferenciar a intensidade de se estar em um espaço, em um *topos-kairos*, de simplesmente se localizar em um ponto de um mapa; e, finalmente, no caso do agente, diferenciar o movimento de um agente a outro (repetição extensiva) da modificação de todos os agentes (repetição intensiva). Na ausência de um termo para expressar essas três intensidades, Latour (1997a) propõe usar o contraste entre abrir uma trilha e seguir uma rede, entre transporte com transformação e transformação sem deformação. May e Thrift (2001) resumem do seguinte modo esse princípio da TAR: a questão dos processos de tempo, espaço e ação deve ser combinada com considerações de suas intensidades.

Além disso, Latour (1997a) argumenta que nossa estrutura imaginária de tempo e espaço que acomoda todos os eventos parece ter origem na natureza peculiar dos objetos usados nas disciplinas científicas para construir seus instrumentos de medida. A circulação desses corpos rígidos gera um tipo específico de espaço-tempo, assim como a circulação de qualquer outro corpo com diferentes propriedades gerará espaços-tempos-agentes diferentes. Isso não significa que estamos em um espaço isotrópico e um tempo isócrono, mas que, dentro de canais metrológicos, há efeitos de isocronia e isotropia produzidos, cuidadosamente monitorados, intensamente institucionalizados, pela circulação de objetos que se mantêm relativamente sem transformação quando transportados.

Um exemplo desse relacionamento de tempo e espaço e objetos pode ser encontrado no trabalho de Tonelli (2000, p. 2) que “procura interpretar os sentidos que as pessoas atribuem à velocidade e à aceleração da vida cotidiana, a partir das relações que elas estabelecem com as novas tecnologias, especialmente o computador, no trabalho”. Tonelli (2000) explora, entre

vários aspectos, a construção do tempo linear, o tempo do relógio, e mais detalhadamente o sentido de velocidade e aceleração em um mundo caracterizado pelo uso intenso do computador. E uma de suas considerações é que talvez seja possível argumentar que a nova organização do trabalho depende do tempo descontínuo, da mesma forma que o modelo taylorista-fordista dependeu do tempo linear.

Em síntese, tomando como base as lições acima apresentadas por Latour (1997a), este estudo concentra-se em processos de espaço, tempo e ação (*timing, spacing, acting*) combinados com suas intensidades. O estudo de espaço de trabalho, por exemplo, de acordo com a perspectiva da TAR deve envolver o estudo do desempenho do fenômeno singular envolvendo espaço, tempo e ação de trabalho (no caso deste projeto, trabalho móvel).

Retomando o objetivo desse tópico, dada a perspectiva de mundo adotada pela TAR – o mundo é topológico – a questão seguinte é: como descrevê-lo? Para Bingham e Thrift (2000), a TAR considera que a descrição também deva ser topológica. Desse modo, Serres e Latour começam a confundir a distinção tradicional entre o que o mundo é (a questão ontológica), e o que pode ser conhecido sobre ele (a questão epistemológica); como Latour mesmo coloca na discussão da TAR:

“Esta solução torna-se senso comum uma vez que é aceito que uma narrativa ou uma explicação ou uma prova é sempre adicionada ao mundo, ela não subtrai nada do mundo. Aqueles adeptos da reflexividade, assim como seus inimigos pré-relativistas, sonham subtrair conhecimento das coisas. A TAR mantém-se adicionando coisas ao mundo e seu princípio da seleção não é mais se há um casamento entre narrativa e realidade – essa ilusão dual é dissolvida – mas se há ou não viagem.” (LATOURE, 1997b, tradução nossa).

A metáfora da viagem empregada aqui é importante, segundo Bingham e Thrift (2000). Se, como Serres e Latour sugerem, estar no mundo consiste em vincular espaços e tempos incomensuráveis, então é assim que o conhecimento também deve proceder para compreender tal mundo, isto é, deixando de lado a noção de métodos mutuamente exclusivos e hierarquizados – como mito, literatura e ciência – e explorando novos canais de comunicação entre modos aparentemente estranhos de conhecer. Trata-se de uma abordagem enciclopédica, no sentido de construir uma síntese, uma tentativa de fazer justiça a um mundo repleto, complicado, enredado, e sempre em movimento; não esperando uma revelação, mas talvez um

breve momento de discernimento; construindo legendas, em sua etimologia dupla: como lendas, histórias, e como ajuda para ler o mapa, atribuir sentido ao mundo (BINGHAM e THRIFT, 2000).

Bingham e Thrift (2000) resumem do seguinte modo a contribuição da TAR para a noção de tempo e espaço. Seguindo circulações, ela tem produzido um sentido de mundo de conexão parcial em que todos os tipos de espaços, em constante processo de deslocamento, podem coexistir, sobrepor-se, hibridizar-se, mover-se juntos, mover-se separados. Latour e Serres não argumentam que precisamos substituir uma estrutura espacial temporal, a euclidiana, com outra, a relativista, mas que no mundo deles tal estrutura não existe, exceto como uma construção metrológica que somente vai longe e rápido – o mundo deles é fluido. Além disso, esse sentido de multiplicidade de espaços que se movem e se dividem permite-nos rever lugar; dado que lugares não somente delineiam os traços de espaços, mas têm um papel ativo que está inscrito em suas atividades: em suas numerosas diferenças, os lugares são os meios pelos quais híbridos se estabelecem como tais e, ao permitir o desempenho de suas diferenças, confrontam mudança.

De modo geral, os conceitos sobre espaço e tempo da TAR estão alinhados com o momento de reaparecimento do lugar na contemporaneidade, de que fala Casey (1997), e apresentado no Capítulo 3 deste texto. Tal ênfase teve início, como mostra esse autor, nos estudos com foco no corpo humano, entre outros; e culminaram no presente com a visão de que o lugar em si não é algo fixo, mas em processo, parte de algo em andamento e dinâmico. Reforçando esse último aspecto, segundo Bingham e Thrift (2000), Latour e Serres repovoam espaço e tempo com todas as figuras que foram removidas por uma ideia de divisão abstrata, por meio da focalização no movimento, no processo, no constante burburinho do mundo à medida que elementos diferentes se relacionam, frequentemente em estilos novos e combinações não consideradas; “em outras palavras, eles buscam redescobrir a riqueza do mundo” (Ibid., p. 281).

Espaço e a TAR na Fase Complexa

A visão de tempo e espaço na fase que denominamos Fase Complexa da TAR merece destaque neste estudo. Focando na perspectiva de John Law (2003f), alguns outros aspectos sobre espaço e tempo se apresentam.

Law (2003f), ao explorar o que a TAR se tornou após um tempo (no que denominamos neste texto Fase Complexa), procura investigar possibilidades de tratar as dificuldades com o termo “rede”; por exemplo, conotações diferentes – que aquelas aplicadas pela TAR – que o termo assume: considera-se que vivemos em meio a “redes sociais”, viajamos usando uma “rede de trens” e estamos enredados em “redes de poder”. O autor argumenta que pensar topologicamente pode ser uma forma de tratar a questão (nota-se aqui, novamente, a influência do pensamento de Serres). A topologia é um ramo da matemática, no campo das geometrias não euclidianas, em que se investigam as propriedades de figuras geométricas que permanecem invariantes sob transformações topológicas (como ações de encolher, esticar, deformar etc.) (SPERLING, 2008). Em seus textos, Law e seus coautores (LAW e MOL, 1994; LAW e MOL, 2003; LAW, 2002; LAW e SINGLETON, 2003) investigam quatro formas de espacialidade: euclidianismo e regionalismo (com as quais estamos mais familiarizados), redes (forma proposta pela TAR em sua Fase Clássica), fluidos e fogo (formas presentes na Fase Complexa da TAR).

Destaca-se que essa discussão da TAR sobre espacialidades está associada às origens dessa teoria. A TAR é uma abordagem que contesta a ideia da universalidade dos fatos científicos (universalismo neste caso definido como algo que transcende localidades), isto é, argumenta que a ciência precisa ser localizada; e, ao questionar-se sobre onde e em que tipo de espaço a ciência se localizaria, a TAR considera que seria em espacialidades (versões de espaço) em que o não transcendentalismo pode residir, como regiões, redes, um espaço fluido e um espaço trêmulo, instável, intermitente como o fogo (LAW e MOL, 2003)⁵⁰.

A forma de espaço na visão euclidiana considera que configurações com três dimensões existem em um espaço também tridimensional; e que podem ser transportados nesse espaço sem deformação, isto é, manterem-se estáveis, desde que não procurem ocupar a mesma posição que outro objeto, e que suas coordenadas permaneçam as mesmas. Uma versão do euclidianismo é o regionalismo, que pressupõe que o mundo tem uma forma do tipo

⁵⁰ Interessante observar que mesmo a perspectiva topológica, em sua concepção estritamente matemática, não atende ao que propõe a TAR. Por exemplo, Latour (1997b) nos lembra de que a noção topológica de rede não é suficiente para capturar o trabalho necessário para obter efeitos de distância, proximidade, hierarquias etc. E por isso a TAR acrescenta à noção matemática de rede, a noção de ator. Uma rede na matemática ou na engenharia é algo que é traçado ou inscrito por alguma outra entidade – o matemático, o engenheiro. Um ator-rede é uma entidade que “faz” o traço e a inscrição. “É uma definição ontológica e não um pedaço de matéria inerte nas mãos de outros, especialmente de planejadores ou projetistas humanos” (LATOUR, 1997b, p. 3). Essas reflexões nos levam a reforçar a ideia que as perspectivas topológicas adotadas pela TAR são metáforas espaciais.

superfície que pode ser segmentada em partes de vários tamanhos – áreas com suas próprias regras topológicas sobre integridade e mudança (LAW, 2003f).

A TAR sugere que existe um sistema topológico alternativo: a noção de rede, em que as configurações retêm suas integridades espaciais em virtude das suas posições em um conjunto de conexões ou relações. A integridade não está associada ao volume euclidiano, mas relaciona-se com a sustentação de padrões de conexões estáveis, como apresenta Latour (2001) na noção de móvel imutável – algo que se move, mas que também mantém seu formato. Segundo Law e Singleton (2003), o móvel imutável mantém seu formato em dois modos diferentes: no espaço físico ou geográfico, e também em algumas maneiras relacionais e possivelmente funcionais em que pode ser imaginado como uma rede de associações mais ou menos estável. Os autores citam o caso dos navios portugueses, na época das grandes navegações (caso já apresentado anteriormente neste texto): tinham que ser móveis e ao mesmo tempo precisavam manter seu formato tanto fisicamente quanto como um conjunto de relações, uma rede em que velas, marinheiros etc. trabalhassem como esperado.

Law (2003f) argumenta no entanto que, de modo mais abrangente, a TAR articula possibilidades que são abertas, imaginando que o mundo sociotécnico é topologicamente não conformável; imaginando que é complexo topologicamente, um local em que regiões intersectam com redes. No caso de regiões e redes, estamos na presença de dois sistemas topológicos, dois modos de gerar espaço; e os dois são conectados (LAW e MOL, 2003). Law e Mol (2003) concordam com Latour: seria melhor falar em “agentes-rizomas”, em que a relacionalidade é que se torna importante – a possibilidade de se pensar em termos de formas de conexão –, em vez da metáfora da rede que vincula uma apreciação de relacionalidade a uma imagem específica de conectividade. Os autores argumentam que visões mais intrincadas de espacialidades são requeridas.

Para Law e Mol (2003), a espacialidade fluida é uma possibilidade, uma terceira versão de espaço possível na TAR. Os autores citam o caso da bomba d’água no Zimbábue, pesquisado por De Laet e Mol (2000). Resumidamente, a bomba é um sucesso e se espalha por todo país porque ela muda seu formato, tanto no espaço euclidiano quanto no espaço da rede. Como ela não se mantém estável na rede, poder-se-ia supor que se trata de uma rede que falhou, não conseguiu manter sua invariância – mas ela mostra variância; é um móvel mutável. Ou se poderia questionar se é a mesma em dois lugares; o analista da rede diria que não, mas

também faz sentido dizer que é a mesma bomba, a bomba do Zimbabwe que se move pelo país precisamente porque não é um formato invariante. A conclusão de De Laet e Mol (2000) é que seria mais útil pensar esse objeto como um objeto fluido; um objeto que flui e muda seu formato, gentilmente – isso porque as mudanças que acontecem no objeto não são abruptas, a ponto de gerar o desaparecimento do objeto ou sua classificação como objetos diferentes. Trata-se de um objeto resultante de um conjunto de relações que mudam; um oxímoro: algo que muda e ao mesmo tempo permanece o mesmo (LAW e SINGLETON, 2003).

Como quarta versão de espaço possível na TAR, Law e Mol (2003) consideram a metáfora do fogo – principalmente a associação que o filósofo da ciência, Gaston Bachelard, estabelece entre amor, morte e fogo, unidos no estado absorto de quem contempla as chamas de uma lareira – em três aspectos: (i) em sua relação com morte e renascimento, o fogo poderia ser visto como uma metáfora para tratar a continuidade do formato como um efeito de descontinuidades; (ii) em sua relação com os pares vida/presença, e morte/ausência, o fogo poderia ser visto como uma metáfora para a relação oscilante entre presença e ausência, a dependência do que não podemos fazer presente (isto é, do que está ausente) sobre o que está presente; e (iii) em sua relação com devaneios e fantasias, o fogo poderia ser visto como uma metáfora para uma específica versão da relação entre presença e ausência: um vínculo entre um único centro presente e múltiplos Outros ausentes. A continuidade no caso da metáfora do fogo poderia ser vista como: um efeito de descontinuidades; a presença e a ausência de Outros; e (em casos particulares) um efeito de um padrão tipo estrela de presença e ausências simultaneamente (LAW e MOL, 2003).

Law e Singleton (2003) citam como exemplo de objeto, cuja continuidade pode ser relacionada à metáfora do fogo, a doença hepática associada ao álcool; resultado da pesquisa que desenvolveram para um hospital da Grã-Bretanha, interessado em um diagnóstico sobre a gestão e a organização do tratamento dessa doença envolvendo o hospital e outras organizações de saúde. Os pesquisadores observaram que a doença hepática associada ao álcool é um objeto que justapõe e transforma realidades descontínuas que não podem ser agrupadas e fazerem-se presentes. Por exemplo, a versão do hospital da doença e seu tratamento se articula em torno de uma série de presenças e ausências diferentes, mas relacionadas: (i) o tratamento começa com o afastamento da pessoa do álcool; esse último está ausente do tratamento, mas ao mesmo tempo necessário e presente; (ii) a pessoa que bebe, necessária para o diagnóstico e prescrição do tratamento no hospital, torna-se ausente depois

desse processo inicial; (iii) as outras organizações associadas com a doença e o hospital (por exemplo, agências sociais) estão justapostas e têm sua versão da doença; essa última assume sua configuração porque se relaciona com essas presenças-ausências; (iv) talvez se esteja diante de um objeto que se espalha por corpos, mentes e sociedade; mas ele não flui simplesmente, porque mentes e sociedade se apresentam do ponto de vista do corpo como outras realidades. Os pesquisadores também relatam as versões de um psiquiatra que trabalha em uma clínica voltada a pessoas que apresentam quadro de abuso de drogas e de um médico que atende um tipo de casa de apoio a essas pessoas. Concluíram que existem três versões diferentes da doença: cada uma se estabelece a partir de ausências e de modo diferente. Trata-se de um objeto que não pode ser domesticado; um tipo de fogo não doméstico, menos controlado, como o fogo em um campo (LAW e SINGLETON, 2003).

Pode-se resumir do seguinte modo as configurações que se movimentam nesses quatro sistemas topológicos, ou formações espaciais: como volumes no espaço euclidiano; como redes de relações estáveis; como fluidos que gentilmente remodelam suas configurações; e como vínculos generativos entre presenças e ausências que são ambos agrupados e não concebidos para serem agrupados. Não há razão, porém, para supor que um mesmo elemento não possa se apresentar nessas quatro versões, e fluir ou saltar entre elas; ou que essas versões esgotam as possibilidades (LAW e SINGLETON, 2003).

Law e Mol (2003) ilustram, a partir do exemplo do próprio texto que escrevem, como um mesmo objeto pode estar presente nas diversas espacialidades – “ele é quatro coisas, localizado em quatro espaços: região, rede, fluido e fogo” (Ibid., 11). Consideram que:

- O texto é local; está sendo escrito em um computador pessoal; “está aqui e em nenhum outro lugar” (p. 10). Trata-se de um imóvel imutável.
- Se o artigo, porém, está sendo lido por outra pessoa, é porque se moveu; então, é regional. E, além disso, foi transportado. Se as palavras foram transportadas por uma rede sem transformação, o texto é um móvel imutável.
- Novamente, talvez, ao mesmo tempo, o texto, contudo, se tornou um fluido – caso algumas palavras tenham sido editadas; ou mesmo no ato da leitura o artigo tenha sido reconfigurado. Tornou-se o mesmo, mas também diferente; um móvel mutável.

- O artigo também inclui a terra. Há a linguagem em que ele é escrito (no caso, o inglês) que, segundo os autores, revela e reforça o sucesso imperialista da língua inglesa. Ou o texto inclui (mas agora oculta) a terra na forma de cheiros e gostos do que se comeu enquanto o artigo estava sendo escrito. Esses elementos, e muito mais, estão presentes no texto, mas também ausentes nele. O texto, então, existe no espaço do fogo – o espaço da alteridade conjunta, unida. O artigo é também um imóvel mutável.

Resumidamente, tem-se, segundo a visão Complexa da TAR, que os objetos são sempre desempenhados de modo multitopológico e são dependentes para sua consistência, da constância da interseção de diferentes espaços. E que, se eles se deslocam é porque são topologicamente complexos (LAW, 2002).

Apenas para ilustrar a característica acima dos objetos, considere por um momento um objeto, um navio, em dois espaços – euclidiano e rede. Um navio que navega pelos mares mantém-se como tal no espaço euclidiano se suas dimensões são conservadas enquanto ele se desloca. Segundo a TAR, esse mesmo navio mantém-se como tal em uma espacialidade em rede; sustentando-se dentro de uma rede estável de relações com outras entidades – velas, marinheiros e muitos outros devem funcionar adequadamente para se ter um navio (em atividade de modo apropriado). O navio, portanto, é um objeto que se mantém constante no espaço euclidiano e também na espacialidade em rede, isto é, navios são espacial ou topologicamente múltiplos, “habitando” tanto o espaço euclidiano como o espaço em rede – mantém-se fisicamente no espaço euclidiano e funcional e sintaticamente na espacialidade em rede (LAW, 2002).

O navio, no entanto, somente se move no espaço euclidiano, permanecendo imóvel no espaço de redes (se há uma ruptura nas relações entre os componentes no espaço de redes, então não há mais um objeto-rede, ator-rede). Ao mesmo tempo, é sua imobilidade no espaço de redes que permite seu deslocamento no espaço euclidiano. Law (2002) argumenta então que, se objetos se deslocam pode ser porque são topologicamente complexos, porque existem em diferentes sistemas espaciais ou porque são produzidos em interseções entre diferentes espacialidades.

Além disso, associada a essa visão de universo sociotécnico topologicamente múltiplo e complexo, Law (2002) sugere que as próprias espacialidades são produzidas,

“desempenhadas” em conjunto com os objetos (objeto aqui no sentido de efeito relacional; também pode ser um material, informação, pessoa, ação, divisão entre pequeno e grande ou global local etc.). Por exemplo, a produção, o “desempenho”, de um objeto como um navio (mesmo exemplo acima) que mantém as suas dimensões enquanto navega, enquanto se desloca pelo espaço euclidiano, também produz o espaço euclidiano no qual se localiza; e a espacialidade euclidiana torna-se reificada em uma série de desempenhos sedimentados (LAW, 2002). Segundo Law (2003c, tradução nossa), “[...] espaço é feito. É uma criação. É um resultado material. Como objetos, lugares, pontos obrigatórios de passagem, ele é um efeito. Ele não existe fora da sua performance”.

Sobre as metáforas topológicas propostas pela TAR, Alcadipani (2008) alerta que a aplicação dessas metáforas em diversos estudos pode levar a moldar relações de ordem e interações, deixando de considerar as especificidades do que é analisado. Segundo o autor, propondo metáforas específicas para atribuir sentido a ordem, que têm características claras e podem ser replicadas, Law e outros podem estar reproduzindo a mesma armadilha que procuram superar (ALCADIPANI, 2008); por exemplo, o aspecto da universalidade citado acima. Alcadipani (2008), porém, não rejeita a importância das metáforas topológicas, dado que essas destacam a relevância da multiplicidade e alteridade na TAR.

Neste ponto deste estudo, encontramos-nos diante da seguinte questão: dadas as correntes presentes na TAR atualmente, principalmente aquela orientada predominantemente pelas ideias de Latour e aquela que tem como base os argumentos de Law e outros, qual delas adotar para tratar nosso objeto?

Para responder a essa questão, voltamos-nos para a Introdução deste estudo, que relata como a abordagem de pesquisa foi escolhida para este projeto. Encontram-se nesse capítulo a escolha por seguir a orientação de geógrafos, como Crang e Thrift (2000) e May e Thrift (2001), em cujos textos prevalece a visão da TAR na topologia original de redes. Mesmo em textos mais recentes, como de Thrift (2005), destaca-se a visão latouriana da TAR; embora ao comentar sobre contingência o autor cite os trabalhos de Law e outros:

“Ao mesmo tempo que a teoria ator-rede versa sobre reduzir contingência, seu propósito também é enfatizar a contingência do mundo e as muitas possibilidades que estão abertas a qualquer ponto. De fato, em algumas de suas manifestações extremas (por exemplo, Law, 1997; Law e Mol, 1996⁵¹), a teoria ator-rede torna-se a tipificação da contingência, as lacunas e as incertezas tornam-se quase tão importantes quanto as redes.” (THRIFT, 2005, p. 71, tradução nossa).

Considerando, então, as escolhas iniciais deste estudo, prevalecerá nos capítulos a seguir a perspectiva latouriana da TAR, que conceitua o social como plano e os demais elementos derivados dessa perspectiva.

Como comentado no capítulo de Introdução deste estudo, dos aspectos envolvidos com a questão do trabalho móvel, este projeto interessa-se pelo elemento espaço de trabalho. Os Capítulos 3 e 4 focalizaram o tema espaço de modo abrangente (Espaço na Contemporaneidade) e associado a organizações (Organizações e Espaço), respectivamente; e este capítulo (Capítulo 5, Teoria Ator-Rede e Espaço) discutiu como a Teoria Ator-Rede trata a questão do espaço, explorando também as origens, principais conceitos, críticas e método de pesquisa associados a essa teoria. Nos próximos capítulos será apresentado o projeto de pesquisa desenhado para investigar o fenômeno do trabalho móvel neste estudo (Capítulo 6) e os resultados da execução de tal projeto (Capítulos 7 e 8).

⁵¹ Como constam em Thrift (2005): Law, J. (1997) Traduction/trahison. *Sociology*, 56: 1- 20. Law, J and Mol, A. (1996) Decisions. Paper presented to the Centre for Social Theory and Technology Seminar, November.

6 Abordagem Metodológica

Este capítulo tem por objetivo apresentar a abordagem metodológica adotada neste estudo visando investigar o fenômeno do trabalho móvel, particularmente em seus aspectos associados a espaço. Segundo Creswell (2003), em um projeto de pesquisa é importante que o pesquisador faça uso de uma estrutura que oriente seu trabalho em todos os aspectos, desde a identificação da postura epistemológica que suporta a pesquisa, até os procedimentos de coleta e análise dos dados.

A abordagem teórica adotada neste estudo, a Teoria Ator-Rede, é classificada como uma linguagem que confronta constantemente a epistemologia por meio de um empiricismo qualificado, como sugerem Bingham e Thrift (2000). A postura epistemológica, ou pressupostos filosóficos associados à TAR são considerados idiossincráticos, e Latour (2001) os resume do seguinte modo:

“[...] não há sentido em falar independentemente de epistemologia, ontologia, psicologia e política – para não mencionar a teologia. Em suma, ‘fora’, ‘natureza’; ‘dentro’, mente; ‘embaixo’, o social; ‘em cima’, Deus. Não dizemos que essas esferas estão isoladas uma das outras, mas que todas pertencem ao mesmo arranjo, o qual pode ser substituído por muitos outros.” (Ibid., p. 27).

Dado que o capítulo anterior dedicou-se aos conceitos e métodos associados à TAR, neste capítulo detalha-se a estratégia de pesquisa adotada e os procedimentos de coleta e análise de dados praticados.

6.1 Estratégia de Pesquisa

A TAR considera que os objetos, entidades, fatos, controvérsias etc. localizados no espaço físico podem ser somente detectados em uma rede de relações que os tornam visíveis. Uma implicação desse fato é que não se pode detectar um objeto de interesse sem estar envolvido, ou inserido em uma rede de prática (LAW e SINGLETON, 2003).

No caso desta pesquisa, o trabalho móvel estudado está associado ao que acontece em aeroportos e aviões por aquelas pessoas que se deslocam nesses espaços por razões de trabalho. Para investigá-lo a estratégia metodológica adotada neste projeto envolve uma combinação de (i) observação de campo singular – de outros e auto-observação – com o objetivo de explorar, investigar e vivenciar o fenômeno de interesse; e (ii) entrevistas com pessoas com experiências de trabalho móvel com o objetivo de trazer elementos que complementem os eventos observados.

Antes de detalhar os procedimentos de coleta e análise dos dados adotados neste estudo, considera-se relevante uma breve discussão de três aspectos do projeto: (a) a orientação da TAR “siga os atores” e este projeto; (b) a identificação das pessoas a serem entrevistadas, informantes desta pesquisa; e (c) o método de coleta de dados preponderantemente baseado em observação.

A orientação da TAR “siga os atores” e este projeto

Tantas vezes se encontra a recomendação “seguir os atores” nos textos da TAR, que em determinado ponto Latour (2005, p. 227, tradução nossa) comenta: “mais uma vez, mesmo que isso tenha se tornado algo irritante, o único *slogan* viável é ‘seguir os atores’”. Mas, como fazê-lo? Por exemplo, no capítulo anterior, uma aula foi usada como exemplo, no passo do método da TAR associado a redistribuir o local, e comentou-se sobre os muitos vínculos da sala de aula com outros espaços e tempos. Nesse caso, devemos seguir *todos* os atores envolvidos com o local, a interação e cada ator humano participante? Por quanto tempo? Quando parar? Em outro momento Latour (2005, p. 121, tradução nossa) reconhece a dificuldade prática dessa ação: “Quão ridículo é requerer que pesquisadores ‘sigam os atores’, quando os atores a serem seguidos movem-se em grande quantidade e em todas as direções como uma colmeia perturbada por uma criança travessa?”. Segundo Latour (2005), a resposta está no fato de que, para a TAR, se o social é um traço, ele pode ser retraçado; se ele é uma montagem, ele pode ser remontado. E essa é a tarefa do pesquisador: produzir uma narrativa sobre o fenômeno de seu interesse; um texto que desempenhe a porção do social em foco, como apresentado no capítulo anterior. Isso a partir de um trabalho de campo envolvendo, por exemplo, conduzir entrevistas, aplicar questionários, tomar notas, fotografar, filmar, e folhear documentos; e que, mesmo assim, ignora, perde e interpreta mal grande parte do que acontece (LATOUR, 2005).

Latour produziu, em parceria com Émilie Hermant [fotos], e posteriormente com a contribuição de Liz Carey-Libbrecht [tradução] e Patricia Reed [*web design*], o que denomina uma ópera sociológica sobre Paris, *Paris: Invisible City*. Trata-se de um projeto fotográfico, textual e digital, publicado na Internet, que “retraça” Paris, destacando a importância dos objetos ordinários e os problemas práticos de coexistência na cidade. Os pesquisadores caminharam pela cidade – acredito que seja possível dizer – “seguindo os atores” em diversas direções, em muitos lugares; e o resultado do que foi observado e fotografado converteu-se em uma narrativa (texto+imagem) repleta de ação. Latour e Hermant (2004, p. 5, tradução nossa) descrevem do seguinte modo a tarefa: “o que denominamos o social [...] se tornará visível se formos capazes de vincular, uma a um, os traços muito particulares que passam por ele, traços que se movem rapidamente [...] Paris consiste deles”.

Considerando os objetivos deste estudo e inspirados pelo trabalho de Latour e Hermant (2004), na fase de desenho desta pesquisa discutiu-se possíveis estratégias. Uma delas que se mostrou aderente aos projetos dentro da perspectiva da TAR consistia do acompanhamento de uma pessoa (ou mais pessoas) em viagens a trabalho por meio do sistema aéreo, por um tempo, seguindo também outros lugares, tempos e atores envolvidos, como organizações, metas, *e-mails* etc. As dificuldades apresentadas por esse esboço de projeto – como a identificação de informantes com disponibilidade para a pesquisa, o custo de tal empreitada (por exemplo, envolvendo a emissão de passagens aéreas sem uma agenda prévia) e a duração do trabalho de campo –, no entanto, inviabilizaram sua concretização. Optou-se, então, pelo formato apresentado acima: uma combinação de (i) observação de campo de outros e auto-observação; e (ii) entrevistas. Desse modo temos várias partes de redes sobre o tema deste estudo sendo mapeadas⁵².

A identificação das pessoas informantes deste estudo

Dada a estratégia definida para este projeto, como identificar as pessoas de interesse desta pesquisa, principalmente aquelas que se deslocam por razões de trabalho, portam tecnologia e fazem uso dessa tecnologia, em aeroportos e aviões, em atividades relacionadas a trabalho? Primeiramente é preciso considerar que existem situações em que as pessoas se deslocam por outras razões e não apenas aquelas associadas a trabalho – como turismo, migração etc.,

⁵² Um mapeamento exemplar de uma rede, na nossa visão, pode ser encontrado em: PAIVA, E. N. A FNM e a Indústria Automotiva no Brasil: Uma Análise Antitética do ponto de vista da Teoria Ator-Rede. Tese de Doutorado apresentada no COPPE/UFRJ em novembro de 2004. Disponível em <<http://www.fnm.ufrj.br/>>.

descritos por Urry (2007). Além disso, deve-se desconsiderar o caso das pessoas presentes nos espaços de observação que não são o foco deste estudo, como aquelas que trabalham nos espaços de deslocamento, isto é, trabalham nos aeroportos e aviões – como atendentes de *check-in* e comissários(as) de voos.

Especificamente, considerando as pessoas que se deslocam por razões de trabalho, pode-se encontrar os casos em que a pessoa trabalha ou não durante o deslocamento, e faz uso ou não das tecnologias para suportar tal atividade, detalhados a seguir:

- (i) a pessoa trabalha durante o deslocamento, com o apoio das tecnologias;
- (ii) a pessoa trabalha durante o deslocamento, porém sem o apoio das tecnologias;
- (iii) a pessoa não trabalha durante o deslocamento, porém faz uso de tecnologias em uma atividade não relacionada a trabalho;
- (iv) a pessoa não trabalha durante o deslocamento e não faz uso de tecnologias.

Detalhando melhor a situação das pessoas que se deslocam por razões de trabalho e fazem uso de tecnologias, é possível encontrar os seguintes casos⁵³:

- (a) a pessoa trabalha durante o deslocamento, com o apoio somente das tecnologias que porta;
- (b) a pessoa trabalha durante o deslocamento, porém não porta tecnologias e usa tecnologias disponíveis no aeroporto, como em uma sala de espera, ou VIP⁵⁴, ou Cybercafé⁵⁵;
- (c) a pessoa trabalha durante o deslocamento, com o apoio das tecnologias que porta e também tecnologias disponíveis no aeroporto;
- (d) a pessoa não trabalha durante o deslocamento, porém utiliza nesse período as tecnologias que porta;
- (e) a pessoa não trabalha durante o deslocamento, não porta tecnologias, mas faz uso de tecnologias disponíveis no aeroporto;

⁵³ Obviamente, ao longo do tempo, uma mesma pessoa pode ser classificada em várias dessas situações.

⁵⁴ VIP é a sigla em inglês de *Very Important Person*; pessoa de considerável influência ou prestígio. Com relação às salas VIPs, essas são locais destinados a pessoas consideradas “importantes”, no caso dos aeroportos, segundo os critérios de organizações como as companhias aéreas, instituições de cartões de crédito, agências de turismo etc.; têm acesso a essas salas pessoas credenciadas por essas organizações. Em geral as salas VIPs oferecem ambientes para descanso e trabalho, envolvendo um café, computadores para acesso à Internet, espaço com TV, banheiros, sala para reuniões, revistas, jornais, carregadores de bateria de celulares etc.

⁵⁵ *Cybercafé* ou Cibercafé é um local que, podendo funcionar também como cafeteria, oferece a seus clientes acesso à Internet, mediante o pagamento de uma taxa.

(f) e, por fim, há o caso da pessoa que não trabalha durante o deslocamento, porém utiliza nesse período as tecnologias que porta e também tecnologias disponíveis no aeroporto.

Nota-se a partir das possíveis ocorrências acima, as diversas questões envolvidas no trabalho de campo deste estudo. Por exemplo, ao observar uma pessoa no aeroporto: a pessoa encontra-se naquele ambiente por que se desloca a trabalho? Se a pessoa lê um documento, trabalha? Se a pessoa usa tecnologia em determinado momento, trabalha? Se a pessoa observa seu entorno, trabalha?

A presença dos temas a “pessoa trabalha” e “a pessoa não trabalha” durante o deslocamento, conduz-nos a outras questões: o que é trabalho? Quando as pessoas observadas e entrevistadas consideram que “trabalham” ou “não trabalham”? Que critério a pesquisadora utiliza, quando observa, para sugerir que as pessoas “trabalham” ou “não trabalham”? Tais questões propõem uma aproximação cuidadosa.

Anteriormente neste texto, foi apresentada a análise de Lazzarato e Negri (2001) sobre o trabalho no cenário pós-industrial que, segundo os autores, transforma-se em atividade imaterial, em que é sempre mais difícil distinguir o tempo de trabalho do tempo da produção ou do tempo livre. Também foi apresentado o trabalho de Bendassolli (2006) que acredita que no cenário pós-industrial houve um enfraquecimento do vínculo essencial, ontológico, entre trabalho e identidade; e, como consequência, o trabalho passou a ser descrito por meio de cinco pequenas narrativas públicas acerca de seu sentido e valor, e cada uma delas defende uma visão particular sobre *o que é e por que* trabalhar.

Visando refletir sobre trabalho, vejamos dois casos fictícios, apresentados no formato de questões: é possível imaginar uma mulher que trabalha com bordados (feitos à mão), uma bordadeira, aguardando um voo atrasado (ela viaja para participar de uma feira relacionada ao seu trabalho) e trabalhando, isto é, bordando no aeroporto? E é possível imaginar um homem, um torneiro mecânico, aguardando um voo atrasado (ele viaja para participar de uma feira relacionada ao seu trabalho) e trabalhando no aeroporto?

Uma pessoa poderia responder a essas questões: sim, é possível uma bordadeira trabalhar no aeroporto, porque ela pode levar seus instrumentos de trabalho e bordar enquanto aguarda; mas no caso do homem, parece que a dependência de um lugar específico, aquele em que se encontra o torno, transforma essa cena em algo improvável.

Pela lógica das respostas acima, no caso dessas duas pessoas que aguardam no aeroporto, concluiríamos que a mulher trabalha e o torneiro mecânico, não. Mas se consideramos a visão de Lazzarato e Negri (2001) – principalmente quando argumentam que o trabalho característico da sociedade dita pós-fordista pede o investimento da subjetividade daquele que trabalha – talvez o homem também esteja trabalhando no aeroporto. Por exemplo, podemos estender a história acima e imaginar que na próxima semana o torneiro será responsável pelo treinamento ou apresentação de sua experiência de trabalho para outro torneiro da empresa; e sentado no aeroporto, ele organiza, estrutura, qual a melhor maneira de transmitir o que sabe. Desse modo então, mesmo sem o torno, seria possível afirmar que ele trabalha enquanto aguarda o voo⁵⁶.

Essas reflexões sobre trabalho no cenário pós-industrial ilustram a complexidade desse tema. Dado esse fato, esta pesquisa procurou concentrar-se, limitar-se e ser fiel aos relatos dos próprios entrevistados, o que cada um deles define como trabalho e não trabalho. Com relação à observação de campo, a pesquisadora usou seu julgamento próprio para classificar uma situação que observa como trabalho ou não trabalho, e alguns desses eventos estão apresentados no próximo capítulo.

O método de coleta de dados baseado em observação

A adoção do método de observação para a coleta de dados também merece considerações associadas a essa escolha, tanto a observação de modo geral quanto a auto-observação. Segundo Atkinson e Hammersley (1994), a observação é um método de coleta de dados apropriado no caso de várias correntes teórico-metodológicas, como a fenomenologia, a etnometodologia e a etnografia, e tem sua origem no trabalho etnográfico de estudo de sociedades pequenas, relativamente homogêneas, na qual o pesquisador vive por um longo período de tempo, aprendendo a linguagem local, participando da vida cotidiana e observando atentamente. Alguns autores classificam a observação, segundo o papel do observador, nos extremos participante e não participante; e outros pesquisadores consideram uma tipologia mais detalhada que prevê as possibilidades de atuação: observador completo, observador

⁵⁶ Relacionado a esse aspecto do uso do tempo nas viagens, é interessante comentar que a pesquisa de Lyons, Jain e Holley (2007), sobre viagens de trem na Grã Bretanha, revela que 1 em cada 10 pessoas que viajam a trabalho, que observam pela janela a maior parte do trajeto, consideram o tempo consumido no trem muito importante, valioso.

como participante, participante como observador e participante completo, todas com ênfases próprias (ATKINSON e HAMMERSLEY, 1994). Na perspectiva de Holmes e Marcus (2005), nos dias atuais e distantes das experiências dos primeiros antropólogos, a estratégia de investigação etnográfica apresenta alguns desafios, como a multiplicidade e heterogeneidade dos locais de investigação, e a forma de colaboração cúmplice que têm alterado aquilo que os antropólogos esperam de “nativos” como objetos de estudo. As culturas e as populações tornaram-se fragmentadas, móveis, transnacionais, assim como mais cosmopolitas; e a reflexão pós-moderna revelou o peso da crítica política e ética do relacionamento tradicional no trabalho de campo, quebrando a inocência necessária para sustentar a distância entre o pesquisador e seu objeto de estudo, de modo que a cumplicidade com o objeto agora permeia a cena do trabalho de campo (HOLMES e MARCUS, 2005).

O método de auto-observação está associado, entre outras estratégias de pesquisa, à autoetnografia. Ellis e Bochner (2000) consideram que a autoetnografia visa tornar a própria experiência do pesquisador um tópico de investigação; o pesquisador usa seus sentimentos, pensamentos e emoções para tentar compreender uma experiência vivida, e explorando essa experiência particular, espera compreender um modo de vida. Autoetnógrafos variam em suas ênfases, que podem recair sobre o processo de pesquisa (*grafia*), a cultura (*etno*) e/ou o *self* (*auto*) (ELLIS e BOCHNER, 2000).

A observação de campo desenvolvida neste estudo, de outros e de si mesmo, está muito distante daquela prevista no trabalho etnográfico – como discutem Atkinson e Hammersley, (1994); Holmes e Marcus (2005); e Ellis e Bochner (2000) –; principalmente, quando se observa sua duração, locais de investigação, e uso dos sentimentos e emoções da pesquisadora. A observação teve como foco as pessoas, assim como a própria pesquisadora, que trabalham nos períodos de deslocamento, entre um lugar e outro, em aeroportos e aviões, e procurou investigar principalmente o que as pessoas fazem, como fazem, quem ou o que está envolvido, e o que acontece. Além disso, os métodos foram utilizados como procedimentos de coleta de dados na perspectiva da Teoria Ator-Rede, modestamente procurando seguir os exemplos das pesquisas de campo descritas em Latour e Hermant (2004), Latour (2001) e Law e Singleton (2002).

6.2 Procedimentos de Coleta e Análise dos Dados

A estratégia metodológica adotada neste projeto, como descrito acima, envolveu uma combinação de observação de campo singular e entrevistas com pessoas com experiências de trabalho móvel. Os espaços de trabalho observados e focalizados nas entrevistas foram aviões (componente do trabalho móvel diretamente relacionado ao movimento); e saguões de aeroportos (componente do trabalho móvel relacionado aos pontos de parada temporária no caminho).

A coleta de dados neste projeto compreendeu os seguintes procedimentos, executados nessa ordem:

- (1) 250 horas de observação singular de (i) pessoas e situações nos saguões de aeroportos e, em especial, aquelas usando TIC; e (ii) pessoas e situações em 36 voos⁵⁷ entre São Paulo e outras capitais do país (a lista das cidades escolhidas encontra-se adiante, neste texto), no período entre março e abril de 2010;
- (2) 25 entrevistas semiestruturadas com pessoas que se enquadram no perfil de informantes desta pesquisa, isto é, deslocam-se para trabalhar usando o avião com certa frequência, trabalham em diversos locais e fazem uso de tecnologias móveis enquanto se deslocam; realizadas no período de junho e julho de 2010.

Como atividade preliminar de coleta de dados, visando contato inicial com o campo e levantamento de subsídios para elaboração do instrumento de pesquisa (roteiro de entrevista), foram realizadas 50 horas de observação nos saguões do Aeroporto de São Paulo/Congonhas livres para acesso ao público, no período entre outubro de 2009 e novembro de 2009. Antes do início dessa atividade, foi solicitado à Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária), responsável pela administração do referido Aeroporto, acesso também ao saguão de embarque, normalmente permitido somente àqueles de posse de uma passagem aérea para embarque. Tal pedido, no entanto, foi negado, alegando-se que tal área é restrita e

⁵⁷ Foram previstos 38 voos, porém realizados 36 deles, por razões a serem detalhadas adiante e originadas de evento descrito no Anexo C.

“as áreas restritas por questões de segurança operacional não são liberadas.” (MAFRA, 2009)⁵⁸.

Sobre os destinos dos voos e aeroportos em que se realizaram as observações

Os destinos escolhidos para a condução da observação de pessoas em voos que partem do Aeroporto de São Paulo/Congonhas foram: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro. Essa definição baseou-se no estudo desenvolvido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), intitulado *Regiões de Influência das Cidades*, que “mostra as redes formadas pelos principais centros urbanos do País, baseadas na presença de órgãos do executivo, do judiciário, de grandes empresas e na oferta de ensino superior, serviços de saúde e domínios de Internet” (IBGE, 2009).

O estudo do IBGE classificou as cidades em cinco níveis: metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local. Foram identificadas doze redes de primeiro nível, isto é, principais centros urbanos do País, com grande porte, fortes relacionamentos entre si e, em geral, extensa área de influência direta, subdivididos em três subníveis:

- a. Grande metrópole nacional: São Paulo;
- b. Metrôpoles nacionais: Rio de Janeiro e Brasília;
- c. Metrôpoles: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre.

Com o objetivo de selecionar as cidades que seriam destino dos voos a serem pesquisados neste projeto, optou-se por considerar as metrôpoles nacionais, definidas pelo estudo do IBGE, isto é, Rio de Janeiro e Brasília; e as cinco metrôpoles com maiores números de capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e municípios, que são: Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre e Recife.

Portanto, os voos observados neste projeto partiram do Aeroporto de São Paulo/Congonhas com destino a Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Rio de

⁵⁸ Os contatos com a administração do Aeroporto de São Paulo/Congonhas (responsabilidade da Infraero), negociando a autorização para a condução da pesquisa, foram realizados em setembro, outubro e novembro de 2009. Tiveram início com uma visita da pesquisadora à Infraero no próprio aeroporto, seguida de troca de e-mails, documentos e telefonemas. Após algumas tentativas de negociação, em que se obteve acesso apenas às áreas públicas e, mesmo assim, com restrições, esta pesquisadora optou por circular pelo aeroporto como o público em geral.

Janeiro, e retornaram dessas cidades para São Paulo. Além disso, optou-se por (i) viajar às segundas-feiras, para as sete cidades – nos primeiros voos da manhã e retornar ao final da tarde –, considerando que a atividade preliminar de pesquisa de campo sinalizou que as viagens a trabalho são mais frequentes no início da semana; (ii) viajar nos demais dias da semana para os centros mais próximos da cidade de São Paulo – Belo Horizonte, Curitiba e Rio de Janeiro – com o objetivo de abranger os demais dias da semana. Desse modo, o total de viagens planejadas foi trinta e oito.

A compra das passagens aéreas se deu nos meses de dezembro de 2009 e janeiro de 2010; com o critério de escolha da companhia aérea que oferecia os menores preços (GOL Linhas Aéreas); e as viagens aconteceram, nos meses de março e abril de 2010. A Tabela 3 exibe os dados das viagens (*aeroporto de origem e de destino no voo, data do voo, dia da semana a que a data se refere, horário previsto de partida na origem, horário previsto de chegada no destino, duração prevista da viagem e, para aqueles voos com escalas, o aeroporto de escala*), de acordo com as passagens emitidas dos voos partindo de, e retornando para, o Aeroporto de São Paulo/Congonhas (CGH). Os demais aeroportos a que as passagens adquiridas estão associadas, e em que as observações se deram, são⁵⁹: em Belo Horizonte, o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Confins (CNF); em Brasília, o Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek (BSB); em Curitiba, o Aeroporto Internacional Afonso Pena (CWB); em Fortaleza, o Aeroporto Internacional Pinto Martins (FOR); em Porto Alegre, o Aeroporto Internacional Salgado Filho (POA); em Recife, o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (REC); e no Rio de Janeiro, o Aeroporto Santos Dumont (SDU).

Tabela 3 - Dados das viagens.

(continua)

<i>Origem/Destino</i>	<i>Data</i>	<i>Dia da semana</i>	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Duração</i>	<i>Escala</i>
CGH - CNF	01/03/10	Segunda	07h30	08h35	1h05	-
CNF - CGH	01/03/10	Segunda	17h00	18h09	1h09	-
CGH - CNF	02/03/10	Terça	07h30	08h35	1h05	-

⁵⁹ Os nomes dos aeroportos e abreviaturas apresentados aqui seguem a nomenclatura adotada pela Infraero (2010).

Tabela 3 - Dados das viagens.

(continua)

<i>Origem/Destino</i>	<i>Data</i>	<i>Dia da semana</i>	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Duração</i>	<i>Escala</i>
CNF - CGH	02/03/10	Terça	21h02	22h00	0h58	-
CGH - CNF	03/03/10	Quarta	09h25	10h30	1h05	-
CNF - CGH	03/03/10	Quarta	18h15	19h25	1h10	-
CGH - CNF	04/03/10	Quinta	07h30	08h35	1h05	-
CNF - CGH	04/03/10	Quinta	18h15	19h25	1h10	-
CGH - CNF	05/03/10	Sexta	07h30	08h35	1h05	-
CNF - CGH	05/03/10	Sexta	15h35	17h05	1h30	-
CGH - BSB	08/03/10	Segunda	07h50	09h35	1h45	-
BSB - CGH	08/03/10	Segunda	20h30	22h17	1h47	-
CGH - CWB	15/03/10	Segunda	08h10 ⁶⁰	09h00	0h50	-
CWB - CGH	15/03/10	Segunda	18h50	19h50	1h00	-
CGH - CWB	16/03/10	Terça	08h10	09h00	0h50	-
CWB - CGH	16/03/10	Terça	17h20	18h20	1h00	-
CGH - CWB	17/03/10	Quarta	08h10	09h00	0h50	-
CWB - CGH	17/03/10	Quarta	18h50	19h50	1h00	-
CGH - CWB	18/03/10	Quinta	08h10	09h00	0h50	-
CWB - CGH	18/03/10	Quinta	17h20	18h20	1h00	-
CGH - CWB	19/03/10	Sexta	08h10	09h00	0h50	-
CWB - CGH	19/03/10	Sexta	17h20	18h20	1h00	-
CGH - FOR	22/03/10	Segunda	06h32	12h20	5h48	BSB
FOR - CGH	22/03/10	Segunda	15h35	20h21	4h46	BSB
CGH - POA	29/03/10	Segunda	06h20	07h50	1h30	-
POA - CGH	29/03/10	Segunda	17h00	18h25	1h25	-

⁶⁰ Todos os voos de São Paulo para Curitiba tiveram os horários alterados em relação aos previstos na compra das passagens aéreas: previsto às 8h10 e alterado para às 8h24 sem comunicação prévia ao passageiro.

Tabela 3 - Dados das viagens.

(conclusão)

<i>Origem/Destino</i>	<i>Data</i>	<i>Dia da semana</i>	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Duração</i>	<i>Escala</i>
CGH - SDU	05/04/10	Segunda	07h40	08h38	0h58	-
SDU - CGH	05/04/10	Segunda	18h10	19h05	0h55	-
CGH - SDU	06/04/10	Terça	07h10	08h08	0h58	-
SDU - CGH	06/04/10	Terça	17h10	18h03	0h53	-
CGH - SDU	07/04/10	Quarta	08h10	09h08	0h58	-
SDU - CGH	07/04/10	Quarta	19h10	20h10	1h00	-
CGH - SDU	08/04/10	Quinta	07h10	08h08	0h58	-
SDU - CGH	08/04/10	Quinta	18h40	19h34	0h54	-
CGH - SDU	09/04/10	Sexta	07h10	08h08	0h58	-
SDU - CGH	09/04/10	Sexta	17h40	18h30	0h50	-
CGH - REC	12/04/10	Segunda	07h30	12h10	4h40	CNF
REC - CGH	12/04/10	Segunda	17h45	22h00	4h15	CNF

Fonte: elaborado pela autora.

As observações foram conduzidas durante todo o processo em que a pesquisadora esteve envolvida com as viagens: desde a compra das passagens, o procedimento de *check-in*, o caminho para o aeroporto (sempre a partir da residência da pesquisadora na cidade de São Paulo, com destino ao Aeroporto de São Paulo/Congonhas), o embarque de ida, durante o voo, a chegada ao destino (o espaço do aeroporto em que a pesquisadora realizou as observações), as horas no aeroporto destino (em média 8 horas), o embarque de volta, a chegada a São Paulo; e o caminho de volta do aeroporto (sempre a partir do Aeroporto de São Paulo/Congonhas, com destino à residência da pesquisadora na cidade de São Paulo).

Aeroportos e aviões são espaços públicos em que as pessoas em trânsito realizam atividades. Por exemplo, como comentado anteriormente neste texto, segundo Breure e Van Meel (2003), no aeroporto, enquanto aguardam, as pessoas realizam atividades associadas a lazer, fazem

compras, lêem relatórios de trabalho, trabalham usando o computador portátil, conversam ao telefone móvel celular, comunicam-se por *e-mail*, realizam reuniões de trabalho etc.

Dado que este estudo focaliza o aeroporto e o avião como lugares de trabalho para as pessoas em trânsito, a observação de campo procurou identificar eventos de trabalho desempenhados por essas pessoas e que acontecem nesses espaços; as anotações de campo concentram-se em tais eventos, assim como descrevem temas relacionados – como a infraestrutura oferecida pelos aeroportos.

A pesquisadora levou a campo, como suporte ao trabalho de observação, um caderno para anotações, um *notebook*, uma máquina fotográfica e um gravador de bolso. No caso do aeroporto, a pesquisadora alternava a circulação pelos diversos espaços desse lugar (dos quais registrava imagens fotográficas relacionadas ao tema do projeto), com momentos em que permanecia em um local específico – geralmente próximo a uma tomada de energia, porque esse se mostrou ser um local de maior incidência de cenas de trabalho. No caso do avião, na maioria das viagens, a pesquisadora sentou-se na poltrona do corredor, que oferece a possibilidade de acompanhar as atividades de uma quantidade maior de pessoas quando comparado ao sentar-se próximo à janela da aeronave; também nesse espaço a pesquisadora registrou imagens fotográficas relacionadas ao tema do projeto. Como comentado acima, a máquina fotográfica foi levada a campo como um suporte ao trabalho de observação; as imagens produzidas têm por objetivo ilustrar aspectos do texto deste estudo.

Sobre as questões éticas associadas à observação do espaço público e ao registro de imagens, Harper (2005) argumenta que a ética da pesquisa visual é uma questão não resolvida no mundo científico. Na sociologia, a observação da vida pública está presente, desde os estudos de formas genéricas de interação social de Georg Simmel, baseados em parte nas observações realizadas pelo pensador da janela de seu apartamento em Berlin; ou desde as observações de Irving Goffman de nuances da interação humana nos encontros sociais (HARPER, 2005). As fotografias, que figuram neste texto e que são de autoria da pesquisadora deste estudo, foram produzidas em ambientes públicos, com base no princípio que a observação da vida pública pode acontecer sem o consentimento das pessoas observadas; princípio esse adotado por pesquisadores que se inspiram no modelo da fotografia documental e do fotojornalismo (HARPER, 2005). Nos casos em a fotografia retratava claramente as pessoas, no entanto, foram feitos recortes de modo a manter o anonimato dessas pessoas.

As anotações foram realizadas ora no caderno, ora direto no processador de textos do *notebook*; e as anotações do caderno, em momentos diversos, foram inseridas no arquivo de texto, no *notebook*, quase sempre acrescentando algo (observações, notas etc.) que esse processo de transcrição despertava. Além disso, algumas das fotos tiradas em campo foram inseridas no arquivo texto para ilustrar o ponto sendo apresentado.

Sobre as entrevistas

Como instrumento de pesquisa, foi desenvolvido um roteiro de entrevistas semiestruturadas, com duração prevista de uma hora e com o objetivo de explorar a experiência de trabalho em movimento de pessoas que usam com frequência o sistema aéreo como meio de transporte para se deslocarem a trabalho. Os seguintes tópicos compõem o plano de entrevistas aplicado:

1. Dados pessoais: nome, idade, estado civil, se filhos e quantos, formação, organização (ou organizações) a que a pessoa está vinculada, natureza do trabalho, tempo na organização (ou organizações) e trabalhos anteriores.
2. Viagens a trabalho usando o avião como meio de transporte: locais de destino, objetivos, planejamento das viagens e sensibilidade aos riscos.
3. Objetos: o que leva nas viagens e características do uso dos objetos tecnológicos.
4. Deslocamento: atividades no período de deslocamento (em aeroportos e aviões), planejamento dessas atividades e práticas em situações imprevistas.
5. Distância: controle gerencial, distância da empresa, da família, de amigos etc.
6. Espaços: local de trabalho em aeroportos e aviões, e local ideal de trabalho.
7. Trabalho: comparação de situações de trabalho com e sem viagens; avaliação de cenários com audioconferência, videoconferência e teletransporte; e avaliação da possibilidade de se trabalhar a qualquer hora e em qualquer lugar.
8. Visão de tempo e espaço.

Como apresentado no capítulo Introdução deste estudo, algumas particularidades nos levaram a selecionar os informantes deste projeto como aqueles que viajam a trabalho usando o avião como meio de transporte, com certa frequência (mínimo: uma vez ao mês); considerou-se que essas pessoas, atualmente, podem até não mais viajar, mas o fizeram por um período nos últimos anos. As ocupações típicas, encontradas na literatura, das pessoas que se enquadram nesse perfil são vendedores, consultores (com especialidade em TIC e outros), advogados,

pessoas que trabalham em áreas de Pesquisa e Desenvolvimento, executivos, profissionais de suporte técnico etc.

O roteiro apresentado resultou da análise da literatura sobre o tema deste projeto e também de dois testes realizados, a partir de versões anteriores das questões a serem endereçadas: uma entrevista com uma pessoa, dentro do perfil desejado, logo após a visita preliminar ao campo, no final de 2009, a partir de uma versão inicial do roteiro; e uma entrevista com outra pessoa, dentro do perfil desejado, logo após as viagens, a partir de uma segunda versão do roteiro. Os resultados dessas entrevistas prévias geraram ajustes no roteiro, levando à sua versão aplicada.

A partir das características desejadas para os informantes, procurou-se contatar possíveis candidatos com base na rede pessoal de contatos da pesquisadora, que por quinze anos de vida profissional esteve envolvida com consultoria na área de TIC; e com base nos contatos mantidos durante as viagens de observação. Desses últimos, foram contatadas três pessoas e somente com uma delas foi possível realizar a entrevista; no caso das duas outras pessoas, os contatos foram retornados, porém as entrevistas não se efetivaram por questões de agenda dessas pessoas. A maioria, então, de informantes selecionados derivou de contatos da pesquisadora deste projeto ou de indicações de pessoas com o perfil desejado apresentadas por esses contatos, sendo que não foram entrevistadas mais que duas pessoas que trabalham para uma mesma empresa. Três pessoas entrevistadas foram indicações de outras três pessoas entrevistadas.

A duração média das entrevistas foi de uma hora, sendo que duas delas tiveram a duração aproximada de pouco mais que meia hora, em razão da disponibilidade dos entrevistados naquele momento em particular, e a entrevista mais longa foi de 1 hora e 48 minutos. Todas as entrevistas foram gravadas com a autorização dos informantes e transcritas para análise.

Informações básicas (gênero, idade, tipo de organização em que atua e atividade de trabalho) das vinte e cinco pessoas entrevistadas, assim como o local em que a entrevista foi realizada, são apresentadas na Tabela 4. Doze dos informantes são mulheres e treze, homens; a média de idade é 40 anos, variando entre 23 e 61 anos. Os entrevistados estão em sua maioria (64%) envolvidos com atividades relacionadas a marketing e/ou comerciais, dentro de diferentes ramos de negócio; e o segundo grupo dedica-se a consultoria (20%). Mais da metade (60%)

das entrevistas foi realizada nas organizações (seja em uma sala ou cafeteria); e o restante em ambientes externos (32%) como cafeterias, restaurantes e padarias; duas entrevistas foram realizadas na casa do informante.

Tabela 4 - Dados das pessoas entrevistadas.

(continua)

<i>Entrevistado</i>	<i>Gênero</i>	<i>Idade</i>	<i>Organização</i>	<i>Atividade</i>	<i>Local da entrevista</i>
1	Feminino	47	Consultoria em Gestão, Estratégia, e Excelência Comercial	Consultoria	Casa
2	Feminino	40	Instituição Financeira	Fidelização de Clientes	Café
3	Feminino	36	Instituição Financeira	Pesquisa Econômica	Café do Escritório
4	Masculino	30	Construção Civil	Gestão Comercial	Padaria
5	Masculino	46	Produtos e Serviços de TIC	Pré-Venda	Restaurante
6	Feminino	25	Indústria Química e Farmacêutica	Pesquisa Clínica	Escritório
7	Feminino	36	Consultoria em Sistemas	Estratégia e Acompanhamento da Gestão de Projetos	Café
8	Feminino	33	Instituição Financeira	Apoio à Comercialização de Produtos	Café do Escritório
9	Masculino	38	Soluções e Serviços de TIC	Estratégia e Gestão de Canais de Vendas	Escritório
10	Masculino	51	Consultoria em Serviços Jurídicos	Advocacia	Escritório
11	Feminino	61	Pesquisa de Marketing	Estratégia e Gestão do Negócio	Escritório
12	Feminino	49	Consultoria em Sistemas	Estratégia e Acompanhamento da Gestão de Projetos	Café

Tabela 4 - Dados das pessoas entrevistadas.

(conclusão)

<i>Entrevistado</i>	<i>Gênero</i>	<i>Idade</i>	<i>Organização</i>	<i>Atividade</i>	<i>Local da entrevista</i>
13	Masculino	29	Gestão de Marcas	Estratégia de Marca e Gestão de Projetos	Restaurante
14	Masculino	40	Prestadora de Serviços em Recursos Humanos	Estratégia e Gestão do Negócio	Escritório
15	Masculino	32	Concessionária de Energia Elétrica	Estratégia e Gestão de Projetos de Engenharia Civil	Escritório
16	Masculino	46	Soluções e Serviços de TIC	Apoio a Vendas	Escritório
17	Masculino	61	Indústria da Construção Civil	Estratégia e Gestão do Negócio	Escritório
18	Feminino	37	Gestão de Marcas	Estratégia de Marca e Acompanhamento da Gestão de Projetos	Padaria
19	Masculino	41	Empresa concentrada em cuidados com a saúde, produtos de consumo e iluminação	Estratégia e Gestão de Produtos	Restaurante
20	Feminino	25	Indústria de artigos de vidro	<i>Trade Marketing</i> ⁶¹	Escritório
21	Feminino	23	Indústria de artigos de vidro	<i>Trade Marketing</i>	Escritório
22	Feminino	50	Instituição Financeira	Apoio à Comercialização de Produtos	Café do Escritório
23	Masculino	44	Produtos e Serviços de TIC	Estratégia e Gestão de Pré-Venda	Escritório
24	Masculino	45	Consultoria em Gestão de Negócios	Consultoria	Casa
25	Masculino	35	Instituição Financeira	Estratégia e Gestão da Área Comercial	Escritório

Fonte: elaborado pela autora.

⁶¹ *Trade Marketing* é uma disciplina de Marketing que orienta o desenvolvimento das relações entre fabricantes e canais de venda.

Seguem outras informações a respeito das pessoas entrevistadas: (i) 14 delas declaram-se casadas; 8 solteiras; e 3 divorciadas; (ii) 15 delas têm filhos; (iii) 9 têm formação em Administração; 4 em Engenharia, 3 em Economia, 2 em Ciência da Computação; e os demais em Farmácia; Contabilidade e Análise de Sistemas; Direito; Ciência Social, Antropologia e Marketing; Comunicação Social e Processamento de Dados; Psicologia; e Matemática; (iv) sobre o tempo que trabalham na organização atual: 11 delas trabalham há menos de 5 anos; 5 delas trabalham entre 5 a 10 anos; e 9 delas trabalham há mais de 10 anos; (v) e duas das pessoas entrevistadas mudaram de carreira ao longo da vida profissional.

Considerando a característica de trabalho móvel desempenhado pelos entrevistados, pode-se classificá-los como pessoas cujo trabalho é disperso espacialmente e requer, então, mobilidade para que seja realizado – tipo de trabalho móvel classificado por Cohen (2010) como “mobilidade para o trabalho”. Por exemplo, a Entrevistada 22 visita periodicamente clientes de um banco para, entre outras atividades, apresentar e esclarecer dúvidas relacionadas aos produtos da instituição; a Entrevistada 1, consultora, desenvolve projetos nos locais definidos pelos clientes; e o Entrevistado 13 desenvolve atualmente um projeto para um cliente localizado em uma cidade diferente daquela em que reside e para a qual, então, desloca-se com frequência. Além disso, as pessoas entrevistadas, em determinados momentos, também se caracterizam como pessoas que conduzem algumas tarefas de trabalho enquanto se deslocam – tipo de trabalho móvel classificado por Cohen (2010) como “trabalho enquanto se move”. Exemplos detalhados serão apresentados no próximo capítulo.

Sobre as quantidades apresentadas

Diante das características das etapas da coleta de dados apresentadas acima, são necessárias algumas observações com relação à quantidade de participantes contatados e a duração das atividades. Em resumo, o tempo de observação foi de aproximadamente 250 horas (já incluídas nessas horas as observações durante os voos) e foram realizadas 25 entrevistas semiestruturadas.

Godoi e Mattos (2006), em sua discussão sobre a entrevista qualitativa, discorrem a respeito, da decisão a ser tomada pelo pesquisador sobre quantos entrevistar em seu estudo. Para os autores, “na realidade da visão qualitativa o investigador está impedido de determinar previamente o número de entrevistas necessárias à sua investigação” (Ibid., p. 308). No acompanhamento do projeto, constatou-se que a quantidade de pessoas entrevistadas ofereceu

à pesquisadora grande porção de detalhes, de similaridades e diferenças, consideradas adequadas para o desenvolvimento da análise.

A decisão sobre quanto tempo observar também merece considerações. Como comentado anteriormente neste texto, a observação desenvolvida neste projeto está distante daquela prevista no trabalho etnográfico, principalmente com relação ao tempo dedicado ao trabalho de campo. Parte da justificativa sobre essa quantidade de horas de observação está associada ao custo das viagens usando o avião como meio de transporte.

Sobre o trabalho de campo - observação

Durante a tarefa de coleta de dados deste projeto, particularmente no que se refere à observação, adotou-se algumas ideias de como tratar o material de campo na fase pré-análise apresentadas por Rock (2001) e também por Latour (2005). Rock (2001) argumenta que na fase de coleta de dados é imperativo que o pesquisador se envolva com a tarefa de conversar de forma escrita consigo mesmo. O que está claro em determinado momento pode não estar em outro; é preciso explicar para o “pesquisador no futuro” o que o “pesquisador no presente” está fazendo: porque acha algo interessante, porque está registrando determinado fato, que relevância o fato tem, etc. Também na fase de coleta, é importante obter todo tipo de dado; nesse momento o pesquisador não está em posição de julgar o que é útil e o que não é. Recomenda-se que não tente censurar qualquer coisa que apareça. Nessa fase se estabelece as pré-condições para uma compreensão em um momento futuro, que nunca poderia acontecer antecipadamente (ROCK, 2001)

Também sobre essa fase do trabalho de campo, Latour (2005) recomenda aos pesquisadores, dentro da abordagem da TAR, para que registrem todos os seus movimentos, porque “tudo” passa a ser dado a ser coletado para a pesquisa – como anotações dos encontros, reações das pessoas ao estudo, algo que surpreende o pesquisador quando está no campo etc.. Deve-se registrar os nomes das pessoas, ou fontes acessadas, indicando também a data e a hora. Além disso, esse autor sugere que os pesquisadores estejam sempre prontos, disponíveis e abertos a registrarem suas observações. Para Latour (2005), o desenrolar de estudos sobre assuntos complexos não pode ser obtido sem rascunhos e esquematizações contínuas. Dessa atividade derivam generalizações, definições, explicações, abstrações etc. que, caso não sejam registradas, podem se perder ou se misturar às observações dos atores.

Seguindo essas recomendações, durante as viagens e estadas nos aeroportos, a pesquisadora ora escrevia no caderno e ora diretamente do *notebook*, o que ouvia, observava e experienciava. Em alguns casos, a pesquisadora acrescentava associações que estabelecia entre o que observava e vivia, e aspectos teóricos relacionados; e acrescentava alguns dados de pesquisas realizadas na Internet sobre os nomes citados e eventos observados. O que se escrevia no caderno, o mais próximo possível do momento da anotação era digitado por meio do processador de texto no *notebook*; quase sempre acrescentando algo, detalhando algum aspecto, e incluindo destaques relacionados com a base teórica da pesquisa. Ao final do dia, uma leitura completa das anotações realizadas naquele período era conduzida, quase sempre acrescentando informações.

O texto do caderno de campo, contendo as anotações e algumas das fotos realizadas (aproximadamente 80 páginas), estrutura-se por dia da viagem; para cada viagem são apresentados: os dados dos voos (previsto e real) e os acontecimentos (na forma de texto e fotos), descritos na sequência cronológica em que ocorreram. Fisicamente, as anotações estão armazenadas em sete arquivos de texto (um para cada destino visitado) e as quase 700 fotografias produzidas durante o trabalho de campo estão armazenadas em um arquivo específico para cada aeroporto visitado.

Sobre o trabalho de campo - entrevistas

Como comentado anteriormente, a maior parte dos entrevistados derivou de contatos ou indicações de contatos da rede pessoal da pesquisadora deste projeto. A pesquisadora encaminhou um *e-mail*, apresentando o projeto e a necessidade, para 16 pessoas de sua rede próxima de relações que poderiam contribuir pessoalmente ou com indicações; assim como para um grupo profissional do qual faz parte na Internet. Do grupo de pessoas próximas, 4 foram entrevistadas, 7 indicaram outras pessoas que foram entrevistadas, e 5 indicaram pessoas com as quais não foi possível a realização da entrevista (por não residirem em São Paulo e não se adequarem ao perfil necessário); e do grupo na Internet, a pesquisadora obteve um retorno, do qual derivaram duas entrevistas.

O procedimento de agendamento das entrevistas teve início com um contato via *e-mail* (maioria) ou telefônico, apresentando o projeto e convidando a pessoa a participar. Tinha início, então, a negociação de data e horário que melhor atendia a disponibilidade do

entrevistado. A pesquisadora se deslocou até todos os entrevistados na data, horário e local definidos.

Todas as entrevistas seguiram o roteiro definido; algumas de modo mais fiel e outras com algumas adaptações (mudanças na ordem das questões, por exemplo) ao que se apresentava durante o diálogo entre a pesquisadora e a pessoa entrevistada. Além disso, a pesquisadora chegava a campo com uma página em que constavam os dados, até aquele momento, do entrevistado (como nome, telefone, endereço e *e-mail*), que durante a entrevista eram complementados (com idade, estado civil etc.); e posteriormente, nessa mesma página, ao final da entrevista (na maioria das vezes ao retornar para casa), a pesquisadora destacava os aspectos principais daquele encontro (como “aprecia trabalhar em espaços não convencionais”).

Sobre a análise dos dados

Czarniawska (2007) comenta que a análise (interpretação) do material coletado durante o trabalho de campo envolvendo observação e exploração de redes de relações entre elementos heterogêneos, não é diferente da análise de dados coletados por meio de outras técnicas de campo: em síntese, compreende operações cognitivas de comparação, classificação e abstração.

Segundo Rock (2001), o trabalho de campo, como o desenvolvido neste projeto, segue um ritmo conhecido. O autor argumenta que, no início e meio do estudo, o trabalho do pesquisador assemelha-se a tentar construir um mosaico cujas configurações se alteram a cada nova peça acrescentada. Em alguns momentos, contudo, o pesquisador começa a ter *insights*, a compreender determinados aspectos do fenômeno. Tem início, então, um processo de alternância entre certezas e incertezas, idas e vindas ao campo, que progressivamente molda o foco e aumenta o sentido de estrutura do trabalho, afastando dúvidas e irrelevâncias. O pesquisador passa a mergulhar profundamente em seu tema e incorporar a relevância das suas descobertas. Há o momento, então, de deixar o campo; tem início um longo período dedicado pacientemente a editar todos os materiais encontrados e a escrever. Nessa última fase, o pesquisador poderá notar deficiências, pontos não pesquisados, questões não investigadas etc., que o levarão a querer voltar para o campo (o que poderá ser feito). Na visão de Rock (2001), no entanto, o pesquisador deve se conscientizar que não é possível conhecer a totalidade a respeito do assunto. Com relação a escrever sobre o campo, o autor sugere que o pesquisador

enfrentará a dificuldade de reduzir o que aprendeu e viu em um argumento linear e que será necessário, mais uma vez, conscientizar-se que é difícil traduzir um mundo vívido, de sons, sinais e cheiros – um mundo em que o visual é mais importante que o verbal –, em um texto escrito, confinado somente ao verbal (ROCK, 2001).

Neste projeto, após finalizar as etapas de observação e entrevistas, a pesquisadora leu todo o caderno de campo e começou a identificar aspectos do fenômeno observado que se destacavam, por exemplo, pela frequência com que determinado ator se apresentava e pelas consequências de sua atuação. As entrevistas transcritas foram rearranjadas: foi gerado um arquivo texto para cada item do roteiro de entrevistas, contendo os comentários de cada participante sobre o tema, e produzida uma síntese do que os entrevistados comentaram sobre aquele assunto.

Em um passo intermediário, a pesquisadora escreveu um texto em que retratava genericamente uma viagem a trabalho, desde a saída da origem até o retorno, procurando identificar eventos em destaque em cada passo, os atores presentes e a relevância desses no desempenho, ou não, do trabalho móvel. Considerou para tanto, principalmente, sua experiência de auto-observação, mas também complementou o texto com os relatos dos entrevistados.

Após essa fase, teve início um processo de identificar – a partir de leitura repetida do caderno de campo, das entrevistas transcritas e do material gerado até então – descrições de práticas de trabalho realizadas; descrições de tentativas de estabelecimento de práticas de trabalho; atores-redes, intermediário e mediadores, desses eventos; características principais de cada evento (categorias); eventos idiossincráticos; eventos que amplificam e/ou ressoam resultados de pesquisas desenvolvidas sobre o tema; temas relacionados aos eventos apresentados pelas pessoas entrevistadas; e eventos a serem representados no texto deste estudo, priorizando aqueles idiossincráticos e evitando redundâncias.

O resultado da realização das atividades descritas acima está apresentado nos dois próximos capítulos. O primeiro deles, Capítulo 7, *Trabalho Móvel em Trânsito por Aeroportos e Aviões*, tem como base o papel da pesquisa social apresentado por Latour (2005): deve-se retratar o social, que é um movimento e pode ser apenas momentaneamente caracterizado. No caso desta pesquisa, sobre a porção do social em análise – o fenômeno do trabalho móvel que

acontece em aeroportos e aviões, tornando esses espaços lugares de trabalho – destaca-se (i) relatos que caracterizam a diversidade de atores envolvidos no fenômeno, e agentes que os fazem atuar; e, (ii) explora-se outras possíveis versões da situação, outros possíveis elementos envolvidos na situação, outros espaços, tempos e agentes, a partir de elementos trazidos pelos entrevistados. O Capítulo 8, *TempoEspaço de Trabalho Móvel em Trânsito por Aeroportos e Aviões*, toma como base as ideias de May e Thrift (2001) sobre a construção de TempoEspaço e acrescenta elementos a partir também dos dados coletados nas entrevistas, sobre o desempenho do aeroporto e do avião como lugares de trabalho para aqueles em trânsito. Objetiva-se, com isso, explorar outros atores-rede envolvidos no espaço-tempo de trabalho móvel. Ambos os capítulos se encerram com as contribuições deste estudo sobre o tema em questão.

7 Trabalho Móvel em Trânsito por Aeroportos e Aviões

Este capítulo tem por objetivo expor as práticas de trabalho de pessoas em trânsito por aeroportos e aviões⁶², tornando esses espaços lugares de trabalho; os modos como esses locais e seus recursos são manipulados para que o trabalho se realize e como essas pessoas gerenciam imprevistos e distância. Para tanto, apoia-se em situações observadas no trabalho de campo, em eventos que são complementados por relatos dos entrevistados; além disso, discute essas ocorrências fundamentando-se em conceitos da Teoria Ator-Rede (TAR). Tal descrição revela os elementos que constituem a argumentação deste estudo, a ser apresentada adiante neste texto.

O capítulo estrutura-se em tópicos associados a determinados aspectos, observados durante o trabalho de campo e que se destacaram na atividade de análise, identificados aqui como Relações Heterogêneas, Objeto, Corpo, Lugar e Sistema Aéreo. Para cada um deles é apresentado (i) o relato do evento observado, (ii) uma discussão do mesmo com base nos conceitos da TAR e (iii), no subtópico complemento (apresentado em uma fonte tipográfica diferente), a visão dos entrevistados sobre, ou relacionado a, o tema em questão. Um aspecto em particular apresenta uma estrutura própria: no caso de Lugar, esse elemento conta com o detalhamento de quatro temas (Aeroporto, Avião, Energia e Confidencialidade) e uma discussão conjunta. O capítulo se encerra com uma visão particular dos eventos observados.

7.1 Relações Heterogêneas

Relato

Em uma tarde de março de 2010, uma segunda-feira, no saguão principal do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, Minas Gerais, um homem, de aproximadamente 45 anos, responde a um *e-mail*, enviado por um cliente, por meio do seu computador portátil com acesso à Internet via telefonia celular. Ele trabalha. Ele não é um funcionário de uma companhia aérea, tampouco de uma das diversas prestadoras de serviços que atuam no aeroporto. Ele está naquele local porque está em trânsito. Saiu da sua casa, na qual reside com

⁶² Uma descrição geral de viagens aéreas encontra-se no Anexo A, assim como algumas particularidades das viagens realizadas durante a pesquisa de campo deste estudo – relacionadas, por exemplo, com o procedimento de embarque vigente nos aeroportos brasileiros no período da pesquisa de campo e com viagens pela ponte aérea entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

a esposa e três filhos, na cidade de Governador Valadares, e vai a uma sala de congressos, na cidade de São Paulo, em que se realizará uma convenção da empresa para a qual trabalha.

Ele partiu com seu carro de Governador Valadares às 5h daquela manhã, com tempo suficiente para se deslocar até Confins e tomar o avião para São Paulo. A estrada que liga as duas cidades estava em obras, porém; além disso, aconteceu um acidente, e esses elementos fizeram que ele chegasse ao aeroporto faltando 20 minutos para a saída do voo. Ele correu até a área de *check-in*, contudo não conseguiu autorização da companhia aérea para embarque e perdeu o voo. Só lhe restou, então, solicitar a remarcação da passagem para outro voo e aguardar o novo horário de embarque. Nesse período de espera, como visto acima, ele trabalhou.

O encontro em São Paulo congregará os representantes de vendas de uma empresa farmacêutica com sede em Porto Alegre e centro de distribuição em São Paulo, em que ele trabalha como representante, atendendo os estados de Minas Gerais e Espírito Santo, e o sul do estado da Bahia. Ele comenta, contudo, que nem sempre trabalhou como representante de vendas. Começou sua vida profissional trabalhando com vendas, mas como “não ia muito bem” decidiu trabalhar na indústria, em uma importante mineradora. Comenta que foi uma experiência difícil, mas importante – “quase morri, mas foi a melhor coisa que aconteceu” –; porque percebeu que “se continuasse a trabalhar em um lugar daquele, morreria”; e que seu negócio era mesmo vendas. Naquele período, a família e os amigos tentaram fazer que não desistisse da indústria e pensasse nos filhos, mas ele dizia: “É porque penso nos meus filhos que tenho que sair, para que eles continuem a ter um pai!”. Demitiu-se (após um ano e meio) da mineradora e ficou por três meses sem trabalhar, sobrevivendo com o pouco dinheiro que conseguiu no desligamento da empresa e o seguro desemprego. Foi um momento de vida difícil, conta. Depois disso, conseguiu um emprego em uma empresa que estava começando e aprendeu tudo o que sabe hoje nessa empresa: a usar o *Palm*⁶³ (teve treinamento) e a Internet (“aprendeu sozinho, nunca fez curso”). Nessa empresa, começou como vendedor, depois supervisor e depois apoio ao dono, que ficou muito doente e vendeu a empresa após cinco anos. Nesse ponto, ele já sabia que seu “negócio será sempre vendas”. E, nessa atividade, conseqüentemente, ele desloca-se com frequência entre sua casa, os estabelecimentos dos

⁶³ *Palm* é um equipamento do tipo PDA – *Personal Digital Assistant*, ou Assistente Digital Pessoal; um dispositivo móvel que funciona como um computador de dimensões reduzidas.

clientes e, eventualmente, locais definidos pela empresa, para reuniões, eventos etc., como no caso daquele dia.

Embora indignado com a atitude da companhia aérea que não aceitou seu *check-in* faltando vinte minutos para a decolagem da aeronave, tentou fazer daquele tempo de espera um momento produtivo. Trabalhou, como já visto, fazendo uso do espaço do aeroporto de Confins que disponibiliza tomadas de acesso a energia para carga de baterias de equipamentos eletrônicos. Realizou ainda uma atividade não relacionada a trabalho: fez uma pesquisa, usando seu computador portátil com acesso à Internet, sobre os Incas; ele gosta muito de história e ministra aulas dessa disciplina em um projeto comunitário, para um grupo de jovens.

Discussão

A TAR considera que espaço – particularmente, pode-se considerar também o lugar de trabalho móvel – é o resultado da interação, consequência, efeito, dos modos com que elementos heterogêneos se relacionam. Além disso, sugere que ao explorar processos de espaço devem-se combiná-los com tempo e ação, isto é, a atenção deve estar em processos de tempo, espaço e ação; “qualquer interação parece transbordar com elementos [...] que veem de algum outro tempo, algum outro lugar e gerado por alguma outra agência” (LATOURE, 2005, p. 166, tradução nossa). Esses conceitos são explorados a seguir a partir do evento acima.

Nota-se que a situação de trabalho do representante de vendas descrita acima, que aconteceu em determinado espaço e tempo, é efeito de uma série de relações entre elementos heterogêneos, envolvendo também outros espaços e tempos. O evento, ele mesmo, é uma rede de relações entre o representante de vendas, o destinatário da mensagem de *e-mail*, os elementos do local (como a construção, a cadeira, e a tomada de energia), e os elementos tecnológicos (tais como o *notebook*, o dispositivo de acesso à Internet e as antenas de telefonia celular), entre outros. Além disso, tal evento está vinculado a relações que se estabeleceram em outros espaços e tempos, e que compõem a trama associada a seu desempenho. Em outro espaço e tempo, por exemplo, essa pessoa escolheu sua ocupação, descrita na literatura como frequentemente envolvendo viagens; naquele momento, estabeleceu-se a relação pessoa-vendas-viagens vinculado à rede do espaço-tempo-ação observado no aeroporto naquela tarde. Em um espaço e tempo mais explícitos, os problemas na autoestrada naquela manhã, entre Governador Valadares e Belo Horizonte, também se

entrelaçam na rede do evento descrito. Adotando essa mesma perspectiva, podem-se incluir à trama as normas e procedimentos da companhia aérea, definidas em um determinado espaço e tempo, que fizeram que o homem perdesse o voo; a administração do Aeroporto de Confins que oferece um espaço com tomadas para acesso à energia; o serviço de acesso à Internet disponibilizado por uma empresa de telecomunicações etc. Os elementos e as relações envolvidas com a situação de trabalho que aconteceu no local e no momento apresentado pode ser estendida a outros tempos e espaços, como aquele de planejamento das obras na autoestrada entre Governador Valadares e Belo Horizonte, que definiu quando os trabalhos seriam realizados; ou a implantação, em 1997, da Lei Geral de Telecomunicações, que estruturou o setor de telecomunicações no país com base em princípios de competição e serviços universais, que resultou em aumento significativo de telefones, tanto fixos quanto celulares, utilizados pela população (MATTOS e COUTINHO, 2005; LOURAL et al., 2006; ANATEL, 2010).

Observa-se, a partir da análise acima, que poderíamos “seguir as pegadas” que diversos atores imprimiram ao longo de muitos espaços e tempos, e que levaram à situação observada no evento acima. Concordamos, porém, com Latour (2007) em que ainda não sabemos como montar, em um único espaço, todas as entidades necessárias para descrever um objeto – ou no caso deste estudo, um fenômeno –; além disso, como argumenta Law (2003c), as relações que produzem os objetos, fenômenos etc. podem ser infinitas, dificultando ou mesmo impossibilitando qualquer representação.

Além disso, o evento descrito acima expõe que a comunicação por meio do *e-mail*, entre o representante de vendas e seu cliente, naquele espaço-tempo, uma atividade classificada convencionalmente como trabalho, aconteceu independentemente de um planejamento prévio – o representante não decidiu previamente que iria responder ao *e-mail* naquele espaço e tempo. Assim como, a atividade teve um ciclo – início, meio e fim – relativamente curto, de alguns minutos, e foi sucedida por uma atividade vinculada aos interesses pessoais do observado. Ambas as atividades, como desempenhadas, tiveram como protagonistas o ator-rede *pessoa-tecnologia*.

Esse caso revela diversas relações entre elementos heterogêneos envolvidas na ocorrência da situação de trabalho observada naquele local específico, o aeroporto; o caráter eventual –

derivado de imprevistos – e breve da atividade de trabalho, e o fato de essa última estar mesclada com atividades não relacionadas a trabalho.

Sobre essa eventualidade observada, é relevante mencionar que a TAR enfatiza a contingência do mundo. Um escritório convencional e o trabalho desenvolvido nele também são eventuais na perspectiva da TAR. No caso do escritório convencional, no entanto, nota-se também certa estabilidade, o que para a TAR representa algo a ser estudado, por revelar uma situação em que um trabalho constante é realizado para restringir o repertório de atuantes e manter controvérsias sob controle. Além disso, Latour (2005, p. 176, tradução nossa) destaca: “nenhum lugar pode ser considerado maior que qualquer outro lugar; mas se pode dizer que alguns se beneficiam de conexões muito mais seguras com muito mais lugares que outros”.

Complemento

Necessidade do deslocamento

O trabalho pesquisado neste estudo realiza-se nos espaços do aeroporto e/ou do avião; demanda que a pessoa esteja nesses locais. No evento descrito acima, por exemplo, vemos que a natureza do trabalho da pessoa e os locais em que se situam sua casa e a empresa, para citar apenas dois elementos, estão vinculados ao deslocamento observado. Além disso, há também um objetivo associado: a pessoa viaja para participar de um evento organizado pela empresa para a qual trabalha.

Focalizando particularmente o caso dos deslocamentos a trabalho fazendo uso do sistema aéreo como meio de transporte, de modo geral, o que dizer sobre os objetivos das viagens a trabalho?

Nota-se, de acordo com o relato das pessoas entrevistadas, que os propósitos das viagens são variados: existem pessoas que viajam (i) porque isso é inerente a sua profissão; como no caso de uma entrevistada que realiza visitas técnicas, apresentando e detalhando os produtos financeiros aos clientes do banco; ou (ii) porque desenvolvem um projeto, circunstancialmente, em um cliente que está localizado em outra cidade. Há o caso daquelas pessoas que viajam a trabalho (iii) para acompanhar projetos que estão em desenvolvimento em diversas cidades (como obras de engenharia); outros viajam esporadicamente (iv) para participar de reuniões, congressos e eventos profissionais; algumas pessoas viajam (v) para ministrar treinamento e prestar serviços de consultoria, sobre determinado assunto, a clientes localizados em diversas cidades; e há casos em que as pessoas se deslocam a trabalho (vi) para executar atividades nos escritórios da organização situados em diversos locais.

Essas viagens podem, ou não, ser planejadas com antecedência. Observa-se casos em que há um plano relativamente fixo estabelecido – casos de viagens definidas com meses ou semanas de antecedência – e outras situações consideradas por alguns como “caóticas”, isto é, a pessoa tem conhecimento, em um dia, de que viajará no dia seguinte. Existem viagens de “ida e volta”, como os entrevistados denominam as viagens que acontecem no mesmo dia (que alguns preferem porque podem “dormir em casa”, mas as consideram muito cansativas); viagens em que é necessário permanecer no destino de um a vários dias; e viagens para um mesmo destino duas vezes por semana, ou mesmo todas as semanas (partida no início da semana e retorno no final da semana), por vários meses.

De modo geral, no caso das viagens planejadas com antecedência, as pessoas preocupam-se em ter também planejado o que farão no destino, visando “aproveitar bem o tempo”; há casos ainda em que as pessoas, ao saberem que irão viajar, planejam suas atividades durante o deslocamento e mesmo no hotel de destino, se a viagem envolver hospedagem. Por exemplo, imprimem com antecedência um material para ser lido no avião, ou selecionam um livro para ler durante a viagem, ou levam o computador portátil para trabalhar no hotel. Há casos também daqueles, no entanto, que não definem o que farão durante o deslocamento.

As pessoas viajam sozinhas e/ou acompanhadas geralmente de colegas de trabalho. Quando possível escolher, algumas delas preferem viajar à noite, ao passo que outras optam pelos voos matinais. Algumas pessoas, dada a frequência com que viajam, estabeleceram táticas para evitar atrasos nos voos (decorrentes das variações meteorológicas como chuvas e nevoeiros), escolhendo o horário mais apropriado dependendo da cidade em que se encontram e da estação do ano.

“[...] desenvolvi um método para voar. Verão eu não voo depois das cinco da tarde. [...] Daqui de São Paulo, não. Porque é a hora da tempestade; é o pior momento para você voar, ou para chegar. No verão eu, viajo de manhã; e inverno, de noite [...], para evitar o nevoeiro e não tem tanta turbulência. A gente vai aprendendo.” (Entrevistada 11).

As pessoas entrevistadas frequentemente viajam pelo Brasil e seis delas relataram experiências de viagens também para outros países das Américas. Algumas pessoas expressam preferências por certos destinos, em razão da menor distância (viagens mais curtas), por exemplo. De modo geral, veem diferenças, que classificam como “culturais”, entre os diversos destinos no Brasil que frequentam – por exemplo, o modo que as pessoas se vestem, a alimentação, a maneira de falar, a preocupação com o horário, o comportamento no trânsito etc.

Pode-se observar, pelos objetivos descritos, que o trabalho móvel pesquisado neste estudo tem, em sua constituição básica, a necessidade de “encontros presenciais” – ou “face a face”, “sem nada ou ninguém de permeio” (AURÉLIO, 2004) – com humanos e/ou não humanos. Essa situação pode ser alterada, porém, com a adoção de tecnologias como áudio e videoconferência, telepresença e – por que não considerar também? – o teletransporte. Os

entrevistados nesta pesquisa refletiram sobre essas possibilidades e suas observações são apresentadas a seguir.

Imaginar um cenário em que o teletransporte exista, em que seria possível ir de um lugar a outro em instantes, é visto por algumas pessoas como “perfeito”; ao passo que outras ressentem perder o tempo da viagem. Como o Entrevistado 25, gestor da área comercial de um banco e piloto amador, comenta:

“O deslocamento é interessante, eu gosto da viagem. Quando você está no avião é um tempo em que o telefone não toca e aí você pode se dedicar a algumas coisas que você tem que fazer, seja pessoal ou seja de trabalho; de repente sentar ao lado de alguém interessante no aeroporto, no avião, bater um papo... Essa parte é legal, então você tiraria um pouco disso. Obviamente ficaria muito mais rápido essa coisa de desaparecer daqui e aparecer lá, mas acho que tira um pouco desse elemento da viagem, da ida ao aeroporto, embarque, decolagem e pouso [...] Acho que é [*interessante*] o conjunto dessa interação de homem com máquina, a interação entre pessoas... Acho que a viagem inteira é uma experiência que se você botar o teletransporte ela deixa de existir. Não sei se é esse contato todo com a aviação, com o deslocamento, até mesmo com a imagem que você vê pela janela, a paisagem é bonita, encontrar pessoas... Acho que é esse todo que faz uma experiência.” (Entrevistado 25).

Outros ainda veem no teletransporte uma tecnologia que “evitaria desculpas”, como explica o Entrevistado 10:

“Se você está aqui e a pessoa te chama em Porto Alegre, você vai ali no cantinho e digita o destino e em questão de cinco minutos está lá; então não vai mais haver as desculpas que você costuma dar ultimamente. [...] eu nunca parei para pensar, mas seria uma maneira de dificultar as pessoas que vivem fugindo das situações.” (Entrevistado 10).

Resumidamente, os aspectos positivos do teletransporte destacados pelas pessoas entrevistadas são: “economia” de tempo; possibilidade de solucionar os problemas de modo mais rápido e com mais tranquilidade; para aqueles que não conseguem se concentrar nas viagens seria um “ganho de tempo”; não teria o cansaço da viagem; não teria a experiência, para alguns, desagradável e imposta por toda logística do sistema aéreo, e pelo próprio sistema de viagens a trabalho, como “resolver o jantar” – como se esse fosse um problema e não uma vivência escolhida.

Para a Entrevistada 7, o ganho está na possibilidade do encontro face a face:

“Existem coisas que são insubstituíveis. Às vezes você leva vários meses conversando com uma pessoa por telefone, somente com a voz. Mas, ao conhecer de verdade, o relacionamento muda. [...] o teletransporte seria fantástico para isso. Eu vou lá, converso, tomo um café, olho seu rosto e sei. Quando você fala com alguém, você sabe que a voz não está legal; mas se você olha no olho, você tem certeza.” (Entrevistada 7).

Os pontos de atenção do teletransporte destacados pelas pessoas entrevistadas são: não ter o tempo da viagem para pensar, organizar-se e relaxar; temem a falta de segurança do processo; lamentam a perda de certo romantismo associado às viagens de avião e deixar de ter uma experiência prazerosa de algumas viagens. Outras pessoas temem que aconteça algo semelhante ao *e-mail*, isto é, hoje se espera que as pessoas respondam os *e-mails* quase imediatamente. E outras ainda questionam o “ganho de tempo”, porque não têm como filosofia de vida fazer muito mais coisas, mas fazer melhor as coisas que já faz. Para a Entrevistada 6, seria “um tanto assustador porque você teria que ser ‘ligado no 220’ [volts] em 100% do tempo. Para mim, acho que não seria legal”.

Dado que vivemos em um mundo em que a tecnologia do teletransporte não existe (ainda), algumas soluções foram desenvolvidas, voltadas a facilitar a comunicação entre pessoas distantes, como os dispositivos de áudio e videoconferência, e telepresença, que poderiam alterar a situação de trabalho observada no caso do representante de vendas e outras descritas adiante neste texto. Essas tecnologias são utilizadas por algumas organizações, principalmente para o contato entre colegas de trabalho, isto é, pessoas da mesma empresa, em locais diferentes, que “se encontram” em determinados momentos com o suporte das TIC, evitando viagens e custos. Há casos de organizações que usam essas tecnologias também na comunicação com clientes, como para treinamento; apresentação e discussão do cenário econômico por especialistas; e discussão de um material em processo de desenvolvimento. Não são todos os clientes, contudo, que têm o tipo de solução que vai além do telefone convencional, necessária para estabelecer um contato efetivo.

Alguns entrevistados veem de modo positivo o uso dessas tecnologias principalmente em um país com as dimensões continentais do Brasil; argumentam que já viajam menos em razão dessas tecnologias, há “ganhos” de tempo e energia (“um avião a menos que levanta voo”); e é possível, por meio dessas tecnologias, “estar” em dois lugares, ou mais, em um mesmo momento. A Entrevistada 8, por exemplo, fez uso dessa tecnologia na empresa para a qual trabalha, porém por causa do custo da operação tal iniciativa foi abandonada:

“Há mais ou menos uns três anos, a gente tinha de certificar um monte de gente, [...] no Brasil inteiro; [...] uma solução foi treinamento telepresencial ou teleconferência. [...] é uma pena que a gente cortou por questões de custo, porque a quantidade de pessoas já não suportava aquilo. Eles me colocavam na frente de duas TVs, eu dava um treinamento para quinhentas pessoas em um dia só. [...] as perguntas vinham via fax ou *e-mail*. [...] eu me pergunto por que cortaram. É um

custo de satélite em que quando tem menos gente não compensa, mas é sensacional. Hoje [...] talvez, não seja viável, mas daqui a um tempo será a solução.” (Entrevistada 8).

Alguns entrevistados, no entanto, sinalizam pontos de atenção associados a essas tecnologias, como custo, escala, sincronização, infraestrutura e eficácia. Para outras pessoas ainda, é um processo cansativo, demorado, há muita repetição, tendência em se transformar em um monólogo, perde-se produtividade, limitado a temas não muito extensos e que não envolvam conflitos. Para uma entrevistada,

“*Conference Call* [áudioconferência] é sempre cansativo, exaustivo. Muitas vezes a pessoa está em um *Call* com você, mas como ela não está te vendo, ela não interage, ela fica vendo *e-mails*, fazendo outras atividades. Tem coisas que passam despercebidas, então você tende a tomar decisões piores do que quando você interage.” (Entrevistada 12).

Os entrevistados comentam ainda que, com alguns clientes e em algumas situações, os encontros face a face, presenciais, mantêm-se necessários, como no processo de “conquista do cliente”; em situações consideradas críticas; na apresentação de um novo membro da equipe; clientes que demandam “conversas longas”; quando é importante estabelecer laços de confiança, emocionais e/ou políticos; no caso de discussões que não devem ser registradas; ou em que se deve ter certeza de quais são as pessoas que ouvem o diálogo.

Sobre a ideia de uso dessas tecnologias para a gestão de times a distância, a Entrevistada 12 manifesta sua preocupação:

“O momento agora está muito com times virtuais. Acho que a gente tem muito desafio para superar em relação a isso, porque apesar de você ter muitas ferramentas para fazer monitoramento a distância, existe o aspecto emocional das pessoas durante um momento de crise que não se resolve por *call*, não se resolve tão fácil [...]. Se você nem sai do seu lugar, qualquer cobrança que você fizer com relação a desempenho, [...] vai soar como cobrança. A primeira reflexão da pessoa é que o gestor não sabe o que ela está vivendo lá, porque quem está lá enfrentando problemas e desgastes é a pessoa.” (Entrevistada 12).

7.2 Objetos

Relato

Uma mulher, de aproximadamente 45 anos, está sentada em uma mesa da sala VIP do Cartão de Crédito Diners, no Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro, em torno das 14h de uma quarta-feira do mês de abril de 2010. Ela conversa com diversas pessoas por meio do telefone

móvel celular e também do *e-mail* em seu computador portátil; intercala conversas ao celular e via *e-mail*, e o conteúdo do diálogo, a maior parte do tempo, refere-se a trabalho. Seu computador está plugado na tomada de energia próxima à mesa, sobre a qual se encontram os dispositivos citados e também uma calculadora HP⁶⁴. Ela trabalha.

Ela fala ao celular, aparentemente com 10 pessoas diferentes, em 22 ligações; e com uma mesma pessoa conversa 12 vezes via esse dispositivo (Anexo B). Ao que parece, reside e trabalha em São Paulo e está no Rio de Janeiro, naquele momento, porque veio participar de uma licitação⁶⁵, e tenta voltar para São Paulo em um dia de muitos problemas aéreos por causa das chuvas intensas na cidade do Rio de Janeiro (Anexo C).

A comunicação que ela estabelece com as pessoas refere-se a cinco temas: (i) a maior parte, ao que parece, relaciona-se com a discussão de um documento, um “pedido de impugnação e reconsideração”, aparentemente associado a tal processo de licitação, que procura argumentar contra a atuação de duas organizações concorrentes que, em conjunto com a empresa em que ela trabalha, participam da licitação em questão; (ii) questões relacionadas à viagem de volta a São Paulo; (iii) resposta a um *e-mail*; (iv) comunicação sobre o problema de saúde de uma colega de trabalho; (v) elaboração de um pedido de produto para um cliente. Nos intervalos, entre as comunicações, ela responde *e-mails*, lê as partes do documento que estavam sendo refeitas em parceria com seu colega, com o qual conversou a maior parte do tempo; toma um café, usa o toalete, conversa com a pessoa a seu lado e com a recepcionista da sala VIP. Ela trabalhou por 2h30 na sala VIP do Cartão de Crédito Diners, no Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro.

Discussão

Destacam-se dois aspectos do relato acima, associados a objetos e mobilidade. Influenciada pela visão de Serres sobre o papel dos objetos na construção da coletividade humana – que o pensador ilustra com o caso de Adão, Eva e a maçã –, a TAR considera que o social é produzido por uma dupla circulação: de objetos que criam relações sociais e relações sociais que criam objetos. Nota-se nessa perspectiva a relevância dos objetos em manter-nos unidos (LAW, 2002; LATOUR, 2005).

⁶⁴ HP, Hewlett-Packard, é uma empresa de tecnologia.

⁶⁵ Procedimento pelo qual a administração pública seleciona a proposta mais vantajosa quando compra bens e serviços ou faz outras transações (AURÉLIO, 2004).

No contexto de análise deste estudo, isto é, o trabalho móvel que envolve o trânsito pelo sistema aéreo, citando Law (2003b, p.3) pode-se afirmar que: “Objetos. Existem muitos objetos aqui”. Aeroportos, salas VIP, aviões, TIC, equipamentos de autoatendimento para *check-in*, painéis eletrônicos, raios X, detector de metais, energia, computadores portáteis, telefones móveis celulares, *softwares*, tomadas, baterias, mesas, cadeiras etc., estão presentes nos relatos de campo e envolvidos com a geração do espaço-tempo de trabalho móvel, concebido como um efeito das relações entre essas entidades humanas e não humanas.

Tais objetos são, eles mesmos, redes de elementos heterogêneos e, ao mesmo tempo, movimentam-se por meio de redes. “Se o circuito é quebrado, então [*o objeto*] começa a degradar, ele perde sua forma, ele se transforma em alguma outra coisa” (LAW, 2002, p.93, tradução nossa).

Segundo os conceitos da TAR, o fenômeno do trabalho móvel, como um ator-rede, é estável e singular se configurado em um conjunto estável de relações com outras entidades. Casos os objetos que aparecem nas narrativas apresentadas, envolvidos com o trabalho móvel, não desempenhem seu papel adequadamente, o fenômeno do trabalho móvel pode não ser gerado.

Com relação aos objetos eletrônicos, a pessoa presente no relato acima porta um telefone móvel celular, um computador portátil com acesso à Internet e uma calculadora HP, que exercem seus papéis como esperado. Comportam-se como móveis imutáveis – elementos móveis que ao se deslocarem mantêm intactas algumas formas de relação (LATOUR, 2001). Acredita-se que certa mobilização foi necessária para que esses móveis imutáveis se comportassem como tais; por exemplo, desde o trabalho dos engenheiros para que a Internet esteja adequadamente disponível naquele espaço até a definição das tarefas a serem realizadas pela pessoa, definidas pela empresa, que “acompanham” a pessoa em seu deslocamento.

Além disso, na cena observada acima, há outro móvel imutável: a pessoa que trabalha, a pessoa que realizou atividades de trabalho. Pode-se imaginar a cena da mesma pessoa, com os mesmos vínculos organizacionais, no mesmo local, tendo disponíveis os mesmos objetos, porém o fenômeno do trabalho poderia não ter se estabelecido se a pessoa que trabalha não se comportasse como um trabalhador, um trabalhador móvel que se comporta como esperado, um “móvel imutável”. Latour (2005) sugere que “sujeitos” – acredito que possamos estender

essa visão à pessoa que trabalha móvel, o ator-rede “trabalhador móvel” – “também dependem de um grande número de entidades que os permitem existirem. Ser um ‘ator’ é [...] um agrupamento completamente passível de rastreamento e artificial” (Ibid., p. 208, tradução nossa).

Law (2003c), associado ao conceito de móvel imutável, cita a ideia de delegar – “ordenar, transmitir, a outro lugar algo que manterá seu formato”. O tema “delegar” está associado à questão de centros e periférias, como comenta Law (1986a) em seu texto sobre controle a distância apoiado no caso da expansão marítima portuguesa nos séculos XV e XVI. No que se refere ao trabalho móvel, seguindo a argumentação acima, a organização atua como um centro, a partir do qual se delega a móveis imutáveis o “trabalho” a ser feito. Envolvendo aqui não somente as tarefas atribuídas à pessoa que trabalha, mas também à disponibilização de tecnologias, como para acesso remoto seguro aos sistemas de informação da empresa.

Dadas as observações acima, pode-se dizer que o trabalho móvel analisado a partir da perspectiva de redes da TAR, em sua constituição básica, envolvendo (i) uma pessoa presente nos espaços pesquisados (aeroporto e avião), (ii) realizando uma atividade de trabalho, tem associado a ele uma rede de entidades relacionadas que sustentam sua ocorrência. Para que o trabalho móvel pesquisado neste estudo se estabeleça, essa rede que o sustenta deve permanecer estável. Estamos diante, nesse ponto, de um aspecto interessante: o trabalho móvel é móvel em uma visão de espaço euclidiano, que pressupõe regiões, lugares com coordenadas definidas (como escritório convencional, aeroporto, avião, clube, padaria, restaurante, etc.), mas não é móvel no espaço de redes de relações, isto é, a rede que sustenta (i) uma pessoa presente nos espaços pesquisados (aeroporto e avião), (ii) realizando uma atividade de trabalho, deve se manter estável para que o trabalho móvel aconteça.

Complemento

Objetos

Merece destaque neste tópico o que os entrevistados comentam sobre os objetos que portam em suas viagens a trabalho por meio do sistema aéreo. Ao serem questionadas sobre os objetos que levam, as 25 pessoas entrevistadas nesta pesquisa relatam que viajam a trabalho portando, ao menos, seus telefones móveis celulares.

Para uma dessas pessoas: “o celular acabou virando uma extensão do corpo: você tira do bolso e sai falando” (Entrevistada 6). Aproximadamente metade dos telefones móveis celulares

citados é do tipo inteligente. A maioria dessas pessoas também porta um *notebook*. O Entrevistado 15 comenta: “Sem os dois, você me cortou dois braços e duas pernas. Eu não gosto muito de papel”. A maioria desses equipamentos é fornecida pela organização em que a pessoa trabalha; e algumas das pessoas que utilizam os celulares da organização em que trabalha também portam um telefone móvel celular particular.

Observam-se casos em que a pessoa, de posse de um telefone móvel inteligente, prefere portar em suas viagens esse equipamento a um computador portátil; como comenta o Entrevistado 25: “Geralmente o *notebook* está 80% do tempo comigo, o BlackBerry 100%”. Isso se deve à facilidade de uso do telefone móvel inteligente, como poder acessá-lo mesmo em pé – ou como comenta uma pessoa: “você não leva o *notebook* no bolso, mas o *smartphone*, sim”. Além disso, o computador portátil demanda sentar, procurar um lugar adequado, “com tomada” – “é mais complicado” –; ao passo que o telefone inteligente tem uso mais ágil, embora requeira objetividade na comunicação – as mensagens devem ser curtas (“agir rápido e reagir rápido”, como comenta o Entrevistado 23). Mesmo assim, existem pessoas que evitam ter um telefone móvel inteligente, como a Entrevistada 12: “tenho evitado um BlackBerry, porque a hora que você começa a receber os *e-mails* por celular a vida fica mais difícil ainda”. Há casos em que a pessoa inicialmente recusou o telefone inteligente e depois mudou de ideia, como a Entrevistada 3:

“Há uns dois anos o meu ex-chefe falou: ‘você quer um *BlackBerry*?’. Eu falei ‘não! Imagina você ficar me importunando; para que eu vou querer?’. Nossa, quando eu ganhei o *BlackBerry* vi que é muito melhor trabalhar com isso. Até para chegar ao banco não se estressa tanto, porque você já sabe ali se aconteceu alguma coisa errada. Não se chega ao escritório e ‘a casa caiu’; você já estava acompanhando ali na maquininha.” (Entrevistada 3).

E há o caso de mudança de comportamento após o uso, como no exemplo do Entrevistado 4:

“O *BlackBerry* [...] ele vicia. Tinha uma época, [...] eu acordava para ir ao banheiro à noite e eu checava. Depois de um tempo, você para de fazer. Os seis primeiros meses chegava mensagem à noite; eu deixava desligado, deixava no silencioso, piscava a luzinha vermelha, eu ia até o banheiro e na hora em que eu voltava eu dava uma olhada. Um dia que a [*nome da esposa*] falou para mim: ‘Eu não quero mais que você faça isso porque me acorda’, eu parei. É inconsciente, você vai fazendo até ser atropelado pelo negócio⁶⁶. Hoje, eu adoro ficar sem o BlackBerry.” (Entrevistado 4).

Com relação a levar consigo um computador portátil, algumas pessoas evitam transportá-lo em razão do peso e do risco de serem assaltadas. Em alguns casos, o computador portátil do

⁶⁶ Esse comportamento compulsivo de uso do telefone móvel celular inteligente também é relatado nas pesquisas de Orlikowski (2007).

tipo *notebook* foi substituído por um do tipo *netbook* – uma classe de computadores portáteis com características típicas, como peso reduzido, dimensão pequena ou média e baixo custo. Tanto *notebooks* quanto *netbooks* tendem a armazenar todos os materiais a serem manipulados durante a viagem e, principalmente no caso dos *notebooks*, trata-se do mesmo equipamento que a pessoa utiliza no escritório flexível, isto é, naquele em que a pessoa que trabalha não tem um espaço individual, privado, para trabalhar, mas um compartilhado.

As pessoas comentam também que portam outros dispositivos eletrônicos, por exemplo, carregadores de bateria, tanto do computador portátil quanto do telefone móvel celular; modems para acesso à Internet; dispositivos para acesso seguro aos sistemas internos da empresa; outros aparelhos de comunicação como telefones via rádio; *pen drives*⁶⁷ em que armazenam dados; e aparelhos voltados ao entretenimento como o iPod⁶⁸. Uma pessoa leva uma máquina fotográfica para uso associado ao trabalho.

Para acesso à Internet no aeroporto, a maioria das pessoas faz uso de conexão via tecnologias de telefonia móvel e considera que o sinal, em geral, é “relativamente bom”. Algumas pessoas, contudo, relatam ter enfrentado dificuldades para acesso à Internet⁶⁹ via seus dispositivos móveis em alguns locais do país que ainda não oferecem facilidades de acesso via banda larga, como Boa Vista, capital do estado de Roraima.

Com relação a objetos não eletrônicos, algumas pessoas viajam com materiais impressos relacionados ao trabalho, seja porque sua atividade demanda ou porque desejam realizar uma revisão do material e não têm disponível o arquivo digital; ou para uma consulta rápida. O Entrevistado 15, por exemplo, também porta processos em papel por precaução:

“[...] geralmente eu tenho pastinhas ‘L’ com documentos, processos que estão em andamento, que ficam comigo para eu poder lembrar, porque eu quase nunca fico na minha mesa. [...]. Os processos que são mais importantes, eu carrego [...]. Às vezes, tem lugar que não tem conexão de rede, eu não consigo pegar documento na rede [...] Eu prefiro ter comigo porque se acontece alguma coisa, eu tenho a informação ali e eu consigo resgatá-la.” (Entrevistado 15).

⁶⁷ Dispositivo de bolso para armazenamento de dados.

⁶⁸ iPod é uma marca registrada da empresa multinacional americana Apple, e refere-se a uma série de tocadores de áudio digital projetados e vendidos pela Apple.

⁶⁹ Sobre o acesso à Internet durante o trabalho de campo deste estudo, as anotações da pesquisadora apontam três momentos em que o acesso à Internet foi lento e dois locais em que a conexão não se estabeleceu temporariamente. Para acesso à Internet a pesquisadora usou os serviços da Vex. A Vex é uma empresa que atua no mercado de Wi-Fi no Brasil. Wi-Fi (*Wireless Fidelity*) define uma tecnologia de redes sem fios, em geral localizadas em espaços conhecidos por *hotspots*, locais públicos que fornecem acessos à Internet sem fios. O interessado adquire um plano de acesso e, via computador portátil, telefone celular e outros dispositivos móveis, passa a ter acesso à Internet nos locais em que a Vex opera *hotspots* públicos, como aeroportos, hotéis, restaurantes, universidades e *business centers* (VEX, 2010). Todos os aeroportos visitados nesta pesquisa ofereciam a possibilidade de acesso à Internet via o serviço oferecido pela Vex.

Caso o material impresso seja em grande quantidade, incomoda; como comenta a Entrevistada 1, envolvida com a atividade de treinamento:

“[...] tenho que levar o material [...]. É um bloção enorme de 20 cm de altura; é um monte de papel que eu tenho que carregar; então eu tenho que cuidar; e aquilo pesa e tenho que carregar na mão, não pode despachar porque pode sumir e aí não dou o treinamento... Incomoda porque [...] é pesado; [...] quando eu tenho que levar dois, então, é superpesado.” (Entrevistada 1).

Algumas pessoas também levam algo em que possam escrever, registrar ideias, como um caderno. Muitas citam que levam consigo um livro cujo tema, para algumas pessoas, necessariamente, não está relacionado a trabalho; e para outras, de tema indiferente. Há casos também em que expressam somente a intenção de portar um livro: “Outro dia eu falei que ia levar um livro, mas eu não tenho tempo...”. Uma pessoa citou que geralmente leva uma revista.

A maioria das pessoas comenta que leva esses objetos em uma mala⁷⁰, ou mochila, que possa ser transportada dentro do avião. Isso porque, como explica o Entrevistado 23:

“Se você tiver que despachar uma mala, em qualquer lugar do mundo, aumenta seu tempo de viagem e aumenta seu risco de viagem, a chance de perder uma mala é grande [...]. Então, o objetivo é ter uma mala pequena que cabe dentro do avião.” (Entrevistado 23).

Parece haver uma relação entre a atividade profissional e os objetos, tecnológicos e não tecnológicos, utilizados pelo trabalhador móvel. Um coordenador que manipula informações confidenciais, por exemplo, leva sua “vida profissional na mochila”: além do computador portátil com as informações que precisa e dispositivos para acesso remoto aos sistemas da empresa, leva também processos em andamento impressos, para as situações em que não consegue acesso à Internet. Além disso, trata-se de um profissional que se desloca com frequência – tanto para outras cidades como também dentro da cidade em que trabalha –; fato que o leva a afirmar que estar em movimento é o que é constante em seu caso: “meu telefone fixo é o móvel”. Em outro exemplo, uma pessoa que trabalha com Trade Marketing considera o telefone móvel celular como seu objeto de trabalho imprescindível, porque necessita ter um modo de contato constante com os promotores de venda, e também porque seu celular tem a mesma funcionalidade de uma máquina fotográfica, e é utilizado para fotografar os pontos de venda.

Os objetos que o trabalhador móvel transporta também parecem estar associados ao momento da carreira da pessoa e o perfil específico de deslocamento. Para uma executiva sênior, por exemplo, que viaja constantemente entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro,

⁷⁰ No Anexo D encontra-se a transcrição de anotações do caderno de campo da pesquisadora sobre a mala que transportava seu *notebook* e outros materiais.

atualmente com escritórios e residências nas duas cidades, ter um computador em cada local (quatro) e portar somente o *pen drive* e o telefone móvel celular é uma realidade.

As organizações também contribuem para que a infraestrutura tecnológica e operacional, necessária para que o trabalho móvel aconteça, esteja à disposição de seus funcionários. Além de equipamentos como o computador portátil e o telefone móvel celular (convencional e/ou inteligente), as empresas oferecem dispositivos para acesso remoto seguro aos sistemas de informação internos às organizações, e também tecnologias de comunicação que permitem que o número de telefone, da organização, ao qual o funcionário está associado, “desloque-se” com ele por diversos locais (como as diversas mesas do escritório, outros escritórios da empresa e aeroportos, a partir do acesso via computador portátil). Esse caso exemplifica o que comenta Thrift (2005), no Capítulo 3, sobre o fato de os endereços na contemporaneidade estarem se movendo com humanos e não humanos.

7.3 Corpo

Relato

Uma mulher (de aproximadamente 30 anos) embarca no voo das 7h30, de São Paulo para Belo Horizonte, de uma terça-feira de março de 2010. Acomoda-se no assento ao lado do corredor. Ela aparentemente viaja sem acompanhantes e traz consigo uma maleta feminina de mão, que ela não coloca no bagageiro, mas próximo a seus pés. Ouve pacientemente os procedimentos de preparação para a decolagem. A aeronave decola; e ao alcançar uma determinada altitude, o comandante comunica que está liberado o uso de equipamentos eletrônicos. Então, ela retira da maleta uma pasta com papéis e um *notebook*. Abre a pequena mesa de apoio do encosto do assento a sua frente e coloca a pasta de papéis sobre ela, e sobre a pasta o *notebook*. Liga o equipamento e na tela se lê: “Gerando Excelência Operacional para os Clientes”. Aceita o pequeno bolo servido no avião.

A Fotografia 1 retrata a cena: a pequena mesa aberta, sobre ela uma pasta de papéis e sobre a pasta de papéis o *notebook*; eles um pouco afastados para que ela possa colocar o copo de água (servido em seguida) no espaço reservado aos copos na mesinha. Na mão esquerda ela segura o pequeno bolo e com a mão direita interage com o equipamento.

Após comer, o lugar parece incomodá-la. Seu cotovelo esquerdo fica encaixado entre o braço do assento esquerdo e seu corpo; e o cotovelo direito fica sobre o braço do assento e o corredor. Quando a pessoa à frente decide inclinar o encosto, ela parece sentir-se mais apertada; o *notebook* não fica totalmente sobre a pequena mesa porque a tela acompanha a inclinação do encosto à frente e, para que a



Fotografia 1: Pessoa no avião. Fonte: elaboração própria.

tela fique razoavelmente legível, ela traz o micro um pouco mais à frente. Ela consulta uma planilha. Em determinado momento, diante do comunicado de preparação para o pouso, ela desliga e fecha o equipamento; retorna a pequena mesa à posição inicial e guarda pasta e equipamento na maleta. Ela trabalhou.

Discussão

No texto de Latour (1997a) sobre o casal de irmãos gêmeos, descrito no Capítulo 5 – Teoria Ator-Rede e Espaço, nota-se que os gêmeos sentem fisicamente a viagem que separadamente fazem para um mesmo destino. A irmã, que abre caminho pela selva, traz no corpo as marcas de seus esforços – suor, pequenos cortes, cansaço; e a eterna lembrança da viagem exaustiva. Já o irmão, que viaja de trem, não traz em seu corpo qualquer traço do caminho percorrido, exceto, possivelmente, um pouco de desconforto pelo tempo que permaneceu sentado; ele irá se lembrar, talvez resumidamente, apenas do que leu durante o deslocamento (LATOUR, 1997a).

No trabalho de campo deste estudo, alguns dados coletados relacionam-se com o corpo. Por exemplo, o aspecto desconforto citado no evento acima; o cansaço de viagens frequentes; viagens que fazem com que o dia seja extenso (voos nas primeiras horas da manhã e retorno à noite); viagens longas; alimentação “ruim”; desconfortos associados ao barulho do aeroporto, à posição de uso dos equipamentos (por exemplo, o *notebook* apoiado sobre o colo), a permanecer sentado por um tempo, à turbulência, às emoções (como o medo pelo fato de o radar não funcionar temporariamente durante o voo) etc.

Com relação ao corpo, uma provável suposição inicial seria a de que a pessoa que viaja de avião tem uma experiência próxima daquela que viaja de trem. Os dados coletados, no entanto, sinalizam que a experiência de trabalho móvel, em trânsito pelo sistema aéreo, também deixa “marcas” no corpo, aproximando-se mais da experiência da irmã, descrita por Latour (1997a).

Além disso, os exemplos de desconfortos relacionados ao corpo distanciam-se da experiência, de modo geral, da pessoa que trabalha em um escritório convencional – normalmente um ambiente estável e previsível, como sugere Laurier (2001); e projetado para ser agradável às pessoas, como sugerem Dale e Burrell (2008).

Complemento

Corpo

As pessoas entrevistadas nesta pesquisa destacam o aspecto cansativo das viagens a trabalho. O Entrevistado 5, por exemplo, comenta sobre as viagens de “ida e volta” (como os entrevistados denominam as viagens que acontecem no mesmo dia):

“E outro aspecto ruim, principalmente nas viagens de ida e volta, é o cansaço físico. Você acordou muito cedo. Por exemplo, Vitória, [...], Espírito Santo, [...] às vezes o vendedor só consegue ou o cliente só tem horário na parte da manhã; marca às dez horas. Para eu estar às dez horas da manhã no cliente em Vitória, preciso acordar as quatro, cinco da manhã, [...]. Você acorda com muita antecedência. [...] é um dia muito cansativo.” (Entrevistado 5).

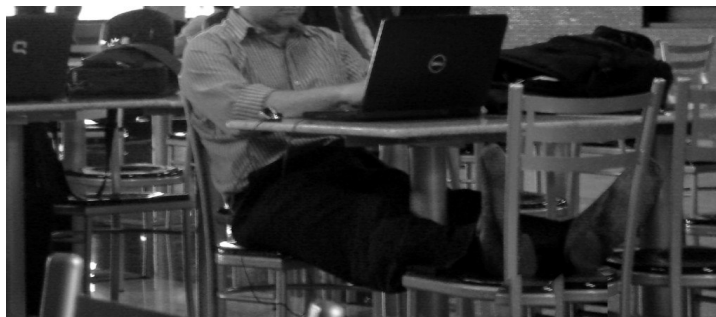
As pessoas sinalizam que ao final do dia, no caso de viagens de “ida e volta”, normalmente estão cansadas e não dispostas a trabalhar.

No caderno de campo também constam apontamentos da pesquisadora sobre o tema corpo:

“17h30. Estou cansada de ficar sentada; meu corpo dói. Saio para caminhar pela sala de embarque.”

“10h55. Um homem, [...] pede para sentar à ‘minha mesa’ porque está sem bateria em seu equipamento e esta é a única mesa com tomada de energia próxima. [...] Para mim, não é bom dividir a mesa porque não consigo colocar o micro no centro e apoiar os cotovelos sobre a mesa; meus cotovelos ficam suspensos. Trabalhar muito tempo desse modo traz dores nos ombros.”

Sobre os desconfortos de se trabalhar nos aeroportos, nota-se que algumas pessoas procuram se adaptar a essa situação, como mostra a Fotografia 2: a pessoa com as pernas esticadas e os pés sobre a cadeira a sua frente.



Fotografia 2: Pessoa com pernas sobre a cadeira a sua frente. Fonte: elaboração própria.

De certo modo, associada ao corpo, a alimentação nos dias de deslocamento é deficiente, segundo alguns entrevistados:

“Oh lugar para comer mal é aeroporto e avião! Aliás, você não encontra uma opção saudável para comer no avião ou no aeroporto, nenhum aeroporto [...] Você vai encontrar, basicamente, produtos industrializados [...] acaba comendo muita besteira [...] [*No avião*] eu não teria nenhum problema se não tivesse [...] elas são horríveis. [...] Eu estou longe de ser uma pessoa centrada para comer, mas, às vezes, você acorda seis da manhã e toma café da manhã... [...] e, às vezes, você volta dez da noite. Na última reunião eu não estou conseguindo mais falar; estou trocando as palavras, sabe?” (Entrevistado 13).

Algumas pessoas também se incomodam com outros aspectos do espaço do avião e do aeroporto, também associados ao corpo. O Entrevistado 24, por exemplo, não gosta de avião “desde sempre”; tem “um pouco de aflição de voar, tem um aspecto meio claustrofóbico” que o incomoda. Diz que não se sente bem no avião; se sente bem quando sai do avião. E a rotina do aeroporto sempre o incomodou: “eu acho o ambiente de aeroporto insalubre; é gente demais aglomerada, é muito barulho, é muita poluição visual, auditiva”.

De modo geral, os aeroportos visitados nesta pesquisa oferecem poucos espaços com mesas para apoio ao computador portátil. É comum observar pessoas trabalhando com os *notebooks* no colo; fato que incomoda a Entrevistada 7: “esquenta demais, é irritante, não é confortável”; mas não a Entrevistada 18, que gostaria, mesmo no escritório convencional, trabalhar com o *notebook* no colo.

Com relação ao avião, para o Entrevistado 15 a viagem tem uma particularidade:

“No avião, eu tenho um problema sério com avião: eu enjoô facilmente, [...]. Eu não leio durante as viagens porque me incomoda; eu opto por assistir a um filme, ouvir uma música. Em viagens mais longas, eu consigo dormir um pouquinho.” (Entrevistado 15).

7.4 Lugar

Com relação aos eventos observados no trabalho de campo relacionados em destaque ao aspecto “Lugar”, eles são apresentados neste tópico em quatro subtópicos de relatos e complementos: especificamente sobre os locais Aeroporto e Avião, e sobre elementos que se destacam nesta pesquisa relacionados a esses lugares – Energia e Confidencialidade. A discussão associada a “Lugar” é apresentada parte nos subtópicos e em seguida a esses relatos.

7.4.1 Lugar – Aeroporto

Relato

Um homem, aproximadamente 50 anos, compartilha uma mesa com a pesquisadora deste estudo no saguão do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte (BH), em uma quinta-feira, no final da tarde; a única mesa da cafeteria próxima às tomadas de energia. Ele reside em Vitória, capital do estado do Espírito Santo, e veio a BH a trabalho; é diretor executivo de uma empresa de comunicação. Diz que “vive plugado”. Em qualquer lugar, no Brasil e também no exterior, ele pode trabalhar – “monto meu escritório virtual”. Ele também tem um “escritório fixo”. Acha que a tecnologia melhorou muito sua vida; mas também, quando ele se cansa dela, pensa que “é só desligar tudo”.

Comparando o ambiente de trabalho convencional e aquele do trabalho que acontece em movimento, ele destaca dois aspectos: um que denomina funcional, “aqui [*aeroporto*] não é confortável, mas é prático; não tem o ar condicionado, o conforto, mas é prático”. O outro aspecto, “é mais sociológico: o mundo que vivemos demanda que o tempo seja bem aproveitado e com essa praticidade, desses novos ambientes, eu respondo melhor a essa demanda de fazer bom uso do tempo”. Oferece um exemplo: “domingo à noite, é um tédio! Eu gosto, depois de aproveitar o final de semana, nessa hora de domingo à noite, planejar a

semana e às vezes enviar *e-mails*. Os destinatários acham estranho isso, mas eu acho bom, porque estou aproveitando uma hora tediosa para fazer algo”.

O celular dele toca; ele fala com alguém. Depois, explica: “veja um exemplo: quem me ligou agora foi a secretária do diretor de um importante jornal do país; esse último, uma pessoa de difícil acesso. Quando eu cheguei aqui [BH], precisava resolver uma questão, mandei um *e-mail* para ele, e outros diretores, com cópia para a secretária; e agora ela me ligou. Sem essa praticidade, como seria? Seria de outra forma, claro; mas eu poderia ter perdido o *timing*⁷¹. Eu tenho um projeto envolvendo o governo do estado e esse jornal; são duas pontas que eu não controlo, não tenho como controlar; a possibilidade de comunicação atual permitiu que eu resolvesse uma questão complicada.” Ele comenta que essa falta de controle também é uma característica do nosso tempo.

Ele acredita que tudo isso o ajuda a entender melhor os negócios. “A tecnologia só evolui (está muito mais avançada do que estamos vendo aqui, mas por questões de escala, por exemplo, ainda não estão presentes); mas no fundo somos os mesmos humanos”. Ele acredita que essas questões não são novas. “A humanidade, em suas origens, mantinha relações um para um. Com o crescimento da população e a tecnologia de comunicação, as relações passaram a ser mais unidirecionais (rádio, jornal, TV etc.). E agora, com a Internet e as novas tecnologias, retomamos uma característica da humanidade; é o que as pessoas querem. E os negócios que não se atualizarem diante dessa nova realidade, vão sumir.”

Discussão

Latour (2005, p. 183) sugere que quando se comenta sobre categorias – por exemplo, *sistema, estrutura, sociedade, império, economia mundial e organização* – o primeiro reflexo da TAR deveria ser perguntar: “em que local? Em que escritório? [...] Como é compilado?”, isto é, traçar o caminho que leva à origem desses aspectos “globais”.

No relato acima, nota-se algumas ideias – como “o mundo que vivemos demanda que o tempo seja bem aproveitado”; ou “os negócios que não se atualizarem diante dessa nova realidade, vão sumir” – que, permitiria caminhar por muitos outros espaços e tempos, como encontrar textos que a pessoa leu, escritores desses textos; instituições acadêmicas, revistas de negócio

⁷¹ *Timing*: Senso de oportunidade relativo à escolha do momento e do tempo de duração de alguma ação (AURÉLIO, 2004).

e/ou empresas de consultoria à qual o escritor esteja vinculado etc. Resumidamente, o relato acima traz aspectos “globais” que poderiam ser localizados.

Complemento

Aeroportos como espaços de trabalho

De modo geral, os aeroportos brasileiros como espaços de trabalho são descritos pelos entrevistados como: oferecendo poucos espaços “adequados”, “mais reservados”; não são acolhedores; e são poucos os aeroportos em que as companhias aéreas oferecem espaços para quem é viajante frequente. Além disso, observa-se pouca oferta de serviços, principalmente de alimentação – essa última, considerada por muitos como “cara” e “ruim”. A maioria prefere aguardar o voo na área de embarque; alguns por razão de segurança.

No aeroporto, as pessoas relatam que lêem livros (de temas relacionados ao trabalho ou não), jornais e revistas, falam ao celular, respondem *e-mails* por meio de seus computadores portáteis ou telefones inteligentes, alimentam-se, acessam a Internet para fins diversos, revisam documentos impressos ou que estão em seus *notebooks*, apenas aguardam, relaxam, observam, estudam, conversam com pessoas próximas, acompanham a programação apresentada nos aparelhos de televisão disponibilizados em alguns aeroportos etc. Como relatam os entrevistados:

“Na volta [...] eu chegava, fazia o *check-in* e ia para a sala de embarque e ficava uma hora lá dentro; eu trabalhava essa hora inteira [...] fazia trabalho do projeto porque às vezes tinha alguma coisa que precisava tabular [...] ou eu revia a minha monografia [...] ou eu lia livros.” (Entrevistada 1).

“Leio [...] normalmente é um livro que eu esteja lendo, uma revista que eu comprei, um jornal do dia, um jornal esportivo (se o meu time jogou no dia anterior). Eu leio coisas não relacionadas ao trabalho. A não ser que eu esteja indo nessas ‘comitivas’, às vezes, com o presidente da empresa; [...] e os diretores e vice-presidentes [...] não querem nem ficar perto do presidente; te colocam do lado para você aguentar as perguntas.” (Entrevistado 4).

“Eu não desenvolvi o hábito de trabalhar no caminho. [...] eu aproveito para relaxar [...]” (Entrevistada 11).

Resumidamente, no aeroporto, em situações sem imprevistos, as pessoas realizam atividades de trabalho de curta duração. As viagens aéreas, porém, estão sujeitas a muitos imprevistos (chuvas, nevoeiros, panes nos sistemas etc.) e atrasos em pousos e decolagens – para um entrevistado, “normalmente os voos atrasam; não sei se isso ainda é imprevisto ou se já é previsto... geralmente é previsto e você só não sabe o quanto vai atrasar” (Entrevistado 13).

Nessas situações, a maioria das pessoas expressa resignação; embora outras comentem: “no verão é sempre muito complicado [*período de chuvas no eixo Rio – São Paulo*]. É desesperador”. Sobre as atividades que realizam nessas situações, na maioria dos casos são as mesmas expressas acima. O Entrevistado 23 detalha seu comportamento nesses casos:

“[...] tem dois tipos de atraso, o atraso nacional e o atraso internacional. No atraso nacional você estabelece um *deadline*⁷² – até que horas eu posso esperar – porque se eu tenho uma reunião marcada para meio-dia e o voo só vai sair às 11h, sua viagem já era; já cancela tudo, vamos embora e volta para o escritório, para casa, e vamos continuar o trabalho. O impacto, ele é desgastante, mas ele é contornável. Agora, o atraso internacional, principalmente de grande porte como nos Estados Unidos, aí a coisa é mais complicada e envolve várias horas. Geralmente o atraso lá não é um atraso pequeno, porque se atrasar é porque alguma coisa muito grave aconteceu, ou uma nevasca em algum lugar ou um voo teve que parar em algum outro lugar, não é? E aí você fica rendido, e você tem pouco o que fazer, porque você não vai ficar respondendo *e-mail*, porque já respondeu os *e-mails* que tinha que responder; então, é sentar, ler um livro e tentar relaxar [...]” (Entrevistado 23).

Nota-se ainda uma variação no relato dos entrevistados sobre o que fazem, no caso de viagens de apenas um dia, na ida e na volta da viagem: ao final do dia, normalmente, as pessoas se mostram mais cansadas e não predispostas a trabalhar.

Algumas pessoas comentam que frequentemente chegam ao aeroporto em um horário muito próximo do embarque e, portanto, não “trabalham” porque levam um tempo para “aquecer”; é preciso ficar atentas a uma possível alteração no portão de embarque que, caso aconteça, demanda “fechar tudo, guardar, mudar; não vale a pena”. Outras preferem chegar com antecedência, e aproveitam a espera para tomar um café e trabalhar, “consultar e-mails, rever alguma coisa na apresentação” que vai fazer, ou “estudar um pouco mais um assunto” que vai falar no destino. Para outras, no aeroporto, o que se faz é algo prático, “não vai fazer um projeto no aeroporto; vai fazer coisas práticas [...] não vai fazer uma apresentação no aeroporto; talvez arrumar” (Entrevistada 2).

Para algumas pessoas entrevistadas, os aeroportos são barulhentos e atrapalham a concentração. Outras, no entanto, relatam que conseguem, mesmo assim, focar no que fazem. Como descreve o Entrevistado 9: “você acaba focando no trabalho e se isola. Então, com essa concentração no trabalho, você acaba esquecendo um pouco que você está ali naquele ambiente e realmente faz aquela tarefa que você tem que fazer”. Ou como relata a Entrevistada 18:

⁷² *Deadline*: Prazo máximo para a conclusão de uma tarefa (AURÉLIO, 2004).

“[...] eu trabalho em qualquer lugar. Eu tenho um nível de concentração no que estou fazendo que ‘pode cair o mundo’ do meu lado que eu trabalho. Eu trabalho no café, eu trabalho em padaria, eu trabalho no metrô.” (Entrevistada 18).

A Entrevistada 7 observa particularidades relacionadas aos viajantes à trabalho nesses espaços:

“Às vezes, quando paro para olhar, a minha impressão é que quem está trabalhando acha que todo mundo está trabalhando [...]. Uma característica que eu percebo principalmente entre Rio e São Paulo, é que as pessoas não esperam o avião parar. O avião chega e ele nem terminou de parar e as pessoas estão levantando, pegando suas malas e querendo sair correndo. [...] é a ideia dessas pessoas que vivem nesse mundo de que aquilo é delas; é interessante isso, parece que aquilo é a casa delas. Elas decidem: ‘eu quero levantar’; e pronto, levantam. A maneira como elas se locomovem é como se fosse o local delas; você percebe pela forma. Tem algumas que chegam à bancada e ocupam como se fosse uma mesa: põe o carregador do celular e o carregador do *notebook* e faz dali seu verdadeiro escritório. Outros são mais discretos, mas eu percebo essa característica de aeroporto/escritório principalmente no Rio e São Paulo.” (Entrevistada 7).

As salas de espera ou VIPs são usadas por alguns entrevistados pelo conforto que oferecem (tomadas de energia, poltronas, café, banheiros etc.) e também segurança; em situações de muitos atrasos em voos, no entanto, tornam-se desconfortáveis porque concentram, em um espaço pequeno, muitas pessoas conversando. O Entrevistado 19 usa a sala VIP dependendo de quanto tempo tem: “se não tiver muito tempo, eu sento naquelas cadeiras de espera e abro o *notebook*. Se eu tenho mais tempo, eu procuro as salas VIPs.”

Algumas pessoas procuram espaços mais reservados⁷³ em que possam sentar de costas para a parede, de modo que outros não vejam o que fazem no computador portátil, e também como procedimento de segurança pessoal. Mas que permitam ouvir os avisos sonoros, como relata a Entrevistada 22:

“Procuro um lugar que não tenha essas TVs, que ficam falando alto, procuro também um lugar que seja mais reservado. Mas, meio próximo do lugar que estão chamando, para não dispersar e acabar perdendo o voo.” (Entrevistada 22).

⁷³ Felstead, Jewson e Walters (2005) denominam esses lugares “enclaves privados”.

Para conversar ao celular com mais privacidade, alguns entrevistados procuram lugares afastados da concentração maior de pessoas; enquanto outros evitam conversar ao celular. Mesmo assim, a Entrevistada 7 acredita que:

“Os aeroportos não são adequados nem preparados para se trabalhar. A tomada que eles colocam é algo completamente adaptado para você ter uma carga e nada mais. No aeroporto de São Paulo tem uma tomada. No aeroporto do Rio tem uma ‘bancadinha’ que cabem três; se você precisar carregar, é só ali. Tem três ou quatro entradas, nunca mais que isso, e é feito para você ficar em pé; não é confortável. Parece que é para você não ficar muito mesmo; é essa a impressão que eu tenho. Lá não é preparado para trabalhar, não tem infraestrutura nenhuma.” (Entrevistada 7).

Espaço “ideal” de trabalho

Com o objetivo de explorar a visão, de modo geral, de espaços de trabalho, questionou-se as pessoas entrevistadas nesta pesquisa sobre o que seria um espaço de trabalho ideal. Em síntese, as pessoas relatam atributos (i) estéticos e físicos, e (ii) associados ao relacionamento entre as pessoas (a seguir, apresenta-se para cada atributo, entre aspas, um conjunto de elementos relatados por várias pessoas entrevistadas):

- *Atributos estéticos e físicos*: “lindo, claro, iluminado, com ventilação natural, com janelas, poucas divisórias; esteticamente interessante; simples, aberto e seguro; sem mesas fixas; *clean* e agradável; moderno e jovem; que seja lúdico e inspire; que misture e integre diversão e relaxamento; ofereça espaço também de lazer; seja mais informal que o convencional, ou mescle o formal com o informal; silencioso; calmo, tranquilo e organizado; com a infraestrutura adequada”.

- *Atributos associados ao relacionamento entre as pessoas*: “com pessoas legais; sem interrupções; ofereça a possibilidade de momentos de privacidade; seja um espaço que permita concentrar-se no que se está fazendo, ou ofereça um tipo de ‘casulo’ para que a pessoa possa entrar quando quer pensar e precisa de concentração; que facilite a comunicação e interação entre as pessoas; que varie e se adapte ao ‘estado emocional’ das pessoas; promova a integração entre pessoas; aberto ao que acontece no mundo; igualitário e democrático; harmônico; que de algum modo possibilite à pessoa ter a sensação de pertencer”.

Alguns desses atributos são muito próximos aos que Dale e Burrell (2008) destacam dos projetos desenvolvidos pela empresa de design de espaços de trabalho, DEGW, descritos no Capítulo 4. Tais projetos buscam, por exemplo, conceber espaços esteticamente prazerosos e que proporcionem uma melhor comunicação e participação das pessoas.

Além disso, algumas pessoas consideram um espaço ideal aquele que “ofereça flexibilidade de horários; ou possibilite mesclar trabalhar no escritório convencional e em casa; ou ainda que

seja um misto de trabalhar em casa com relacionamento com equipe presencial; ou que evite os deslocamentos pela cidade”. Há os casos de pessoas que associam o espaço ideal a um espaço semelhante a suas casas, residências; ou a “uma edícula da casa”; ou ainda àquele espaço de trabalho que têm atualmente. E, finalmente, alguns que vêem como ideal um espaço de trabalho “fora do escritório convencional”.

Experiência de trabalhar em espaços não convencionais

Embora não seja o foco deste projeto explorar os espaços de trabalho como a casa e escritórios chamados flexíveis, alguns entrevistados teceram comentários também sobre essas opções. Para o Entrevistado 5, por exemplo, não são todas as pessoas que são partidárias de mudanças no espaço de trabalho convencional:

“Mas ainda tem gente que olha meio torto: ‘como assim?’, [...], ‘como assim, não vou ter minha mesa?’ [...] ‘O cara trabalha em casa? Não é possível que ele faça uma coisa de qualidade na casa dele. Ele tem que estar aqui. E de preferência vestindo terno!’.” (Entrevistado 5).

Segundo o Entrevistado 23, algumas pessoas têm uma necessidade de personalização dos espaços que pode ser tratada de outro modo, em escritórios flexíveis e/ou no trabalho que envolve viagens frequentes:

“Tem gente que fala: ‘Isso não é pessoal; eu não posso colocar a foto do meu filho’. Eu digo: a gente não fica aqui, não vai poder ficar olhando seu filho... Bota na tela do seu computador que você vê muito mais ele.” (Entrevistado 23).

O Entrevistado 19, por exemplo, que trabalha em um escritório flexível, relata sua experiência com esse tipo de organização do espaço de trabalho: “já voltei para casa, para trabalhar, porque não encontrei mesa de trabalho disponível no escritório”.

Como comentado acima, algumas pessoas entrevistadas relatam que o espaço ideal de trabalho seria um local que se assemelha às suas casas porque, por exemplo, podem adotar um horário de trabalho flexível; evitam deslocamentos; e para alguns trabalhar em casa favorece a concentração. Parte disso é o que busca o Entrevistado 19, por exemplo, que quando da realização da entrevista para este estudo estava prestes a mudar do atual endereço do escritório para outro, distante da sua residência. Diante dessa realidade, preparava-se para apresentar uma proposta à organização que, em sua visão, seria interessante para ambos:

“Minha ideia é [...]: trabalho em casa até as onze horas da manhã; às onze saio, porque acabou o pico de trânsito; posso ir almoçar; vou para o clube caminhar ou fazer uma ginástica; duas horas estou na empresa e vou até as oito da noite. E às oito da noite não vou pegar trânsito para voltar [...] Trabalharia em casa de manhã das oito as onze, são três horas,

mais seis horas à tarde, são nove horas. Contra oito que ficaria no escritório.” (Entrevistado 19).

Outras pessoas entrevistadas, no entanto, relatam que teriam dificuldade de trabalhar em casa. A Entrevistada 8, por exemplo, não gosta de barulho no ambiente de trabalho convencional, contudo também não aprecia trabalhar em casa:

“É engraçado eu falar que eu me concentro no avião porque as pessoas estão quietas lá, mas eu tenho grande dificuldade em espaço de trabalho. O meu sonho é ter aqueles *headsets*⁷⁴, que deixam sem som, abafa o som. [...]. Ao mesmo tempo, tem tanta coisa acontecendo que é importante a comunicação, e é por isso que eu acho ruim esse negócio de trabalhar em casa. [...]. O meu ambiente de trabalho dos sonhos é [...] Eu sinto falta de uma redoma, [...] tenho muita dificuldade de me concentrar porque toda informação para mim é importante. Estou muito plugada no que [...] as pessoas ao redor estão falando e sempre tem coisa importante, mas se eu pudesse colocar o *headset* para ficar no silêncio e em uma redoma [...]; peixinhos: iria ser o máximo! E o *notebook*, [...] com menos peso e um teclado decente. Isso seria o escritório... Mas jamais trabalhar em casa porque iria ficar dormindo até as duas da tarde. Não consigo.” (Entrevistada 8).

O trabalho em casa é interessante para o Entrevistado 5 que, como o relato acima, tem dificuldade de concentração no escritório (no caso dele, flexível):

“No escritório, muita gente circulando, normalmente vem o cara, não é por mal, contar uma piadinha, e o futebol, e aquela coisa. Eu pessoalmente disperso mais facilmente no escritório do que em outros lugares. Eu sou assim; tenho uma propensão à dispersão no escritório. Vou levantar e bater um papo com o cara, contar uma coisa que eu vi ontem.” (Entrevistado 5).

Essa mesma pessoa, no entanto, comenta sobre os aspectos negativos do trabalho em casa em sua visão:

“Eu já trabalhei bem mais, [...] era esse ritmo de trabalhar, responder *e-mail* às duas da manhã. Essa coisa de trabalhar em casa é legal, mas é ruim nesse sentido; você está totalmente disponível. Mesmo assim, eu prefiro trabalhar em casa. Mas quando você trabalha em casa, perde a noção [...] de quanto você trabalha.” (Entrevistado 5).

⁷⁴ Tipo de fone de ouvido.

O Entrevistado 10, advogado autônomo atualmente viajando a trabalho com frequência, mas mantendo um escritório convencional, destaca outro aspecto negativo do trabalho em casa em seu caso:

“[...] Quando você trabalha em casa, você acaba se sentindo um pouco inútil [...] você acaba morando lá, trabalhando lá e fazendo tudo lá. Então, por sair apenas esporadicamente, dá a impressão de que você é um inútil. [...] Porque, apesar de você não dever nada para ninguém, você passa uma imagem de desocupado, [...]. Ainda mais se você mora em um condomínio residencial, em um prédio de apartamentos. [...] Tenho um escritório em um quarto, tudo direitinho. Fechava a porta e trabalhava. [...] Mas o que estou falando é que eu mesmo não me sentia bem, era uma coisa que me incomodava. [...] Então eu resolvi mudar.” (Entrevistado 10).

Um exemplo, relacionado à questão da percepção das pessoas sobre o trabalho fora do escritório convencional, é o relato da Entrevistada 20 que comenta o caso dela e de sua colega envolvidas com Trade Marketing:

“Saindo daqui [*escritório convencional*] a gente se cobra muito mais. Como passamos o dia inteiro na rua, a gente chega à tarde com a impressão de que não trabalhou. Daí chega no hotel, abre o *note* e começa a trabalhar desesperadas. E não é verdade, a gente trabalhou o dia inteiro! Apesar de termos mudado de ambiente, mas trabalhamos o dia inteiro. Então, a gente precisa se organizar um pouco melhor com a agenda porque senão a gente enlouquece”. (Entrevistada 20).

Ou, como comenta o Entrevistado 9, que nos casos de atraso de voos relata o que faz: “Então, normalmente a gente trabalha. Ficamos tomando decisões por telefone, consultando colegas a respeito de negócios. Então a rotina do trabalho continua, independente do local. Ou seja, via *smartphone*, respondendo *e-mails*, ou mesmo via *laptop*, conectando remotamente via VPN⁷⁵ e acessando informações da empresa. Então o trabalho continua.”

⁷⁵ VPN – *Virtual Private Network*, ou Rede Particular Virtual, é uma rede de comunicações privada, normalmente utilizada por uma empresa ou um conjunto de empresas, construída em cima de uma rede de comunicações pública (como a Internet). O tráfego de dados é levado pela rede pública utilizando protocolos-padrão, não necessariamente seguros. VPNs seguras usam protocolos de criptografia por tunelamento que fornecem a confidencialidade, autenticação e integridade necessárias para garantir a privacidade das comunicações. Quando adequadamente implementados, esses protocolos podem assegurar comunicações seguras por meio de redes inseguras. (WIKIPEDIA, 2010).

7.4.2 Lugar – Avião

Relato

Dentro de uma aeronave, em um voo de Belo Horizonte para São Paulo, às 21h30, quando as luzes já estão apagadas, observa-se um homem, aproximadamente 40 anos, com o rosto iluminado pela tela do seu *notebook*. Ele prepara o que parece ser uma apresentação, usando um programa específico para edição e exibição de apresentações gráficas. O tema de um dos *slides* está associado a quatro áreas considerando as dimensões subjetivo/objetivo e indivíduo/coletivo; algo como:

Subjetivo	Objetivo	
Psicologia	Medicina	Indivíduo
Antropologia	Sociologia	Coletivo

Ele trabalha nessa apresentação a maior parte do voo; cria e altera *slides*. Também consulta o que parece ser a programação de um congresso e prepara/responde *e-mails* (já que não é possível enviá-los do avião). Em determinado momento, ele desliga seu equipamento e é possível observar que o papel de parede⁷⁶ do *notebook* é uma foto do que parece ser sua família: ele, a mulher e um bebê. Em seguida, ele lê a revista *Playboy* (nota-se que ele trouxe também a revista *Época*). A aeronave pousa com atraso em São Paulo às 22h30.

Complemento

Durante os voos

De modo geral, durante os voos, observa-se que as pessoas dormitam, leem (jornais, revistas, livros etc.), conversam⁷⁷, comem, usam seus computadores portáteis, ouvem músicas ou assistem a filmes por meio de equipamentos de bolso ou observam a paisagem pela janela.

Como comentado anteriormente, o uso de equipamentos eletrônicos – *notebook*, por exemplo – é permitido durante os voos, entre alguns minutos após a decolagem e alguns minutos antes do pouso. No avião, os entrevistados relatam que:

⁷⁶ Papel de parede é uma imagem (desenhos, fotografias ou imagens digitais) que tem por função ilustrar e personalizar a tela principal de computadores, celulares, entre outros dispositivos (WIKIPEDIA, 2010).

⁷⁷ O resumo de uma conversa, que aconteceu durante um voo, entre a pesquisadora e uma passageira, é apresentado no Anexo E.

“Durmo. [...] São Paulo-Rio eu durmo com ele no *finger*⁷⁸, ali encostado, e acordo com ele tocando o chão. Várias vezes. Ronco.” (Entrevistado 23).

“Geralmente a gente trabalha bastante no avião até que digam: ‘Por favor, desligar os seus aparelhos eletrônicos’ [...] e eu sempre tenho uma revista porque eu não consigo dormir muito [...] ou alguém quer que eu leia um determinado assunto; às vezes, eu até imprimo no dia anterior e levo na mochila porque eu sei que eu não vou poder ligar o computador em um determinado momento; eu vou ler impresso aquele material para dar feedback para alguém.” (Entrevistada 18).

“Como eu estou sempre atrasado, eu estou terminando a apresentação de quando eu chegar lá [...]. Outras vezes você vai respondendo *e-mail* ou lendo materiais para o dia seguinte; ou então a gente vai fazendo reunião, quando vão mais de uma pessoa; vai despachando assuntos que você tem pendentes” (Entrevistado 13).

“[...] eu criei minhas apresentações inteiras nos voos que eu pegava. Coloco a bateria para carregar, ligo o *notebook* no avião e sei que eu tenho duas horas para trabalhar [...]. Eu aprendi que o lugar que eu mais crio é em um assento de avião [...] Eu sou tão neurótica com isso que eu já pego o último assento porque nunca tem ninguém, esparramo tudo, jogo a apostila aqui do lado, jogo o *notebook*, começo, e crio muita coisa.” (Entrevistada 8).

Resumidamente, no avião, as atividades realizadas dependem da duração da viagem – nas longas, alguns entrevistados mesclam atividades (por exemplo, leem e descansam).

7.4.3 Lugar – Elemento Energia

Relato⁷⁹

Uma mulher, 46 anos, trabalha em sua tese de doutorado, usando seu computador portátil, no saguão do Aeroporto Internacional Afonso Pena, em Curitiba, em uma segunda-feira de março, à tarde. Está sentada em uma das poucas mesas disponíveis com tomada de energia próxima para carga da bateria do equipamento. Considera que esse é o melhor local para se trabalhar nesse aeroporto: quatro mesas, com duas tomadas próximas, dispostas de modo que

⁷⁸ *Finger* é parte saliente e comprida de terminal de aeroporto que liga esse terminal à porta da aeronave (AURÉLIO, 2004).

⁷⁹ Relato de experiência da própria pesquisadora.

a pessoa se senta de costas para a parede e o *notebook* fica à frente, sem que outra pessoa veja o que se faz no *notebook*. Lamenta que naquele dia uma das tomadas não esteja funcionando.

Decide tomar um café. Guarda suas coisas e se vai. Tempos depois, volta ao local em que estava e nota que um homem “tomou seu lugar”. Aquele-que-tomou-seu-lugar está usando a única tomada disponível no momento. Ela se senta em uma das mesas, mesmo assim; decide ficar até acabar a bateria do *notebook*.

Uma pessoa senta à mesa cuja tomada próxima não funciona e abre seu *notebook*. Ela avisa à pessoa que aquela tomada não está funcionando. A pessoa responde que não precisa usar a tomada; trabalhará por pouco tempo.

Momentos depois, um homem senta à última mesa disponível naquele local, ao lado daquele-que-tomou-seu-lugar, e retira um dispositivo para compartilhamento de tomada de energia (conhecido como “trilho”) e pede para aquele-que-tomou-seu-lugar para partilhar a tomada! E esse, aceita. Fazem as conexões.

Agora são quatro pessoas no local usando seus *notebooks*. Trabalhando? Não é possível responder. Aquele-que-tomou-seu-lugar sai e pede para o colega com o qual compartilha a tomada para “olhar as suas coisas”; ele compra um café e um pão de queijo; e volta.

Nota-se que as pessoas passam por esse local, observando. Ela pensa: “são *flâneurs*⁸⁰ contemporâneos? Acredito que não. Apenas pessoas procurando uma tomada!”

O seu *notebook* avisa: tem 10 minutos de bateria. Ela decide sair e ir para outro local. Começa a guardar as suas coisas; vê um homem que passa e observa; logo que sai, tal homem senta à mesa em que ela estava. Ela pensa: “a situação é complicada [...] quando será que vira guerra?”. Lembra-se do texto do pensador francês Michel Serres, em que o autor comenta: “nossa tecnologia contém áreas sombrias de violência arcaica”. E ela complementa sua visão

⁸⁰ *Flâneur* é um tipo urbano, originalmente associado à Paris de meados do século XIX, que caminha pela cidade anonimamente, sem pressa, observando e sendo observado; um caminhar envolvido com prazer visual e imersão na multidão. Termo presente nos trabalhos do poeta Charles Baudelaire e do filósofo Walter Benjamin, entre outros (URRY, 2007).

da situação: “somos como os homens/mulheres das cavernas, ficamos juntos em torno do fogo, da energia; será que vamos brigar por ela?”.

Discussão

Anteriormente, neste texto, foram apresentados os conceitos de intermediário e mediador na perspectiva da TAR. Um intermediário é o que transporta sem transformação; e um mediador transforma, translada, modifica o que carrega. Um computador funcionando adequadamente, por exemplo, é um intermediário; mas se ele apresenta problemas, pode se transformar em um mediador.

No relato acima, nota-se a presença de alguns atores. Por exemplo, um computador portátil influenciando como a atividade de trabalho é realizada (a mulher poderia ter o material de trabalho em papel, mas seria outra história); mesas que trazem mais conforto à realização das atividades de trabalho; tomadas de energia que encorajam o trabalho naquele local, mas ao mesmo tempo limitam; baterias que podem impedir que determinada atividade de trabalho seja realizada; e “trilhos” que podem tornar possível que uma atividade de trabalho seja realizada. Caso naquele local existissem muitas mesas, com tomadas de energia próximas, funcionando adequadamente, esses elementos poderiam ser “facilmente esquecidos” (LATOUR, 2005, p. 39); seriam intermediários. Eles têm papel ativo, porém, no relato acima e atuam como mediadores.

Como já comentamos anteriormente neste texto, em um escritório convencional normalmente se nota certa estabilidade no fenômeno de trabalho; o que para a TAR revela uma situação em que um trabalho constante é realizado para restringir o repertório de atuantes e manter controvérsias sob controle. Por exemplo, a infraestrutura de trabalho (mesas, equipamentos, energia etc.) em um escritório convencional, geralmente, funciona como um grande intermediário (certamente um efeito do trabalho de muitos atores, como pessoas que planejam os espaços, grupos de suporte técnico etc.); a pessoa que trabalha, na maior parte do tempo, não nota a atuação desse intermediário. No caso do trabalho que acontece no aeroporto, como visto acima, dividem espaço com a pessoa, com uma tarefa de trabalho a realizar, muitos outros atores que se comportam como mediadores, demandando negociação.

Complemento

Energia

As pessoas entrevistadas nesta pesquisa também comentam sobre a questão do acesso à energia nos aeroportos; algumas pessoas relatam que procuram espaços particulares para trabalhar com, por exemplo, tomadas de energia próximas. Para algumas dessas pessoas, tais espaços são concorridos; como relatam:

“Eu procuro um lugar que esteja mais tranquilo, ou que tenha uma mesa que possa servir de apoio, uma tomada... Isso é bem importante e disputada também, todo mundo que esteja na mesma situação e que precise trabalhar procura uma tomada próxima [...] O pessoal se concentra ali, em torno das tomadas.” (Entrevistado 9).

“A maioria dos voos que a gente faz, as viagens que a gente faz, são para lugares já conhecidos; é difícil a gente ir para lugares que nunca tenha ido, é raro. Então, você conhece os aeroportos e já conhece até onde está a tomada. [...] ‘Estou em Chicago, estou embarcando no *gate* G’ [portão G]. Está bom, no *gate* G já sei onde tem o Starbucks [*nome de uma cafeteria*], onde tem tomada. [...] Eu procuro o lugar onde tem uma tomada, o sinal de Internet nesses lugares geralmente é bom. Tem um lugar em Miami que não pega, mas isso é fora da regra; na maioria das vezes o sinal é bom.” (Entrevistado 23).

A procura por espaços com tomadas de energia parece associada à intenção de trabalhar usando o *notebook*, que pode ser frustrada caso o equipamento não tenha energia suficiente, seja no aeroporto, no avião ou no destino. Algumas pessoas se planejam para que tenham energia disponível no deslocamento; como relatam os entrevistados:

“[...] tenho que chegar pelo menos com quarenta minutos de antecedência ao aeroporto [...]. Então, uma das coisas que eu criei mania de fazer é carregar a bateria do meu *notebook*, porque eu sei que nesses quarenta minutos eu tenho coisa para trabalhar” (Entrevistada 8).

“Eu levava sempre o computador. Na verdade, eu tinha mais uma ótica, no passado, de otimização do tempo do trabalho, então, normalmente, quando eu estava viajando a trabalho, eu pensava: quanto mais eu puder trabalhar melhor, porque mais está rendendo; então normalmente eu levava o computador já com a bateria bem carregada e já organizava o que eu poderia adiantar do trabalho da cidade onde eu estava chegando, para onde eu estava indo.” (Entrevistado 24).

O fato de as aeronaves no país não oferecerem tomadas de energia para carga dos equipamentos⁸¹, assim como serviço de Internet, foi destacada pelo Entrevistado 13:

“[...] não sei, por que raios não tem tomada dentro do avião se existe energia elétrica circulando no avião inteiro? Dá para ligar um secador de cabelo, ligar o computador, carregar um celular... Por que não tem Internet *wireless* dentro do avião? Algumas outras empresas já tem” (Entrevistado 13).

A situação exposta no Evento relatado no subtópico “7.4.3 Lugar – Energia” não é a única observada no trabalho de campo sobre a relevância do ator-rede energia no desempenho do trabalho móvel em trânsito pelo aeroporto e pelo avião. Outras também revelam essa situação, como apresentado a seguir (e também no Anexo F).

Foram observadas situações em que as tomadas disponíveis estavam em locais distantes das cadeiras e as pessoas optaram por sentar no chão ou apoiar o *notebook* sobre a lata de lixo, disponível no espaço, como retrata a Fotografia 3.

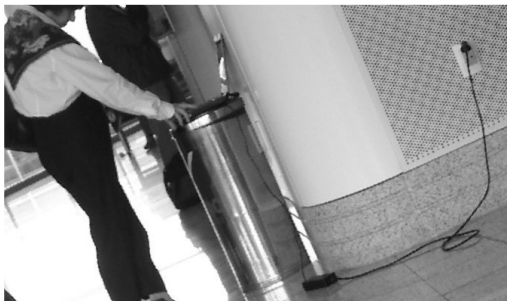
Ou ainda, muitas vezes, as tomadas encontram-se nos cantos dos espaços ou próximos às colunas, e com frequência se observam pessoas usando seus *notebooks* nesses locais, como mostra a Fotografia 4. Além disso, são locais mais silenciosos e reservados.

Em uma cena observada no saguão de um aeroporto (Fotografia 5), especificamente na área destinada aos serviços de alimentação, nota-se uma pessoa com seu *notebook* conectado à única tomada disponível, naquele espaço, naquele momento, “alimentando-o” de energia; ao mesmo tempo, a pessoa também se alimentava.

Latour (2005) orienta que na perspectiva da TAR, o pesquisador não deve adicionar reflexividade à prática dos atores. No caso da Fotografia 5, permitimo-nos apenas um breve comentário. Considerando apenas a cena, não é possível identificar se a realização dessas ações partiu de uma decisão única; se a disponibilidade de tomada de energia na praça de alimentação sugeriu que esse momento poderia ser utilizado para que também a pessoa se alimentasse; ou ainda se a necessidade de alimentação da pessoa sugeriu uma ocasião oportuna também para carga do equipamento. De qualquer modo, a cena retrata a “alimentação” do híbrido homem-máquina.

⁸¹ As aeronaves com as quais se viajou nesta pesquisa não dispunham de tomadas de energia para uso dos passageiros, tampouco infraestrutura que possibilitasse a comunicação com outras pessoas por meio de dispositivos eletrônicos enquanto a aeronave estivesse no ar.

⁸² O Entrevistado se referiu a companhias aéreas estrangeiras. No Brasil, em janeiro de 2010, a companhia aérea TAM recebeu a autorização da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) para oferecer o uso de celular e Internet a bordo de seus aviões (COSTA, 2010); em outubro desse mesmo ano, estreou seu serviço de telefonia móvel a bordo, via satélite (CRUZ e MENDES, 2010).



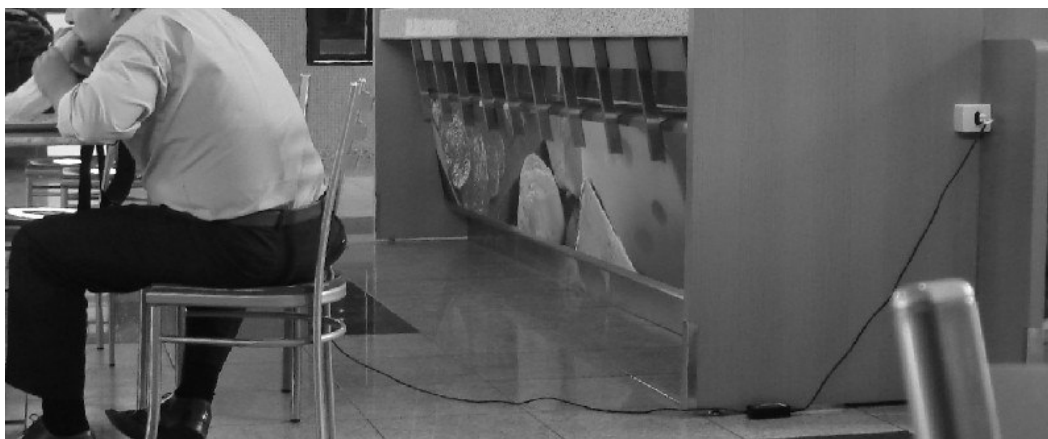
Fotografia 3: Equipamento sobre a lata de lixo.

Fonte: elaboração própria.



Fotografia 4: Pessoa trabalha isolada.

Fonte: elaboração própria.



Fotografia 5: Pessoa se alimenta e carrega de energia seu equipamento. Fonte: elaboração própria.

Observou-se também que algumas pessoas levam em suas pastas e mochilas, além do computador portátil, alguns dispositivos que garantam o funcionamento dos *notebooks* em locais diversos, como adaptadores de tomada para vários tipos de plugues, dispositivo para compartilhamento de tomada de energia e bateria extra.

Essas situações ilustram, entre outros aspectos, o que comenta Latour (2005, p. 21, tradução nossa): “somos levados a fazer coisas por outras agências sobre as quais não temos controle nenhum e que parecem simples e mundanas”.

7.4.4 Lugar – Elemento Confidencialidade

Relato

Em uma sexta-feira, do mês de abril de 2010, no saguão principal do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, três mulheres (aproximadamente com a mesma idade, 30 anos) sentam-se nas cadeiras disponíveis naquele espaço do aeroporto com vista para o Cristo

Redentor. O telefone móvel celular de uma delas toca; ela diz, entre outras coisas, que “trouxe o *notebook* para trabalhar”. Ao desligar o celular, ela retira um computador portátil da bolsa e nota que o plugue para carga da bateria do equipamento é incompatível com a tomada disponível na cadeira do aeroporto. Sua colega oferece um conector e pergunta àquela com o *notebook*: “Posso te ajudar em alguma coisa?”. E as três mulheres começam a trabalhar juntas (fragmentos do que conversam encontram-se no Anexo G); cada uma com seu *notebook*. Ao que parece, preparam um documento e uma apresentação para uma reunião a ser realizada entre as pessoas que estavam na cena observada e outras (aparentemente indivíduos que trabalham em uma organização, situada nas proximidades do aeroporto e para a qual as pessoas observadas prestam serviços), provavelmente dentro de um contexto envolvendo contratos, cronogramas e metas.

Durante aproximadamente 1h45 elas trabalham juntas, em grupo. Discutem a estrutura da apresentação em que constam, por exemplo, “resultados”, pessoas e avaliação de “competências”, “notas” atribuídas a essas pessoas e “recomendações”. Uma delas faz uma ligação para confirmar o horário da reunião.

No conteúdo da conversa entre as mulheres consta o nome de uma das mais importantes empresas do país, líder mundial em seu ramo de atuação, com sede na cidade do Rio de Janeiro, além de nomes de pessoas.

Complemento

Sobre o relato acima, é relevante observar a duração da atividade de trabalho (1h45), que excede, normalmente, o necessário para embarque; a situação mais se assemelha aos casos em que é necessário aguardar no aeroporto involuntariamente, em razão da ocorrência de algo imprevisto. Além disso, dados os nomes citados, destaca-se nessa situação a ausência de preocupação dessas pessoas – que trabalharam em conjunto, conversando entre si e com outras pessoas por meio do telefone móvel celular – com confidencialidade.

Confidencialidade

Muitos entrevistados nesta pesquisa relatam uma preocupação grande com o que falam, principalmente com colegas, dentro das aeronaves (se necessário, usam códigos); e também com o que fazem (algumas pessoas evitam transportar e manusear documentos confidenciais e até mesmo consultar determinados documentos em seus computadores portáteis). Foi relatado por um entrevistado que já existe um objeto, um tipo de capa de tela, removível, que pode ser usado sobre a tela do computador portátil, dificultando que pessoas, com um ângulo

de visão diferente do direto, consigam ver o conteúdo da tela do *notebook*. Há relatos de pessoas que evitam abrir seus *notebooks* em lugares públicos e de comunicações das organizações a seus funcionários, que viajam com frequência, para que estejam atentos às questões de confidencialidade.

Caso seja necessário consultar algo no computador portátil, algumas pessoas adotam táticas de preservação da confidencialidade. A Entrevistada 7, por exemplo, já usou o artifício do “recorte e cola” – recortava uma porção do texto do documento original e colava em uma página em branco de um processador de texto – para evitar que as pessoas identificassem a logomarca da empresa do documento que consultava. O Entrevistado 9 atua do seguinte modo nesses casos:

“Normalmente, quando já se tem um tempo de estrada, a gente sempre olha quem está do lado. A gente olha antes o perfil da pessoa para saber se vale a pena abrir um trabalho necessário. De repente, a pessoa está ali de olho; pode ser um concorrente ou sei lá quem, interessado naquilo. Então dependendo da situação a gente acaba não trabalhando em ambientes desse tipo [...]. E quando a gente vê que o ambiente oferece algum tipo de risco à confidencialidade daquele documento que a gente está tratando, a gente se afasta um pouco, tenta tratar a distância ou de alguma maneira que evite alguma pessoa bisbilhoteira de tentar ficar vendo o que você está fazendo. [...]. Baixa a luminosidade do monitor, deixa janela minimizada [...]. Usa alguns artifícios.” (Entrevistado 9).

Também há, no entanto, relatos de pessoas que têm uma visão diferente desta questão, como o Entrevistado 10, advogado:

“[...] como são todas pessoas estranhas, que não tem nada a ver com aquilo, mesmo que eventualmente olhem e leiam, não vai alterar nada. [...] É diferente de estar em uma mesa de reunião e você tem uma anotação que você não quer que a pessoa a seu lado veja. É como eu falei, não tem nada de segredo que fulano possa ver; e mesmo que ele leia o nome de alguma empresa, não vai alterar nada. É a mesma coisa no avião com as pessoas que ficam trabalhando do seu lado: não tem como você não ler, acaba lendo porque você está lá, à toa, ‘deixa eu ver o que ele está fazendo’, não é isso? [...] quem fica ao lado de alguém que está com um computador, automaticamente você olha, é intuitivo, mesmo que você não queira, vai ter um momento que você vai ler. E se fosse uma coisa que ninguém pudesse ver, ela não estaria fazendo ali; é a lógica. Pelo menos deveria ser.” (Entrevistado 10).

Algumas pessoas citaram exemplos de conversas que ouviram⁸³, de concorrentes ou outras pessoas, sobre clientes, valores etc.; e citaram o caso da cidade de Uberlândia, MG. Como comenta o Entrevistado 16:

“Eu prefiro não falar o nome do cliente, eu procuro não falar o nome do fornecedor. Já ocorreu de duas pessoas estarem conversando e eu saber o cliente que eles estavam tratando e eu era um concorrente deles. Então nesses lugares acho que é bom não falar ao celular e, se for falar, procurar um lugar mais calmo, perguntar para a pessoa que ligou se pode falar depois e se tiver que falar não citar nomes de jeito nenhum. [...] você sempre está esbarrando com alguém que você conhece ou que te conhece. [...] Aeroporto do interior, então [...]. Uberlândia, por exemplo, teve uma época que eu estava indo direto para lá. Existem poucos clientes grandes por lá e todo mundo está visitando os mesmos; então é melhor não ficar falando muito sobre o que você está fazendo ou quais os valores estão envolvidos.” (Entrevistado 16).

A questão da confidencialidade é uma preocupação que leva a Entrevistada 11 a não trabalhar enquanto se desloca; ela teceu um longo relato, porém ilustrativo, sobre esse tema:

“[...] Eu não desenvolvi o hábito de trabalhar no caminho. [...] Eu sei que há muitas pessoas que fazem isso. Eu vejo muitas pessoas fazendo isso e isso me incomoda, porque se for para abrir um computador, coisa que eu não carrego [...] eu entro em uma dessas salas de espera [...] mas eu acho muito indiscreto, eu tenho muito receio da privacidade. Se você olha os lugares onde há essa disponibilização de um acesso de Internet, [...] são computadores, um do lado do outro [...] Eu quando me sento, [...] eu vou enxergar o que o outro está fazendo e uma pessoa que esteja sentada em uma mesa atrás de mim, se quiser vai enxergar o que eu estou fazendo. Eu não acho que é um ambiente protegido e eu lido com muita informação confidencial. [...] o máximo que eu faço é responder e fazer mensagens no meu *BlackBerry*, que é pequenininho e ninguém consegue enxergar. O que eu posso fazer de trabalho – eu acho até que trabalho sim – responder *e-mails*... Eu respondo muito *e-mail* quando eu estou em caminho, e fazer mensagens de *e-mail* para clientes ou alguma coisa assim.

⁸³ No Anexo H encontra-se a transcrição de anotações de campo deste estudo que retrata a observação da pesquisadora de uma mesma pessoa que conversa com outras, em duas situações distintas, em dois voos diferentes.

[sobre falar ao celular]

Eu morro de vergonha das pessoas; [...] eu tenho vergonha pelas pessoas, pelo fato delas falarem alto, qualquer coisa, sem olhar quem está em volta e eu não quero fazer isso. É uma poluição muito grande e é uma falta de percepção do que está acontecendo à sua volta. Você anda em qualquer sala de espera de qualquer lugar que tem muita frequência de viagem de negócios; é como se todo mundo tomasse conhecimento do que você está fazendo, e eu procuro evitar [...]. Teve uma vez, [...] eu estava sentada na sala de espera e um homem estava falando com algum outro que eu não pude saber quem é, contando uma falcatrua que ele fez com uma empresa 'X'; altas vozes, eu acho que ele era meio surdo – a pessoa que é surda fala alto. Eu falei: 'Não estou acreditando no que esse homem está falando aqui'. Qualquer pessoa que está em volta está conhecendo a empresa que é, quem é... citou nomes como se ele estivesse na sala de estar na casa dele! Eu pensei: 'Meu Deus, será que um dia eu vou perder esse controle?' Eu evito falar coisas em público. [...]. Mas é muito comum, a gente escuta muita coisa quando está parado. Eu não estou trabalhando e talvez por isso eu escute mais que os outros.

[no avião]

[...] eu vejo isso com a maior frequência. Vejo computador, vejo pessoal lendo relatórios impressos. Eu, às vezes, leio relatórios impressos quando eu estou indo para uma apresentação, mas eu não faço isso se tiver gente sentada do meu lado [...]. Eu não sei quem é a outra pessoa, se é uma pessoa que trabalha com o concorrente. Outro dia, eu estava no voo também, acho que indo para Brasília, e encontrei dois amigos que ficaram sentados do meu lado e eles começaram a conversar a respeito de uma ação que estava correndo na Justiça para contestar a privatização da Varig. Falaram tudo que tinha para falar, coisas que não são de domínio público; com isso eu fiquei sabendo, tomei conhecimento, não perguntei nada! E pensei: 'Meu Deus, qual é a preocupação de uma pessoa dessa...que é um guardião de uma informação totalmente confidencial?'" (Entrevistada 11).

7.4.5 Discussão sobre Lugar

Novamente inspirados pelo texto de Latour (1997a) sobre os irmãos gêmeos – em que um deles caminha pela floresta e outro viaja de trem –, nota-se que onde se está parece ter relevância na construção de espaços-tempos. Neste estudo, destacam-se dois lugares do

contexto daquele que trabalha em movimento usando o avião como meio de transporte: o aeroporto e o avião.

Segundo a TAR, em um desempenho (*enactment*), elementos heterogêneos agem de modo relacional gerando uma realidade mais ou menos precária. No caso do trabalho móvel, pode-se argumentar que mesmo que o elemento humano tenha a intenção de desenvolver uma tarefa associada a trabalho, outros elementos com os quais se relaciona podem não fazer parte do mesmo programa de ação, levando ao desempenho de situações outras. No caso do aeroporto, por exemplo, a não disponibilidade de lugares silenciosos e com tomadas de energia disponíveis, ou no caso do avião, a proximidade entre as pessoas (afetando a segurança da informação manuseada), podem dificultar o estabelecimento de um espaço-tempo-ação de trabalho.

Além disso, o trabalho móvel pesquisado neste estudo difere do trabalho em um ambiente convencional, quando se analisa sua estabilidade. Segundo a perspectiva da TAR, os dois casos são efeitos de relações entre entidades. O ambiente convencional, dada sua estabilidade no contexto de trabalho (como também sugerem Perry et al., 2001; e Laurier, 2001), desde as primeiras fábricas, sinaliza que um conjunto de relações o sustenta, esforça-se para manter estável esse fenômeno.

Usando os exemplos apresentados neste subtópico sobre lugar, no que se refere ao acesso à energia enquanto a pessoa que trabalha se desloca, observa-se que o trabalho móvel pesquisado neste estudo não apresenta a mesma estabilidade. O acesso a energia, seja para alimentar o telefone móvel celular e/ou o *notebook*, parece ser uma preocupação constante dos trabalhadores móveis observados, levando a situações, por exemplo, de solicitação para compartilhamento de um local com estranhos; ou outras, como a ocupação de locais mais isolados nos aeroportos, pelo fato de apresentarem uma tomada de energia. Considerando esse ator de forma agregada – envolvendo a energia em si e o conector de acesso a ela, o plugue, tanto aquele fixo no local quanto do equipamento móvel sendo utilizado –, nos casos em que há energia disponível em um ponto específico e os plugues associados são compatíveis, esse ator-rede atua como esperado, suportando o trabalho móvel naquele espaço-tempo; porém, quando há falhas – por exemplo, uma tomada que não funciona ou incompatibilidade de plugues –, tem início um processo que interfere no trabalho móvel, não raramente levando ao deslocamento dessa pessoa que trabalha a outro espaço-tempo.

Considerando a reflexão acima, paradoxalmente, o espaço-tempo-ação de trabalho em um ambiente convencional assemelha-se ao caso do espaço-tempo-ação do irmão que viaja de trem, do texto de Latour (1997a), que quase sempre flui sem imprevistos, dado o suporte de muitos intermediários. E o espaço-tempo-ação de trabalho em movimento, em dados momentos, pode ser comparado ao caso da irmã que viaja abrindo caminho pela floresta, dadas as diversas negociações necessárias para que se efetive.

De modo geral, quando se compara a viagem por meio do avião, foco desta pesquisa, com as duas viagens descritas por Latour (1997a), pode-se afirmar que o deslocamento por meio do avião tem características mais próximas da viagem de trem do irmão que do deslocamento a pé da irmã pela floresta. Ambos, o trem e o avião, contam com a participação de muitos intermediários, frequentemente há muito mais transporte que transformação e, como consequência, maior velocidade. “Construir” um espaço de trabalho no aeroporto, ou no avião, não demanda um esforço comparado a “abrir caminho pela floresta”. Em algumas situações, no entanto, há “desobediência” de humanos e/ou não humanos, usando as palavras de Latour (1997a), levando a certa dificuldade no estabelecimento de um espaço-tempo-ação associado a trabalho.

7.5 Distância

Relato

Uma mulher, de aproximadamente 35 anos, divorciada, chegou cedo ao Aeroporto de São Paulo/Congonhas para o voo das 7h30, em uma terça-feira. É representante de vendas de uma indústria farmacêutica e vai a uma convenção em Salvador, Bahia. Foi direto à área de embarque e sentou-se em frente ao portão de embarque do voo. Abriu seu *notebook* e por um breve momento achou que tivesse esquecido a bateria em casa, mas logo descobriu que essa estava em sua mochila. Não conseguiu, porém, conexão com a Internet. Precisava “urgentemente” efetuar o apontamento de visitas que fez ontem, caso contrário, “o pessoal irá reclamar, e todos vão saber – o supervisor, o gerente e até a presidência da empresa! Sou monitorada o tempo todo”. Geralmente ela usa um equipamento tipo *Palm* (equipamento do tipo PDA – *Personal Digital Assistant* ou Assistente Digital Pessoal), mas ontem à noite o sistema do equipamento estava sendo atualizado e ela não conseguiu usar; além disso, está sem Internet em casa e precisava arrumar a mala, e ficar com a filha; “não deu”. Naquela manhã, ela estava com o *notebook*, o rádio e o celular. Às 6h53, ela tentou conexão mais uma

vez, e não conseguiu; fechou o *notebook* e guardou-o na mochila. Seus colegas de trabalho chegam (vão todos no mesmo voo) e ela pede a um deles para usar o *Palm*, que também não funcionou ali. Preocupada, ela desiste; tentará no hotel. Pensa na filha que ficará com o pai, esta semana. E lembra-se, com alegria, que este ano passará o aniversário da filha em casa, dado que nos últimos três anos isso não foi possível em razão de suas viagens a trabalho.

Discussão

Como comentado anteriormente neste texto, Latour (1997b) resume que a TAR, por meio de sua visão de ator-rede, permite rever as metáforas espaciais perto e longe, entre outras, e substituí-las por associações e conexões. Pensar em termos de rede torna possível ir além da noção de “perto e longe”: elementos que estão próximos quando desconectados podem estar muito distantes quando suas conexões são analisadas; ou, o inverso, elementos que parecem estar distantes podem estar próximos (LATOURE, 1997a).

No relato acima, a distância entre a pessoa e o local da organização para a qual trabalha parece ser grande; por meio de uma conexão, no entanto, envolvendo mediadores – como regras e tecnologia –, a organização e a pessoa mantêm-se próximas. Latour (2005) argumenta:

“Sempre que um *locus* deseja agir sobre outro *locus*, tem que ser por meio de algum meio, transportando algo por todo o caminho; para seguir atuando, tem que manter algum tipo de conexão mais ou menos durável. Inversamente, todo *locus* é agora o alvo de muitas de tais atividades, o cruzamento de muitas dessas trilhas, o repositório provisional de muitos de tais veículos” (Ibid. p. 220, tradução nossa).

Nota-se que a tecnologia participa do relato acima e a cada dia parece estar mais presente no curso das ações humanas; ela “circula por meio da paisagem associando entidades” (LATOURE, 2005, p. 238-239).

Além disso, no relato acima nota-se o aspecto que Urry (2007) comenta sobre a sociedade contemporânea tornar-se cada vez mais próxima de aeroportos – lugares com sistemas de monitoramento, vigilância e regulação dos corpos móveis. E como consequência desse fato, muitos que viajam consideram cada vez mais difícil escapar do “escritório”. Por outro lado, é relevante observar que “[...] os sistemas de comunicação móvel [...] são ‘facas de dois gumes’

que simultaneamente possibilitam o contato com aqueles ausentes, assim como o monitoramento por aqueles ausentes” (Ibid., p. 223, tradução nossa).

Complemento

Distância

As pessoas entrevistadas nesta pesquisa viajam a trabalho com frequência e todos estão vinculados a uma organização, ou mais organizações (sejam elas empregadoras, clientes etc.), situada em um ou mais locais específicos. A maioria das pessoas está vinculada a uma organização situada em um local específico, e a maior parte dessas organizações oferece às pessoas uma estação de trabalho convencional, ao passo que outras adotam o conceito de estações não predefinidas, ou escritórios flexíveis.

Aqueles que viajam a trabalho, e principalmente estão vinculados a uma organização situada em um local específico, permanecem por determinados momentos, distantes do dia-a-dia que acontece no escritório convencional. Para algumas dessas pessoas, a distância apresenta desafios como manterem-se vinculadas ao grupo (de colegas, principalmente) mesmo viajando com frequência; terem acesso a informações (“formais e informais”) que circularam no período em que estão ausentes; e precisarem de um tempo maior para tratar assuntos que só podem ser discutidos presencialmente. Além disso, um efeito de não estar presente todo o tempo no escritório convencional é, como relata um entrevistado, ter que utilizar outros horários para compensar essa ausência. Há casos, no entanto, de pessoas que descrevem uma sensação de liberdade e prazer de estarem afastadas da rotina, das interrupções e distrações do ambiente convencional, e certa ampliação de responsabilidades.

Para o Entrevistado 5, em sua atividade de apoio técnico a vendas, o local físico da organização para a qual trabalha é irrelevante:

“Hoje é absolutamente irrelevante para mim o local físico da empresa. Eu não faço a menor questão de ter uma mesa, de estar no escritório para trabalhar. Claro que o escritório é importante quando você vai receber um cliente ou tem uma reunião com mais pessoas, impraticável de fazer por telefone. Tem muita gente, são reuniões mais críticas, em que você tem que olhar no olho do cara. [...] Mas na maioria esmagadora das vezes, não faço a menor questão.” (Entrevistado 5).

Assim como para uma entrevistada que trabalha com promoção de vendas:

“[...] eu passei fora uma semana, eu tenho urgência de estar aqui na segunda-feira, mas por coisas a cumprir, não pela questão de sentir falta do ambiente; porque tem coisas que eu preciso cumprir aqui dentro – preencher formulários, assinar algum documento –, pela necessidade

realmente das atividades, mas não por sentir falta dos horários e tudo mais aqui dentro.” (Entrevistada 20).

Outro entrevistado, porém, na mesma atividade do Entrevistado 5, citado cima, tem uma percepção diferente: “Não é bom [*ficar longe do escritório*]. Quando você não é visto, você não é lembrado” (Entrevistado 16). E uma entrevistada também compartilha dessa visão:

“[...] em alguns momentos é como se você não existisse para cá [*escritório convencional*], para algumas pessoas; elas deixam de te ver. [...]. E a impressão que dá, é que se você não está sentada em sua mesa no escritório, você não está trabalhando, essa é a sensação. É um pouco delicado conviver com isso, mostrar seu trabalho se às vezes você não está lá. E tem que buscar a forma de fazer, ela até existe, mas tem que buscar.” (Entrevistada 7).

Para aqueles que são gestores, os desafios são, por exemplo, a montagem de uma equipe autônoma; estruturar o trabalho a ser feito; delegar; e comunicar-se com a equipe com frequência e de modo objetivo. Um gestor, de equipe de apoio à comercialização de produtos financeiros, relata: “A distância faz parte do negócio [...]; via de regra, a distância não tem sido um problema, principalmente por conta da comunicação que a gente tem, seja via celular ou via *e-mail*.” Para uma gestora vinculada a projetos, no entanto:

“É complicado gerenciar a distância. [...] O planejamento é muito mais eficiente quando você interage, discute os problemas, discute os riscos, trabalha melhor as hipóteses; eu acho que essa interação de quando você dialoga é melhor. Ela é mais assertiva [...]. Em geral, quando você está solucionando um problema que é crítico, um problema complexo de se resolver, o time precisa dessa percepção do apoio [...]. Se você está longe e faz algum questionamento, ele fica em tom de cobrança e isso em geral não é bem-vindo.” (Entrevistada 12).

Para um ex-gestor de projetos, contudo, sua atividade atual de apoio à vendas demanda mais presença:

“Eu vejo que a empatia, o grau de comprometimento das pessoas é proporcional ao tanto que elas te veem. É necessário almoçar e tomar um café com as pessoas. É necessário construir um relacionamento. Só relacionamento virtual, às vezes, para gerenciamento de projetos, dá para ser feito. Você define atividades, a pessoa te manda e está bom. Mas do jeito que eu estou fazendo, orientando venda, estreitando relacionamento do vendedor com cliente e com o produto que a gente vende, tem que ter sentimento, tem que estar mais próximo.” (Entrevistado 16).

O Entrevistado 19 resume a questão da distância da equipe e do escritório convencional do seguinte modo: “Eu não acredito em um trabalho 100% remoto. Acho que você tem que ter o período para fazer seu *networking*⁸⁴ pessoal; e tem coisa que tem que ser olho no olho, porque a outra pessoa também deixa de ser prioridade se você não está lá olhando”.

Em alguns casos, as pessoas sentem certa falta de compreensão da organização de sua situação de trabalhador móvel – como não terem direito a um celular da empresa; e não poderem começar a trabalhar mais tarde, no dia seguinte a uma viagem noturna cansativa, sem serem mal interpretadas por isso.

A distância da família, principalmente para as pessoas com filhos, é considerada a parte mais difícil; em especial no caso das viagens longas. Uma entrevistada comenta: “Hoje é o que é mais difícil de ouvir de um filho: ‘não queria que você fosse’”. Mesmo sem filhos, duas pessoas consideram que se os tivessem, não trabalhariam como no momento, envolvendo viagens. Algumas pessoas relatam sentir saudades da família, da casa e até mesmo dos colegas de trabalho. Uma entrevistada que ficou doente durante uma viagem relata que: “eu vi como é ruim ficar doente fora de casa [...]. Eu ainda não sei lidar com isso; ficar sozinha não é uma coisa que me agrada” (Entrevistada 20).

Com relação à distância dos amigos, alguns relatam que a disponibilidade para aqueles que ficam diminui; em viagens frequentes, porém, para os mesmos lugares ou em que a pessoa permanece por mais tempo, é possível construir novas amizades. O Entrevistado 17, por característica pessoal, admite: “dou mais atenção aos compromissos sociais [...]: comercial você pode adiar; social, não”.

De certo modo relacionado ao tema distância, alguns entrevistados estabelecem uma relação entre viagens frequentes e buscar o conhecido, o familiar, a casa:

“[...] me sinto confortável em um lugar conhecido – avião virou meu grande amigo. [...] O não conhecido incomoda horrores. Se você falar: ‘Pega um avião novo’ [...] Essa palestra que eu dei semana passada para trezentas pessoas em um palco estranho, um microfone diferente – eu prefiro lapela –, aquilo foi um choque total. [...] Uma vez conhecido, já é velho amigo. Eu costume beber muito líquido [...] Eu tenho que sentar no assento do corredor. É como se fosse uma casa, o avião, porque eu tenho que pegar o assento do corredor, eu sei que eu tenho esses salgadinhos, esse ‘suquinho’ de pêssego que eu gosto. O conhecido para mim é ótimo.” (Entrevistada 8).

“Eu me sinto em casa, por exemplo, em Congonhas [...] Eu conheço absolutamente tudo, conheço até as pessoas; cumprimento o indivíduo que vai passar para ‘escanear’ a bagagem [...]”. (Entrevistada 11).

⁸⁴ Rede de relacionamento.

“Existe uma coisa também que é interessante. Eu procuro ficar no mesmo hotel toda vez que eu vou. O mínimo que eu posso fazer de mudança para mim é o melhor. [...] Você se sente em casa. É como o avião da TAM. Eu me sinto em casa no avião da TAM porque é sempre o avião que eu pego [...] eu tinha uma relação muito parecida com a LAN. Quando eu estava no Chile, eu pegava muito a LAN e se eu pudesse escolher só a LAN, só pegava a LAN.” (Entrevistado 4).

“[...] quando eu viajo, os caras perguntam ‘Vamos sair, vamos para a balada?’; eu digo: ‘Não, não vou para balada. Em São Paulo não vou para a balada por que eu vou para a balada aqui?’ [...] Eu tento fazer que minha rotina caseira se aplique também quanto eu estou fora. Por quê? Porque essa é a lógica, tem que ser uma extensão de minha vida caseira [...] Na rotina de viajar a trabalho eu fui criando hábitos [...] eu tento levar meu mundo comigo [...] Isso me dá conforto, segurança, e, talvez por isso, eu não tenha tanta vontade, necessidade, de sair para uma balada [...]. Eu estou ali como se eu estivesse na minha casa.” (Entrevistado 23).

Os relatos acima nos remetem à ideia de aversão ao vazio, explorada por Casey (1997) e apresentada no Capítulo 3. O autor comenta que desde as primeiras discussões a respeito da origem do mundo, busca-se, de um modo ou outro, evitar certo tipo de pânico com a ideia, e ainda mais com a experiência, de um lugar vazio. A possibilidade do vazio completo, de um não lugar, é considerada intolerável, a tal ponto que práticas de fixação de lugar e preenchimento de lugar são adotadas pelas pessoas com o objetivo de alcançar a segurança oferecida pela plenitude do lugar (CASEY, 1997). Os relatos acima ilustram esses aspectos.

7.6 Sistema Aéreo

Segundo o sociólogo John Urry (2007), como comentado anteriormente neste texto, existem sistemas de mobilidade, ou modos de movimento e comunicação, observados na contemporaneidade, que proveem o que o autor denomina a infraestrutura da vida social; e locomover-se por meio de aviões é um desses sistemas.

Sobre o modo de movimento que envolve aviões, Urry (2007) argumenta que ele está associado a vários sistemas especialistas, complexos, que fazem companhias aéreas e aeroportos vulneráveis a pequenas desordens, rupturas, que produzem efeitos em cascata quando algo acontece de modo, mesmo que levemente, fora do previsto (URRY, 2007).

A seguir, são relatadas algumas pequenas histórias, não de eventos de trabalho móvel, mas de situações que podem afetar a intenção de trabalho móvel que transita pelo sistema de mobilidade contemporâneo envolvendo aviões, pesquisado neste estudo. Esses relatos estruturam-se nos itens: pré e pós-viagem, durante o voo, e espaço público.

Relato⁸⁵

Pré e pós-viagem

A experiência de deslocar-se do lugar em que se está para o aeroporto, no caso desta pesquisa, limitou-se ao trajeto da residência da pesquisadora, na cidade de São Paulo, até o aeroporto de Congonhas, nesta mesma cidade, no começo da manhã. Particularmente, os horários dos voos previstos, envolvidos nesta etapa da viagem, concentraram-se em torno das 7h30 e em torno das 8h10, sendo o mais cedo deles às 6h20 e o mais tarde, ainda pela manhã, às 9h25. O trajeto da residência da pesquisadora até o Aeroporto de São Paulo/Congonhas compreende uma distância aproximada de 14 km, por vias principais, e tem duração estimada de 17 minutos⁸⁶ via automóvel. Em nem todos os dias, contudo, o trajeto para o aeroporto transcorreu como previsto. Por exemplo, em um dia a pesquisadora encontrou problemas no trânsito; e em outro, deparou com uma falha no sistema que controla o serviço de pagamento eletrônico para veículos no estacionamento do aeroporto.

Voo para o Rio de Janeiro, das 7h40, segunda-feira

Saí de casa às 6h32, com meu carro; e cheguei ao aeroporto às 7h15. No caminho, encontrei um congestionamento na Av. 23 de Maio (uma emissora de rádio avisava que havia acontecido um acidente próximo ao túnel Ayrton Senna). Chovia naquela manhã em SP. [...] perdi o voo.

Voo para o Rio de Janeiro, das 8h10, quarta-feira

Saio de casa às 6h35 (hoje é meu dia de rodízio e, embora o voo seja mais tarde, tenho que estar 7h no aeroporto). Na chegada ao estacionamento do aeroporto (7h02), um problema na cancela do sistema SEM PARAR⁸⁷ causa a formação de uma fila de aproximadamente 10

⁸⁵ Fragmentos de anotações do caderno de campo; relatos de experiência da própria pesquisadora.

⁸⁶ Cálculos da distância e duração realizados por meio do software *Google Maps*, disponível em <http://maps.google.com.br>, a partir da entrada dos dados dos endereços de origem e destino do trajeto.

⁸⁷ “O Sem Parar/Via Fácil é um serviço de pagamento eletrônico para veículos [...]. Com ele, você passa direto pelos pedágios e estacionamentos conveniados, pagando apenas no fim do mês.” (SEM PARAR, 2010).

carros. Alguns que chegam optam por entrar pela outra cancela (com pagamento manual). Outros saem da fila do SEM PARAR para entrar pela outra cancela. Pequena confusão. Algum tempo depois, o problema é resolvido; fiquei tensa, mas não perdi o voo.

Com relação ao *check-in*, no primeiro dia de viagem a pesquisadora realizou o procedimento convencional de *check-in*, isto é, apresentou-se ao setor da companhia aérea, localizado no aeroporto, responsável pelo *check-in*; nos demais dias de viagem, optou por realizar o *check-in* pela Internet e/ou pelo equipamento de autoatendimento disponibilizado pela companhia aérea nos saguões do aeroporto. A realização do *check-in* pela Internet e/ou pelo equipamento de autoatendimento nem sempre transcorreu como o convencional. Por exemplo, em uma viagem para Curitiba, em razão da falta de energia no Aeroporto de São Paulo/Congonhas, o sistema de informação responsável pelo *check-in* ficou “fora do ar” e a situação transcorreu de modo não convencional.

Voo para Curitiba, das 8h10, terça-feira

Chego ao aeroporto às 7h. Ao entrar no saguão, noto que os equipamentos de autoatendimento estão fora do ar. Penso: “Aonde ir? Balcão de *check-in*”. Vou até o balcão de *check-in* da entrada próxima ao estacionamento. A atendente diz que acabou a energia em Congonhas nesta manhã, o sistema saiu do ar e deve levar uns 3 minutos para retornar... Penso: “Espero aqui ou vou à área de *check-in* principal? Melhor ir à área de *check-in* principal...” Faço isso. Ao chegar, encontro uma confusão! Muita gente, poucas pessoas da companhia aérea para informar os passageiros sobre os procedimentos... Penso “Em que fila aguardar?” Escolho a indicada com “*check-in* sem bagagem”...e lá fico... E nada do sistema voltar [...]. A todo o momento, chamam voos com horários de *check-in* encerrados para que as pessoas possam ser atendidas com prioridade. Minha fila não anda... [...] Às 8h05, uma atendente chama o meu voo: “Curitiba, 8 e 24?”...“por favor, nessa fila”... “quem é sem bagagem? Por favor, o documento”. [...] Às 8h15 a atendente retorna com algumas identidades/carteiras de motorista; a minha não está entre elas. No segundo grupo de documentos que a atendente traz, recupero minha carteira de motorista. Ando rápido para a área de embarque; vou até o portão indicado [...] entro no avião. Minha poltrona está ocupada e o rapaz que a ocupa diz que o voo é de assentos livres. [...]. Peço licença para sentar entre duas pessoas (único assento próximo disponível) [...]. Penso: “que fome; não deu para tomar café...”.

Durante o voo

As viagens aéreas estão sujeitas a ocorrências de fenômenos atmosféricos como a turbulência – “que faz o avião balançar e variar levemente a altitude” (INFRAERO, 2010) –, que incomoda algumas pessoas (nota-se pessoas fazendo o sinal-da-cruz⁸⁸ nessas situações, assim como em pousos e decolagens) e também restringe o uso de equipamentos eletrônicos. Além disso, observam-se imprevistos relacionados ao que acontece em terra, como pista indisponível, problemas com radares, condições meteorológicas etc.

Voo para Curitiba, das 8h10, quarta-feira

Embarcamos no horário normal, para a partida às 8h24, com destino a Curitiba, porém só decolamos efetivamente às 9h – “problema de tráfego”, informa o comandante. [...]

Na altura de Sorocaba o comandante comunica que vamos ter que ficar alguns minutos sobre esse trecho porque o radar do trecho seguinte está fora do ar.

Voo para o Rio de Janeiro, das 7h10, sexta-feira

Comandante avisa que não chove no Rio de Janeiro agora, mas a ressaca dos últimos dias deixou areia na pista do aeroporto; essa areia está sendo retirada. Estamos sobre Santa Cruz, aguardando autorização para pouso.

Particularmente, uma das viagens realizadas nesta pesquisa foi uma experiência estressante por sua duração e pela sequência de acontecimentos derivados das condições meteorológicas. Além disso, porque a situação foi semelhante à viagem do voo TAM JJ3054⁸⁹ (que resultou em um acidente fatal para dezenas de pessoas): a origem (Porto Alegre), o horário (voo TAM saiu de Porto Alegre às 17h16; e o vivenciado nesta pesquisa às 17h), o destino (aeroporto de São Paulo/Congonhas) e as condições meteorológicas encontradas.

⁸⁸ Sinal-da-cruz é “o gesto da liturgia cristã de fazer com a mão direita aberta uma cruz, pronunciando as palavras latinas *In nomine Patris, et Fili et Spiritus Sancti* (ou as palavras portuguesas *Em nome do Pai, do Filho e do Espírito Santo*).” (AURÉLIO, 2004).

⁸⁹ “O voo TAM JJ3054 era operado pela companhia brasileira TAM Linhas Aéreas, utilizando uma aeronave de passageiros Airbus A320-233, [...], que em um voo em 17 de julho de 2007, entre as cidades de Porto Alegre e São Paulo, ultrapassou o final da pista durante o pouso, vindo a chocar-se contra um depósito de cargas da própria TAM situado nas proximidades da cabeceira da pista, no lado oposto da avenida que delimita o aeroporto. Estavam no aparelho 187 pessoas; não houve sobreviventes. Houve ainda outras 12 mortes no solo.” (WIKIPEDIA, 2010).

Voo de Porto Alegre para São Paulo, das 17h, segunda-feira

Embarque no horário; previsão de chegada: 18h25.

A viagem, porém, não transcorreu como o previsto. A sequência dos acontecimentos foi:

1. Próximos à cidade de São Paulo, em razão do tráfego de aeronaves no aeroporto de Congonhas e da chuva na região, aguardamos no ar a autorização para pouso.
2. Quando autorizado, o comandante faz a primeira tentativa de pouso em Congonhas; desce e volta a subir.
3. O comandante tenta pousar uma segunda vez; e mais uma vez, desisti: desce e volta a subir.
4. O comandante avisa que não temos condições de pousar em Congonhas, e também não em Guarulhos (Aeroporto Internacional de São Paulo); comunica que iremos pousar no Aeroporto Viracopos (Campinas).
5. Antes de pousar em Campinas, ainda desce e sobe a aeronave mais uma vez...

Às 19h50 pousamos em Campinas. Uma mulher ao meu lado (de aproximadamente 25 anos) enxuga as lágrimas quando a aeromoça dá as boas-vindas de modo não usual, comentando que “finalmente pousamos”. Os passageiros aplaudem.

Espaço Público

O trabalho que acontece nos aeroportos está sujeito às particularidades desse espaço público, como interferências que vão desde barulhos, como os avisos sonoros de chegadas e partidas de voos, ao som da música “Garota de Ipanema”, composição de Antônio Carlos Jobim e Vinícius de Moraes, que vem de um piano disponibilizado na praça de alimentação de um aeroporto para que qualquer pessoa possa “mostrar seu talento” (como indicava o cartaz sobre o instrumento). Ou, ainda, ocorrências de comportamentos que seriam considerados por muitos como inadequados a um espaço de trabalho – como de uma pessoa que assistia a um jogo de futebol pelo computador portátil, sem o fone de ouvido e com o som alto; pessoas que fazem suas refeições ao lado da pessoa que trabalha; pessoa que consulta imagens pornográficas etc. –; além do aspecto segurança.

Aeroporto de Curitiba

13h35. Um casal senta para comer uma salada na mesa a meu lado; você trabalha e outros comem...

Voo para Fortaleza, com escala em Brasília, das 6h32, segunda-feira

Estou na área de embarque do aeroporto de Brasília, aguardando conexão para Fortaleza. [...] consulto *e-mails* e leio o *Estadão* (jornal *O Estado de S. Paulo*) pela Internet [...]. São 8h49. Observo que a maioria das pessoas está vestida informalmente; observo comissárias que vieram em meu voo de São Paulo, crianças, um bebê que chora, um rapaz que dorme – no total estimo 120 pessoas – bem diferente do público estilo “profissional” observado na saída de São Paulo; esse parece mais de passageiros em trânsito vindos do final de semana...

No banco em que estou há três lugares; os dois da ponta estão ocupados – um homem (aproximadamente 55 anos) e eu. Às 9h10, chega um homem (aproximadamente 45 anos) e senta no assento do meio; abre seu *notebook* e... consulta fotos pornográficas! Vejo a foto, de costas, de uma mulher, com um bumbum bem grande, usando um biquíni pequeno. [...] ele tentou abaixar a tela do *notebook*, acho que em uma tentativa de esconder, mas não adiantava porque as cadeiras eram muito próximas... [...] levantei e saí. Vi depois que o tal homem também estava no voo para Fortaleza.

Aeroporto de Curitiba

14h50. O homem sentado na mesa a meu lado se levanta e sai. Antes, porém, comenta comigo que deixou seu casaco na cadeira e que não o encontrou mais. Fiquei surpresa: pensei “Como eu não vi ninguém?”. Ele dá uma volta e fala que deixou o casaco na outra mesa (da ponta, perto da tomada que não funciona). Comento que “vi o casaco lá quando cheguei; até fui sentar perto dessa outra tomada porque achei que tinha alguém na outra mesa”. Sugeri que ele vá ao setor de “achados e perdidos”; ele disse que irá e sai.

[...]

15h20. O homem do casaco perdido volta. Foi ao “achados e perdidos” e não encontrou o casaco. Diz: “já foi”. Lembro-me: vi, em algum momento, um homem sentado àquela mesa (recorro a minhas anotações e vejo que é verdade). Penso: “nada a fazer agora; talvez reconhecesse o homem: aproximadamente 40 anos, calça jeans escura e camisa azul marinho. Ele estava sentado de lado, talvez esperando alguém vir buscar o paletó; como não apareceu ninguém, aproveitou quando os dois chegaram (duas pessoas que vieram sentar à outra mesa) para sair com o casaco. Será isso?”

Além disso, o aeroporto é também um lugar de “encontros e despedidas”, como em uma estação de trem retratada pelos músicos Milton Nascimento e Fernando Brant na composição que recebe esse nome:

"[...] Todos os dias
É um vai e vem
A vida se repete
Na estação
Tem gente que chega
Pra ficar
Tem gente que vai
Pra nunca mais
Tem gente que vem
E quer voltar
Tem gente que vai
E quer ficar
Tem gente que veio
Só olhar
Tem gente a sorrir
E a chorar [...]"

Encontros e Despedidas

Composição: Milton Nascimento e Fernando Brant

Fonte: <http://www.miltonnascimento.com.br/>

Essa situação leva à ocorrência de cenas de pessoas emocionadas; por exemplo, pessoas que expressam alegria e outras que expressam tristeza.

Aeroporto de Curitiba

Como estou no desembarque, às vezes ouço uns "gritos": festa para aqueles que chegam. Também vejo abraços longos. E choro, que parece de alegria aqui; diferente de ontem, na área de embarque, em que vi uma moça chorando e seu rosto estava triste...

Agora, chega um padre (ao que parece, católico). Deve ser alguém especial porque um grupo canta e se concentra ao redor dele.

Por outro lado, alguns aeroportos oferecem às pessoas que o frequentam a oportunidade de apreciar uma paisagem bela, como no caso do Rio de Janeiro. A pesquisadora anotou em seu caderno de campo, quando trabalhando no saguão do Aeroporto Santos Dumont apreciando o que via: "nenhum aeroporto tem esta vista..."; como mostra a Fotografia 6.



Fotografia 6: Vista a partir do saguão do aeroporto Santos Dumont. Fonte: elaboração própria.

Mesmo com as particularidades dos espaços dos aeroportos citadas acima, a pesquisadora viveu a experiência de momentos em que conseguiu se concentrar em seu trabalho (frequentemente se distanciando do que acontecia a sua volta) e momentos em que não foi possível focar no que fazia.

Aeroporto de Curitiba

Passo a registrar minhas anotações no *notebook*, a atenção ao entorno desaparece.

Aeroporto de Curitiba

Um homem, a meu lado, fala ao celular; perco a minha concentração...

Discussão

No caso da pessoa que trabalha em trânsito por aeroportos e aviões, sua atividade é influenciada por uma série de elementos associados ao deslocamento até o aeroporto, eventos imprevistos relacionados ao sistema aéreo e ao fato de aeroportos e aviões serem espaços públicos.

Tomando como exemplo a situação de deslocamento até o aeroporto e as duas dimensões – a razão entre transformação e transporte, e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento – presentes na construção de tempo e espaço e apresentadas no artigo *Trains of Thought*, de Latour (1997a), seguem algumas reflexões.

Deslocar-se pela cidade de São Paulo, de automóvel, em direção ao aeroporto de Congonhas, conta com uma série de elementos – o próprio automóvel, as ruas e avenidas da cidade, os semáforos, os sinais de trânsito, os demais veículos, as condições meteorológicas, as leis de trânsito, os controladores de velocidade etc. –, todo um conjunto de objetos, tecnologias, dispositivos etc. que, ao executarem suas funções de modo adequado, conduzem aquele que viaja a trabalho, também de modo apropriado, ao aeroporto destino. Tais elementos, nesse caso, funcionam como intermediários e todo o trabalho realizado para tal desempenho torna-se invisível, como a manutenção das ruas e avenidas da cidade.

Como já relatado, porém, nem sempre o deslocamento até o aeroporto de Congonhas, na experiência desta pesquisa, transcorreu de modo “adequado”, ou todos os intermediários atuaram como tais. Em determinado dia, por exemplo, a cancela do sistema SEM PARAR transformou-se em mediadora, apresentou problemas, não se abriu para que os carros entrassem no estacionamento do aeroporto, não desempenhou seu papel de modo adequado. Observou-se, então, a ocorrência de um processo de “negociação” com o objetivo de retornar a cancela a seu funcionamento adequado (envolvendo outras entidades, como buzinas e pessoa responsável pelo estacionamento); negociação essa bem-sucedida na perspectiva da pessoa que viajava, dado que o tempo de “negociação” não fez com que o objetivo principal do deslocamento fosse perdido. No entanto, em outro dia, na experiência desta pesquisa no trajeto para o aeroporto, a combinação de um tempo chuvoso, um acidente envolvendo veículos e um congestionamento, todos eles inter-relacionados, fez que o objetivo principal do deslocamento não fosse alcançado (Gráfico 3).

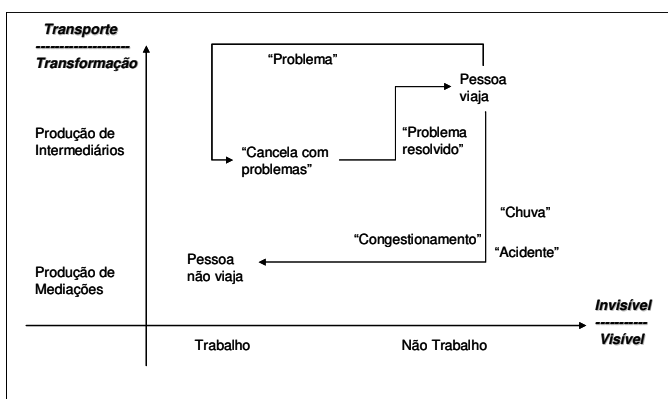


Gráfico 3: A razão entre transformação e transporte e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento, no caso do trajeto para o aeroporto. Com base em Latour (1997a); elaborado pela autora.

O Gráfico 3 situa as duas situações imprevistas vividas pela pessoa que se desloca para o aeroporto, como descrito acima, nas duas dimensões – a razão entre transformação e transporte e a visibilidade relativa do trabalho a ser feito visando deslocamento – presentes na construção de tempo e espaço e apresentadas por Latour (1997a). Caso os elementos envolvidos no deslocamento até o aeroporto, assim como aqueles envolvidos até que a aeronave decole, comportem-se como intermediários (transportem significados ou forças sem transformação), a pessoa viaja; além disso, o trabalho de outras entidades torna-se invisível e o espaço-tempo é percebido como uma estrutura (“14 km em 17 minutos”, como descrito no Capítulo 7) que emoldura a transformação. Caso contrário, pode ser que aconteça, como no caso da cancela, que um intermediário se transforme em mediador (transforma, translada, distorce e modifica o significado ou os elementos que supostamente carrega); nesse caso, então, é necessária uma negociação que pode ser bem-sucedida (como no caso da cancela com problemas que voltou a funcionar, a ser um intermediário), ou não (como no caso da composição “congestionamento + chuva + acidente”). De qualquer modo, nesses últimos casos, espaço e tempo passam a fazer parte da experiência (“Saio de casa às 6h35 [...]. Na chegada ao estacionamento do aeroporto [...] um problema na cancela do sistema SEM PARAR [...] Pequena confusão. Algum tempo depois, o problema é resolvido; fiquei tensa, mas não perdi o voo.”; e “Saí de casa às 6h32 [...]; e cheguei ao aeroporto às 7h15. No caminho, encontrei um congestionamento [...] perdi o voo”); nessas situações, como diria Latour (1997a), a pessoa sente a passagem do tempo e a importância do espaço.

Outro elemento que pode não fazer parte do mesmo programa de ação do trabalhador móvel é a natureza, principalmente no caso particular deste estudo que envolve o sistema aéreo. Os planejamentos de viagens, decisões sobre atividades de trabalho a serem realizadas no aeroporto, ou no avião, e mesmo as condições físicas daquele que trabalha em movimento podem ser alteradas em situações envolvendo elementos naturais. Por exemplo, turbulências durante os voos podem dificultar o trabalho daquele que se planejou para realizar determinada tarefa enquanto estivesse no avião, seja porque a pessoa teme acidentes, ou sente enjoos.

Como comentado anteriormente neste texto, a indústria da aviação é um sistema frágil; vulnerável a pequenas desordens, rupturas, que produzem efeitos em cascata quando algo acontece de modo, mesmo que levemente, fora do previsto (URRY, 2007). Com certa frequência, as condições climáticas, por exemplo, geram atrasos e cancelamentos de voos e interferem na agenda do trabalhador móvel. Nesta pesquisa, por exemplo, em razão das

chuvas intensas na cidade do Rio de Janeiro, a pesquisadora teve seu voo cancelado (Anexo C) e alterou sua agenda de trabalho para conduzir observações no aeroporto de Congonhas.

É relevante observar, porém, que esse elemento, a natureza, pode ter papel duplo na questão do trabalho móvel. Ao mesmo tempo, por exemplo, que a ocorrência do fenômeno de turbulência durante um voo pode atrapalhar as atividades planejadas do trabalhar móvel, a chuva intensa pode ser “uma aliada” para que o trabalho móvel aconteça no aeroporto, porque gera atraso nos voos, levando aquele que aguarda a executar uma atividade associada a trabalho.

Interessante observar também que não somente os elementos naturais relacionados à atmosfera interferem na aviação. Por exemplo, não são raros os casos de problemas em voos causados por pássaros – como da aeronave que fez um pouso de emergência no rio Hudson, em Nova York, em janeiro de 2009, pelo fato de as turbinas do avião terem parado em pleno voo, em razão de uma colisão com pássaros (AVIÃO, 2009). Ou, em outro exemplo observado nesta pesquisa, o fenômeno da ressaca, que fez com que as ondas do mar invadissem a pista do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, deixou areia na superfície, interferiu em pousos e decolagens e atrasou as partidas dos voos de São Paulo com destino ao Rio de Janeiro (PISTA, 2010). Nesse último caso, tem-se a situação do mar interferindo na aviação. Esses exemplos ilustram a diversidade de entidades que podem estar envolvidas em questões de trabalho móvel associado ao sistema aéreo.

Complemento

O trabalho que envolve viagens e outro sem viagens

Qual é a visão da pessoa que trabalha móvel sobre esses elementos que influenciam suas atividades? Como são caracterizados o trabalho que envolve viagens, apresenta certa mobilidade, e o trabalho que não envolve viagens?

Quando solicitadas a refletir sobre o trabalho que envolve viagens e outro sem viagens, as pessoas entrevistadas comentam que em uma atividade que não envolve viagens frequentes elas têm mais disponibilidade para outras pessoas (colegas, família, amigos etc.); têm mais tempo de vida pessoal, dado que consideram que o “tempo de viagem consome do tempo de vida pessoal” porque o tempo necessário para gerar o resultado esperado no trabalho não varia; e têm tempo livre para pensar em longo prazo, estrategicamente, estudar, analisar, trocar com outras pessoas. Na situação particular de um projeto desenvolvido em um cliente em outra cidade, caso o prestador de serviços e o cliente estivessem na mesma cidade, o gestor não consumiria tempo relatando para a equipe o que acontece, por exemplo, em uma reunião

no cliente, porque a própria equipe poderia participar da reunião e vivenciar os relatos das necessidades. Para algumas pessoas, uma atividade que não envolve viagens frequentes permite ter a vida pessoal mais organizada; estabelecer uma rotina de ginástica, de dieta ou ter um *hobby* durante a semana, por exemplo.

O trabalho que envolve viagens continuadas, muitas vezes, está vinculado ao tipo de atividade (“Aqui tem que viajar muito”); é cansativo; demanda para algumas pessoas que sejam mais “egoístas com seus tempos sobrando”; para outras não oferece a oportunidade de desenvolver estratégias de longo prazo porque geralmente está associado a atividades de curto prazo (“chega, toma decisões e vai embora”); pessoas relatam que “engordam”, não conseguem estabelecer uma rotina, de alimentação, de exercícios etc., e sentem uma predisposição maior ao vício. Para outras pessoas têm uma relação como o momento de vida: “Viajar demais [...] é bom para quem é solteiro, no começo da carreira [...]. Depois ‘enche o saco.’” (Entrevistado 16).

A Entrevistada 12, que viaja toda semana, um dia (às terças-feiras), entre São Paulo e o Rio de Janeiro, descreve como essa rotina interfere em sua vida:

“Como essa viagem muda meu dia? Em geral é um dia que eu acordo muito cedo, então no dia anterior, se eu fizesse uma academia a noite, eu não iria, porque quero deitar mais cedo porque sei que vou levantar mais cedo. É um dia que eu chego muito tarde e sei que nesse dia não vou à academia. Hoje [*quarta-feira*] é um dia para mim que vou querer chegar cedo em casa, porque ontem eu já não conversei com meus filhos; [...]. Então hoje é um dia que eu vou buscar esse convívio, saber como é que estão, como foi o dia. Um dia de viagem impacta em três dias que eu sei que não vou fazer nenhuma atividade física, [...]. Ou então qualquer atividade de lazer [...]. Tudo sai do ritmo. [...] A dieta, por exemplo, nesse dia de viagem, por mais que você se esforce, ela é supercomplicada.” (Entrevistada 12).

Há relatos de percepções diferentes ao longo da vida profissional, como o relato do Entrevistado 24 apresentado anteriormente neste texto, e do Entrevistado 5 a seguir:

“Eu já gostei muito mais de viajar. Hoje viajar para mim não é legal. É legal, mas não é tão legal quanto era antes. Quando tenho que viajar, isso não me dá tanta satisfação. Por causa da viagem em si, não por causa do trabalho – porque [...] você vai para o Rio, os clientes são clientes em qualquer lugar; o trabalho em si não tem tanta diferença. A diferença é mais da viagem mesmo, de ter que pegar avião e eventualmente ter atrasos; [...] juntam dois aviões [...] senta em qualquer lugar – ‘eu pedi janelinha e agora vou sentar no meio’ –; essas coisas que são possíveis de acontecer que com o tempo a gente não tem mais

paciência. Se tiver que escolher entre viajar e não viajar, eu prefiro não viajar; apesar de fazer parte, não tem jeito.” (Entrevistado 5).

Além disso, na visão da Entrevistada 3, o trabalho que envolve viagens demanda organização:

“É um trabalho que exige concentração e muita organização para trabalhar fora do escritório, em vários lugares diferentes [...]. Uma pessoa desorganizada não consegue. Isso me ajudou a ser organizada em tudo; eu não era tão organizada. A pessoa precisa estar muito focada e entender as diferenças regionais que a gente vai encontrar pela frente. Quando a gente sai de São Paulo ou do Rio, o mundo é muito diferente. O mundo dos negócios! A gente tem que se adaptar e respeitar essas pessoas e fazer um bom trabalho. [...]. Você fica fora, não entende o que está acontecendo aqui, começa a falar coisas que não tem nada a ver com as análises que estão sendo feitas, perde o horário dos compromissos... O *BlackBerry* me ajuda [...] vou controlando tudo direitinho.” (Entrevistada 3).

A Entrevistada 6, resume do seguinte modo sua percepção da questão trabalho com e sem viagens:

“Com viagens você tem os períodos de pausa para poder refrescar e sair daquela concentração extrema; e sem viagens é concentração 100%, sem pausa. [...] Eu gosto dessa área justamente por isso, porque consigo equilibrar um pouco no escritório, um pouco fora. Eu não conseguiria viver 100% concentrada todos os dias, oito, nove, dez horas seguidas; preciso desse intervalo que o deslocamento promove.” (Entrevistada 6).

Algumas pessoas entrevistadas gostam da oportunidade que as viagens proporcionam de conhecer pessoas, lugares e culturas diferentes; embora tenham sido coletados relatos de pessoas que não visitam os lugares para os quais viajam, como a Entrevistada 20:

“A gente estava em Salvador, em Goiânia, em Brasília... A gente não conheceu nada das cidades; a gente só ia conhecer os clientes. Então se você me perguntar o que eu achei de Brasília, eu não sei. Não vi nem a Praça dos Três Poderes, não vi o Planalto, não vi nada”. (Entrevistada 20).

Outras pessoas argumentam que se aprende muito nas viagens, de modo geral; e particularmente, a ser mais paciente e tranquilo, a respeitar os limites. Algumas gostam do afastamento de uma rotina fixa (“eu gosto de sair desse mundinho [*do escritório convencional*]”); associam a certa flexibilidade de horários; comentam que viajar “enriquece sua visão de mundo”, e não gostariam de trabalhar em algo que não envolvesse viajar. Outras pessoas apreciam não ter despesas durante as viagens. Para os gestores de atividades que

envolvem viagens, é necessária uma atenção maior na contratação; e também no dia a dia para evitar excessos – tanto viagens desnecessárias quanto viagens que sobrecarreguem as pessoas.

A percepção das pessoas também está associada à quantidade de viagens que realiza; como comenta o Entrevistado 19:

“Eu acho que eu gosto de viajar o tanto que eu viajo. A gente tem dentro da empresa [*pessoas*] [...] que viajam muito, muito mesmo. Nesse tanto eu não gostaria de viajar, não. Mas viajar uma ou duas semanas por mês é gerenciável; mas mais que isso você já começa a perder a tua vida e teu vínculo aqui. Você não consegue fazer um curso, não consegue fazer absolutamente nada.” (Entrevistado 19).

Além de comentarem sobre trabalho com e sem viagens, algumas pessoas entrevistadas refletem também sobre momentos de viagem sem a tecnologia disponível atualmente. Para o Entrevistado 25, por exemplo, o telefone móvel inteligente representou uma mudança importante:

“Você tinha que chegar ao hotel e conseguir um lugar com Internet sem fio para conseguir ler o *e-mail*, tinha que se conectar, [...], então era mais inconveniente. [...] então eu deixava para ver *e-mail* uma vez por dia, no hotel, na hora que eu chegasse. Até lá, se alguém tivesse alguma coisa desesperada, que me ligasse. Eu tenho essa memória, de uma coisa meio ‘travada’, que deu uma boa destravada com o *BlackBerry*. Mas tem o lado ruim, também, de ser uma coleira eletrônica; você está o tempo todo acessível demais.” (Entrevistado 25).

No caso do Entrevistado 10, advogado autônomo, as “limitações” não existem mais:

“[*antes do telefone móvel celular*] era muito mais difícil, principalmente no começo, quando eu passei a trabalhar por conta própria. Os acessos que os clientes tinham com relação à minha pessoa eram mais difíceis. Então às vezes eu demorava mais tempo para responder ou para atender a um chamado, etc., porque você estava na rua e não tinha celular. Então tinha que esperar chegar ao seu ponto de apoio para verificar os recados. [...] todos sabiam que existiam aquelas limitações. Hoje em dia não existe mais desculpa: se o cliente ligou aqui e eu não estou, ou se ele ligou no celular e deixou recado, ele sabe que irei responder assim que acabar uma reunião [...]. Naquele dia ele sabe que vai ter uma resposta minha. Se eu não responder, alguma coisa está errada [...]. Mas no dia seguinte ele vai me cobrar do porquê de eu não ter respondido.” (Entrevistado 10).

A Entrevistada 12 se incomoda com a necessidade de sempre estar disponível: “antes não tinha celular e as pessoas esperavam você chegar no lugar para falar com você; hoje não, você tem que atender as pessoas o tempo todo”.

E além de comentarem sobre momentos sem a tecnologia disponível atualmente, detalham seu comportamento de uso dos objetos tecnológicos nos períodos de deslocamento. O Entrevistado 25 não costuma responder às chamadas ou aos *e-mails* quando eles aparecem:

“Depende do momento. Por exemplo, eu jamais pego na frente de um cliente. Se eu estou com cliente o *BlackBerry* fica no bolso. Eu já tiro o volume e tudo o mais, para não interromper mesmo. Aí acabou a reunião com aquele cliente, já tem aquele ‘espacinho’ entre uma reunião e outra que a gente já deixa para acomodar atraso, aí sim, vai no táxi olhando alguma coisa.” (Entrevistado 25).

O Entrevistado 10 estabeleceu um acordo com os clientes:

“O acordo que eu tenho com meus clientes é o seguinte: se você me ligar e cair na caixa postal, dependendo da necessidade do seu problema é só falar ‘olha, [nome], ligue-me que estarei aguardando independente do horário’. Então isso significa que o problema é sério, grave, ou ele precisa de uma resposta rápida. Então mesmo que eu saia daqui às 15h, fui fazer minha caminhada [...], eu não vou levar o celular. Não levo mesmo. Mas chegando em casa eu vejo quais são os meus recados e *e-mails*. Dependendo do recado eu já retorno imediatamente. Se for necessário e o cliente pedir para ir à empresa, se aconteceu algum problema e ele precisa de mim lá, então tudo bem: daqui a meia hora estarei na empresa. [...]. Até hoje funcionou muito bem, então acho que não está tão errado assim.” (Entrevistado 10).

Riscos do movimento

Com relação aos riscos associados às viagens, particularmente aquelas de avião, algumas pessoas entrevistadas expressam medo; ou tensão em pousos, decolagens e momentos de turbulência; outras evitam pensar a respeito, tentam não se preocupar com o que está fora do seu controle; algumas são indiferentes; e há também aqueles que rezam antes de pousos e decolagens; ou emocionam-se diante da grandeza da cidade de São Paulo, por exemplo, vista do avião; ou apreciam certo “frio na barriga” que a viagem de avião proporciona. Existem também relatos que sinalizam mudanças ao longo da vida da pessoa; por exemplo, uma preocupação maior com riscos depois que os filhos nasceram, ou simplesmente, com o “avançar da idade”, passaram a se inquietar em permanecer por longo tempo no espaço fechado da aeronave.

7.7 Caracterização do Trabalho Móvel nos Espaços Observados

De modo geral, observou-se que o trabalho móvel investigado neste estudo, quando se realiza, caracteriza-se como atividades que se estabelecem e se desfazem, formam-se e momentos depois se desmancham; comportam-se como bolhas. Usando a metáfora⁹⁰ da bolha⁹¹, resume-se a seguir o desempenho do trabalho móvel observado nesta pesquisa em lugares específicos – aeroportos e aviões.

Uma bolha é definida como um “glóbulo de ar, vapor ou gás que se forma nos líquidos quando agitados em ebulição ou em estado de fermentação” (AURÉLIO, 2004). Uma ocorrência particular de bolha é a bolha de sabão: uma película muito fina de sabão e água em forma de esfera que reflete as cores do arco-íris. Normalmente as bolhas de sabão duram apenas alguns segundos; a maioria explode por si mesma ou por contato com outro objeto. Muitas vezes são usadas como objeto de jogos e brincadeiras para crianças; mas também podem ser de interesse para os adultos, como em espetáculos artísticos. A bolha de sabão também foi o material utilizado pelos matemáticos nos primeiros trabalhos voltados à construção da teoria matemática sobre as superfícies mínimas. Para gerar uma bolha de sabão simples, isto é, soltar bolhas no ar, são necessárias uma mistura de água e sabão, e uma argola; mergulha-se a argola na mistura – é então formada uma película plana na argola –, assopra-se a película e ela forma um bojo e depois fecha-se em bola (HIPSCHMAN, 2010; KAWANO, 2010).

Considerando essa definição de uma bolha de sabão, interessam-nos seis aspectos desse fenômeno em associação com o fenômeno do trabalho móvel observado neste estudo. O primeiro aspecto a destacar é o fato de que para se criar uma bolha de sabão simples, necessita-se de uma solução líquida, um instrumento e, um sopro de ar. A intenção com essa metáfora é destacar os elementos mínimos necessários para o desempenho do trabalho móvel. Como comentado anteriormente neste texto, é possível identificar que o trabalho móvel pesquisado neste estudo tem, em sua constituição básica, o envolvimento constante de duas

⁹⁰ A ideia de uso de uma metáfora nesse ponto deste texto tem por objetivo principal caracterizar o trabalho móvel observado, assim como estruturar uma síntese do mesmo. Não se pode negar, no entanto, que ela acrescenta uma imagem topológica alternativa àquelas apresentadas pela TAR até o momento – rede, fluido e fogo – e que tem o potencial de ser expandida em estudos futuros.

⁹¹ A metáfora da bolha é adotada por pesquisadores de diversas áreas e com objetivos também variados; como Tsoukas (1993), que considera organizações como bolhas.

relações: (i) uma pessoa presente nos espaços pesquisados (aeroportos e aviões); e (ii) realizando uma atividade de trabalho.

O segundo aspecto é que nem sempre a bolha se estabelece – a pessoa mergulha a argola na solução de água e sabão, porém ao soprar a película se rompe antes de formar a bola, ou nem mesmo a película plana se constitui. A intenção nesse caso é destacar que as pessoas que se deslocam a trabalho, de um local a outro via o sistema aéreo, podem ou não trabalhar nesse período em trânsito. Considerando, por exemplo, o caso em que as condições para a realização do trabalho móvel estão presentes, porém a pessoa pode decidir, em determinado momento, não fazê-lo porque “está cansada”. Ou, em outro caso, imprevistos como atrasos em voos, por exemplo, aumentam a concentração de pessoas que circulam pelos terminais dificultando que a pessoa com intenção de trabalhar encontre um espaço adequado para tanto – com a privacidade necessária, por exemplo.

O terceiro aspecto é que as bolhas de sabão tendem a ter pouca duração – desfazem-se por si mesmas ou por contato com outros objetos. O mesmo se pode dizer do trabalho móvel que acontece no aeroporto e no avião: em sua maioria, tem curta duração⁹². Isso se deve em alguns casos, obviamente, por opção das pessoas em permanecerem pelo menor tempo possível no aeroporto e/ou escolherem as rotas mais curtas de seus trajetos, quando possível. Ou, por exemplo, em razão de imprevistos como a troca de um portão de voo que demanda que uma pessoa trabalhando, utilizando seu *notebook*, tenha que deslocar-se a outro ponto do aeroporto – caso em que muitas pessoas preferem fechar e guardar seu equipamento para montá-lo em outro local, mais próximo ao portão de embarque. Quando, no entanto, comparamos o fenômeno do trabalho que acontece no aeroporto com aquele realizado no escritório, na fábrica, ou mesmo em casa, essa questão torna-se relevante. Principalmente no caso do escritório e da fábrica, parece haver uma constância maior: de modo geral, as pessoas estão nesses espaços – e permanecem neles algumas horas – com o objetivo de executarem atividades de trabalho⁹³. No caso do trabalho móvel envolvendo o sistema aéreo, trabalhar adquire uma característica mais volátil e inconstante; por exemplo, mesmo que o voo tenha

⁹² As situações em que o trabalho móvel tem a duração longa, como os eventos associados aos itens Objetos e Confidencialidade anteriormente apresentados, também encontram paralelo no fenômeno das bolhas de sabão, como o caso das bolhas gigantes (detalhes podem ser encontrados em *How to Make Monstrous, Huge, Unbelievably Big Bubbles*, de David Stein, pela Klutz, Palo Alto, CA; 2005).

⁹³ Torna-se relevante observar que nossa visão não supõe que as pessoas, em locais convencionais de trabalho, executem atividades diretamente relacionadas a trabalho todos os momentos em que estão nesses lugares.

algumas horas, ou nas situações de atrasos longos, as pessoas tendem a mesclar atividades de trabalho e não trabalho – como leitura de jornal, ouvir música etc.

O quarto aspecto do fenômeno da bolha de sabão a ser destacado neste texto é que, ao se formar, a bolha tende a se mover aleatoriamente. A associação estabelecida aqui é com os temas privacidade e confidencialidade relacionados ao trabalho móvel. As pessoas entrevistadas nesta pesquisa manifestaram suas preocupações com o fato de desenvolverem atividades de trabalho na presença de estranhos; não se sabe quem está ouvindo/observando – o que se fala e faz de trabalho – e o uso que fará do que ouve/vê⁹⁴.

O quinto aspecto do fenômeno da bolha de sabão a ser destacado neste texto é sua característica lúdica, de entretenimento, muitas vezes envolvendo mais que uma pessoa. Esse aspecto nos remete a duas características do trabalho móvel: (i) para algumas pessoas, viajar a trabalho tem associação com relaxamento; e (ii) comumente, uma pessoa que se desloca a trabalho não é a única, nessa condição, a circular pelos espaços dos aeroportos e viajar de avião; essa pessoa encontra várias outras, seus pares, nesses espaços.

O sexto aspecto, do fenômeno da bolha de sabão em associação com o fenômeno do trabalho móvel a ser destacado, é que muitas bolhas de sabão podem ser geradas pela mesma composição até que, por exemplo, a solução líquida chegue ao fim; a pessoa não se interesse mais em criar bolhas; ou mesmo a argola apresente problemas. A intenção com essa metáfora é destacar que, por exemplo, restrições relacionadas a custos organizacionais, custos ambientais, e ampliação do uso e inovações associadas às tecnologias de comunicação mediada podem levar à não ocorrência do fenômeno do trabalho móvel como observado neste estudo, tornando-o ainda mais contingente.

O desempenho de trabalho móvel observado neste estudo revela um lugar em que os fenômenos de trabalho móvel se manifestam esporadicamente, de modo disperso. Uma máquina filmadora imaginária, capaz de capturar fenômenos de trabalho móvel que acontecem em aeroportos e aviões em formato de bolhas de sabão, revelaria um espaço com várias “bolhas”, em diversos estados – em formação, formadas, e rompendo-se –, nesse movimento de modo contínuo.

⁹⁴ As pessoas e situações observadas nos eventos associados aos itens Objetos e Confidencialidade, anteriormente apresentados, por exemplo, passaram a fazer parte deste texto.

O que mantém esse movimento contínuo, essa continuidade? Certamente o deslocamento das pessoas no espaço euclidiano – associado à ausência da entidade, ou entidades, que levam à necessidade do deslocamento –, e a estabilidade de relações (rede) que sustentam o trabalho móvel. As características desse lugar particular em que o trabalho móvel pesquisado neste estudo se desenvolve têm, no entanto, papel relevante na continuidade do trabalho móvel no espaço do tipo bolha como representado acima.

Os lugares específicos pesquisados neste estudo, o aeroporto e o avião, podem ter suas particularidades destacadas em dois grupos: o primeiro deles refere-se às características próprias dos espaços e o segundo ao sistema em que estão inseridos.

O aeroporto e o avião são espaços em que se permanece quando em viagem por meio do sistema aéreo e por um período – independente da vontade –, no caso do aeroporto, definido por entidades que regulam os processos de funcionamento desse sistema de mobilidade; e no caso do avião, associado principalmente à distância do destino. Explicitamente, no caso brasileiro, a Infraero (2010), por meio do Guia do Passageiro, informa que o passageiro deve apresentar-se “para *check-in* com no mínimo uma hora de antecedência para voos domésticos e duas horas em voos internacionais”, e que após o *check-in*, deve estar “no portão designado no horário estipulado em seu cartão de embarque”. Portanto, a pessoa que viaja a trabalho, que se atém à orientação da Infraero, tem menos de uma hora para realizar alguma atividade de trabalho antes do embarque, exceto quando ocorrem imprevistos. Essa característica específica deste lugar leva, então, à predominância de “bolhas” de trabalho móvel de curta duração (eventos no subtópico *Relações Heterogêneas* e no subtópico *Corpo*, apresentados anteriormente). Voluntariamente (eventos no subtópico *Objetos* e no subtópico *Confidencialidade*, apresentados anteriormente), e também em razão de imprevistos, essas bolhas podem ter uma duração maior.

Além disso, o aeroporto e o avião são considerados por Urry (2007) – conforme comentado anteriormente neste texto – como, entre outras perspectivas, espaços entre a casa, o trabalho e a vida social; espaços em que campos ou domínios diferentes de atividades se sobrepõem. Logo, essa definição de Urry (2007) sugere que esses espaços não são destinados exclusivamente a trabalho; encontram-se no aeroporto e no avião pessoas que viajam por diversos motivos e realizando atividades também diversas. De certo modo, o aeroporto é

projetado para atender a essa frequência de pessoas com interesses variados. Portanto, não surpreende que algumas pessoas entrevistadas procurem espaços “adequados” para trabalho no aeroporto, isto é, sem barulho, com tomada de energia próxima, que ofereça privacidade etc. Caso esse “local adequado” não seja encontrado, a pessoa escolhe um local qualquer para realizar sua atividade, porém está sujeita a encerrá-la antes do desejado porque, por exemplo, o barulho do entorno incomoda, a energia da bateria do equipamento é completamente consumida e não há tomada disponível, o local não oferece privacidade etc. Além disso, independente do local em que a pessoa que viaja esteja trabalhando no aeroporto, podem ser necessárias movimentações nas proximidades de onde se está (por exemplo, para comprar um café ou ir ao banheiro), que podem levar ao encerramento da atividade de trabalho (por exemplo, o caso da pessoa que trabalhava em uma mesa, saiu dela para tomar um café, e ao retornar encontrou o lugar ocupado).

Com relação ao avião, nas viagens de curta duração, como aquela de aproximadamente uma hora entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, estamos diante da possibilidade de ocorrências – “bolhas” – de realização de trabalho móvel também de curta duração. No caso das viagens de longa duração, as pessoas entrevistadas comentam que mesclam atividades (por exemplo, podem trabalhar, ler e descansar). Portanto, também no caso das viagens de longa duração, não são comuns as situações de trabalho móvel que se estendem até o ponto de somarem horas como nos espaços de trabalhos convencionais. Além disso, durante as viagens de avião, atualmente no Brasil, não é possível carregar as baterias dos equipamentos eletrônicos dos passageiros. Portanto, caso a pessoa que viaja tenha a intenção de trabalhar muitas horas no avião com o apoio de seu *notebook*, e não tenha as condições para tanto (em razão de bateria de curta duração, pouca energia disponível na bateria, ausência de bateria extra etc.), novamente se observará um caso de realização de trabalho móvel também de curta duração.

O segundo grupo de particularidades associado aos lugares específicos pesquisados neste estudo, o aeroporto e o avião, refere-se ao sistema em que estão inseridos. A vulnerabilidade e fragilidade, associadas ao sistema de mobilidade, ao qual o aeroporto e o avião pertencem, quando manifestas, refletem no trabalho móvel nesses lugares. Péssimas condições meteorológicas, por exemplo, podem levar tanto a formação de novas “bolhas” de trabalho móvel quanto o encerramento de outras. Observou-se casos em que as chuvas intensas levaram ao cancelamento de voos e as pessoas encerraram suas atividades no espaço do

aeroporto para se deslocarem a outros lugares; ou casos em que as chuvas atrasaram voos e as pessoas passaram, então, a realizar atividades de trabalho no aeroporto enquanto aguardavam. Parecem ser mais frequentes os casos em que os imprevistos associados ao sistema de mobilidade conduzam a um maior número de situações de atrasos, possibilitando assim maior incidência de trabalho móvel.

Os exemplos acima, relacionados com às particularidades dos lugares pesquisados neste estudo, o aeroporto e o avião, ilustram que as características desses lugares têm papel relevante na continuidade do trabalho móvel como representado neste estudo – seu comportamento tipo “bolha”. Com essa metáfora, destaca-se uma ocorrência de trabalho móvel em que lugar importa; contrastando com o discurso contemporâneo que preconiza que trabalho móvel independe de lugar.

8 TempoEspaço de Trabalho Móvel em Trânsito por Aeroportos e Aviões

Este capítulo tem por objetivo, em um primeiro tópico, aprofundar a discussão sobre o desempenho e a construção de aeroportos e aviões como lugares de trabalho para aquelas pessoas que trabalham em trânsito, fundamentando-se nas ideias de May e Thrift (2001) sobre a construção de TempoEspaço e acrescentando elementos a partir dos dados coletados nas entrevistas. E no segundo e último tópico do capítulo discute-se a questão do trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”, dados os resultados empíricos apresentados por este estudo.

8.1 Construção de TempoEspaço de Trabalho Móvel

Segundo May e Thrift (2001), como comentado anteriormente neste texto, o conceito de TempoEspaço baseia-se no fato de que, assim como se reconheceu que a natureza, a experiência e a construção do tempo social são múltiplas, para compreender a construção de TempoEspaço é necessário explorar questões da prática social, associadas a tempo, em domínios inter-relacionados, cada um deles constituído espacialmente: horários, calendários e ritmos; sistemas de disciplina social; instrumentos e dispositivos; e *textos* que podem ser entendidos como veículos de translação, voltados a atribuir sentido social para as novas conceituações de TempoEspaço (MAY e THRIFT, 2001). Nos quatro subtópicos seguintes serão explorados esses domínios, com base nos dados coletados nas entrevistas e no trabalho de campo desta pesquisa.

8.1.1 Horários, Calendários e Ritmos

O primeiro domínio a ser investigado, seguindo a orientação de May e Thrift (2001), refere-se ao fato de que um sentido de tempo ainda é moldado pelas nossas respostas a uma série de *horários, calendários e ritmos* estabelecidos de acordo com inter-relações de tempo e espaço no universo natural, como o ciclo do dia, o ritmo das estações e os ritmos do corpo; que, embora pareçam universais, o modo que são vinculados por uma sociedade varia no espaço e no tempo, assim como essa variação também é aparente ao longo da vida da pessoa.

A Entrevistada 18, por exemplo, relata a alteração do ritmo de sua vida em razão das viagens constantes:

“Eu tive que ser um pouco mais egoísta com os meus tempos sobrando porque eram os tempos para eu cuidar da minha vida pessoal. [...] você tem menos tempo para delongas. Como é que eu vou explicar isso? As minhas amigas quando tem problema com a empregada... Eu nunca tenho problema com a empregada porque simplesmente é assim, ‘O que você precisa? Ah, está bom’. [...] Eu não tenho tempo para ficar em casa e ouvir todos; e isso por um lado é bom porque torna a vida mais objetiva, e por outro o [*marido*] fala assim: ‘Escuta, eu não sou uma reunião que você tem tempo para terminar. Dá para você ouvir sem muitas perguntas?’ Parece que eu já vou fazendo as perguntas: ‘E aonde você quer chegar com isso? Aonde a gente vai decidir?’ Acho que te espreme um pouco. Esse excesso de viagem te espreme um pouco no tempo que te sobra, seja para você fazer as coisas pessoais ou para fazer as coisas profissionais. Eu sinto assim.” (Entrevistada 18).

No caso do trabalho móvel, muitas vezes o deslocamento envolve longas distâncias que não permitem que a pessoa retorne para casa, causando desconfortos. O Entrevistado 23, por exemplo, relata sua dificuldade relacionada ao sono em espaços diferentes de sua casa:

“Eu tenho dificuldade de pegar o sono em hotel. É comum eu ficar sentado vendo televisão até tarde, meia-noite, uma hora da manhã, porque não consigo pegar no sono. A parte mais dura é essa.” (Entrevistado 23).

Para Entrevistado 4, viajar muito a trabalho, principalmente com estadas em outros países, afeta o peso de seu corpo:

“Eu comia muito; isso acontece em viagem, você engorda e você emagrece de uma maneira insalubre porque você não consegue ter uma rotina como aqui... Eu faço *personal trainer* três vezes por semana; eu sei quando eu engordei um pouquinho, quando eu emagreci um pouquinho. Se eu vou comer em uma padaria, eu peço um pão integral. Quando você está em um outro país, você não tem tempo, você não sabe pedir da maneira correta, você não conhece.” (Entrevistado 4).

Os entrevistados reagem de modos diferentes aos horários do dia e sua predisposição para o trabalho. O Entrevistado 13, por exemplo, aprecia a flexibilidade:

“Eu acho que já foi o tempo, pelo menos para as pessoas que trabalham mais com o cérebro do que com o corpo, aquela escravidão dos horários

‘Você precisa chegar aqui às oito da manhã; às cinco horas da tarde você vai embora!’. O meu mundo não funciona assim. Eu tenho flexibilidade para trabalhar em casa quando eu quero; da mesma forma que ontem eu cheguei do aeroporto às dez horas [*da noite*] e fiquei até uma hora resolvendo coisas. Mas eu posso querer... Se eu estiver cansado de fazer esse negócio, eu vou assistir uma série no meu computador e depois eu volto.” (Entrevistado 13).

A Entrevistada 11 aprecia outro ciclo:

“O ideal da vida das pessoas seria às seis da tarde desligar os motores. Eu gostaria que eu pudesse fazer isso e gostaria que quem trabalha comigo também pudesse fazer isso. Quando não se pode fazer isso, eu acho uma lástima; e isso tem sido cada vez mais frequente [...] (Entrevistada 11).

Viagem a trabalho ao longo da vida

Algumas pessoas entrevistadas relatam que alteraram sua visão sobre as viagens a trabalho ao longo da vida. Com o objetivo de ilustrar essas alterações cita-se neste texto o caso do Entrevistado 24, por ser exemplar nesse sentido.

O Entrevistado 24 tem 45 cinco anos, é casado pela segunda vez e tem duas filhas (uma de 8 anos e outra de 5 anos) do segundo casamento; e reside na cidade de São Paulo. Não gosta de avião “desde sempre”, tem “um pouco de aflição de voar, tem um aspecto meio claustrofóbico” que o incomoda. Diz que não se sente bem no avião; se sente bem quando sai do avião. E a rotina do aeroporto sempre o incomodou: “eu acho o ambiente de aeroporto insalubre; é gente demais aglomerada, é muito barulho, é muita poluição visual, auditiva”. Desde que se formou e começou a trabalhar, contudo, viaja a trabalho usando o avião. No começo viajava bastante; hoje, evita. Começou sua vida profissional trabalhando em uma empresa de consultoria em negócios, na qual atuou a maior parte de sua carreira; e hoje se dedica principalmente à vida acadêmica.

Considera que durante esses 25 anos, aproximadamente, de vida profissional, a questão da viagem a trabalho foi interessante no começo, e a partir de certo momento começou a “incomodar”, culminando na situação atual em que sempre que possível evita viajar. Em sua trajetória de vida, profissional e pessoal, algumas mudanças aconteceram, e o Entrevistado 24 considera que as viagens funcionaram mais como catalisadores para o que eventualmente

estava acontecendo que fatores determinantes. Ele considera, por exemplo, que a viagem a trabalho foi um dos catalisadores de sua separação, no caso do primeiro casamento; e o nascimento da primeira filha o levou à decisão de não mais viajar “de maneira nenhuma”.

Durante essa trajetória, o Entrevistado 24 experienciou diferentes tipos de viagens a trabalho. Do período logo que se formou e começou a trabalhar na consultoria, ele guarda uma recordação positiva de se estabelecer na cidade do projeto por um tempo e “viver essa experiência”:

“E, nos primeiros anos de carreira de consultoria, os projetos geralmente exigem dedicação em tempo integral, então, uma vez estabelecido [...] a gente se preparava psicologicamente e logisticamente para estar naquele lugar. Então eu sei que se eu vou trabalhar dois meses em Porto Alegre, [...]. Então eu vou organizar a minha vida para passar dois meses em Porto Alegre; então [...] A gente aluga o apartamento, arruma empregada fixa, descobre onde é a lavanderia, conhece o posto de gasolina, aluga o carro, [...]. Aí começa a descobrir os restaurantes, os locais bons para ir para se você quer tomar uma cerveja, um café, onde que tem uma boa livraria, enfim. Começa a organizar uma vida, que você sabe que é provisória, mas justamente, faz parte do projeto, [...]. Você vive essa experiência. E é uma experiência que, da época de vida que eu passei de solteiro, de começo de carreira eu achava muito interessante, muito divertido, porque tudo era novo, tudo era diferente e tudo estava sendo experimentado.” (Entrevistado 24).

Essa mesma experiência de se estabelecer na cidade do projeto pode também não ser positiva, como relata o Entrevistado 4:

“No Peru [*Lima*] eu fiquei quatro meses morando, voltando a cada duas semanas e mais uns três meses indo e vindo [...]. Lá eu tive depressão, fiquei triste [...] O fator ambiental lá contribuía negativamente porque você não sentia mudança nenhuma. Chegava no final de semana e você não tinha vontade de caminhar pela praia [...]. Se tivesse sol seria lindo, mas é nublado, você mal vê o mar [...] Eu comia muito [...]. Teve dia em que eu chegava no Peru e falava: ‘O que eu vou fazer hoje?’, não tem nada para fazer. Eu ia ao [*nome de um supermercado*], comprava um ‘puta’ de um vinho... Eu não gostava de vinho, mas passei a gostar no Peru. [...]. Eu ficava lendo que sabor que tinha que ter o vinho, provava, tomava; você tem uma predisposição para vício muito maior

do que em qualquer outro lugar. Você não está em casa.” (Entrevistado 4)

Retornando ao caso do Entrevistado 24, depois de certo tempo, ir de um projeto a outro, permanecendo em outra cidade por um período, distante do local de sua residência, começa a não agradar tanto; como ele relata:

“Quando você estava terminando um projeto [...]. Aí surgia uma nova oportunidade [...] depois de entender a oportunidade, a pergunta seguinte [...]: ‘mas onde fica o cliente?’. E aí: ‘ah, é lá no interior do Paraná; mas, não, não é difícil de chegar’. Pronto: a minha vida pessoal... [...]. Então, era pensar ‘não dá para ter uma atividade aqui, fazer uma academia, ou me inscrever em uma academia de ginástica; não dá para contar que eu vou estar em São Paulo a semana que vem porque pode ser que eu não esteja mesmo’.” (Entrevistado 24).

Após essa fase de trabalho e viagens para desenvolvimento de projetos em clientes em diversas cidades, o Entrevistado 24 assume mais responsabilidades, como a gerência de dois projetos em cidades diferentes; e nesse caso as questões são outras. Ele passava a não ter mais uma “experiência” do lugar e os aspectos “logísticos” é que se tornavam relevantes.

“[...] era comum que um gerente de projeto [...] tomasse conta de dois projetos eventualmente em dois clientes. E isso frequentemente acontecia comigo. E aí, tomando conta de dois projetos em dois clientes, eram duas localizações e o esquema de viagem mudava. Já não era mais um projeto de ir e ter uma experiência, de ir e morar em uma determinada cidade, mas era de trabalhar a logística de: segunda e terça aqui, quarta e quinta lá; ‘não; mas tem uma reunião importante na segunda. Não; mas não dá para eu ir na segunda, voltar e depois voltar para lá na sexta. Não; mas talvez nessa semana precise’. E aí o aspecto logístico começa a ser um ônus; é um custo muito pesado pessoal, porque você vai despender muitas horas, e esforço mesmo físico, vai ficar cansado de fazer os deslocamentos. [...]. Então, na verdade, eu começo a não ter tanta identidade com aquele local onde aquele projeto acontece. [...] Eu tive uma situação de quase dois anos, [...], um projeto está em Fortaleza e outro em São José dos Campos, então justamente o meu tempo é o fim de semana, o meu tempo pessoal. A minha casa está lá em São Paulo, mas eu tenho que me organizar para ter uma vida em Fortaleza e outra em São José; só que eu não posso [...] mobilizar muita coisa, mobilizar muitos compromissos, porque a minha estada é muito

rápida, então eu não chego a criar um vínculo [...] um cantinho, que eu possa dizer: ‘ah, cheguei no meu cantinho’. [...]. E não cria familiaridade: esses são os lugares que eu gosto, [...]. Acaba sendo mais uma questão de ‘eu terminei a jornada de trabalho – que geralmente é puxada – e *eu preciso resolver* o meu jantar, e *eu preciso resolver* a questão de dormir, *eu preciso resolver* a questão do banho e *preciso resolver* a questão de transporte para o aeroporto’. Então já é uma perspectiva bastante diferente.” (Entrevistado 24).

Mais à frente na carreira, o Entrevistado 24 assume novas responsabilidades, e uma delas envolvia um ritmo de viagens internacionais, que acabaram “catalisando” sua saída da empresa:

“Na época que eu saí [...], meu último projeto foi justamente o projeto de fusão [*nome de duas empresas*], e aí eu fiz parte [*nome de um programa*], que [...] às vezes eu tinha reuniões marcadas para o outro dia, para o dia seguinte, em [*nome de cidade*], nos Estados Unidos. Então voava à noite, fazia a reunião, voava à noite, voltava para São Paulo. Isso eu fiquei umas seis semanas, oito semanas no projeto; foi quando eu decidi que não dava mais. ‘Quero sair’.” (Entrevistado 24).

A partir da saída da empresa de consultoria, ele começou a trabalhar como consultor independente e realizava viagens de curta duração, como para a região sul do país, para a qual viajava todo mês, dois, três ou quatro dias; e para o interior do estado de São Paulo, em que ficou mais ou menos um ano, viajando duas vezes por mês, um ou dois dias também. Atualmente, como professor evita, “eu não gosto [...] eu não tenho vontade de viajar, assim, a trabalho”.

O Entrevistado 24 apresenta a alteração da visão sobre as viagens a trabalho ao longo de sua vida, e ilustra o fato de que as inter-relações de tempo e espaço sofrem mudanças ao longo da vida do indivíduo. A construção de TempoEspaço de trabalho móvel para essa pessoa variou de “viver a experiência” a “evitar a experiência”.

8.1.2 Sistemas de Disciplina Social

O segundo domínio a ser explorado, orientando-nos pela visão de May e Thrift (2001) na busca de compreender a construção de TempoEspaço – particularmente aquele do trabalho

móvel –, refere-se ao sentido de tempo que é moldado e gerado por meio de vários sistemas de *disciplina social* que acontecem em determinados lugares (seja no monastério, na fábrica, no escritório, ou em casa, como ilustram os autores).

Três aspectos são relevantes com relação a esse domínio para este estudo: a disciplina social relacionada à organização empregadora; ao aeroporto e ao avião; e ao regime estabelecido pela própria pessoa.

May e Thrift (2001), ao descreverem o domínio dos sistemas de *disciplina social*, citam como exemplo o caso da necessidade, por parte das organizações, de se obter maior produtividade; associam monitoramento do uso do tempo do trabalhador e a utilização apropriada do espaço no local de trabalho visando permitir a vigilância. Particularmente relacionada a essa situação de vigilância, no caso do trabalho móvel, uma representante de vendas de uma indústria farmacêutica, entrevistada durante a observação de campo (citada no Capítulo 7, no subtópico sobre Distância), relata:

“*[precisava ‘urgentemente’ efetuar o apontamento de visitas que fez ontem, caso contrário] o pessoal irá reclamar, e todos vão saber – o supervisor, o gerente e até a presidência da empresa! Sou monitorada o tempo todo*”.

Nota-se que as regras definidas pela organização, associadas ao suporte da tecnologia, possibilitam o “monitoramento” a distância pela empresa do trabalho dessa representante. Retomando o exemplo de May e Thrift (2001), associado ao caso dessa representante de vendas, parece que o monitoramento do uso do tempo do trabalhador não necessita mais de um vínculo com um espaço específico, um local particular de trabalho – a vigilância pode ser realizada a distância, de modo independente de um espaço de trabalho determinado.

Essa dedução parece alinhada ao que comentam alguns autores sobre o tema na contemporaneidade. De modo geral, segundo Urry (2007), o que temos atualmente é uma proliferação de sistemas voltados ao controle da vida humana; sistemas esses que podem ser assim caracterizados: “em vez de uma única ‘torre de observação’, do panóptico como descrito por Foucault, existe agora um panóptico ubíquo, no qual nenhum soberano ou estado único está no controle.” (URRY, 2007, p. 202, tradução nossa).

Além disso, as próprias instituições têm sua parcela de contribuição na criação de disciplinas sociais associadas à construção de TempoEspaço – particularmente aquele do trabalho móvel. Segundo o Entrevistado 5, por exemplo, as organizações buscam redução de custo: “[*escritórios convencionais*] por vários motivos, estão acabando. A força maior, eu diria, é redução de custo” (Entrevistado 5). Nesses casos parece haver um estímulo para que se trabalhe em lugares outros que o escritório convencional; isso fica evidente, por exemplo, na disponibilização de tecnologias pelas organizações que possibilitam aos funcionários acesso a sistemas internos da empresa a partir de lugares que ofereçam infraestrutura para tanto.

Outro exemplo de como as instituições atuam no fenômeno trabalho móvel é o caso da disponibilização de tomadas nas cadeiras do aeroporto de São Paulo/Congonhas, pela Infraero (Anexo F), oferecendo uma infraestrutura para que o trabalho aconteça naquele local; seguindo essa mesma argumentação, a resolução da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), descrita a seguir, também contribui:

“Uma nova resolução da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), [...], beneficiará os passageiros em casos de atraso ou *overbooking*, quando são vendidas mais passagens do que lugares disponíveis nas aeronaves. [...] Quando o atraso superar uma hora, as empresas estarão obrigadas a fornecer facilidade de comunicação, tais como telefone e acesso à web.” (MONTEIRO, 2010).

Por outro lado, a redução de custos com o espaço do escritório desejada por algumas organizações, como citado pelo Entrevistado 5, vem acompanhada na contemporaneidade também pela necessidade de redução dos custos de viagens pelas empresas, como relata o Entrevistado 23:

“A empresa fala ‘Vamos controlar isso aí’. Sem dúvida, a maior parte dos custos operacionais de uma empresa como a nossa está ligada à viagem; mais da metade do orçamento que não é recursos humanos, em uma empresa como a [*nome*], é viagem – viagem como um todo: passagem aérea, hotel e transporte; [...] a gente gasta muito mais em viagem do que em treinamento. Isso não é coisa da nossa empresa, é do nosso segmento. A companhia [...] estabelece alguns processos, algumas regras, alguns procedimentos, para tentar complicar um pouco.” (Entrevistado 23).

Além disso, existem também aspectos mais amplos associados às viagens frequentes, como apresenta o Entrevistado 5: “um avião a menos que você levanta, é inegável o benefício disso [...]; pensar no planeta [...], não precisar se locomover desnecessariamente”.

Associado a esses fatos, os entrevistados relatam o uso de tecnologias pelas organizações, além das convencionais, que possibilitam a comunicação e a colaboração entre pessoas a distância, como tecnologias envolvendo voz, e em alguns casos também imagem, conhecidas como tecnologias de conferência por voz, teleconferência ou vídeoconferência e, mais recentemente, telepresença (descritas no Capítulo 2).

No caso dos dados coletados nesta pesquisa, observa-se que algumas empresas fazem uso dessas tecnologias, principalmente para o contato entre colegas de trabalho, isto é, pessoas da mesma empresa, em locais diferentes, que “se encontram” em determinados momentos com o suporte das TIC.

“Há mais ou menos uns três anos, a gente tinha [...] de certificar [...] oitocentas pessoas por vez de treinamento, no Brasil inteiro e [...] uma baita de uma solução, é treinamento telepresencial ou teleconferência. [...] Eles me colocavam na frente de duas TVs, eu dava um treinamento para quinhentas pessoas em um dia só. Eram dois dias de treinamento [...] as pessoas mandavam as perguntas via fax ou *e-mail* e a galera perguntava de Belém, Manaus, Curitiba. [...]. Hoje em dia, eu pergunto por que cortaram. É um custo de satélite em que quando tem menos gente não compensa; mas é sensacional.” (Entrevistada 8).

“[...] tinha o *sales call*, que era a reunião para posicionar como é que estavam as oportunidades de negócios nos clientes e todos os diretores participavam. Então, mais ou menos trinta diretores se sincronizavam nesse momento [...] a gente conseguia se inteirar, com o relato ao vivo do que estava acontecendo, muito rapidamente [...] se fosse tentar agendar uma reunião, frequentemente a gente tinha dificuldade [...] muitas delas [*pessoas*] estavam em movimento, muitas delas, algumas estavam em um cliente e pediam licença para poder participar, outras estavam no táxi, no aeroporto [...]. Eu vejo minha esposa trabalhando direto com *conference call* e acho que é maravilhoso; uma solução que atende muito bem uma série de tipos de trabalho, por exemplo, na área de comunicação. Ela tem [...] muitas comunicações, com muitas pessoas distintas que estão em muitos locais distintos praticamente todos os dias, então, parece evidente [...] que a solução é maravilhosa.

[...] Ela faz aqui de casa inclusive. E ela sai de uma reunião com o pessoal da Europa, Estados Unidos, entra em uma reunião com um cara que está em um projeto não sei onde [...]" (Entrevistado 24).

Há casos de organizações que usam essas tecnologias também na comunicação com clientes:

"A gente usa a teleconferência bastante com os clientes [...]. Por exemplo, todo mês tem a reunião do Copom [*Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil*] [...]. Então a gente convida os clientes para uma teleconferência com o gestor dos fundos e o economista chefe, para falar sobre a ata e sobre a reunião do Copom, e o que eles estão achando daquilo para o resto do ano. E tem uma aderência bem grande. As pessoas ligam para um número 0800 que a gente contrata de uma empresa, as pessoas recebem, entram naquela teleconferência, ouvem a conferência, e depois é aberto para perguntas. [...]. E o que eles gostam bastante também, [...], ninguém está vendo a cara de ninguém. Isso facilita até na hora das perguntas. [...] Perguntam mais porque não tem o vídeo. Se você faz uma reunião, é difícil alguém levantar a mão para fazer pergunta. Quando está em teleconferência, as pessoas perguntam mais. Pelo menos o tipo de cliente que eu atendo." (Entrevistada 22).

Alguns entrevistados, porém, sinalizam pontos de atenção associados a essas tecnologias como custo, escala, sincronização, infraestrutura e eficácia.

"É caro, mas seria muito mais barato do que todos os voos [...]. As empresas também não estão preparadas para isso; elas não têm nem um computador que agente e nem banda de conexão de Internet para aguentar tantas pessoas fazendo uma conexão ao mesmo tempo [...]; ainda tem muita falha de queda, de ligação; exige que as pessoas dominem um conhecimento extra de computador [...] e não Internet [*solução diferente de Internet*] exige equipamento e compatibilidade de software [...]." (Entrevistado 13).

"Eu tive várias experiências com *conference calls*. [...] eu acho que foi uma experiência muito chata, muito chata e eu gosto mais dos encontros presenciais. [...] quando essas reuniões eram breves eu achava o evento interessante, o processo interessante, mas quando os *conference calls* eram feitos para tentar substituir reuniões de aprofundamento de discussão e de temas mais complexos, aí eu achava que [...] o fato de não ter comunicação não verbal, comprometia muito a eficácia, o

andamento das discussões, [...]. A reunião ficava demasiado longa, às vezes (participantes muito prolixos ou com dificuldade de sincronizar as falas); porque é muito comum, [...], em uma reunião, você ter um processo de diálogo mesmo, de interrupção [...] e [...] não acontecem no *conference call*, pelo menos nos que eu participei. Às vezes, tem monólogos, depois outro monólogo [...] 'posso interromper? Não, espera só um pouquinho'. Aí eu achava que não fluía tanto, [...] achava cansativo. Às vezes ficava duas, três horas em um *conference call* e achava que o *conference call* tinha avançado pouco a discussão do assunto. Na reunião teria sido melhor. Isso na discussão de propostas de clientes." (Entrevistado 24).

Os entrevistados comentam também que, com alguns clientes e em algumas situações, os encontros face a face mantêm-se necessários.

"O meu [*público cliente*] está muito longe disso. [...] não adianta *e-mail*, não adianta nada. Você tem que ir lá, falar olho no olho com a pessoa. Por isso tanta visita, porque a confiança ainda é mais no cara a cara. Ele precisa que você vá lá e explique para ele. [...]. É um público que tem bastante necessidade ainda de conhecimento, de explicação." (Entrevistada 22).

"Alguns dos nossos trabalhos eu poderia só mandar por *e-mail*, em vez de ir até lá? Depende; poderia, mas eu acho difícil. Eu posso mandar um monte de *e-mail* com o conteúdo que envolveu todo esse pensamento e a pessoa pode responder "ok" [...] e quando você vai lá falar com ela 'A gente não falou que era para a direita?', 'Não achei que era'. Então, você não olhou na cara da pessoa e sentiu se a pessoa está entendendo o que você está falando. [...] Para algumas coisas funciona; [...], a minha namorada é mais finanças, e a planilha tem o *business case*, tem que fechar a conta e dar um resultado de X% de crescimento. Importa todo o resto? Importa você ter feito certo e no final de tudo você ter X%. O meu trabalho não é assim, não é a lógica da construção, é algo super abstrato, super subjetivo muitas vezes; eu preciso ter certeza que as premissas formais e informais estão sendo assumidas em conjunto." (Entrevistado 13).

O Entrevistado 23 relata também sua visão de como a disciplina do trabalho mudou em sua área específica, e é possível encontrar aqui aspectos do que Lazzarato e Negri (2001) consideram trabalho imaterial.

“O que muda muito é o que é trabalhar, não é? [...] Antigamente na minha área [...], o vendedor chegava e falava ‘Preciso fazer uma apresentação na [nome da empresa cliente] na quinta-feira da semana que vem, dá para você preparar?’ A gente pegava, sentava, preparava [...] fazia a apresentação e voltava para casa e pronto. Então, o trabalho ele tinha um lado intelectual, tinha que entender a necessidade do que se trazia ali; e um trabalho braçal, um trabalho braçal grande de preparar o conteúdo e ir lá e executar. [...] Essa parte braçal que você tem que fazer consome horas e você tinha que consumir sábado e domingo para fazer aquilo. Mudou muito, mudou muito. Em uma empresa como a nossa hoje eu não vou para o cliente se eu não sei muito bem antes, [...], exatamente o que é que esse cliente precisa e o que vai fazer diferença para ele [...].Então, quando tudo acontece, o meu trabalho braçal, que eu tinha antes, ele ficou pequenininho. [...] Hoje o ‘trabalhar’ é muito mais negociar com as pessoas, ouvir as pessoas e transformar isso em conhecimento e informação que você vai traduzir em uma ação pequena, objetiva, focada. Por isso que eu falo que trabalhar é diferente. A minha equipe [...] eu trabalho com eles no horário estendido quando? Eu sei que o [nome de um subordinado] está em Belo Horizonte e sei que acabou o primeiro dia de levantamento. Então na hora de ‘lavar a louça’ [...] (tem um detalhe interessante aí, eu lavo a louça em casa, eu tenho 21 anos de casado, e faço isso desde o primeiro dia de casado. Então, o horário de lavar a louça é o melhor horário das pessoas falarem comigo e já sabem disso, então ligam entre sete e meia e oito e meia da noite) [...] ligo para ele ‘Como foi o dia aí?’ [...] O trabalho estendido ele é muito mais de conhecimento do que braçal, aquele de sentar e ficar até de madrugada corrigindo *PowerPoint* ou escrevendo relatórios no *Word*.” (Entrevistado 23).

A partir das informações apresentadas acima, percebe-se um movimento de algumas organizações, associado à disciplina, buscando redução de custos – tanto do espaço do escritório convencional quanto de viagens, adotando tecnologias que possibilitam encontros entre pessoas situadas em locais distintos sem a necessidade de deslocamento; porém, também se observa que os encontros face a face mantêm sua relevância em determinadas situações.

Um segundo aspecto a destacar com relação ao domínio da disciplina social relaciona-se com o aeroporto e o avião. O trabalho móvel que envolve viagens de avião está associado, mesmo que indiretamente, a vários sistemas especialistas, como comentado anteriormente neste texto, – que procuram orquestrar decolagens, pousos, emissão e reservas de passagens, movimentação de bagagens, programações de voos etc. e minimizar impactos de atrasos,

tripulação doente, aviões com problemas, clima adverso etc. (URRY, 2007). Tais sistemas também procuram organizar e controlar o processo de viagem por meio de aviões e, particularmente, acabam por disciplinar também aqueles que estão se deslocando a trabalho.

O Guia do Passageiro, por exemplo, publicado pela Infraero (2010), recomenda que o passageiro apresente-se para *check-in* com no mínimo 1 hora de antecedência para voos domésticos e 2 horas em voos internacionais. Isso leva alguns passageiros a reservarem esse período de espera para a realização de algumas atividades, inclusive de trabalho, como relata a Entrevistada 1:

“Eu tenho uma coisa muito prática: eu gosto de sentir que eu estou aproveitando o tempo; eu tenho essa questão interna. [...] eu gosto do aeroporto e do avião porque, se eu não tenho essa hora que eu sou obrigada, que eu tenho que estar ali, às vezes eu tenho um pouco de preguiça de ler; mas lá no aeroporto, eu não tenho opção. [...]. À noite eu tenho muito sono, eu durmo; se eu começar a ler me dá sono. Então, no aeroporto eu sou obrigada a ler, e aí é uma maravilha, porque eu gosto de ler, então, é um espaço, a vida me pôs, e aí eu vou ler [...] Eu leio livros de autores de conhecimento geral, alguma coisa em que eu esteja interessada; ou dou uma ‘estudadinha’ em alguma coisa que vou fazer naquela reunião, vou entrando na sintonia do assunto.” (Entrevistada 1).

Observou-se, contudo, que aqueles passageiros que realizam o *check-in* pela Internet ou pelo telefone móvel celular podem chegar minutos antes do embarque. Nesses casos, a experiência de trabalho nesse curto período é rara; porém, não é raro que o horário de um voo seja alterado, levando a um tempo maior de espera que o previsto.

Além dos sistemas disciplinares associados ao *check-in*, embarque etc., dentro do próprio avião se observa um rigoroso sistema de disciplina a que o passageiro está sujeito. Por exemplo, o passageiro deve se sentar no assento demarcado em sua passagem, afivelar o cinto de segurança, permanecer desse modo até que seja autorizado a soltar o cinto de segurança, desligar equipamentos eletrônicos em determinadas situações, levantar-se somente quando permitido etc.

E, por fim, há o caso em que o próprio trabalhador móvel estabelece sua disciplina. Como mostra o Entrevistado 23:

“Eu tento fazer que minha rotina caseira se aplique também quando eu estou fora. Por quê? Porque essa é a lógica: tem que ser uma extensão da minha vida caseira [...]. Por exemplo, eu não bebo e [...] ‘- Vamos tomar cerveja?; - Eu não vou tomar cerveja quarta-feira; - Mas é legal; nós estamos em Atlanta! [...]. Eu não tomo cerveja quarta-feira à noite em São Paulo porque eu vou tomar agora?’.” (Entrevistado 23).

Ou como descreve a pesquisadora em seu caderno de campo, em que define “sua própria” disciplina no embarque, dependendo da bagagem que porta.

Dica de embarque

Se você tem bagagem:

- se ela é grande (pesa mais que o permitido – 5 kg, que já vimos ser relativo –, ou se o tamanho não permite ir a bordo): despache (nesse caso, então, deve-se chegar com antecedência);
- se ela é pequena, mas deve ser colocada no bagageiro [isto é, não cabe “embaixo do assento a sua frente”, como dizem os(as) comissários(as)]: entrar o quanto antes na aeronave para encontrar espaço no bagageiro para a mala;
- se ela é pequena e pode ir “embaixo do assento a sua frente”: relaxe e entre no último minuto.

Direcionando a atenção aos sistemas disciplinares próprios das pessoas, diante da realidade, como resumem Towers, Duxbury e Thomas (2005), em que trabalhar não se limita mais a horas específicas e lugares específicos, as pessoas parecem reagir de modos diferentes a esse fato. Algumas pessoas valorizam a flexibilidade que isso traz, considerando as perspectivas individual e familiar, porém receiam a perda de controle e valorizam a disciplina; e outras se preocupam com essa indeterminação de espaço e tempo. Como sinalizam os relatos a seguir, ilustrando regimes pessoais:

“Eu gosto daquela coisa de não ter obrigação de chegar na hora X e sair na hora Y porque também quando eu acabo... Eu gosto de ter interrupções, por exemplo, na hora que eu cansei um pouquinho eu quero parar... Quatro e meia, já deu nesse lugar; e depois eu me reconecto e me concentro rapidamente em outro lugar. Então, essa coisa de ir de um lugar para outro... Eu me conecto rápido para o que eu vou fazer.” (Entrevistada 1).

“Eu acho que o discurso é ótimo se ‘o qualquer hora e qualquer lugar’ significa também flexibilização de horário, que é o que eu tento praticar. Quando eu te falei que dez e meia da noite eu estou ‘a toda’ é porque, às vezes, às dez e meia da manhã eu estou caminhando na praia quando eu estou no Rio e não estou trabalhando [...]. Isso como um facilitador para você flexibilizar sua vida é o melhor dos mundos.” (Entrevistada 11).

“Às vezes você consegue, e às vezes não [...] ter um controle sobre sua vida [...] A tendência é trabalhar cada vez mais.” (Entrevistado 23).

“[...] eu vivencio a experiência da minha esposa, [...] eu a vejo trabalhando frequentemente e o fato de poder usar o *iPhone* [...] a caminho para o aeroporto, uma série de mensagens que eram importantes, traz para ela e para a gente um alívio [...] a oportunidade de viajar durante o dia com as crianças, que é muito mais tranquilo do que viajar à noite, porque ela conta com essa mobilidade desse recurso, que ela está trabalhando, passando *e-mail* e tudo. [...] Eu só imagino [...] a gente mora em São Paulo, eu não gosto de morar aqui, acho muito insalubre. [...] essa aglomeração, com esse transporte [...] Então a gente fica pensando ‘bom, talvez com essa tecnologia a gente possa aprender um jeito muito interessante de trabalhar’. A gente tem que ver como é que a gente organiza a vida para trabalhar assim.” (Entrevistado 24).

“Eu não vou querer trabalhar de qualquer lugar, a qualquer hora; mas eu vou querer trabalhar do meu lugar e na minha hora.” (Entrevistado 4).

“Eu acho que o ser humano não foi feito para ter tanta liberdade. Já li artigos sobre isso na *Você S/A*. Isso não funcionaria comigo. [...]. Acho que tem que ter um lugar para você ir, onde você possa trocar ideia. Tem que ter um horário porque o ser humano não respeita; mas poderia haver flexibilidade.” (Entrevistada 8).

Além disso, observa-se nas entrevistas realizadas, quando da abordagem do tema da possibilidade de se trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar”, a presença da questão da relação entre os diferentes espaços-tempos que compõem a vida de uma pessoa, o estabelecimento de disciplinas pessoais. Por exemplo, narrativas que mostram espaços-tempos separados e a preocupação de predomínio de um sobre o outro.

“Eu não gosto. [...]. Eu não gosto de entrar no meu fim de semana, me dá mau humor. Eu muitas vezes tenho que entrar. Eu desenvolvi algumas vacinas para isso. [...] Eu não atendo telefone de final de semana; no fim do dia, eu olho se alguém me ligou. Já tive problema com isso; o meu chefe me ligou e eu disse: ‘[nome do chefe], eu nunca tenho tempo com as meninas. Eu não quero ficar atendendo o telefone. Eu não sou médica.’ Eu dei o meu telefone pessoal e falei assim para ele: ‘Se você precisar muito, pode me ligar, mas eu não vou ficar com o meu *iPhone*’, porque cai os *e-mails* [...] começa a desenvolver um hábito – você está jantando, olha o *e-mail* – e fica assim sua vida. [...] Quando eu preciso, eu faço uns combinados, [...]: ‘Cinco da tarde do domingo’. [...] Eu estabeleci alguns limites [...]. Às vezes, eu saio daqui sete [...]; tem gente que fica e eu falo: ‘Dez da noite, a gente se fala’, porque entre sete e dez, eu vou para casa, vou jantar, vou pôr as meninas para dormir, tomar banho e aí eu entro no computador e trabalho de novo se eu preciso.” (Entrevistada 18).

“Eu gosto, facilita a minha vida. O fato de eu poder trabalhar em casa, eu consigo ter um período dentro do escritório, fora da minha casa, menor. Consigo ficar mais tempo em casa. Quando eu estou viajando, eu consigo resolver quase que 90% dos problemas, consigo resolver longe. Isso me traz muita produtividade no meu trabalho. Precisa ter disciplina porque você não pode deixar isso interferir em sua vida pessoal, em seu lazer, em sua saúde. Eu procuro ter sempre essa disciplina. Eu estou trabalhando todo dia até mais tarde em casa e vai ter um dia que eu vou deixar o computador no escritório, não vou nem levar para a casa porque eu preciso deixar um pouco de tempo para a minha mulher, para mim, para ver uma TV, para ficar deitado no sofá de barriga para cima, é importante isso também na vida de uma pessoa. Esse limite... é muito tênue essa linha. Você precisa tomar muito cuidado para sua vida profissional não estragar sua vida pessoal.” (Entrevistado 15).

“Misturar a vida pessoal com profissional... Eu acho que precisa existir um cuidado para que exista uma fusão saudável, para que não vire só vida profissional; daqui a pouco você não pode mais dormir porque está trabalhando, e as pessoas não são remuneradas para isso, ainda.” (Entrevistado 13).

A disciplina relacionada às organizações, ao aeroporto e ao avião e ao regime estabelecido pela própria pessoa, acrescenta outros atores-rede ao desempenho do espaço-tempo de trabalho móvel, como regras, procedimentos e preferências.

8.1.3 Instrumentos e Dispositivos

Segundo May e Thrift (2001), o terceiro domínio a explorar na busca de compreender a construção de TempoEspaço está relacionado ao nosso sentido de tempo e uma variedade de *instrumentos e dispositivos* que fazemos uso em nosso cotidiano – seja para marcar a passagem do tempo ou contribuir com a alteração de nossa concepção quanto à natureza e direção de sua duração e passagem –, como o relógio e o telefone.

Vivemos no mundo contemporâneo cercados por objetos. Baudrillard (2006) comenta que se há um santo para todos os dias do ano, há um objeto para não importa que problema. O trabalho móvel que envolve viagens de avião está relacionado a uma série de instrumentos e dispositivos de modo geral, – que podem ser caracterizados como simples, complexos, grandes, pequenos, de uso individual, de uso coletivo, desenvolvidos recentemente, desenvolvidos em épocas remotas etc. –, que vão desde o relógio despertador até o próprio avião, passando pela biruta⁹⁵. Trata-se de uma imensa “vegetação”, usando a expressão de Baudrillard (2006).

Nos últimos anos, o telefone móvel celular e o computador pessoal parecem ter penetrado definitivamente na “vegetação dos objetos” que nos cercam. E, somados a esses objetos, outros foram acrescentados compondo o agrupamento das tecnologias móveis. Tais objetos estão associados à prática cotidiana da comunicação e também ao acesso à Internet, cada vez mais presente na vida do indivíduo contemporâneo.

Como comentado anteriormente neste texto, os trabalhadores móveis pesquisados, em sua maioria, fazem uso de dois equipamentos: o telefone móvel celular e o computador portátil. Alguns deles utilizam um telefone móvel inteligente que oferece outras funcionalidades, além do telefone móvel celular convencional, como aquelas encontradas em um computador pessoal – acesso a *e-mails* e consulta a documentos, por exemplo.

⁹⁵ Biruta: “Aparelho que indica a direção dos ventos de superfície, empregado nos aeródromos para orientação das manobras dos aviões, e que tem a forma de uma sacola cônica, instalada perpendicularmente à extremidade dum mastro.” (AURÉLIO, 2004).

Alguns entrevistados apresentam particularidades relevantes sobre o uso desses dispositivos, como deixar de levar o computador portátil nas viagens. O Entrevistado 25 viaja com seu *notebook* apenas quando não tem uma boa infraestrutura no local de destino em que realiza apresentações; caso contrário, ele porta apenas um *pen drive* (dispositivo de bolso para armazenamento de dados) e seu equipamento móvel inteligente que utiliza como telefone e para consulta a *e-mails*.

A Entrevistada 11, diretora executiva que viaja com frequência entre o Rio de Janeiro e São Paulo, comenta sobre o deslocamento portando esses equipamentos há cinco anos e atualmente; hoje, ela viaja mais leve:

“Se eu fizer uma perspectiva dos últimos seis anos, cinco anos, [...] o que caracterizava a viagem de trabalho para mim era que primeiro eu tinha que carregar o computador porque muitas vezes as apresentações que eu ia fazer dependiam de eu levar o computador. [...] não havia ainda essa loucura de eu ter um computador em cada lugar porque hoje eu tenho quatro computadores: um na minha mesa de trabalho no Rio de Janeiro, outro na minha casa no Rio de Janeiro, outro aqui [*escritório de São Paulo*] e outro na minha casa aqui também. Por quê? Porque eu carrego agora única e exclusivamente um *pen drive*. Antes, eu tinha um computador para carregar, o carregador do computador, a bolsa na qual o computador tinha que entrar, e que com a violência que cresce, você tinha que camuflar cada vez mais que estava carregando o computador [...]. Hoje, mudou nesse sentido porque eu me libertei de carregar o computador. [...]. A outra coisa que também alterou de uns anos para cá [...] é o celular. Desde que tem celular no Brasil, eu tenho celular; a única diferença é que quando começou há uns dez anos ninguém tinha, quase ninguém tinha e não se falava de celular para celular. Mas o celular é uma parte importante na minha bagagem; quase igual a ter um batom na bolsa é ter um celular; pior, o batom eu posso esquecer, mas o celular não. Ultimamente, eu tenho dois celulares: um do Rio e outro de São Paulo. O celular original que é do Rio, ele é um *BlackBerry* [*equipamento móvel inteligente*] que tem Internet. [...] A minha vida ficou uma vida móvel porque eu além de me locomover, eu estou carregando comigo os meus objetos de trabalho o tempo todo. Agora, no momento atual, passaram a ser os dois celulares e um *pen drive*, por enquanto – não sei se outra coisa vai aparecer.” (Entrevistada 11).

E o Entrevistado 4, que não sente necessidade de viajar levando um *notebook* para o tipo de atividade que realiza atualmente, afirma:

“Ficar carregando computador quando eu estou supervisionando o trabalho de todo mundo não precisa. [...] em um dia como o de ontem, que eu saio de São Paulo e vou para Ribeirão, vou para Rio Preto, e faço quatro reuniões – que horas que eu vou fazer alguma planilha? Não tem planilha, não tem estudo [...].” (Entrevistado 4).

A Entrevistada 22 sente-se “meio fora do ar” quando sem o celular:

“O problema é que dependendo do lugar que você está, o sinal de celular não é tão bom, e você não consegue falar, ou a ligação cai na metade. E até você voltar para um lugar que tenha sinal bom, leva às vezes, uma hora. [...] Se eu não posso falar, muitas vezes eu ligo aqui e aviso que tem recados de determinadas pessoas na caixa postal do meu celular, e peço para alguém ligar e explicar o ocorrido. E no meu *e-mail* eu também deixo aquela mensagem de que estou fora, e qualquer contato pode ser feito comigo ou com alguém aqui na base. Então, a pessoa já sabe que eu estou meio fora do ar...” (Entrevistada 22).

O telefone móvel celular e o computador portátil têm a particularidade da necessidade de recarregarem suas baterias depois de um uso frequente – por exemplo, atualmente, no caso de alguns *notebooks*, após o uso contínuo por duas horas. Essa necessidade dos equipamentos gera as situações, citadas anteriormente neste texto, de procura por tomadas de energia nos aeroportos. E remetem a reflexões mais abrangentes, como do pesquisador Martijn Hazelzet, para o qual “a revolução móvel somente acontecerá quando formos capazes de alimentar nossos dispositivos por meio de nossa própria energia” (MOBILEFEST, 2006, tradução nossa).

Considerando os relatos acima – “minha vida ficou uma vida móvel”; ou estar sem celular “é estar fora do ar”; ou a ideia de “revolução móvel” – parece-nos que estamos em um momento em que o telefone móvel celular, dadas as características de seu uso atual intenso que varia por local⁹⁶, tem o potencial de marcar nosso sentido de tempo e espaço, nos moldes como argumentam May e Thrift (2001) – ainda limitado, porém, pela necessidade de consumo periódico de energia.

⁹⁶ Detalhes sobre particularidades do uso de telefones celulares em alguns países (Japão, Finlândia, Estados Unidos e Brasil) podem ser encontrados em De Souza e Silva (2004).

8.1.4 Textos

Segundo May e Thrift (2001), nosso sentido de tempo surge em relação a vários *textos* que podem ser entendidos como veículos de translação, voltados a atribuir sentido social para as novas conceituações de TempoEspaço. A maneira como conceituamos TempoEspaço, sejam em *textos* impressos, orais ou eletrônicos, tem importância para o modo como agimos no TempoEspaço. Neste estudo, nos capítulos anteriores quando se exploraram teorizações de espaço (principalmente no Capítulo 3 – Espaço na Contemporaneidade), tem-se uma amostra desses textos. Particularmente, neste tópico, a análise concentra-se nos relatos dos entrevistados, como conceituam tempo e espaço e como agem com atenção a aspectos de trabalho, na interpretação das próprias pessoas.

Algumas pessoas entrevistadas nesta pesquisa, que viajam a trabalho por meio do sistema aéreo, quando estimuladas a refletir sobre o significado de tempo e espaço, reagem a esse pedido; por exemplo: “Nossa! Que louca essa pergunta”; “Difícil, não é? Não sei se eu sei responder”; “Que pergunta filosófica”; “Como assim?”; “Acho um pouco, assim, esotérico...”; “Não sei responder. Pode modificar?”.

Há uma relação entre tempo e espaço, na visão de algumas das pessoas entrevistadas. Por exemplo, no sentido de que “se a pessoa não tem tempo, é muito difícil gerar espaço”; ou que tempo e espaço “estão associados a intervalo e o próprio dia é um intervalo, um espaço físico predeterminado”; ou “são variáveis semelhantes de aplicações diferentes”; ou o espaço “gera” tempo: “a gente precisa ter um espaço bacana para fazer o tempo render [...] O espaço precisa ser pensado de forma que a gente possa usar melhor o tempo da gente para fazer as coisas que a gente precisa, e que a gente quer fazer”; ou quando espaço e tempo estão associados à ação, ao que se faz, tornam-se uma experiência. Para outras pessoas ainda, tempo e espaço são noções relativas; por exemplo: “dependendo de como você está, seu tempo interno determina muito o tempo externo; [...] Quando você está muito conectada no tempo e espaço esse tempo tem uma dimensão muito maior”. Em uma perspectiva particular, a Entrevistada 1 associa tempo, espaço, natureza, ritmo e produtividade:

“Eu preciso de um tempo e espaço natural, para mim, me alimenta [...] estar ligado à natureza mesmo; é você olhar o verde e você respeitar mais o teu ritmo. Eu consigo ser produtiva porque eu respeito o meu

ritmo. A hora que eu cansei eu paro e recomeço em uma hora no meu ritmo, aí eu consigo ser produtiva”. (Entrevistada 1).

Além disso, essa mesma entrevistada associa tempo, espaço e presença: “eu acho que é fundamental tempo e espaço, e tem que ver com a questão da presença; se você está realmente presente você está ocupando aquele espaço e está naquele tempo”; e esse modo de lidar com o tempo e espaço permite a essa pessoa ter foco: “Eu nunca trabalho muitas horas por dia, eu saio todo dia às cinco; e o pessoal todo fica até não sei que horas, não sei fazendo o que também. Eu acho que tenho essa característica, eu foco muito e aí consigo fazer rapidamente”. Outra pessoa resume: “para mim é a dimensão da vida, a vida ocorre no tempo e espaço”. Para outra ainda, é difícil separar essas duas coisas:

“[*espaço*] meu, individual, que é aquele que eu quero ficar lendo e não quero que ninguém me incomode. Esse é um espaço que pode se chamar de privacidade, mas é uma privacidade ancorada no respeito e na delimitação do que é o meu espaço, onde outras pessoas não entram. Só que é difícil separar isso do tempo porque até esse exercício da privacidade não pode ser feito todo o tempo”. (Entrevistada 11)

Para outra pessoa, a noção de tempo e espaço muda com a idade e o nível de responsabilidade que se assume com o passar do tempo, com o ciclo da vida. Com relação a isso, outro entrevistado acrescenta:

“Eu falo que na vida tudo acontece durante uma fase. [...] O que eu vejo é que tudo é passageiro [...] eu procuro achar que tudo é uma fase na minha vida e que isso daqui a pouco vai mudar e que vou para uma fase que pode ser pior, ou melhor. [...] Tempo e espaço para mim é isso, o espaço é durante o período que aquilo vai acontecer e vai mudar. Tudo muda.” (Entrevistado 16)

Há o caso ainda de uma pessoa que vê tempo e espaço como “limitantes”:

“[...] limitantes [...] porque não são só os meus. Quando se trata do tempo dos outros, aí vira um limitante. Eu consigo resolver alguns problemas às vezes em questão de minutos, mas tem outras questões que demandam muito mais tempo e envolvem outras pessoas.” (Entrevistada 20).

Para essa mesma entrevistada, há uma relação particular entre “o espaço de trabalho em trânsito” e o tempo: “Quando você está fora [*do escritório convencional*], você fica muito mais sujeito a eventos incontroláveis. [...] Não conseguimos trabalhar com o tempo justo, pois temos que contar com os imprevistos”.

Já o Entrevistado 5:

“Espaço é conforto. [...] talvez o conforto do tempo, [...] as pessoas querem ser um pouco mais felizes do que já são; buscar a felicidade, gastar seu tempo da melhor forma – ou para fazer seu trabalho melhor ou cuidar da sua família de uma forma mais legal. Acho que tempo e espaço, nesse contexto em que estamos falando, tem a ver com as pessoas buscarem um pouco mais a felicidade, ter momentos felizes com mais frequência. Acho que é isso. Tempo e espaço é felicidade!”

Muitas vezes, porém, as pessoas apresentam visões de tempo e espaço separadamente. Tempo para algumas pessoas é, por exemplo, um luxo, no sentido de ter tempo para coisas, como menciona uma entrevistada: “tempo para passar um creme demoradamente, fazer as unhas, tempo para ler um livro legal, para almoçar com as amigas”; ou como comenta um entrevistado, “hoje você tem cada vez menos um tempo só seu”. Para outras pessoas, tempo é essencial, porque oferece a possibilidade de desenvolvimento; ou é “a coisa mais importante que a gente tem”, porque permite que se faça o que se quer e o que é bom para a pessoa; é a “chave de uma vida saudável”. Ou “tempo é quase sempre a conotação do que foi, do que passou [...] tempo está para trás, à frente tem um monte de coisas”. Para outra pessoa o tempo é uma noção que foi ganhando ao longo da vida “muitas facetas, muitas possibilidades”:

“Tem um tempo que acontece na minha cabeça, tem um tempo que acontece fora, tem um tempo do trabalho, tem um tempo das crianças [*filhos*], são todos tempos totalmente diferentes, difíceis de sincronizar. São tempos que se medem em unidades diferentes. Tem um tempo que ficou para trás, tem um tempo do que está vindo, que dependendo da expectativa que eu tenho ele é diferente. Se a expectativa é muito maior às vezes parece que está longe [...] algumas dinâmicas hoje me parece que passam em um tempo muito acelerado, e outras, muito lento”.
(Entrevistado 24)

Na visão de outras pessoas, o tempo é algo que “falta”, ou atualmente está “curto”; e isso angustia. Ou o tempo é algo para se “gastar da melhor forma possível [...], da maneira que

você achar mais conveniente [...] e eficiente”. Ou ainda o tempo é a gente que cria: “tempo é prioridade”. Ou ainda, tempo “nunca é demais; se pudesse ter um dia com trinta, trinta e seis horas, seria excelente”. Para outra pessoa, “tempo é o único recurso que me pertence, [...], é a única coisa que eu tenho, o resto está emprestado. É um recurso valiosíssimo, é como se fosse o ar que eu respiro [...] passou, acabou; não tem reposição”. O Entrevistado 25 concorda com essa visão:

“Quando penso em tempo, penso em organizá-lo para aproveitar melhor o tempo e, sobretudo, para não deixar outras pessoas na mão. Eu prefiro esperar alguém a deixar alguém esperando. Na hora que penso em tempo, eu já penso em como utilizar esse tempo de maneira eficiente, é a primeira coisa que vem na cabeça. Agora vem também outra noção de que isso é algo que não se recupera nunca mais. O que passou, passou. Se você desperdiçou, não dá para aproveitar mais. Então é mais um motivo para dar mais uma planejada, o que não significa também que você não tenha como saber reagir a imprevistos. Acho que com uma boa organização de tempo você consegue acomodar isso melhor.”
(Entrevistado 25)

Há também uma Entrevistada que considera que o tempo depende da experiência vivida:

“Ele não é só um intervalo entre as horas, é um intervalo em que você vive ou produz alguma coisa. Ele é maior ou menor dependendo da percepção do que você conseguiu fazer naquele momento [...] Então tempo é uma coisa que ele é maior ou menor dependendo da vivência que você tem nesse intervalo [...] Eu vejo o tempo como algo que vai depender muito daquilo que você está vivenciando naquele momento”
(Entrevistada 12)

Também se considera como tempo aquele momento que se tem para criar; como pensa a entrevistada: “criar qualquer coisa: seja um desenho com meu filho, seja uma nova ideia de um produto ou de um processo de trabalho para melhorar a qualidade de quem trabalha comigo. Tempo se resume a qualidade seja de trabalho ou vida pessoal, e organização junto a tudo isso” (Entrevistada 7).

Quando as pessoas refletem sobre espaço, algumas não o conceituam, mas esboçam o desejo de personalizá-lo, de modo a não ser muito impessoal, de modo que a pessoa não se sinta “estrangeira”. Para outras pessoas, espaço é uma área: “a impressão que eu tenho é mais de

área do que de volume até. É o pontinho do *Google Maps*, sabe? Onde você está naquele momento” (Entrevistado 13). Diferentemente dessa visão, para outras pessoas o espaço geográfico, com linhas e fronteiras, é um conceito ultrapassado, não existe mais: “Espaço, hoje, é a possibilidade de ir até o outro, não necessariamente, fisicamente; você pode estar lá, sem estar lá [...] é, cada vez mais, uma noção individualizada. Você pode ter um espaço gigante; depende de você”. Espaço também é visto por uma pessoa como qualquer lugar – “Hoje em dia a gente está fazendo qualquer coisa em qualquer lugar. Você está trabalhando, se divertindo etc.”. Para outra pessoa, o espaço é pequeno, muito em volta de onde se está, e acompanha você por aonde você vá (por exemplo, em outras cidades a pessoa se posiciona como se estivesse em casa); e não tem fronteiras (por exemplo, o escritório no exterior é semelhante ao escritório no Brasil; e dado que a pessoa não viaja por “lugares inóspitos”, sempre está no “conhecido”, “em casa”). Esse último aspecto nos remete ao que comenta Augé (1994) sobre o mundo da supermodernidade, apresentado no Capítulo 3 deste estudo: talvez não existam mais mundos totalmente estrangeiros.

Para outra pessoa o espaço, dependendo da perspectiva em que se está, fica muito diferente:

“Aqui quando eu fico olhando [...] às vezes da janela, é um [*espaço*], está acontecendo alguma coisa, o dia acontece em um certo ritmo e eu estou vendo uma São Paulo; aí, às vezes, eu tenho que pegar o carro e ir lá [*região da Avenida Paulista*], nossa, aí parece que eu estou em outro lugar. Eu estou no mesmo lugar porque eu consigo ver, eu estou vendo a antena da Paulista daqui, e eu só vou até lá, mas aqui eu tenho uma experiência e quando eu estou no carro e estou lá embaixo é outra experiência”. (Entrevistado 24)

Uma pessoa considera que “espaço é aquele lugar em que eu consigo sentar, estabelecer meu círculo; ‘este é o meu mundo’ e estou lá. [...] o espaço é qualquer lugar. [...] conhecido, agradável e seguro”. Dentro dessa mesma argumentação, uma entrevistada comenta:

“Espaço físico [...] ele é importante sim, mas se torna coadjuvante quando você consegue determinar seu espaço em sua família, em seu local de trabalho, em seu local de estudo. Quando você consegue ‘se achar’ ali e falar ‘meu espaço é esse, essa é a minha praia’ essa é a definição de espaço.” (Entrevistada 7)

Outra pessoa, em sua reflexão sobre o tema, relaciona espaço e abertura: “quando eu quero ter ideias, eu gosto de ir para espaços abertos; para mim essa coisa do espaço, ela convida para uma abertura de ideias”. Na visão de uma entrevistada, o espaço tem duas dimensões:

”Uma dimensão tangível e concreta. O espaço onde nós estamos aqui [...] o local em que você pode praticar valores que você aprecia. Se você é uma pessoa simples, uma pessoa despojada ou uma pessoa hedonista, seu espaço pode refletir isso; e tem a questão do espaço existencial teu, que é o que você ocupa na vida das pessoas, o que a pessoa ocupa em sua vida é um lugar de relacionamento [...] O meu espaço é a minha individualidade, que vai até um determinado limite, que pode invadir, às vezes, a individualidade do outro, mas que eu gostaria muitas vezes que esses espaços estivessem em momentos de convergência”.
(Entrevistada 11)

Uma pessoa, quando reflete sobre espaço hoje, considerando sua responsabilidade comercial atual, associa-o com distância:

“Falando em espaço, eu penso em distância que é, ao mesmo tempo, um desafio e uma oportunidade. Desafio... Pensando profissionalmente, eu vejo espaço como algo que me separa do meu cliente e na necessidade que eu sinto de, para fazer negócio, eu precisar estar presente. Essa é a pouca eficiência que eu ainda vejo nesses nossos meios eletrônicos para transmitir segurança, pois ninguém investe em nada se não estiver seguro, se não sentir solidez. Não estar presente compromete. Nesse aspecto o espaço acaba sendo uma barreira, mas acaba sendo uma oportunidade também, porque se nós conseguirmos nos fazer presentes, a gente leva.” (Entrevistado 25).

Para outra pessoa, pelo contrário, a distância não importa:

“O espaço ganhou uma dimensão [...] não é mais uma coisa a percorrer; você percorre espaços muito grandes em tempos muito pequenos. O espaço hoje é algo que você ganha e ocupa com uma rapidez muito maior, por conta dos recursos tecnológicos. [...] a distância não é mais um limitador. Eu acho que só é um limitador quando você fala de lidar com a emoção das pessoas; porque tudo isso está trazendo uma impressão de que a gente está conseguindo romper as barreiras emocionais e isso [...] eu acho que não existe. O ser humano continua tão complexo quanto era antes das tecnologias. [...] Parece que as

“pessoas estão mais próximas quando a gente pensa na possibilidade de se falar, mas elas estão mais longe quando a gente fala de interação” (Entrevistada 12).

Particularmente relacionado ao espaço de trabalho, uma entrevistada se considera “livre”: “o espaço, pensando na minha profissão, na minha atividade, já não é uma coisa definida em escritório. Eu estou livre.” (Entrevistada 3). E para outra pessoa, em sua reflexão sobre espaço, associa-o a “posicionamento profissional”: “conseguir seu espaço dentro do que você pretende, do que você almeja. Espaço não é uma questão tão trivial assim. Você tem que conseguir ter seu espaço e se planejar para realmente conquistá-lo, defender e proteger esse espaço.” (Entrevistado 9).

Algumas pessoas comentam sobre o momento presente relacionado a tempo e espaço. Para uma delas, aumentou o que precisa fazer e falta tempo:

“É assustador como as coisas mudam rápido [...] a gente cada vez assume mais coisas para fazer, e cada vez tem menos tempo para fazer as coisas também [...] Por causa da mudança da tecnologia a gente consegue fazer mais coisas, e aí a gente vê que estão faltando muitas outras coisas para fazer também. [...]. Quantos passos a gente tinha que seguir para chegar a determinado resultado. E hoje em dia isso é tão rápido. Mas mesmo assim parece que as coisas vão se avolumando cada vez mais. [...]. Eu acho muito bacana eu estar participando dessa mudança. [...] muitas pessoas na minha idade não têm esse privilégio de estar trabalhando e participando. Muitas vezes eu acho que corro atrás do prejuízo. É difícil a cabeça de uma mulher de 50 anos, [...]. Comecei a trabalhar não existia nem fax, nem máquina elétrica, era máquina mecânica.” (Entrevistada 22)

Para outra pessoa, a possibilidade de comunicação permanente traz consequências:

“Eu acho que a Internet, esse mundo que a gente vive hoje, ele mudou essa questão do tempo, essa rapidez, essa rapidez que você recebe *e-mail*, manda *e-mail*. [...] Eu não estou muito nesse movimento, mas tem pessoas que eu acho que estão... Não é escravizada, mas estão nessa conexão o tempo todo, respondendo o último *e-mail*, sabe? [...] Eu me dou o direito de no fim de semana não ligar a Internet. As pessoas cobram, não é? Outro dia, era domingo, e uma pessoa me mandou um *e-mail* ‘Onde você está?’. Eu estava em um casamento em Paraty, nem

levei o *laptop*. As pessoas têm esse *iPhone* e conectam; então elas estão 24 horas conectadas. Eu acho bacana essa conexão, mas eu tenho meu tempo individual que quando eu não estou trabalhando eu não quero ser interrompida, e eu mantenho. [...] Eu me preocupo se eu estou fora do mundo um pouco. Eu acho que não, mas eu me preocupo ‘Será que eu estou ficando de fora?’ Eu vejo as pessoas, sabe? Eu tenho amigas que viajam para se distrair e passam o fim de semana todo trabalhando, inteirinho. [...] Eu não me vejo nesse mundo. São altas executivas, eu não sei se nesse mundo de altos executivos é assim que eles vivem hoje. Eu não sei se é por aí, para mim não é por aí; tem que ter horas para sua vida, não tem que estar conectado todo o tempo com seu trabalho. [...] muitas pessoas se perdem hoje em dia porque é tanto estímulo e elas passam a ser dominadas pelo estímulo [...] Eu acho que, com toda essa tecnologia e interrupções, as pessoas, muitas vezes, ficam mergulhadas. Eu não recebo muitos *e-mails*, o meu trabalho não exige, mas eu vejo pessoas que recebem 500 por dia, mil. Eu acho isso muito sério, fica muito difícil mesmo você priorizar. Onde é que você delimita onde você vai parar? É um problema; é uma questão vamos dizer assim”. (Entrevistada 1)

Segundo a visão de uma pessoa entrevistada, o momento presente tem aspectos positivos:

“Eu tenho uma visão muito positiva da tecnologia nesse sentido porque, se por um lado essa aceleração de tempo [...] é algo que às vezes é meio aflitiva, por outro lado a velocidade que você pode tirar uma dúvida, fazer uma pergunta, entender o outro lado [*da organização cliente*], que expectativa tem, trocar informações é muito mais ágil e economiza você se deslocar. Muitas vezes, algumas dessas coisas você só conseguiria fazer em uma reunião presencial. Isso facilitou muito a maneira como você consegue fazer as suas coisas andarem quando depende de troca de informação. Tem o Skype que é uma outra coisa que além de você conseguir fazer essa comunicação, você pode mandar um arquivo pelo Skype, não gasta um centavo de comunicação; também tornou fácil e acessível.” (Entrevistada 11)

As particularidades dos relatos encontrados, sobre tempo e espaço, no trabalho de campo desta pesquisa, leva-nos a sugerir que estamos diante do que Law (2004) relata como ilimitados padrões possíveis de similaridades e diferenças, ilimitadas realidades possíveis. Além disso, estamos distantes de uma visão restrita ao discurso de compressão de espaço-tempo, como apresentada no Capítulo 3 deste estudo.

TempoEspaço: conceito e ação

Como comentado acima, segundo May e Thrift (2001), a maneira que conceituamos TempoEspaço tem importância para o modo como agimos no TempoEspaço. A seguir, apresentamos exemplos das conceituações de TempoEspaço de alguns entrevistados e resumos de seus modos de agir.

Na visão da Entrevistada 1, TempoEspaço é:

“[...] a dimensão da vida; a vida ocorre no tempo e espaço. Eu acho que é fundamental tempo e espaço, e tem a ver com a questão da presença, se você está realmente presente você está ocupando aquele espaço e está naquele tempo [...] A busca mais importante para mim é estar inteira no tempo/espaço. Para eu conseguir fazer isso eu preciso ter conexão com a natureza; eu não posso viver forçada nesse ritmo, essa coisa de ficar 24 horas na Internet [...]. O maior aprendizado é trabalhar a presença; na hora que você trabalha e você está presente, isso reflete em tudo que você faz [...]” (Entrevistada 1).

Essa mesma pessoa relata que gosta de flexibilidade de horário para trabalhar, aprecia trabalhar em vários lugares, como clube, café etc.; e não lhe agrada ter alguém controlando seu horário de modo geral.

O Entrevistado 13 conceitua TempoEspaço de modo diferente da entrevistada acima. Para ele:

“[...] tempo para mim está muito associado a relógio [...] eu acho que espaço está mais determinado por uma área; a impressão que eu tenho é que é mais de área do que de volume até. É o pontinho do *Google Maps*, sabe? Onde você está naquele momento.” (Entrevistado 13).

Essa pessoa se considera uma flexível em relação a planejamento, adapta-se facilmente às mudanças e pode trabalhar fora do horário convencional, desde que também tenha a flexibilidade para não fazê-lo em outros momentos.

A Entrevistada 18, conceitua TempoEspaço do seguinte modo:

“[...] para mim, o tempo gera espaço e o espaço gera tempo. Se eu estou em um espaço físico, por exemplo, e social, eu posso ter quinze minutos e aquilo ser um tempo gigante de prazer, que foi bom. Se eu não tenho tempo, é muito difícil gerar espaço. [...] acho tempo um luxo.

[...] Tempo para passar um creme demoradamente, fazer as unhas, tempo para ler um livro legal, para almoçar com as amigas. [...] Espaço...Eu tenho uma questão especial com espaço, que é como personalizar os espaços, como tornar as coisas mais próximas de você, os espaços mais próximos de você. Por exemplo, eu gosto de vir aqui [padaria] e a menina lá de baixo me conhece; eu não me sinto tão estrangeira assim, tão impessoal.” (Entrevistada 18).

Ela não gosta de trabalhar aos sábados e domingos; além disso, aprecia poder estar em casa quando suas filhas retornam da escola e só trabalha em casa, quando necessário, depois que elas dormem.

Para o Entrevistado 23, TempoEspaço é:

“Engraçado, para mim tempo é o passado. [...] Meu pai morreu cedo, ele tinha 43 anos e eu tinha 17. Então não vi meu pai ficar velho e isso me deixou algumas características curiosas. [...] eu tenho muito mais medo de morrer do que ficar velho. [...]. Então, para mim o tempo é quase sempre a conotação do que foi, do que passou, e isso implica na dificuldade de planejar férias por exemplo. [...]. O espaço ele é muito pequeno, muito em volta de onde eu estou, é a minha casa, o meu escritório, o carro quando eu estou dentro do carro [...]. O espaço está comigo, então, se eu saio daqui e vou até São Francisco, na [nome da empresa], eu estou dentro da [nome da empresa] como se eu estivesse aqui: o escritório é o mesmo, o formato é o mesmo e vou falar com o meu chefe estando lá ou estando aqui. É diferente [...] vou para um monte de lugares diferentes, totalmente inóspitos, e não vejo a hora de voltar para dentro daquilo que é conhecido. Não, não tem [isso]. [...] o meu espaço está comigo para onde eu vou, onde eu vou ele está indo comigo. Isso me dá conforto, segurança, e, talvez por isso, eu não tenha tanta vontade, necessidade, de sair para uma balada em Nova York ou balada em Miami. Eu estou ali como se eu estivesse na minha casa. [...]. Escuto, às vezes, falar que o tempo é uma coisa ingrata, que é pequeno, eu não tenho essa sensação; e para mim o tempo está para trás, para a frente tem um monte de coisas. ‘Eu não consigo fazer no dia o que eu tinha que fazer’... É difícil eu chegar a essa conclusão, é difícil. Quando eu vou deitar eu fiz tudo aquilo que podia fazer; se tinha mais coisas para serem feitas e não fiz, fica para outro dia. Não sofro muito com o tempo.” (Entrevistado 23).

O Entrevistado 23 chega ao escritório convencional, em que trabalha a maior parte do tempo, logo cedo pela manhã e sai aproximadamente às 18, 19 horas; aceita receber ligações de trabalho até determinada hora da noite, e raramente trabalha nos finais de semana.

Na visão do Entrevistado 24, TempoEspaço é:

“[...] tempo e espaço são noções para mim que foram ganhando [...] muitas facetas, muitas possibilidades... Eu quero dizer que eu fui ficando mais velho e [...] tem um tempo que acontece na minha cabeça, tem um tempo que acontece fora, tem um tempo do trabalho, tem um tempo das crianças, são todos tempos totalmente diferentes, difíceis de sincronizar. [...] eu acho que dependendo do que se trata, algumas dinâmicas hoje me parece que passam em um tempo muito acelerado, e outras muito lento. [...] o que é espaço? [...], às vezes eu estou no aeroporto, para mim aquele aeroporto, a poltrona do avião, aquela aglomeração de gente, aquilo para mim me dá uma noção de espaço diferente do que dá para outras pessoas. Eu percebo isso, então nós não estamos falando do mesmo espaço. [...].Estar sozinho, sem a presença de outros, em um espaço físico de alguns metros quadrados, para mim é importante constitui parte do que eu chamo de meu espaço. Às vezes, o meu espaço é simplesmente eu estar tomando um café lá na Copenhagen; então é um espaço tempo, porque é uma experiência, é um momento só e que eu penso: finalmente eu estou com um pouco de espaço para mim hoje, estou tomando meu café, estou aqui. Mas tem um monte de gente em volta. Bom, então não é mais a noção de ter que ter os tais metros quadrado disponíveis sozinho, mas ao mesmo tempo eu estou com os outros, mas eu estou sozinho, mas aqueles outros ali estão em harmonia com a experiência que eu estou tendo, não estão me incomodando; quando eu estou com os outros no aeroporto eles estão me incomodando de alguma maneira [...].” (Entrevistado 24).

O Entrevistado 24 prioriza o relacionamento familiar. Trabalha de modo que possa estar muitos momentos junto à família, e assume, inclusive, parte das tarefas domésticas. Manifesta, contudo, “sentir falta” de algumas coisas que outro tipo de trabalho proporciona – desafios, por exemplo. Ele não aprecia viajar a trabalho; quando o faz, a atividade a que se dedica no deslocamento é a leitura de algo que não está relacionado ao trabalho.

Em síntese, neste tópico 8.1, a discussão em torno das ideias de May e Thrift (2001) sobre a construção de TempoEspaço permite-nos identificar uma série de outros aspectos associados ao trabalho móvel que acontece em aeroportos e aviões, relacionados a horários, calendários e ritmos; sistemas de disciplina social; instrumentos e dispositivos; e *textos*, ou veículos de translação voltados a atribuir sentido social para as conceituações de TempoEspaço. Assim como, explorar outros atores-rede envolvidos com o desempenho do espaço-tempo de trabalho móvel. O ciclo do dia, o ritmo das estações, os ritmos do corpo, o ciclo de vida da pessoa estão associados ao desempenho do trabalho móvel. Algumas pessoas alteraram sua visão sobre as viagens a trabalho ao longo da vida, por exemplo, dependendo das demais

relações que estão presentes em determinado ciclo. Alguns sistemas de disciplina social também estão vinculados ao fenômeno do trabalho móvel, como aqueles estabelecidos pelas organizações (por exemplo, o “monitoramento” da pessoa a distância; ou mesmo mecanismos que evitam as viagens); a disciplina social relacionada ao aeroporto e ao avião; e aqueles regimes estabelecidos pela própria pessoa. Como instrumento cotidiano associado à percepção do tempo, o telefone móvel celular e seu uso para comunicação estão fortemente vinculados ao trabalho móvel, como ilustram os comentários: “Minha vida ficou uma vida móvel”; ou estar sem celular “é estar fora do ar”. E, por fim, como último elemento associado ao desempenho de trabalho móvel, tem-se a visão diversa e própria dos entrevistados sobre tempo e espaço, relacionada aos seus modos de agir no TempoEspaço

8.2 Trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”?

O trabalho móvel pesquisado neste estudo tem, em sua constituição básica, o envolvimento constante de duas relações: (i) uma pessoa presente nos espaços pesquisados (aeroporto e avião), e (ii) realizando uma atividade de trabalho. Sobre o primeiro aspecto, essa relação *pessoa e lugar* pode ter sido estabelecida, por exemplo, porque é inerente à profissão da pessoa observada, como destaca Cohen (2010); mas no centro desse aspecto estão relações que sustentam a necessidade de “encontros presenciais” – ou “face a face”, “sem nada ou ninguém de permeio” (AURÉLIO, 2004) – com humanos e/ou não humanos, como relatam os entrevistados, para os quais os encontros face a face, presenciais, mantêm-se necessários em algumas situações.

No caso do segundo aspecto, a relação *pessoa e trabalho*, naquele local, é uma escolha, como argumenta Cohen (2010); pode ter sido estabelecida, por exemplo, porque a pessoa necessita se comunicar com colegas, ou clientes etc., ou preparar-se para uma apresentação. Essa relação se mostrou efeito de relações diversas, variadas, assim como algumas de suas características – por exemplo, o que é feito e a duração da atividade. Além disso, se nos afastarmos do contexto particular de uma relação pessoa-lugar-trabalho móvel, e adotarmos uma perspectiva que abarque o conjunto das atividades observadas no espaço pesquisado, nota-se que são atividades que se estabelecem e se desfazem em vários pontos do espaço do aeroporto, isto é, formam-se e momentos depois se desmancham.

Se confrontarmos, então, (i) as relações e os mediadores envolvidos na construção de espaços-tempos-ações de trabalho móvel, como empiricamente apresentados neste estudo, com (ii) a argumentação de que na contemporaneidade o trabalho adquiriu a possibilidade de ser realizado “a qualquer hora e em qualquer lugar”, temos que essa independência pode ser questionada.

A partir da análise dos dados coletados nesta pesquisa, argumenta-se que o trabalho móvel acontece no aeroporto e no avião, quando, entre outras entidades, destacadamente, o corpo, o lugar, a natureza, o objeto e o Outro estão envolvidos com o mesmo programa de ação da pessoa que trabalha. Argumenta-se ainda que o trabalho móvel não é desempenhado no aeroporto e no avião quando, entre outras entidades, destacadamente, essas mesmas entidades não estão envolvidas com o mesmo programa de ação. Desse modo, este estudo sugere que não é possível que se trabalhe “a qualquer hora e em qualquer lugar” no que se refere ao trabalho móvel que acontece no aeroporto e no avião. Existem momentos e locais em que o trabalho móvel é realizado; e existem momentos e locais em que o trabalho móvel não é realizado.

Perspectivas das pessoas entrevistadas sobre o trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”

Acrescenta-se a essa reflexão também, a perspectiva que as pessoas entrevistadas para esta pesquisa apresentam sobre a questão do trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”. Em subtópico anterior abordou-se esse tema associado a disciplina e, neste ponto, além de sintetizar as observações dos entrevistados sobre o assunto, enfatiza-se casos que sinalizam certa inclinação à determinação de onde e quando se trabalhar.

Trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar”

Sobre o cenário contemporâneo que oferece, no caso de algumas atividades, a possibilidade de se trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar” com o apoio das tecnologias móveis, os entrevistados apresentam visões diferentes sobre o tema. Existem pessoas que veem nisso um ganho de eficiência e produtividade; outras vislumbram conseguir uma maior flexibilidade de tempo e espaço de trabalho ou se verem livres de uma “cultura de escritório”; a possibilidade de melhorar sua “qualidade de vida”; uma alternativa para melhorar a vida em uma metrópole de trânsito intenso como São Paulo. Para outra pessoa, essa é uma demanda de uma “geração de trinta anos que não aguenta mais imposições de agenda”; e acrescenta que a geração seguinte demandará ainda mais liberdade. Para o Entrevistado 5: “Me dá um *laptop*, me dá um celular e uma forma de acesso segura para dentro da companhia e eu trabalho em qualquer lugar”.

Algumas pessoas veem a necessidade de reflexão sobre esse tema: “qualquer hora, qualquer lugar: legal, interessante; e os outros assuntos?”. Ou ainda veem uma “mistura da vida pessoal e profissional”, que para ser saudável demanda cuidados; outras pessoas consideram que o lado positivo vai até o ponto em que a pessoa tem a possibilidade de definir “sua hora e seu lugar”, de limitar o “qualquer hora e em qualquer lugar” – por exemplo, excluindo os momentos e finais de semana dedicados à família, amigos, lazer etc. Sobre estabelecer limites, a Entrevistada 12 comenta:

“Na empresa você tem trabalho 24 horas por dia se você deixar. Então eu procuro estabelecer limites [...]. Já houve tempos que eu procurava resolver tudo, mas é um engano. Você não resolve todos os problemas. É uma empresa que trabalha essencialmente com projetos, não existe ‘não ter problemas’ para solucionar, e as 24 horas do dia são insuficientes.” (Entrevistada 12)

Outras pessoas, em relação a essa ideia de trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”, acreditam que “infelizmente, isso é uma realidade”, levando a situações em que a pessoa se deixa “consumir”. Há um excesso de trabalho, com consequências físicas sérias. Uma entrevistada comenta, por exemplo, sobre a diferença entre “atividade física e mental”:

“Porque a atividade física te esgota e te obriga a parar, a atividade mental só vai te obrigar a parar quando você entrar em colapso. Você não percebe que está se alimentando mal, dormindo mal, trabalhando demais; aquele esgotamento vai vindo aos poucos até a hora que você começa a não conseguir se concentrar mais, a ter taquicardia e aí você percebe que está esgotado [...] O perigo para mim é quando você não consegue estabelecer limites.” (Entrevistada 12)

Além disso, como comenta o Entrevistado 19, a pessoa perde a noção de quando “está trabalhando e quando não está”:

“Eu tento me policiar em relação a isso. Final de semana que eu estou com meu filho: estou com meu filho; não acesso *e-mail*, não faço nada. Quando estou sozinho, me dou o direito de abrir o *e-mail* e adiantar alguma coisa. Mas, que você perde realmente essa noção de quando você está trabalhando e quando você não está, perde sim. Ainda mais quando você vai subindo. Um diretor nosso liga em um sábado às oito da noite.” (Entrevistado 19).

Para algumas pessoas, esse é um modelo que precisa ser desenvolvido, seja porque não se aplica a todas as ocupações, como comenta o Entrevistado 19 (“Eu não vejo isso para todas as funções porque têm algumas em que você não consegue trabalhar a qualquer hora e em qualquer lugar”); ou, como afirma outro entrevistado, porque ainda se faz necessário ter pessoas sempre acessíveis em determinados horários, por exemplo, para atender as

demandas dos clientes. Além disso, o caso de trabalho em equipe também merece reflexão, como comenta uma entrevistada:

“[...] [*por exemplo*] uma equipe de cinco pessoas e uma dessas pessoas resolveu não vir na parte da manhã e só vem à tarde ou à noite; o outro resolveu que não vai trabalhar hoje e vai trabalhar de madrugada; e eles têm que se falar, as coisas são relacionadas, como é que se trabalha isso? É complicada a liberdade completa e para qualquer segmento. [...] Se as pessoas não sabem em que horário você trabalha, como eu ligo para você? [...] Como você estabelece isso se a pessoa liga às oito da manhã e você nunca está? E também nunca está as nove e nem às dez? Então você está disponível à meia noite.” (Entrevistada 7).

Para outras pessoas ainda, a tecnologia envolvida na realização do trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” (por exemplo, as tecnologias móveis), como todos os recursos tecnológicos, pode ser usada e trazer satisfação, alívio, eficiência; ou pode oprimir, trazendo muito desconforto e estresse. Relacionado a isso, há pessoas que relatam que antes de existir o telefone móvel celular, por exemplo, as viagens a trabalho eram menos cansativas porque se desenvolvia o trabalho “em paz”, sem interferência – como a do “telefone tocando e os problemas aparecendo”.

Também os aspectos que vão além do uso de tecnologia parecem ser importantes no desenvolvimento de um trabalho que independa de um local, como comenta a Entrevistada 3 quando se compara a seus colegas de trabalho:

“[...] eu não preciso estar aqui dentro para produzir. [...] [*os meus colegas são iguais em*] acompanhar o que está acontecendo por *BlackBerry* [...]. Mas no que se refere a essa capacidade – que nem sei se é capacidade, talvez seja vontade – de às vezes trabalhar fora (por poder se concentrar mais), eu vejo que não. Muitas vezes eles vêm até o banco, fora do horário de trabalho ou aos finais de semana, para adiantar o trabalho. Coisa que eu faço em casa ou quando estou viajando. Então acho que tem essa diferença.” (Entrevistada 3).

Algumas ocupações são apontadas como mais propensas a esta situação de escolha, como comenta o Entrevistado 25: “Acho que 90% do trabalho da área comercial dá para ser feito em casa ou em qualquer agência do banco, em qualquer lugar do Brasil. Se a gente precisar de algum acesso ao sistema, quem não tiver com *notebook*, vai em uma agência e consegue fazer qualquer movimentação”. Algumas empresas são mais inclinadas à adoção dessas formas de trabalho, como aquelas que valorizam o resultado da tarefa, comenta o Entrevistado 19: “A partir do momento que a empresa te deixou trabalhar remoto, ela não está mais te cobrando horário de trabalho, ela está te cobrando atividades que você tem que fazer”.

Essa questão de trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” também tem um aspecto relacionado à legislação trabalhista do Brasil⁹⁷; porém, na visão do Entrevistado 19 as organizações tratam o tema de modo particular, que ele associa à “cultura”:

“O que a empresa tem feito: quando você sai em férias ela trava seu crachá para entrar na empresa, você não pode entrar, e ela desliga seu *e-mail*. [...]. E dizem que vão começar a tirar o aparelho de telefone durante as férias; vamos ver se realmente isso vai acontecer ou não. [...] Eu creio que é muito mais uma questão trabalhista, porque você não vê as empresas se preocupando se você está trabalhando demais. [...] Vejo que em algumas empresas faz parte da cultura delas. [...] O que eu digo por cultura é o seguinte: você me perguntou se a empresa bloqueia o meu celular e *e-mail* por problemas trabalhistas ou por que quer que eu saia em férias? Eu acho que é muito mais por problemas trabalhistas e não por uma preocupação dela de ‘olha, você tem que descansar’. É isso que eu quero dizer da cultura. Existem empresas hoje que desligam a luz às 20h; [...]. Acho que isso sim é um começo de cultura e não trabalhista. [...] Eles falam ‘olha, você não pode trabalhar depois das 20h porque nós vamos desligar a luz do prédio’. Então força você a sair da empresa. [...]. Aí sim você começa a ver uma cultura, uma preocupação com o bem estar, [...]. Acho que são nuances diferentes e você mostra o que é cultura e o que é problema trabalhista. Acho que bloquear *e-mail* é problema trabalhista.” (Entrevistado 19).

Em síntese, observou-se que, de modo geral, as pessoas apresentam visões diferentes sobre o tema – algumas ressaltam os aspectos positivos ao passo que outras destacam os pontos de atenção –; todas, porém, concordam que, na contemporaneidade, essa possibilidade existe, no caso de determinadas situações e atividades. Além disso, contudo, nota-se nesses discursos sinais de que, mais que a possibilidade de trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar”, as pessoas buscam a possibilidade de trabalhar na hora e no lugar que escolherem. Isto é, o que vai ao encontro do que as pessoas buscam não é o espaço-tempo de trabalho indeterminado, sem especificação, mas aquele determinado, estabelecido, definido de acordo com o interesse da pessoa.

Trabalho “na minha hora e no meu lugar”

⁹⁷ Segundo a Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades (SOBRATT, 2010), está em tramitação atualmente no Senado Federal o projeto de lei 3.129/04, que tem por objetivo equiparar o trabalho realizado no domicílio do trabalhador, o trabalho realizado a distância e aquele realizado no estabelecimento do empregador. A entidade considera que “há espaço para se incluir legalmente o teletrabalho nas rotinas da empresa; todavia, entendemos ser previdente e importante celebrar um adendo ao contrato de trabalho especificando as novas condições em que os serviços serão prestados, de maneira a dar credibilidade às ações da empresa e estimular o comprometimento do trabalhador” (FAQ – *Frequently Asked Questions*, em SOBRATT, 2010).

Dadas as características e trajetórias pessoais de alguns entrevistados para esta pesquisa, é possível destacar aspectos relacionados à busca de controle sobre o espaço-tempo de trabalho.

O caso da Entrevistada 1 ilustra esse movimento de busca de um espaço e tempo de trabalho próprio, associado a uma característica pessoal. Ela tem 47 anos, é solteira e sempre trabalhou como consultora. Há aproximadamente 15 anos ela busca formas diferentes de trabalhar, e comenta:

“Eu gosto de trabalhar em vários lugares; trabalho no café, trabalho no clube, trabalho na rua [...]. Eu tenho um ritmo interno muito diferente das outras pessoas [...], eu sou muito rápida e, de certo modo, eu também sou impaciente. Então, desenvolvi mecanismos de produtividade para lidar com o meu ritmo que, apesar de parecer caótico para alguém de fora, na hora em que eu sento em um parque, eu sou absolutamente concentrada. Eu tenho uma característica de operação interna que me faz, me fez, buscar essa forma diferente de trabalhar. Então, eu acho que fui desenvolvendo mecanismo ao longo dos anos. Eu acho que muita gente está trabalhando assim hoje em dia, mas eu venho nessa busca há mais tempo. Eu sempre trabalhei em consultoria, raramente precisei estar em uma empresa com horário... Eu sempre tive uma certa liberdade. Eu acho que o mundo está caminhando para ter uma mudança muito maior ainda nisso”. (Entrevistada 1).

A Entrevistada 18 também busca modos de gerenciar seu tempo de acordo com seus interesses. Ela tem 37 anos, é casada, e tem duas filhas (uma de 9 e outra de 4 anos). Formada em Psicologia, durante dez anos foi sócia de uma empresa de consultoria em Recursos Humanos, e há aproximadamente dois anos buscou novos desafios profissionais, assumindo a Diretoria de Estratégia de Marca de uma empresa de Gestão de Marcas. Quando da realização da entrevista, era seu último mês como funcionária dessa empresa; havia decidido deixar a organização. Essa decisão está relacionada a alguns aspectos, como (i) o fato de trabalhar com uma equipe muito jovem que, entre outras características, tem:

“[...] um nível de dedicação como se, em tudo, primeiro viesse o trabalho [...] um ritmo muito alucinado [...] as pessoas estão em um momento da carreira em que elas querem mostrar muito serviço. Eu não quero mais mostrar [...] eu não estou mais em busca de reconhecimento externo, eu estou muito mais em busca de sentido das coisas.” (Entrevistada 18).

Assim como a decisão de deixar a organização está relacionada (ii) às viagens frequentes: “essa coisa exigente ‘pra caramba’ das viagens foi muito importante também para essa decisão; porque eu não me importo de viajar, mas eu preciso poder, no dia seguinte, não vir ou ter um pouco de espaço, e essa flexibilidade não tem”. Resumidamente, ela decidiu trabalhar, como primeiro passo em um processo de mudança de carreira, como consultora

independente, de modo a poder gerenciar seu tempo – “gerenciar as coisas da maneira que eu achar mais relevante [...]. Isso passa por escolhas pessoais, de querer ter um tempo maior com as meninas, de ter tempo para mim, de refletir mais sobre as coisas, não fazer as coisas tão ‘a toque de caixa’, tão automático”.

Outro exemplo é oferecido pelo Entrevistado 15 (32 anos, casado e sem filhos) que tem interesse em, no futuro, ter mais flexibilidade no trabalho. Ele considera que talvez por ser engenheiro tenha como característica planejar tudo o que faz; e ilustra isso:

“Hoje, eu já estou me mexendo para montar uma empresa minha. Vou trabalhar menos? Não, vou trabalhar mais. Tenho total consciência disso, mas eu tenho duas vantagens: primeiro vem para o meu bolso, não vai para o bolso dos outros; e, segundo, eu consigo fazer o meu tempo. Se eu preciso estar de manhã em um lugar, ou com um filho meu, ou com a minha esposa, eu vou trabalhar até mais tarde, não tem problema. Se eu sou dono do meu negócio, eu consigo ter essa flexibilidade; se eu sou empregado, eu não consigo, não tem jeito, apesar da minha vida ser bem flexível aqui. [...] Mas têm casos, têm momentos em que não tem jeito, não consigo ter essa flexibilidade. [...]. Se eu tiver alguma coisa minha, eu consigo lidar melhor com essas pressões externas. Não é da noite para o dia que a gente consegue isso, mas eu já estou me planejando para que daqui a três, quatro anos, eu conquiste isso.” (Entrevistado 15).

Nos três casos citados acima, observa-se um movimento no sentido de que a pessoa tenha o controle de seu espaço-tempo-ação de trabalho: uma pessoa que colhe os frutos de uma busca que começou há alguns anos; outra que realiza uma mudança concreta nessa direção hoje; e outra que planeja esse movimento para os próximos anos.

Comentários finais

No espaço como uma rede, o trabalho móvel é um efeito de relações e mantém-se estável à medida que as relações com outras entidades também se mantêm estáveis. Enquanto o sinal da Internet desempenha seu papel adequadamente, a pessoa no aeroporto pode continuar a tarefa de responder *e-mails* associados a trabalho. Ou enquanto os encontros face a face forem necessários, os deslocamentos a trabalho tendem a continuar. Segundo a TAR, porém, o trabalho móvel é um efeito contingente. Caso o custo dos deslocamentos se torne muito elevado, por exemplo, a empresa pode decidir abolir as viagens; ou mesmo, a pessoa que trabalha no contexto móvel, diante de todas as condições para desempenhá-lo, pode, em determinado momento, decidir não fazê-lo, decidir exercer o controle sobre seu espaço-tempo-ação de trabalho.

9 Considerações Finais

Na introdução deste estudo, comentou-se que sempre existiram modos de trabalhar que não demandam que se esteja presente em um local específico e fixo. Porém, por um longo tempo, a partir da industrialização, predominaram os espaços da fábrica e do escritório como lugares de trabalho de grande número de pessoas. Atualmente, apoiados principalmente na expansão da disponibilidade e uso de tecnologias móveis, acadêmicos e não acadêmicos sugerem, por exemplo, que “o trabalho perdeu sua identificação com um local específico”, “o trabalho está onde você está”, estamos diante do “trabalho nômade, finalmente”, observa-se o “aumento da mobilidade da pessoa que trabalha”, “o trabalho tem o potencial de ser realizado em diversos locais” e de modo abrangente pode ser realizado “a qualquer hora e em qualquer lugar”.

Argumenta-se, nesta pesquisa, que a independência do lugar não foi observada empiricamente, ou seja, as tecnologias móveis suportam a realização de algumas atividades de trabalho em muitos locais, porém o lugar participa desse desempenho. Além disso, o trabalho móvel que acontece no aeroporto e no avião comporta-se como uma bolha e o lugar é um elemento dessa composição.

Ao refletir sobre a ideia de trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” e trabalho como um efeito envolvendo também espaço-tempo, percebe-se que, o que se mostra relevante é o fato de que a cada ocorrência de espaço-tempo-ação de trabalho, estamos, na verdade, diante de um desempenho único, que a qualquer transformação de um dos elementos da composição – que são também atores-rede, isto é, efeitos de relações – tem o potencial de transformar a composição em alguma outra coisa.

Nos capítulos anteriores foram apresentados conceitos, representações e discussões sobre o tema do trabalho móvel que acontece em espaços particulares, aeroportos e aviões. Destacamos, a seguir, as contribuições deste estudo para o debate desse tema, aquelas que ecoam resultados de outras pesquisas desenvolvidas sobre o assunto, assim como as contribuições particulares deste projeto. Também são apresentadas algumas limitações deste estudo; e o capítulo se encerra com perspectivas e considerações sobre pesquisas futuras associadas ao tema do trabalho móvel.

Contribuições - Ecos

Muitas das argumentações deste estudo ecoam os resultados de pesquisas desenvolvidas sobre trabalho móvel e resumidas no Capítulo 2 (Trabalho, Mobilidade e Tecnologia Móvel), como de Perry et al. (2001), Breure e Van Meel (2003), Brown e O'Hara (2003), Holm e Kendall (2008), Felstead, Jewson e Walters (2005) e Forlano (2008). A relevância do lugar no caso do trabalho móvel, por exemplo, exposta e discutida nos Capítulos 7 e 8, também é o argumento de Brown e O'Hara (2003); os autores destacam a importância do lugar como uma preocupação prática dos trabalhadores móveis – as limitações do lugar têm relação com os tipos de atividades de trabalho que podem ser executadas nos espaços. Nesta pesquisa, observou-se, por exemplo, que nos aeroportos, de modo geral e em situações sem imprevistos, as pessoas realizam atividades de trabalho de curta duração. Isso se deve por opção das pessoas em permanecerem pelo menor tempo possível no aeroporto; ou em razão de imprevistos, como a troca de um portão de voo que demanda que uma pessoa trabalhando tenha que se deslocar a outro ponto do aeroporto; ou porque as pessoas tendem, nesses espaços, a mesclar atividades de trabalho e não trabalho.

Para Felstead, Jewson e Walters (2005) e Holm e Kendall (2008), aqueles que trabalham em movimento têm que adotar ações corretivas, adaptar o ambiente, para lidar com as deficiências dos espaços públicos como lugares de trabalho e moldar suas atividades ao que é possível e aceitável em diferentes locais. Consideram que uma das características de se trabalhar em movimento é a imprevisibilidade e variabilidade dos ambientes encontrados. Neste estudo, por exemplo, no Capítulo 7 são apresentados casos associados à imprevisibilidade do espaço de trabalho – como a ausência de locais com mesas com tomadas de energia próximas. Assim como, exemplos relacionados com a mobilidade por meio do sistema aéreo – como atrasos e cancelamentos de voos. Também no Capítulo 7 encontram-se ações voltadas à adaptação do ambiente encontrado, como carregar de energia, previamente, a bateria dos dispositivos e portar equipamento para compartilhar a tomada de energia.

Vinculado à relevância do lugar para o trabalho móvel, Forlano (2008) considera que, contrastando com as representações de trabalho móvel encontradas na mídia, que focalizam a liberdade, conveniência e acesso ubíquo a tecnologias móveis, os lugares de

trabalho móvel são locais de inconveniência, limitações e especificidade. Reforçando esse aspecto, Breure e Van Meel (2003) consideram que a ideia de trabalhadores nômades, trabalhando em qualquer lugar que queiram, revela-se “um pouco romântica [...] um *laptop* e um telefone móvel celular não são suficientes para ser produtivo [...] *[os trabalhadores móveis]* precisam ao menos de algum local confortável e um lugar para colocar seus *laptops* [...] e valorizam muito a privacidade, assim como o espaço pessoal” (Ibid., p. 178; tradução nossa). Relacionado ao tema privacidade, por exemplo, nesta pesquisa a preocupação com confidencialidade foi destaque para a maioria das pessoas entrevistadas. Elas relatam atenção com o que falam, principalmente com colegas, dentro das aeronaves – se necessário, usam códigos –; e também com o que fazem – algumas pessoas evitam transportar e manusear documentos confidenciais e, até mesmo, evitam consultar determinados documentos em seus computadores portáteis. Embora alguns casos observados ilustrem a ausência de atenção a esse aspecto, como de uma mulher, que conversa ao celular com diversas pessoas em uma sala VIP no Aeroporto Santos Dumont, ou três mulheres que preparam uma apresentação no saguão de espera desse mesmo aeroporto.

As tecnologias móveis têm papel relevante no trabalho móvel; principalmente o telefone móvel celular como, por exemplo, canal de comunicação com pessoas distantes. Porém, este estudo também traz exemplos de pessoas que portam materiais impressos, em papel, para trabalhar enquanto em trânsito, concordando com os resultados obtidos por Felstead, Jewson e Walters (2005) e Brown e O’Hara (2003). Esses últimos observaram que “uma das mais importantes tecnologias do trabalho móvel era uma das mais simples. O papel tinha uma posição crucial.” (Ibid. p. 12; tradução nossa). Nesta pesquisa, por exemplo, algumas pessoas viajam com materiais impressos relacionados ao trabalho, seja porque sua atividade demanda, ou deseja realizar uma revisão do material e não tem disponível o arquivo digital, ou para uma consulta rápida, ou ainda por cautela, caso tenham dificuldade de acesso ao documento digital.

Brown e O’Hara (2003) e Perry et al. (2001) sugerem que o trabalhador móvel é móvel em razão da necessidade de encontros face a face com pessoas. Nesta pesquisa, acrescentamos a essa visão o fato de que a mobilidade também pode estar associada a “encontrar face a face” não humanos; como o caso dos engenheiros pesquisados neste

estudo que viajam para encontros comerciais ou com equipes, mas também para visitar obras de engenharia.

Outra argumentação deste estudo que ecoa resultados de pesquisas desenvolvidas sobre trabalho móvel refere-se ao que Felstead, Jewson e Walters (2005) observaram: o uso, pelas pessoas, de “rotas trilhadas”, isto é, a adoção de mecanismos que minimizam incertezas a partir da experiência. No Capítulo 7 encontram-se exemplos de procura por locais conhecidos nos aeroportos que se mostraram adequados para trabalho em viagens anteriores. Por exemplo, o caso de um entrevistado que, dada a frequência que viaja para determinado aeroporto, sabe que próximo a um dos portões de embarque encontra-se uma cafeteria de sua preferência como local de trabalho. Em outro exemplo, a busca por “rotas trilhadas” se estende também ao sistema aéreo; como os exemplos no Capítulo 7 que ilustram o caso de pessoas que procuram definir horários de voos para evitarem chuvas – que, por exemplo, no eixo Rio - São Paulo são frequentes pela manhã, no verão – e nevoeiros – que no mesmo trajeto são menos frequentes à noite, no inverno.

As pesquisas de Perry et al. (2001) destacam que é importante para os trabalhadores móveis vinculados a um escritório convencional saberem o que acontece nesse espaço e manterem-se, de certo modo, presentes; fato também importante para algumas das pessoas entrevistadas nesta pesquisa que procuram se manter vinculadas ao grupo (de colegas, principalmente) e terem acesso a informações (“formais e informais”) que circulam no período em que estão ausentes.

Um dos resultados das pesquisas desenvolvidas por Forlano (2008) foi que nos lugares de trabalho móvel existem muitas oportunidades de interação informal seja para negociar local, eletricidade, conectividade e segurança. Relacionado a este aspecto, nesta pesquisa, observou-se, por exemplo, casos de pessoas que solicitaram compartilhar mesas e tomadas de energia com outras, que expressaram sua indignação com a pessoa ao lado sobre os procedimentos adotados por uma companhia aérea, que solicitaram à pessoa ao lado para “olhar as suas coisas” enquanto comprava um café, entre outros casos.

Os exemplos deste subtópico ilustram que a representação de trabalho móvel deste estudo ecoa resultados de outras pesquisas desenvolvidas. Porém, continuando com a

metáfora acústica, esta pesquisa também acrescenta outros sons à compreensão do fenômeno do trabalho móvel.

Contribuições – Outros Sons

Este estudo também traz contribuições particulares associadas ao fenômeno do trabalho móvel que transita pelo sistema aéreo, como a metáfora da bolha, ampliações de aspectos pouco presentes nos textos sobre o tema do trabalho móvel e elementos peculiares do trabalho móvel investigado no espaço-tempo desta pesquisa.

O trabalho móvel pesquisado neste estudo é um fenômeno contingente, sua ocorrência é incerta, seus elementos constitutivos – o espaço (lugar), o tempo ou a própria ação – podem não se relacionarem como o esperado e o fenômeno não se manifesta, seu desempenho se assemelha ao fenômeno de bolhas de sabão. Em síntese, as características principais observadas são: (a) esse fenômeno tem uma constituição básica envolvendo duas relações: uma pessoa presente nos espaços pesquisados (aeroporto e avião) e realizando uma atividade de trabalho; (b) as pessoas que se deslocam a trabalho, de um local a outro via o sistema aéreo, podem ou não trabalhar nesse período em trânsito; (c) o trabalho móvel que acontece no aeroporto e no avião, em sua maioria, tem curta duração; (d) as pessoas entrevistadas nesta pesquisa manifestaram suas preocupações com o fato de desenvolverem atividades de trabalho na presença de estranhos; não se sabe quem está ouvindo/observando – o que se fala e faz de trabalho – e o possível uso que fará do que ouve/vê; (e) para algumas pessoas, viajar a trabalho tem associação com relaxamento; e comumente, uma pessoa que se desloca a trabalho não é a única, nessa condição, a circular pelos espaços dos aeroportos e viajar de avião; essa pessoa encontra várias outras, seus pares, nesses espaços; (f) além disso, a qualquer momento, o fenômeno pode deixar de existir, por exemplo, em razão dos custos das viagens aéreas para as organizações ou porque viajar de avião se tornou uma atividade proibitiva por questões ambientais. Sobre essa última característica, entretanto, deve-se acrescentar que no momento em que se escreve este texto, provavelmente, o trabalho móvel acontece em alguns terminais de aeroportos pelo mundo e em algumas aeronaves que cruzam o globo.

A partir da perspectiva da TAR, tem-se que o espaço de trabalho móvel não é um recipiente de entidades pré-existentes; é um efeito performativo de relações entre

entidades. As tecnologias móveis possibilitam que mais tipos de trabalho sejam realizados em trânsito; esta pesquisa, porém, sugere que não se está diante do mesmo evento de trabalho. O espaço-tempo-ação de trabalho é feito; e, portanto, *escritório/fábrica-tempo-trabalho* é diferente de *aeroporto/avião-tempo-trabalho*. As tecnologias móveis, assim como os meios de transporte como o trem, o avião etc. possibilitam que o “trabalho viaje” aparentemente sem alteração, porém seu desempenho é sempre incerto.

Além da associação do fenômeno do trabalho móvel ao fenômeno de bolhas, os resultados deste estudo também amplificam aspectos pouco presentes nos textos sobre o tema do trabalho móvel. A auto-observação e algumas poucas entrevistas, por exemplo, retratam que algumas pessoas têm certo apreço por um aspecto agradável do deslocamento do trabalho móvel que envolve o sistema aéreo, como a observação da paisagem a partir da aeronave, a “interação homem-máquina” e o momento da viagem “sem o telefone tocando”. Urry (2007) sugere que o tempo da viagem não necessariamente é um tempo que as pessoas querem minimizar; mobilidade frequentemente envolve uma experiência corporal como, por exemplo, uma agradável viagem de avião, prazeres da sensação de velocidade e da exposição ao ambiente, à beleza do caminho etc.

Em outro exemplo, também a partir de dados derivados da auto-observação e alguns entrevistados, o corpo também está envolvido com o trabalho móvel. O estado de alerta constante diante dos horários rígidos do sistema aéreo, longas esperas em locais não confortáveis, alimentação não saudável (como alguns descrevem as opções de alimentação disponíveis nos aeroportos) e turbulências nos voos, são aspectos que afetam o estado físico das pessoas e conduzem a situações de cansaço descritas por aqueles que viajam com frequência. Essa relevância do corpo, observada no desempenho do trabalho móvel, de certo modo, ilustra sua importância quando se fala de lugar, destacada por Casey (1997) no Capítulo 3, Espaço na Contemporaneidade. Esse autor resume a relação entre corpo e lugar, sugerindo que, assim como um lugar é animado pelos corpos vivos que estão nele, um lugar anima esses mesmos corpos quando eles estão nesse lugar; corpos e lugares são tão inseparáveis quanto são distinguíveis.

Além dos aspectos apresentados acima, este estudo também traz contribuições associadas a particularidades do trabalho móvel pesquisado, como aquelas relacionados à ponte aérea entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Observou-se que essa rota é diferenciada em relação às demais percorridas. Por exemplo, com relação ao público nas viagens dessa ponte aérea, notam-se mais adultos, vestidos formalmente, usando computadores portáteis; há um número maior de voos disponíveis e consequente maior facilidade para alterações e cancelamentos (sem longas esperas por voos); e um serviço de bordo com maior variedade de opções de entretenimento e alimentação.

Ainda com relação a particularidades do trabalho móvel pesquisado, os aviões que percorrem as rotas nacionais não oferecem tomadas de energia para carga das baterias dos equipamentos eletrônicos. Provavelmente este aspecto esteja associado à intensa procura por energia observada nos aeroportos visitados. Embora a questão da procura por um local com energia também esteja presente nos resultados de Brown e O'Hara (2003) e Holm e Kendall (2008), nota-se na narrativa desta pesquisa que esse aspecto aparece de modo relevante.

Os aspectos privacidade e confidencialidade estão presentes nas pesquisas de Felstead, Jewson e Walters (2005) e Breure e Van Meel (2003), assim como neste estudo. Contudo, desperta a atenção nos resultados aqui apresentados, o fato de alguns entrevistados, vinculados a empresas de soluções em TIC, citarem particularmente as viagens para a cidade de Uberlândia quando comentam sobre a preocupação com confidencialidade. No caso dessa cidade, os entrevistados destacam que são poucos os “clientes grandes” nesse local e as viagens entre São Paulo e Uberlândia concentram fornecedores, muitos deles concorrentes entre si, desses “clientes”. Trata-se de um caso em que as viagens aéreas para determinado lugar merecem mais atenção com relação ao aspecto confidencialidade, dado o público encontrado no local.

Além dos tópicos citados acima, destacam-se outros elementos peculiares derivados desta pesquisa, como atividades de longa duração e voluntárias, questões associadas à infraestrutura tecnológica, visão de tempo e espaço não limitada ao discurso de compressão de tempo-espaço e aspectos sobre o espírito nômade.

Este estudo traz em detalhes dois casos de trabalho no aeroporto – os Relatos apresentados no Capítulo 7 associados a Objetos (7.2), de uma mulher, que conversa ao celular com diversas pessoas enquanto em uma sala de espera no Aeroporto do Santos Dumont; e a Confidencialidade, (7.4.4), de três mulheres que preparam uma apresentação no saguão de espera desse mesmo aeroporto – que não se apresentam típicos, isto é, as atividades de trabalho realizadas têm uma duração que não é breve (foram de 2h30 e 1h45, respectivamente). Esse fato, aparentemente, não se deve a imprevistos, isto é, foi uma escolha das pessoas trabalharem naquele espaço por esse tempo. Essas situações nos remetem às argumentações que o espaço público do aeroporto torna-se um lugar de trabalho que passa a ser considerado por pessoas e organizações, como comenta Harrison (2006) na caracterização do *Modelo de Lugar de Trabalho Distribuído*, e não apenas um “espaço-entre” a casa, o trabalho e a vida social, como na visão de Urry (2007).

Três questões observadas nos aeroportos pesquisados merecem destaque no que se refere à infraestrutura tecnológica disponibilizada nesses espaços. Observou-se uma situação em que o aeroporto disponibilizava aos passageiros plugues para carga de bateria de telefones móveis celulares; porém, pessoas com determinados aparelhos não conseguiram encontrar o plugue adequado nas opções disponíveis (talvez porque se tratava de um aparelho recentemente lançado no mercado e o plugue compatível ainda não estava disponível no aeroporto). Em outro caso, a tomada disponibilizada na cadeira do aeroporto não era compatível com o plugue do equipamento da pessoa que pretendia usá-la. E, um último aspecto vinculado à infraestrutura tecnológica, é o caso dos setores de telefones públicos dos aeroportos que, aparentemente, parecem subutilizados; principalmente quando se considera a densidade de telefones celulares em serviço no Brasil. Essas questões trazem elementos vinculados à administração do espaço do aeroporto que, no momento em que o aeroporto passa a ser considerado um espaço de trabalho, tem acrescentada aos seus focos de atenção outros aspectos, como obsolescência de dispositivos e demandas de trabalhadores móveis.

O Capítulo 8 deste texto apresenta uma amostra do pensamento sobre tempo e espaço das pessoas entrevistadas nesta pesquisa. Interessante observar que as narrativas de tempo e espaço dessas pessoas não se limitam ao discurso de compressão de tempo e espaço como apresentado no Capítulo 3, Espaço na Contemporaneidade. Como o

argumento de Harvey (2009), por exemplo, de que com a transição do fordismo para a acumulação flexível as pessoas tiveram que lidar com a evidência de que em qualquer intervalo de tempo fluem muitas situações, considerando as transformações rápidas da sociedade. As pessoas entrevistadas nesta pesquisa se referem a visões muito particulares, próprias, de tempo – por exemplo: “algumas dinâmicas hoje me parece que passam em um tempo muito acelerado, e outras, muito lento”; ou “ele [*tempo*] é maior ou menor dependendo da vivência que você tem nesse intervalo” –, sinalizando que a influência da narrativa de compressão de espaço e tempo não alcança todos ou que não são todos na contemporaneidade que experienciam tempo e espaço de modo comprimido.

E o último ponto a destacar, neste tópico de discussões particulares derivadas deste estudo, refere-se a aspectos da associação entre trabalho móvel e nomadismo. Nômade refere-se a tribos ou povos errantes, sem habitação fixa que se deslocam constantemente em busca de alimentos, pastagens, etc., de acordo com as estações do ano (AURÉLIO, 2004). Para alguns autores, com relação ao trabalho, caminhamos na direção de tornarmos-nos independentes geograficamente e livres para escolher entre ser um sedentário ou um nômade, na direção da independência de tempo e espaço, na direção do trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar”.

Um primeiro aspecto do tema do trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” relaciona-se com a questão: qualquer lugar em qual topologia? Por um momento, é possível imaginar que podemos estar em qualquer lugar do planeta (na visão cartesiana de região), acessando a Internet e trabalhando. Porém, nesse caso, será também que estamos em qualquer lugar no espaço em rede (no sentido da TAR)? Parece que existe a necessidade de algumas determinações no que se refere ao espaço em rede; como, por exemplo, a razão dessa atividade de trabalho ou *a quem e/ou o que* essa atividade está associada.

Além disso, essa lógica prevê que o trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” seja possível. Como ilustrado no Capítulo 7 e discutido no Capítulo 8, estamos distantes da independência do lugar; aspecto reforçado pelo relato de alguns entrevistados que acreditam que este é um modelo que precisa ser explorado – questionam como fica o trabalho em equipe, o atendimento ao cliente etc. Porém, por um momento imaginemos

que seja possível oferecer a possibilidade de trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” às pessoas que desejarem trabalhar desse modo. Nesse ponto, duas questões se apresentam: essas pessoas serão nômades? Ser nômade é ser livre?

A ideia de “liberdade nômade” atrai alguns entrevistados nesta pesquisa: “o espaço já não é o escritório; eu estou livre”; “tenho flexibilidade para trabalhar em casa quando eu quero”; “gosto de não ter obrigação de horário e de lugar”; e “eu não vou querer trabalhar de qualquer lugar, a qualquer hora; mas eu vou querer trabalhar do meu lugar e na minha hora”. Contudo, os relatos dos entrevistados também oferecem exemplos de pessoas que não apreciam o “espírito nômade”: “me sinto confortável em um lugar conhecido”, “na rotina de viajar, eu tento levar o meu mundo comigo” e “eu acho que o ser humano não foi feito para tanta liberdade”.

Um primeiro aspecto sobre esses relatos, é que a discussão do trabalho “a qualquer hora e em qualquer lugar” deve passar pelo que argumentam Makimoto e Manners (1997), isto é, pela ideia de que somos livres para escolher entre sermos sedentários ou nômades. A pessoa que se sente “confortável em um lugar conhecido”, por exemplo, deve ser livre para escolher trabalhar nesses lugares ou “ser nômade” – trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar”. Esse último modo de trabalho pode não ser de interesse de todos e, portanto, é relevante destacar a questão da opção.

Um segundo aspecto relaciona-se ao Capítulo 3 deste texto, Espaço na Contemporaneidade, em que apresentamos as ideias de Deleuze e Guattari (1997) sobre os espaços liso e estriado. Para esses autores, o espaço estriado é o *habitat* do sedentário; em síntese, apresenta certa homogeneidade de modo que pontos distintos podem ser especificados e contados; o movimento em tal espaço sempre é de um ponto a outro, de uma localização a outra e esse espaço está sujeito ao estriamento linear por caminhos precisos. O espaço liso é o *habitat* dos nômades; em síntese, é heterogêneo, preenchido com multiplicidades qualitativas que resistem à centralização exata ou reprodução; nesse espaço, estamos sempre imersos em um campo palpável de modo particular e não planiforme. Trazendo essas ideias para próximo do conceito de trabalho móvel, para próximo daquela pessoa que busca a liberdade de trabalhar “a qualquer hora e em qualquer lugar”, tem-se que certamente essa pessoa habita um espaço estriado – vai de um ponto a outro e depende de muitos “estriamentos”. Por exemplo, para se locomover – ciclovias, itinerários de ônibus, rodovias, rotas aéreas etc –; e para se

comunicar – conexões de satélites, redes de transmissão de dados, cabos de fibra ótica etc. Essa pessoa também pode habitar um espaço liso, cuja topologia não se baseia em pontos ou objetos, mas que envolve correlações. Contudo, Deleuze e Guattari (1997) alertam: “Evidentemente, os espaços lisos por si só não são libertadores. [...]. Jamais acreditar que um espaço liso basta para nos salvar.” (Ibid., p. 214). Portanto, na perspectiva de Deleuze e Guattari (1997) é possível habitar um espaço estriado e liso ao mesmo tempo, como poderia ser o caso da pessoa que trabalha “a qualquer hora e em qualquer lugar”; porém, para esses autores, para que essa pessoa possa viver a experiência da liberdade, algo mais é necessário.

Limitações

Este estudo apresenta limitações. Destacamos quatro delas, relacionadas ao procedimento de coleta de dados, aos locais de trabalho móvel pesquisado, às pessoas entrevistadas e à forma de apresentação dos resultados.

Como comentado anteriormente, Barley e Kunda (2001) sugerem que pesquisar trabalho no contexto dos estudos organizacionais significa adotar métodos que cultivem descrições detalhadas da vida de trabalho. Os autores consideram cruciais os estudos de campo que investigam as práticas e relacionamentos de trabalho *in loco*. Uma limitação desta pesquisa foi observar genericamente e entrevistar pessoas sem acompanhá-las na realização das suas práticas de trabalho móvel. Incluir essa estratégia de pesquisa – *shadowing*, na concepção de Czarniawska (2007) – poderia, por exemplo, trazer informações sobre práticas particulares de trabalho móvel.

O aspecto descrito acima está associado a outra limitação deste estudo: concentrar-se a espaços específicos de trabalho móvel. Mesmo focalizando o trabalho em trânsito por aeroportos e aviões, os demais espaços a que esse fenômeno do trabalho móvel está associado, os espaços de trabalho “antes” e/ou “depois” do aeroporto não estão incluídos na pesquisa; como, por exemplo, o espaço convencional do escritório. Envolver também esses outros espaços poderia oferecer uma visão mais ampla da rede associada à construção de determinado espaço-tempo-ação de trabalho observada.

As pessoas entrevistadas nesta pesquisa estão vinculadas a uma organização com um escritório convencional, isto é, têm disponíveis um espaço para trabalho nessas

organizações. Nenhuma dessas pessoas é um tipo sem vínculo com um local específico, como pessoas que necessariamente trabalham em diversos locais – em casa, nas organizações de clientes, em aeroportos, *shopping centers* etc. Assim, uma limitação deste estudo é não ter em sua amostra pessoas que se enquadram nessa classificação.

Latour (2004) sugere que a apresentação dos resultados, de um trabalho que adota a abordagem da TAR, deve ser na forma de uma narrativa e argumenta que “nós estamos no negócio das descrições” (Ibid., p. 67) e que o texto é uma instituição para representar – ou mais precisamente, apresentar novamente – o social a todos seus participantes, para dar a ele uma forma. Law (2004) vai além e traça um paralelo dos textos a serem gerados com romances e poesias; o autor propõe um modo de escrever acadêmico que se preocupe com qualidade e criatividade. Este estudo produziu um texto que procura apresentar situações observadas – dando voz a diversos atores nas suas transformações em intermediários e mediadores – e busca associá-las a elementos relacionados derivados das entrevistas, gerando uma narrativa fragmentada. Desse modo, sabemos que essa descrição está muito distante de trabalhos exemplares em TAR, como *Aramis or the Love of Technology*, de Latour (1996); *Paris: Invisible City*, de Latour e Herman (2004); e *The body multiple - Ontology in medical practice*, de Mol (2002).

Pesquisas Futuras

Consideramos que as discussões deste estudo podem ser aprofundadas e/ou desdobradas em vários pontos. Por exemplo, este estudo enfatizou a relevância do lugar na caracterização do trabalho móvel; particularmente os lugares pesquisados neste projeto (aeroporto e avião). Porém, o trabalho móvel “viaja” por muitos outros lugares – como *shopping centers*, cafés, clubes, restaurantes etc. –, e investigar sua ocorrência nesses espaços pode trazer contribuição e novos elementos à discussão de trabalho em locais não convencionais.

Vinculado ao aspecto acima, seria interessante também desenvolver pesquisas que envolvessem o “trânsito” de pessoas pelos diversos lugares em que realizam suas atividades, ou *workscapes*, a rede de todos os locais de trabalho e estações de trabalho que são ocupados pela pessoa no decorrer das suas atividades profissionais, como definem Felstead, Jewson e Walters (2005). Explorar questões envolvendo, por exemplo, o que fazem em cada lugar, o deslocamento e a transição entre eles. Incluir

também as questões associadas a horários, calendários e ritmos, sistemas de disciplina social, instrumentos e dispositivos, e o sentido de TempoEspaço, relacionadas às pessoas, como recomendam May e Thrift (2001), tem o potencial de ampliar a compreensão da construção de TempoEspaço de trabalho.

Uma análise comparativa entre as atividades desenvolvidas pelas pessoas, que trabalham em movimento, nos diversos lugares que transitam – incluindo lugares convencionais, quando for o caso – também pode contribuir para melhor compreender o papel de cada desempenho no conjunto das atividades da pessoa, envolvendo a noção de produtividade.

Como comentado da introdução deste estudo, o trabalho móvel sempre existiu como modo de atuação, porém, na contemporaneidade, observa-se a tendência de ampliação de tal prática com o aumento do uso das tecnologias móveis. Algumas pessoas entrevistadas nesta pesquisa relatam suas experiências de trabalho móvel antes das tecnologias móveis e, mais recentemente, com o uso de *notebooks* e telefones móveis inteligentes; esses últimos preferidos por algumas pessoas quando comparados aos computadores portáteis. Consideramos que um aspecto interessante a investigar, para aqueles que há muito são trabalhadores móveis, seja o que mudou, ou não, com o advento das tecnologias móveis.

Dada a tendência de mobilidade no trabalho, um tema que merece a atenção dos pesquisadores é investigação da entidade organização nesse contexto de aparente fragmentação do espaço de trabalho. Entre vários pontos, por exemplo, parece promissor explorar as ideias teóricas baseadas em um espaço de trabalho convencional – como as discussões de cultura e simbolismo, resumidamente apresentadas no Capítulo 4, Organizações e Espaço – diante da diversidade de lugares de trabalho. Outro tema de interesse parece ser investigar o conceito de organização como processo organizativo, como desenvolve Czarniawska (2004, 2008), e sua relação com os lugares de realização do trabalho e com o tema fronteiras, de que fala Hernes (2004).

No que se refere à Teoria Ator-Rede, outras correntes dessa teoria também podem contribuir para a análise do fenômeno do trabalho móvel. Comentou-se anteriormente neste estudo que, segundo a visão Complexa da TAR, as entidades são sempre

desempenhadas de modo multitológico e são dependentes para sua consistência, da constância da interseção de diferentes espaços (nos textos da TAR encontram-se análises nas topologias euclidiana, rede, fluido e fogo) (LAW, 2002). Uma linha de pesquisa que consideramos promissora é complementar a análise de redes presente neste estudo com a investigação do fenômeno do trabalho móvel nas topologias fluido e fogo.

Como comentado no subtópico Contribuições, algumas pessoas entrevistadas nesta pesquisa apreciam a flexibilidade de se trabalhar independente de tempo e lugar; talvez de modo próximo à idéia de liberdade expressa em “nômades finalmente” (ECONOMIST, 2008). Porém, temas presentes na contemporaneidade como a vigilância e monitoramento de mobilidades apresentadas por Urry (2007), e os novos condicionamentos de posição e justaposição discutidos por Thrift (2005), parecem limitar esse exercício. Essa aparente oposição de intenções leva-nos a sugerir que a exploração do conceito de espaços lisos (associados aos nômades) e estriados (associados aos sedentários), de Deleuze Guattari (1997), e, principalmente, dos movimentos possíveis entre eles apontados pelos autores, têm o potencial de contribuir com a discussão da relação entre flexibilidade, liberdade e as disciplinas atuais que restringem essa prática; talvez contribuindo também com a questão do “perder-se”, tarefa desafiadora e difícil na contemporaneidade, segundo Thrift (2005), ou com a questão do escapar à opressão totalitária do lugar, como comenta Augé (1994).

Vinculado ao aspecto acima, nos capítulos introdutórios deste estudo (Capítulo 3, Espaço na Contemporaneidade; e Capítulo 4, Organizações e Espaço) foram apresentados alguns conceitos do pensamento de Foucault, como Panóptico e heterotopia. Sobre a questão do monitoramento e vigilância da pessoa que trabalha móvel pela organização ou outras entidades, que pode ser associada ao conceito de Panóptico, consideramos uma oportunidade de pesquisa a investigação desse tema envolvendo não somente a pessoa que trabalha móvel, mas os demais atores relacionados, seguindo a rede de controle. No caso do conceito de heterotopia, teoricamente parece haver uma oportunidade de exploração se os lugares de trabalho móvel pesquisados neste estudo – aeroportos e aviões – comportam-se como espaços heterotópicos.

Ainda com relação a pesquisas futuras, no Capítulo 4 deste estudo, Organizações e Espaço, foram apresentadas algumas ideias de Goffman, como a noção de “região de fachada” e “região de fundo ou dos bastidores”, e sua discussão sobre locais de realização de práticas que se afastam daquelas consideradas “normais”, “programadas”, isto é, contornam premissas organizacionais. Tais ideias, na nossa visão, têm o potencial de contribuir para a análise de alguns aspectos apresentados pelos entrevistados neste estudo; como por exemplo, o relato do Entrevistado 23 sobre viagens a trabalho em que colegas apresentam um comportamento que se distancia “da rotina” – como “sair após o trabalho para tomar cerveja em uma quarta-feira”. Ou o caso relatado pela Entrevistada 11, de uma pessoa conversando com outra em uma sala de espera, comentando em altas vozes ao celular de “uma falcatura que ele fez com uma empresa ‘X’”. Esses casos despertam algumas questões, como por exemplo: o lugar de trabalho móvel corresponde a uma “região de fundo”, e o lugar convencional a uma “região de fachada”? O lugar de trabalho móvel favorece a realização de práticas que contornam premissas organizacionais, quando comparado ao lugar convencional?

Dale e Burrell (2008), como descrito no Capítulo 3, observam um movimento das organizações no sentido de remodelarem fisicamente o lugar de trabalho visando alcançar seus objetivos, especialmente com foco em “capturar corações e mentes; isto é, encorajar os indivíduos a se identificarem com a organização” (Ibid., p. 99, tradução nossa). Diante desse cenário, parece-nos interessante investigar a questão da identidade do indivíduo frente a uma realidade de trabalho em diversos locais; e mesmo a proposta de “capturar corações e mentes” envolvendo locais heterogêneos.

E como última sugestão de tópico a ser explorado relacionado a trabalho móvel, refere-se ao elemento que está na base do fenômeno: os encontros face a face, com humanos e não humanos. Principalmente, no caso das viagens a trabalho, as razões de tal deslocamento sempre estão relacionadas à copresença. Investigar essas necessidades e o papel das tecnologias de comunicação como áudio/videoconferência e telepresença associadas a esse tema pode ser relevante para pessoas que trabalham e para organizações contemporâneas. No Brasil, particularmente, essa questão pode ser de interesse especial, dadas a dimensão do país e a ausência de alternativas no momento – como o trem, por exemplo – para o custoso transporte aéreo.

Palavras Finais

De modo geral, a pesquisa conduzida neste estudo representa uma tentativa de abordagem de um fenômeno emergente, associado a trabalho, que está acontecendo em muitos lugares, neste exato momento, e desafia-nos a conhecê-lo em profundidade. E para aqueles empenhados nessa tarefa, estamos certos que este estudo representa um elemento a mais na rede de debates acadêmicos e práticos sobre o tema.

REFERÊNCIAS

- ALBERTSEN, N.; DIKEN, B. *What is the Social?* Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Albertsen-Diken-What-Is-the-Social.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 13 nov. 2003. Acesso em: 2 mai. 2005.
- ALCADIPANI, R. *Practices of Organizing: enacting boundaries and performing production in newspaper printing*. 2008. 296f. Tese (Doctor of Philosophy in the Faculty of Humanities). Manchester Business School, UK, 2008.
- _____; ALMEIDA, A. Por Fora Bela Viola, Por Dentro...: análise crítica sobre a gestão do espaço nas organizações através de um estudo de caso sobre a implementação de um escritório aberto no Brasil. *Organizações & Sociedade*, v. 7, n. 19, 2000.
- _____; HASSARD, J. Actor Network Theory (and After) and Critical Management Studies: Contributions to the Politics of Organising. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2009, São Paulo. *Anais eletrônicos...* São Paulo: ANPAD, 2009. 1 CD ROM.
- _____; TONELLI, M. J. Violência e Masculinidade nas Relações de Trabalho: Imagens do campo em pesquisa etnográfica. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2009, São Paulo. *Anais eletrônicos...* São Paulo: ANPAD, 2009. 1 CD ROM.
- _____; TURETA, C. Teoria ator-rede e estudos críticos em administração: possibilidades de um diálogo. *Cadernos EBAPE.BR*, v.7, n. 3, 2009.
- ANATEL - Agência Nacional de Telecomunicações. *Números do Setor*. Disponível em: <<http://www.anatel.gov.br/Portal/exibirPortalInternet.do#>>. Acesso em: mar.2009; dez. 2010.
- ANTONELLI, P. *Workspheres*. Essay. Workspheres Exhibition - New York, Museum of Modern Art, 2001. Disponível em: <<http://www.moma.org/exhibitions/2001/workspheres/>>. Acesso em: set. 2008.
- ARRAIS, D; CAPANEMA, R. Planos e aparelhos 3G ainda custam caro. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 21 jun. 2008. FolhaOnLine.

ATKINSON, P.; HAMMERSLEY, M. Ethnography and Participant Observation. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. 1st ed. California: Sage Publications, 1994. p. 249-261.

AUGÉ, M. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 4a ed. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

AURÉLIO. Novo Dicionário Eletrônico Aurélio versão 5.11a. 2004.

AVIÃO foi atingido por pássaros antes de pousar no rio Hudson. Folha Online, São Paulo, 17 jan. 2009.

BALINSKA, M. *The bagel: the surprising history of a modest bread*. New Haven and London: Yale University Press, 2008.

BARLEY, S. R.; KUNDA, G. Bringing Work Back In. *Organization Science*, v. 12, n. 1, p. 76-95, 2001.

BATT, R. Introduction Part I - Work, Technology, and The Division of Labor. In: ACKROYD, S.; BATT, R.; THOMPSON, P; TOLBERT, P. S. (Eds.). *The Oxford Handbook of Work and Organization*. New York: Oxford University Press, 2005. p. 19-30.

BAUDRILLARD, J. *O Sistema dos Objetos*. São Paulo: Perspectiva, 2006.

BAUMAN, Z. *Liquid modernity*. Cambridge: Polity, 2000.

_____, *Liquid love: on the frailty of human bonds*. Cambridge: Polity, 2003.

_____, *Medo líquido*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

BELL, M. A.; JOROFF, M. *The Agile Workplace: supporting people and their work*. A Research Partnership between Gartner, MIT and 22 Industry Sponsors. December, 2001. Disponível em: <http://www.manhattancenterstone.com/new/images/stories/News/agileworkplace.pdf>. Acesso em: set. 2008.

BENDASSOLLI, P. F. *Os ethos do trabalho. Sobre a insegurança ontológica na experiência atual com o trabalho*. 2006. 257 f. Tese (Doutorado - Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Área de Concentração: Psicologia Social) – Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo, 2006.

BESSI, V. G.; GRISCI, C. L. I. Expressões da Resistência no Cotidiano do Trabalho em Bancos Portugueses. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2007, Rio de Janeiro. *Anais eletrônicos...* Rio de Janeiro: ANPAD, 2007. 1 CD ROM.

BINGHAM, N.; THRIFT, N. Some new instructions for travelers: the geography of Bruno Latour and Michel Serres. In: CRANG, M.; THRIFT, N. (Eds.). *Thinking space*. London: Routledge, 2000.

BLOOR, D. Anti-Latour. *Studies in History and Philosophy of Science*, v. 30, n. 1, p. 81-112, 1999a.

_____. Discussion. Reply to Bruno Latour. *Studies in History and Philosophy of Science*, v. 30, n. 1, p. 131-136, 1999b.

BODEN, D.; MOLOTCH, H. L. The Compulsion of Proximity. In: FRIEDLAND, R.; BODEN, D. (Eds.). *NowHere – Space, Time and Modernity*. Berkeley and Los Angeles, CA: University of California Press, 1994.

BREURE, A.; VAN MEEL, J. Airport offices: facilitating nomadic workers. *Facilities*, v. 21, n. 7/8, p. 175-179, 2003.

BROWN, B.; O'HARA, K. Place as a Practical Concern of Mobile Workers. *Environment and Planning A*, v. 35, n. 9, p. 1565–1587, 2003.

BUDD, C. *The Office: 1950 to the Present*. Essay. Workspheres Exhibition - New York, Museum of Modern Art, 2001. Disponível em: <<http://www.moma.org/exhibitions/2001/workspheres/>>. Acesso em: set. 2008.

BURSTIN, H. Unskilled Labor in Paris at the End of the Eighteenth Century. In: SAFLEY, T. M.; ROSENBAUM, L. N. (Eds.). *The Workplace before the Factory*. Artisans and Proletarians, 1500-1800. New York: Cornell University Press, 1993.

BÜSCHER, M.; URRY, J. Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, v. 12, n. 1, p. 99-116, 2009.

CALLON, M. Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay. In: LAW, J. (Ed.) *Power, Action and Belief: a new sociology of knowledge?* London: Routledge & Kegan Paul, 1986.

_____. Techno-economic networks and irreversibility. In: LAW, J. (Ed.). *A Sociology of Monsters: essays on Power, Technology and Domination*. London: Routledge, 1991.

_____; LATOUR, B. Unscrewing the Big Leviathan: how actors macrostructure reality and how sociologists help them to do so. In: KNORR-CETINA, K. D.; CICOUREL, A. V. (Eds.) *Advances in Social Theory and Methodology: Toward an Integration of Micro- and Macro-Sociologies*. Boston, Mass.: Routledge and Kegan Paul, 1981.

CASEY, E. S. *The Fate of Place: A Philosophical History*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 1997.

CASTELLS, M.; FERNANDÉZ-ARDEVOL, M.; QIU, J. L.; SEY, A. *Mobile Communication and Society: A Global Perspective*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2007.

CHANLAT, J.-F. Space, Organisation and Management Thinking: a Social-Historical Perspective. In: CLEGG, S. R.; KORNBERGER, M. (Eds.) *Space, organizations and management theory*. Malmö: Liber & Copenhagen Business School Press, 2006.

CHEN, L. D.; NATH, R. Nomadic culture: Cultural support for working anytime anywhere. *Information Systems Management*, v. 22, n. 4, p. 56-64, 2005.

CLARK, C. Social Structure and Manufacturing before the Factory: Rural New England, 1750-1830. In: SAFLEY, T. M.; ROSENBERG, L. N. (Eds.). *The Workplace before the Factory. Artisans and Proletarians, 1500-1800*. New York: Cornell University Press, 1993.

CLEGG, S. R.; KORNBERGER, M. (Eds.) *Space, organizations and management theory*. Malmö: Liber & Copenhagen Business School Press, 2006.

COHEN, R. L. Rethinking 'mobile work': boundaries of space, time and social relation in the working lives of mobile hairstylists. *Work, employment and society*, v. 24, n. 1, p. 65-84, 2010.

COSTA, M. Internet no avião já tem aval da Anatel. *O Estado de S. Paulo*. São Paulo, 22 jan. 2010. Disponível em: http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20100122/not_imp499754,0.php. Acesso em: 22 jan. 2010.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. *Doze estações agora têm postos de acesso gratuito à internet*. Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/e_noticias/webnoticias/news.asp. Acesso em: set. 2008.

_____. *CPTM registra 331 mil atendimentos em 2009 para acesso gratuito à internet em estações*. Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/e_noticias/webnoticias/news.asp. Acesso em: set. 2010.

CRANG, M.; THRIFT, N. Introduction. In: _____. (Eds.) *Thinking space*. London: Routledge, 2000.

CRESWELL, J. W. *Research design: qualitative, quantitative and mixed methods approaches*. 2nd. ed. Thousand Oaks: Sage, 2003.

CRUZ, B. P. A; MARTINS, P. E. M. O poder do bacharel no espaço organizacional brasileiro: relendo Raízes do Brasil e Sobrados e mucambos. *Cadernos EBAPE.BR*, v.4, n. 3, 2006.

CRUZ, R.; MENDES, K. TAM lança telefonia móvel nos aviões. *O Estado de S. Paulo*. São Paulo, 29 out. 2010. Caderno Negócios, p. B16.

CZARNIAWSKA, B. On Time, Space, and Action Nets. *Organization*, v. 11, n. 6, p. 773–791, 2004.

_____. *Shadowing and Other Techniques for Doing Fieldwork in Modern Societies*. Malmö: Liber & Copenhagen Business School Press, 2007.

_____. *A Theory of Organizing*. Cheltenham, UK e Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing, 2008.

CZARNIAWSKA-JOERGES, B; JACOBSSON, B. Political Organizations and Commedia Dell'arte. *Organization Studies*, v. 16, n. 3, p. 375-394, 1995.

_____; HERNES, T. Constructing macro actors according to ANT. In: _____. (Eds.) *Actor-Network Theory and Organizing*. Malmö: Liber & Copenhagen Business School Press, 2005.

DALE, K; BURRELL, G. *The spaces of organisation and the organisation of space - power, identity and materiality at work*. Hampshire, England: Palgrave Macmillan, 2008.

DE BOTTON, A. Uma semana no aeroporto. Rio de Janeiro: Rocco, 2009.

DE LAET, M.; MOL, A. The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology. *Social Studies of Science*, v. 30, n. 2, p. 225–263, 2000.

DE SOUZA E SILVA, A. Interfaces móveis de comunicação e subjetividade contemporânea: de ambientes de multiusuários como espaços (virtuais) a espaços (híbridos) como ambientes de multiusuários. 2004. Tese (Doutorado em Comunicação e Cultura) – Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Escola de Comunicação, CFCH. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/>>. Acesso em: fev.2008.

DEGW. Disponível em: <http://www.degw.com>. Acesso em: mar. 2010.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 1997. 5 v.

DIAS, L. R. *A Revolução da mobilidade: o celular no Brasil, de símbolo de status a instrumento de cidadania*. São Paulo: Plano, 2002.

DOBERS, P; STRANNEGÅRD, L. The Cocoon - A Traveling Space. *Organization*, v. 11, n. 6, p. 825–848, 2004.

DUFFY, F. Foreword. IN: WORTHINGTON, J. (Ed.). *Reinventing the workplace*. 2nd. ed. Oxford: Elsevier, 2006.

ECONOMIST, THE. *Nomads at last – A special report on mobile telecoms*. London: April 12th 2008. 14 p.

ELLIS C.; BOCHNER, A. P. Autoethnography, Personal Narrative, Reflexivity - Researcher as Subject. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. 2nd ed. California: Sage Publications, p. 733-768, 2000.

FELSTEAD, A.; JEWSON, N.; WALTERS, S. *Changing Places of Work*. Hampshire, England: Palgrave Macmillan, 2005.

FLEMING, P; SPICER, A. ‘You Can Checkout Anytime, but You Can Never Leave’: Spatial Boundaries in a High Commitment Organization. *Human Relations*, v. 57, n. 1, p. 75-94, 2004.

FOLLETT, M. P. *Dynamic administration: the collected papers of Mary Parker Follett*. METCALF, H. C.; URWICK, L (Eds.). New York: Routledge, 2003.

FORLANO, L. Working on the Move. The social and digital ecologies of mobile work places. In: HISLOP, D. (Ed.) *Mobility and technology in the workplace*. London: Routledge, 2008.

FOUCAULT, M. Outros Espaços. In: _____. *Estética: Literatura e Pintura, Música e Cinema*. Organizador: Manoel Barros da Motta. Tradução: Inês Autran Dourado Barbosa. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

_____. *Vigiar e Punir*. 27ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.

FUOCO, T. *Além do celular, Metrô de SP terá banda larga sem fio*. COMPUTERWORLD. 24 ago. 2007. Disponível em: http://computerworld.uol.com.br/telecom/2007/08/24/idgnoticia.2007-08-24.1580421072/IDGNoticiaPrint_view. Acesso em: fev. 2009.

GAGLIARDI, P. (Ed.) *Symbols and Artifacts: Views of the Corporate Landscape*. New York: Aldine de Gruyter, 1990.

_____. Exploring the aesthetic side of organizational life. In: CLEGG, S.R.; HARDY, C.; NORD, W.R. (Eds.). *Handbook of Organization Studies*. London: Sage, 1996.

GAMA, R. *A Tecnologia e o Trabalho na História*. São Paulo: Nobel / Editora da Universidade de São Paulo, 1986.

GEORGE JR., C. S. *The history of management thought*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1968.

GERRIE, J. Three Species of Technological Dependency. *Techné*, v. 12, n. 3, Fall 2008.

GILLEN, N. M. The Future Workplace, Opportunities, Realities and Myths: a practical approach to creating meaningful environments. IN: WORTHINGTON, J. (Ed.). *Reinventing the workplace*. 2nd. ed. Oxford: Elsevier, 2006.

GODOI, C. K.; MATTOS, P. L. C. L. Entrevista qualitativa: instrumento de pesquisa e evento dialógico. In: GODOI, C. K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R. e SILVA, A. B. *Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos*. São Paulo: Saraiva, 2006.

GOFFMAN, E. *Asylums. Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*. Chicago: Aldine Publishing Company, 1968.

_____. *A Representação do Eu na Vida Cotidiana*. Petrópolis: Editora Vozes, 1985.

GONZALES, D.; VITURI, G. 'Linha do futuro' fica sem internet. *O Estado de S. Paulo*. 06 jan. 2011. Cidades/Metrópole.

GRISCI, C. L. I.; SCALCO, P. D.; JANOVIK, M. S. Modos de Trabalhar e de Ser de Motoboys: a Vivência Espaço-Temporal Contemporânea. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2006, Salvador. *Anais eletrônicos...* Salvador: ANPAD, 2006. 1 CD ROM.

HALFORD, S. Hybrid Workspace: Re-Spatialisation of Work, Organisation and Management. *New Technology, Work and Employment*, v. 20, n. 1, 2005.

HARPER, D. What's new visually? In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. 3rd ed. California: Sage Publications, 2005. p. 747-762.

HARRIS, R. Real Estate and the Future. In: WORTHINGTON, J. (Ed.). *Reinventing the workplace*. 2nd. ed. Oxford: Elsevier, 2006.

HARRISON, A. From the Intelligent Building to the Distributed Workplace. In: WORTHINGTON, J. (Ed.). *Reinventing the workplace*. 2nd. ed. Oxford: Elsevier, 2006.

_____; WHEELER, P; WHITEHEAD, C. *The Distributed Workplace*. London and New York: Spon Press, 2004.

HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 18a. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

HATCH, M. J. Physical barriers, task characteristics, and interaction activity in research and development firms. *Administrative Science Quarterly*, v. 32, p. 387-399, 1987.

_____. *Organization Theory: Modern, Symbolic and Postmodern Perspectives*. Oxford: Oxford University Press, 1997.

_____; CUNLIFFE, A. L. *Organization Theory: Modern, Symbolic and Postmodern Perspectives*. Oxford: Oxford University, 2006.

HERNES, T. *The spatial construction of organization*. Amsterdam, The Netherlands: John Benjamins, 2004.

HIPSCHMAN, R. *Bubbles*. Disponível em: The Exploratorium.
<http://www.exploratorium.edu/ronh/bubbles/bubbles.html>. Acesso em: 21 jun. 2010.

HISLOP, D.; AXTELL, C. The neglect of spatial mobility in contemporary studies of work: the case of telework. *New Technology, Work and Employment*; v. 22, n. 1, 34-51, 2007.

HOLM, J.; KENDALL, G. Working on the move. Subverting the logic of non-space. In: HISLOP, D. (Ed.). *Mobility and technology in the workplace*. London: Routledge, 2008.

HOLMES, D. R.; MARCUS, G. E. Refunctioning Ethnography: The Challenge of Anthropology of the Contemporary. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. 3rd ed. California: Sage Publications, 2005. p. 1099-1113.

HÖPFL, H. Playing the Part: Reflections on Aspects of Mere Performance in the Customer-Client Relationship. *Journal of Management Studies*, v. 39, n. 2, p. 255-267, 2002.

HUBBARD, P.; KITCHIN, R.; VALENTINE, G. (Eds.) *Key thinkers on space and place*. London: Sage, 2004.

HUGGETT, N. (Ed.). *Space from Zeno to Einstein: classic readings with contemporary commentary*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1999.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Regiões de Influência das Cidades - 2008. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>. Acesso em 10 jun. 2009.

INFRAERO. Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/>. Acesso em: 15 mai. 2009; 15 dez. 2010.

INGOLD, T. *The Perception of the Environment – Essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge, 2000.

INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION (ITU). *ITU Internet Reports 2005: The Internet of Things*. Disponível em:
<http://www.itu.int/osg/spu/publications/internetofthings/>. Acesso em: 25 nov. 2005.

KAKIHARA, M. *Emerging Work Practices of ICT-enabled Mobile Professionals*. 2003. 317f. PhD dissertation. Department of Information Systems, London School of Economics and Political Science, UK (2003). Disponível em: <<http://www.lse.ac.uk/collections/informationSystems/PhDProgramme/ISthesesOnline.htm>>. Acesso em: out. 2007.

KANITZ, S. *Ponte Aérea Lotada*. Blog “o Brasil que dá certo”; 13 fev. 2009. Disponível em: <http://brasil.melhores.com.br/2009/02/ponte-aerea-lotada.html>. Acesso em: mai.2009.

KARANT-NUNN, S. C. From Adventurers to Drones: The Saxon Silver Miners as an Early Proletariat. In: SAFLEY, T. M.; ROSEN BAND, L. N. (Eds.). *The Workplace before the Factory*. Artisans and Proletarians, 1500-1800. New York: Cornell University Press, 1993.

KÄRRHOLM, M. The Materiality of Territorial Production: A Conceptual Discussion of Territoriality, Materiality, and the Everyday Life of Public Space. *Space and Culture*, v. 10, n. 4, p. 437-453, 2007.

KAWANO, C. A bolha de sabão em números. Revista Galileu. Disponível em: <http://revistagalileu.globo.com/Galileu/0,6993,ECT656726-2680,00.html>. Acesso em 21 jun. 2010.

KORNBERGER, M.; CLEGG, S. R. Bringing Space Back In: Organizing the Generative Building. *Organization Studies*, v. 25, n. 7, p. 1095-1114, 2004.

LATOURETTE, B. *The Pasteurization of France*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1988a.

_____. Visualisation and Social Reproduction. In: FYFE, G.; LAW, J. (Eds.). *Picturing Power: visual depiction and social relations*. London and New York: Routledge, 1988b.

_____. Where are the Missing Masses? Sociology of a Few Mundane Artifacts. In BIJKER W. E.; LAW, J. (Eds.) *Shaping Technology, Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge, MA: MIT Press: 1992. p. 225-258.

_____. *Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

_____. *Aramis or the Love of Technology*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1996.

_____. Trains of Thought: Piaget, Formalism, and The Fifth Dimension. *Common Knowledge*, v. 6, n. 3, p. 170–191, 1997a.

_____. *On actor-network theory: a few clarifications*. Disponível em: <http://www.keele.ac.uk/depts/stt/stt/ant/latour.htm>. Acesso em: 20 nov. 2007. 1997b.

_____. On recalling ANT. In: LAW, J.; HASSARD, J. (Eds.). *Actor Network Theory and after*. Oxford: Blackwell, 1999a. p. 15-25.

_____. Discussion. For David Bloor... and Beyond: A Reply to David Bloor's 'Anti-Latour'. *Studies in History and Philosophy of Science*, v. 30, n. 1, p. 113-129, 1999b.

_____. *Ciência em ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora*. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

_____. *A esperança de Pandora: ensaios sobre a realidade dos estudos científicos*. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

_____. On using ANT for studying information systems: a (somewhat) Socratic dialogue. In: AVGEROU, C.; CIBORRA, C.; LAND, F. (Eds.). *The Social Study of Information and Communication Technology – Innovation, Actors and Contexts*. Oxford: Oxford University Press, 2004.

_____. *Reassembling the Social - An Introduction to Actor-Network-Theory*. New York: Oxford University Press, 2005.

_____. Can We Get Our Materialism Back, Please? *ISIS*, v. 98, n. 1, p. 138–142, 2007.

_____; HERMANT, E. *Paris: Invisible City*. Disponível em: <http://www.bruno-latour.fr/virtual/index.html>. Acesso em dez. 2004

_____; WOOLGAR, S. *Vida de Laboratório: a produção dos fatos científicos*. Rio de Janeiro : Relume-Dumará, 1997.

LAURIER, E. The region as a socio-technical accomplishment of mobile workers. In: BROWN, B.; GREEN, N.; HARPER, R. (Eds.) *Wireless world: social and interactional aspects of the mobile age*. New York: Springer-Verlag, 2001.

_____. Bruno Latour. In: HUBBARD, P.; KITCHIN, R.; VALENTINE, G. (Eds.) *Key thinkers on space and place*. London: Sage, 2004a.

_____. Doing office work on the motorway. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4/5, p. 261–277, 2004b.

LAW, J. On the Methods of Long-Distance Control: Vessels, Navigation and the Portuguese Route to India. In: _____ (Ed.) *Power, Action and Belief: a new sociology of knowledge?* London: Routledge & Kegan Paul, 1986a.

_____. Editor's introduction: Power/Knowledge and the dissolution of the sociology of knowledge. In: _____ (Ed.) *Power, Action and Belief: a new sociology of knowledge?* London: Routledge & Kegan Paul, 1986b.

_____. After ANT: complexity, naming and topology. In: _____; HASSARD, J. (Eds.) *Actor Network Theory and after*. Oxford: Blackwell, 1999.

_____. Objects and Spaces. *Theory, Culture & Society*, v. 19, n. 5/6, p. 91-105, 2002.

_____. *Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity*. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Tradução de MANSO, F. S. P. *Notas Sobre a Teoria do Ator-Rede: Ordenamento, Estratégia, e Heterogeneidade*. Disponível em: <http://www.necso.ufrj.br/Trads/index.htm>. Acesso em: 10 out. 2008. Original disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Notes-on-ANT.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 30 nov. 2003a. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. *Objects, Spaces and Others*. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Objects-Spaces-Others.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 6 dez. 2003b. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. *Materialities, Spatialities, Globalities*. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Hetherington-Materialities-Spatialities-Globalities.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 7 dez. 2003c. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. Heterogeneities. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Heterogeneities.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 6 dez. 2003d. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. Traduction/Trahison: Notes on ANT. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Traduction-Trahison.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 30 nov. 2003e. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. Topology and the Naming of Complexity. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Topology-and-Complexity.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 6 dez. 2003f. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. *After method: Mess in social science research*. London: Routledge, 2004.

_____. Actor Network Theory and Material Semiotics. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://heterogeneities.net/publications/Law2007ANTandMaterialSemiotics.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 18 mai. 2007. Acesso em: 25 set. 2009.

_____; MOL, A. Regions, Networks and Fluids: Anaemia and Social Topology. *Social Studies of Science*, v. 24, p. 641-671, 1994.

_____; MOL, A. Situating Technoscience: an Inquiry into Spatialities. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Mol-Situating-Technoscience.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 8 dez. 2003. Acesso em: 10 out. 2008.

_____; SINGLETON, V. Allegory and its Others. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Singleton-Allegory-and-Its-Others.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 26 mai. 2002. Acesso em: 10 out. 2008.

_____; _____. Object Lessons. Publicado pelo Departamento de Sociologia da Lancaster University, UK. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Singleton-Object-Lessons.pdf>. Página web revisada pela última vez em: 19 dez. 2003. Acesso em: 10 out. 2008.

LAZZARATO, M.; NEGRI, A. *Trabalho imaterial: formas de vida e produção de subjetividade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LILISCHKIS, S. *More yo-yos, pendulums and nomads: trends of mobile and multi-location work in the information society* (Socioeconomic Trends Assessment for the Digital Revolution Issue Rep. No. 36). Bonn, Germany: Empirica, 2003.

_____; MEYER, I. *Mobile and multi-location work in the European Union - Empirical evidence from selected surveys*. (Socioeconomic Trends Assessment for the Digital Revolution Issue Rep. No. 37). Bonn, Germany: Empirica, 2003.

LYONS, G.; JAIN, J; HOLLEY, D. The use of travel time by rail passengers in Great Britain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*; v. 41, n. 1, p. 107-120, 2007.

MAFRA, A. C. *Re: Pedido agendamento*. [mensagem pessoal] 2009. Mensagem recebida por <helomonaco@gmail.br> em 11 nov. 2009.

MAKIMOTO, T.; MANNERS, D. *Digital Nomad*. Chichester: John Wiley & Sons, 1997.

MALINOWSKI, B. *Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanésia*. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

MARINHO, F.; MAC-ALLISTER, M. O Espaço da Organização Hospitalar: um estudo do comportamento dos usuários do Hospital Alpha. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2006, Salvador. *Anais eletrônicos...* Salvador: ANPAD, 2006. 1 CD ROM.

MARX, K. *O Capital*. Crítica da Economia Política. Livro Primeiro – O Processo de Produção do Capital – Volume I. 6ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

MAY, J.; THRIFT, N. Introduction. _____. (Eds.) *TimeSpace: geographies of temporality*. London: Routledge, 2001.

MCKINLEY, W; MONE, M. A; MOON G. Determinantes e Desenvolvimento de Escolas na Teoria Organizacional. *RAE-revista de administração de empresas*, v. 43, n. 3, 2003.

MERCURE, D.; SPURK, J. (Orgs.) *O trabalho na História do Pensamento Ocidental*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

MOBILEFEST. I Seminário Internacional Mobilefest. 2006. São Paulo, SP, Brasil. Disponível em: < <http://www.mobilefest.com.br>>. Acesso em: 20 set. 2007.

MOL, A. Ontological Politics. A word and some questions. In: LAW, J.; HASSARD, J. (Eds.) *Actor Network Theory and after*. Oxford: Blackwell, 1999.

_____. *The body multiple - Ontology in medical practice*. Durham and London: Duke University Press, 2002.

MOMBIOT, G. Vulcão explicita os limites da globalização. *O Estado de S. Paulo*. São Paulo, 21 abr. 2010. Disponível em: http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20100421/not_imp541125,0.php. Acesso em: 21 abr. 2010.

MONTEIRO, E. Actor network theory and cultural aspects of interpretative studies. In: AVGEROU, C.; CIBORRA, C.; LAND, F. (Eds.). *The Social Study of Information and Communication Technology – Innovation, Actors and Contexts*. Oxford: Oxford University Press, 2004.

MONTEIRO, T. Aérea dará auxílio por atraso em voo. *O Estado de S. Paulo*. 16 mar. 2010. Cidades/Metrópole.

OLIVEIRA, E. M.; PONTES, P. A.. Análise da Política de Gastos nos Municípios da Região Metropolitana de São Paulo. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2009, São Paulo. *Anais eletrônicos...* São Paulo: ANPAD, 2009. 1 CD ROM.

OLSON, R.; VERLEY, J.; SANTOS, L.; SALAS, C. What we teach our students about the Hawthorne Studies: A review of content within a sample of introductory I-O and OB textbooks. *The Industrial-Organizational Psychologist*. Disponível em: http://www.siop.org/tip/backissues/Jan%2004/pdf/413_023to039.pdf. Acesso em: 5 jan. 2010; v. 41, n. 3, 2004.

ORLIKOWSKI, W. Sociomaterial Practices: Exploring Technology at Work. *Organization Studies*, v. 28, n. 9, p. 1435-1448, 2007.

ORNSTEIN, S. W. A Postoccupancy Evaluation of Workplaces in São Paulo, Brazil. *Environment and Behavior*, v. 31, n. 4, p. 435-462, 1999.

ORR, J. E. *Talking about machines: an ethnography of a modern job*. Ithaca, NY: ILR, 1996.

PERES, M. F. A viagem de Alain de Botton. Folha de S. Paulo, São Paulo, 05 out. 2010. Caderno Ilustrada, p. E1 e E3.

PERRY, M.; O'HARA, K.; SELLEN, A.; BROWN, B.; HARPER, R. Dealing with mobility: understanding access anytime, anywhere. *ACM Transactions on Computer-Human Interaction*, v. 8, n. 4, 2001.

PISTA do Santos Dumont é invadida pela água. Globo Online, Rio de Janeiro, 08 abr. 2010.

PNAD 2009. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – 2009*. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/trabalhoerendimento/pnad2009/pnad_sintese_2009.pdf. Acesso em: 10.set.2010.

POLLBER, M.; EMERSON, R. Ethnomethodology and Ethnography. In: ATKINSON, P.; COFFEY, A. J.; DELAMONT, S.; LOFLAND, J.; LOFLAND, L. H (Eds.). *The Sage Handbook of Ethnography*. California: Sage Publications, 2001. p. 119-135.

PRESTES MOTTA, F. C. *Teoria das organizações: evolução e crítica*. 2ª ed. São Paulo: Pioneira, 2001.

PROBYN, E. Anxious Proximities: the space-time of concepts. In: MAY, J.; THRIFT, N. (Eds.) *TimeSpace: geographies of temporality*. London: Routledge, 2001.

PUMA, M.; WETZEL, U. Trabalho em transformação: dimensões de espaço e tempo no trabalho em casa. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2007, Rio de Janeiro. *Anais eletrônicos...*Rio de Janeiro: ANPAD, 2007. 1 CD ROM.

ROCK, P. Symbolic Interactionism and Ethnography. In: ATKINSON, P.; COFFEY, A. J.; DELAMONT, S.; LOFLAND, J.; LOFLAND, L. H (Eds.). *The Sage Handbook of Ethnography*. California: Sage Publications, 2001. p. 119-135.

ROETHLISBERGER, F. J.; DICKSON, W. J. *Management and the worker*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1943.

ROSEN, M. Breakfast at Spiro's: Dramaturgy and Dominance. *Journal of Management*, v. 11, n. 2, p. 31-48, 1985.

_____; ORLIKOWSKI, W. J.; SCHMAHMANN, K. S. Building Buildings and Living Lives: A Critique of Bureaucracy, Ideology and Concrete Artifacts. In: GAGLIARDI, P. (Ed.) *Symbols and Artifacts: Views of the Corporate Landscape*. New York: Aldine de Gruyter, 1990.

ROSS, P. Technology for a New Office. IN: WORTHINGTON, J. (Ed.). *Reinventing the workplace*. 2nd. ed. Oxford: Elsevier, 2006.

RUBERY, J. Labor Markets and Flexibility. In: ACKROYD, S.; BATT, R.; THOMPSON, P.; TOLBERT, P. S. (Eds.). *The Oxford Handbook of Work and Organization*. New York: Oxford University Press, 2005. p. 31-51.

SACCOL, A. Z.; REINHARD, N. Tecnologias de Informação Móveis, Sem Fio e Ubíquas: Definições, Mapeamento do Estado-da-Arte e Oportunidades de Pesquisa. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2004, Curitiba. *Anais eletrônicos...* Curitiba: ANPAD, 2004. 1 CD ROM.

SAFLEY, T. M.; ROSENBAND, L. N. (Eds.). *The Workplace before the Factory*. Artisans and Proletarians, 1500-1800. New York: Cornell University Press, 1993.

SAKR, S. Can avatars and hyper-real video conferencing replace business meetings? Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/news/business-11493961>. Acesso em: 11 out. 2010.

SANTOS, H. M. Research on Mobile Technologies in Brazil: how to move forward? In: *24th Egos Colloquium, 2008*, Amsterdam, The Netherlands.

_____. Estudos sobre Mobilidade Espacial no Trabalho: Desafios e Relevância. In: II Encontro de Gestão de Pessoas e Relações de Trabalho, 2009, Curitiba, *Anais eletrônicos...* Curitiba: EnGPR - ANPAD, 2009. 1 CD ROM.

SCOS. Standing Conference on Organizational Symbolism. Disponível em: <http://www.scos.org>. Acesso em: 05 jan. 2010.

SEM PARAR. Disponível em: <http://www.viafacil.com.br/sp/>. Acesso em: 15 jun. 2010.

SENNETT, R. *The Corrosion of Character*. NY: WW Norton Press, NY, 1998.

SERRES, M.; LATOUR, B. *Conversations on science, culture, and time*. Ann Arbor: University of Michigan, 2004.

SHIELDS, R. Knowing Space. *Theory, Culture & Society*, v. 23, n. 2-3, p. 147-149, 2006.

SHELLER, M.; URRY, J. Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life. *Theory, Culture & Society*, v. 20, n. 3, p. 107-125, 2003.

SILVA, J. R. G. Profissionais Qualificados e Experiências de Auto-emprego: Questões de Tempo e Espaço. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2006, Salvador. *Anais eletrônicos...* Salvador: ANPAD, 2006. 1 CD ROM.

_____; WETZEL, U. A Construção de um quadro analítico sobre as significações de espaço no contexto das mudanças organizacionais. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2006, Salvador. *Anais eletrônicos...* Salvador: ANPAD, 2006. 1 CD ROM.

SIOUFI, R. S.; GREENHILL, A. Who crossed boundaries? Critiquing information technology and nomadic work practices. *5th International Critical Management Studies proceedings – 2007*. Disponível em: <http://www.mngt.waikato.ac.nz/ejrot/cmsconference/2007/default.asp>. Acesso em set. 2008.

SIQUEIRA, E. Telepresença substitui viagem profissional. *O Estado de S. Paulo*. 25 out. 2009. Economia.

SLEVIN, J. *The Internet and Society*. Cambridge: Polity Press, 2000.

SOBRATT – Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades. Disponível em: <http://www.sobratt.org.br/>. Acesso em: mar.2010.

SONNENFELD, J. A. Shedding light on the Hawthorne studies. *Journal of Occupational Behavior*, v. 6, p. 111-130, 1985.

SØRENSEN, C. *Trust and Technology in Mobile Information Work*. Technical Report. Microsoft Ltd. (2004). Disponível em: <http://mobility.lse.ac.uk> >. Acesso em: out. 2007.

SOUZA, P. H. R.; GRISCI, C. L. I. Trabalho Imaterial e Sofrimento Psíquico: o Pós-fordismo no Jornalismo Industrial. In: Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, 2005, Brasília. *Anais eletrônicos...* Brasília: ANPAD, 2005. 1 CD ROM.

SPERLING, D. Entre Conceitos, Metáforas e Operações: convergências da topologia na arquitetura contemporânea. *Gestão & Tecnologia de Projetos*, v. 3, n. 2, 2008.

SPINK, P. O Lugar do Lugar na Análise Organizacional. *Revista de Administração Contemporânea*, v. 5, Edição Especial, p. 11-34, 2001.

STARBUCK, W. H. The Origins of Organization Theory. In: TSOUKAS, H. e KNUDSEN, C. (Orgs.). *The Oxford Handbook of Organization Theory: Meta-theoretical Perspectives*. New York, Oxford University Press, 2005.

STEELE, F. I. *Physical Settings and Organization Development*. Reading, Massachusetts: Addison-Wesley Publishing Company, 1973.

STEIN, J. Reflections on Time, Time-Space Compression and Technology in the Nineteenth Century. In: MAY, J.; THRIFT, N. (Eds.) *TimeSpace: geographies of temporality*. London: Routledge, 2001.

STONE, P. J; LUCHETTI, R. Your office is where you are. *Harvard Business Review*, v. 63, n. 2, p. 102-117, March/April, 1985.

SULLIVAN, C. What's in a Name? Definitions and Conceptualisations of Teleworking and Homeworking. *New Technology, Work and Employment*, v. 18, n. 3, p. 158-165, 2003.

SUSSMAN, H. L. *Victorians and the Machine: The Literary Response to Technology*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1968.

TAUHATA, S.; ANDRADE, I.; LATORRE, B. Ponte Aérea 50 anos no topo. *Aviação em Revista*. Disponível em: <http://www.aviacaoemrevista.com.br/>. Acesso em: mai.2009.

TAYLOR, F. W. *Princípios de Administração Científica*. São Paulo: Atlas, 1990 [1911].

TAYLOR, S; SPICER, A. Time for space: A narrative review of research on organizational spaces. *International Journal of Management Reviews*, v. 9, n. 4, p. 325-346, 2007.

TELECO – Informações em Telecomunicações. Disponível em: <http://www.teleco.com.br/estatis.asp>. Acesso em: mar.2009.

THRIFT, N. A Hyperactive World. In: JOHNSTON, R. J.; TAYLOR, P. J.; WATTS, M. J. (Eds.) *Geographies of global change: remapping the world*. 2nd ed. Oxford, UK: Blackwell Publishing, 2002.

_____. *Knowing Capitalism*. London: Sage, 2005.

_____. Space. *Theory, Culture & Society*, v. 23, n. 2-3, p. 139-146, 2006.

TISSSEN, R.; DEPREZ, F. L. Towards a Spatial Theory of Organizations - Creating New Organizational Forms to Improve Business Performance. Disponível em: <http://www.nyenrode.nl/facultyandresearch/nri/Documents/Working%20papers/08-04.pdf>. Acesso em: 21 mai. 2010. *Nyenrode Research Group (NRG) Working Paper Series*, n. 08-04, 2008.

TONELLI, M. J. Os sentidos das máquinas: novas tecnologias e a aceleração do cotidiano do trabalho. 2000. 164 f. Tese (Doutorado em Psicologia Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2000.

TSOUKAS, H. Organizations as soap bubbles: An evolutionary perspective on organization design. *Systemic Practice and Action Research*, v. 6, n. 5, p. 501-515, 1993.

_____. Talking About Machines - Tenth Anniversary. *Organization Studies*, v. 27, n. 12, p. 1741-1742, 2006.

_____; KNUDSEN, C. Introduction: The need for meta-theoretical reflection in Organization Theory. In: _____. (Eds.) *The Oxford Handbook of Organization Theory: Meta-theoretical Perspectives*. New York, Oxford University Press, 2005.

TURBAN, E.; McLEAN, E.; WETHERBE, J. *Tecnologia da Informação para Gestão*. 3 ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

TOWERS, I.; DUXBURY, L.; THOMAS, J. Time thieves and space invaders: Technology, work and the organization. *Annual Critical Management Studies Conference*, Cambridge, 2005.

URRY, J. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge, 2000a.

_____. Mobile sociology. *British Journal of Sociology*, v. 51, n. 1, p. 185-203, January/March 2000b.

_____. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.

VAN MARREWIJK, A. H. Book Reviews: New Books in Organization Theory – Stewart R. Clegg and Martin Kornberger (Eds.): Space, Organization and Management Theory. *Organization Studies*, v. 27, n. 10, p. 1558–1562, 2006.

VERGARA, S. C.; VIEIRA, M. M. F. Sobre a Dimensão Tempo-Espaço na Análise Organizacional. *Revista de Administração Contemporânea*, v. 9, n. 2, p. 103-119, 2005.

VEX. Disponível em: <http://www.vexcorp.com/>. Acesso em: mar. 2010.

WIBERG, M.; LJUNGBERG, F. Exploring the vision of “anytime, anywhere” in the context of mobile work. In: MALHOTRA Y. (Ed.). *Knowledge management and business model innovation*. Hershey, PA: Idea Group Reference, 2000. p. 153–165.

WIKIPEDIA, 2010. Disponível em: <http://en.wikipedia.org>.

WOOLGAR, S. Fives Rules of Virtuality. In: _____. (Ed.) *Virtual Society? Technology, Cyberbole, Reality*. New York: Oxford University Press, 2002.

WORKSPHERES Exhibition – New York: Museum of Modern Art, 2001. Disponível em: <http://www.moma.org/exhibitions/2001/workospheres/>. Acesso em: set. 2008.

WORTHINGTON, J. (Ed.) *Reinventing the workplace*. 2nd. ed. Oxford: Elsevier, 2006.

WREN, D. A. *The evolution of management thought*. 4th ed. New York: John Wiley, 1994.

YANOW, D. Space Stories – Studying Museum Buildings as Organizational Spaces While Reflecting on Interpretive Methods and Their Narration. *Journal of Management Inquiry*, v. 7, n. 3, p. 215-239, 1998.

ZUBOFF, S. *In the Age of the Smart Machine: The Future of Work and Power*. New York: Basic Books, 1988.

ANEXOS

ANEXO A – Descrição geral de viagens aéreas e algumas particularidades das viagens realizadas durante a pesquisa de campo para este estudo

Viajar de avião é uma experiência frequente para milhões de pessoas no mundo. E, de modo resumido e convencional, sem considerar a fase de preparativos (como a compra da passagem aérea, ou bilhete, que dá direito à viagem), envolve percorrer um caminho de etapas conhecidas, passando por diversos locais:

- deslocar-se do lugar em que se está (residência, escritório, hotel etc.) para o aeroporto, seja a pé ou por meio de transporte público e/ou privado;
- ao chegar ao aeroporto, realizar o *check-in*⁹⁸ (registro formal de chegada do passageiro ao aeroporto e emissão do cartão de embarque) e despachar a bagagem, quando for o caso;
- passar pela inspeção dos equipamentos de raios X e detector de metais (utilizados para avaliação da bagagem de mão e dos próprios passageiros) e aguardar o embarque na sala reservada do terminal de passageiros;
- quando autorizado, entrar na aeronave e permanecer nela;
- quando permitido, sair na aeronave;
- deslocar-se da aeronave até o saguão do aeroporto para recolhimento de bagagens, quando for o caso;
- seguir até o lugar de destino.

Particularidades sobre o *check-in*

De modo convencional, o procedimento de *check-in* é realizado no balcão de atendimento da companhia aérea, com a qual a pessoa viaja, localizado no aeroporto. A Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, 2010) recomenda que o passageiro de voos domésticos apresente-se para *check-in* com, no mínimo, uma hora de antecedência.

A maioria das companhias aéreas atualmente oferece também a possibilidade de realização do *check-in* pela Internet, via telefone celular móvel ou pelo equipamento de autoatendimento

⁹⁸ Optou-se por adotar a nomenclatura associada ao sistema aéreo utilizada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero, 2010), particularmente aquela presente no Guia do Passageiro. Por *check-in* entende-se, no contexto deste estudo, o registro formal de chegada ao aeroporto de passageiro para embarque, isto é, “apresentação de bilhete de viagem pelo passageiro, e de emissão de cartão de embarque, em aeroporto” (AURÉLIO, 2004).

disponibilizado pela companhia aérea nos saguões dos aeroportos. Caso o passageiro realize o *check-in* por meio desses procedimentos, solicita-se que esteja no aeroporto 40 minutos antes do voo. Caso porte bagagem que necessita ser despachada, o passageiro deve se dirigir ao balcão de atendimento da companhia aérea; e, caso porte apenas uma bagagem de mão, isto é, bagagem que pode ser transportada a bordo, o passageiro pode se dirigir diretamente ao portão de embarque.

Em situações em que o passageiro não consegue chegar a tempo para a realização do *check-in* ou para embarque, perdendo o voo, a alteração da passagem para outro voo envolve o pagamento da taxa de não comparecimento para embarque (*no-show*) e eventuais diferenças entre os valores das passagens dos voos original e remarcado. Nos casos em que o próprio passageiro solicita alteração de um voo por razões particulares, ele está sujeito a algumas regras; entre elas, caso o novo voo escolhido não tenha as mesmas condições que o anterior, o passageiro deverá pagar a diferença de tarifas dos voos. Como exemplo, no trabalho de campo para este estudo dois voos foram pedidos – um deles em razão de problemas de trânsito no trajeto de deslocamento até o aeroporto e outro por desconhecimento da pesquisadora de que o procedimento de *check-in* pelo equipamento de autoatendimento deve ser realizado em até meia hora antes do horário do voo. Assim como, solicitou-se alteração, sem necessidade de pagamento adicional, de três voos, pelos seguintes motivos: dois deles por preocupação com as condições meteorológicas e um por cansaço.

Entrada na sala de embarque

Após realizar o *check-in*, convencionalmente, o passageiro dirige-se até a área de embarque. A “porta de entrada” da sala de embarque é a inspeção no equipamento de raios X das bagagens de mão e a inspeção dos passageiros no detector de metais. A partir da passagem pelo equipamento de raios X e pelo detector de metais, as pessoas tendem a dirigir-se para a área da sala de embarque próxima ao portão de embarque do seu voo e/ou também próxima ao painel eletrônico com informações sobre os voos (companhia aérea, número do voo, hora prevista de partida, hora confirmada de partida, destinos e escalas, portão, e observações como “decolando”, “última chamada”, “cancelado”, “previsto” etc.). Algumas pessoas também procuram uma cafeteria, livraria e/ou loja, enquanto outras aguardam nos assentos disponíveis na sala de embarque.

O embarque

Minutos antes do embarque de um voo, avisos sonoros nas salas do aeroporto informam os passageiros o número do voo, o destino e o portão de embarque, para que as pessoas possam se dirigir à entrada da aeronave. Não raro, o portão de embarque registrado no cartão de embarque, ou apresentado nos painéis de informações dos voos, não coincide com o portão do voo informado no aviso sonoro; isso porque pode haver a troca de portão de embarque após a emissão do cartão de embarque. Essa situação demanda atenção do passageiro e pode levar à perda do voo.

Além disso, o horário de um voo também pode ser alterado, estendendo o tempo de espera para embarque; e isso acontece por diversos motivos: más condições meteorológicas, tráfego intenso de aeronaves nos aeroportos, problemas na aeronave, revisão do horário pela companhia aérea, problemas no sistema de informação da companhia aérea etc.

O procedimento de embarque doméstico, atualmente em vigor no Brasil, envolve a apresentação do cartão de embarque e de um documento de identidade com foto, à pessoa que atende pela companhia aérea e que fica posicionada em frente à entrada da aeronave. Geralmente, formam-se duas filas diante do portão de embarque: uma delas com os primeiros passageiros a embarcar – passageiros que terão preferência de entrada (como idosos e pessoas com crianças de colo) e passageiros com assentos entre o meio e a cauda da aeronave –; e a outra fila com os demais passageiros – aqueles com assentos entre o meio e a proa da aeronave.

A formação de fila de embarque parece algo desnecessário, dado que os assentos são previamente definidos na maioria dos voos. Observando-se diversos embarques, porém, nota-se que a bagagem de mão tem uma relação com a fila. As pessoas que embarcam por último têm mais dificuldade de encontrar espaço disponível no bagageiro para acomodar suas bagagens de mão; portanto, posicionam-se na fila, para que possam entrar primeiro e encontrar espaço no bagageiro.

No avião

Ao entrar no avião, geralmente a pessoa que viaja dirige-se ao assento informado em sua passagem, acomoda a bagagem no bagageiro (quando porta alguma) e se senta. Dependendo

do assento em que se encontra, talvez tenha que levantar algumas vezes para que os demais passageiros se acomodem nos assentos próximos.

Geralmente as companhias aéreas disponibilizam revistas de bordo para os passageiros colocadas nos bolsões atrás dos assentos, com folhetos com informações de segurança e um saco plástico para uso em caso de desconforto durante o voo. Interessante observar que na ponte aérea entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro (conhecida como Ponte Aérea Rio - São Paulo), em alguns voos, principalmente os matinais, na entrada da aeronave são oferecidos jornais, o que não foi observado em voos entre outras cidades.

De modo geral, a viagem de avião obedece a uma sequência de etapas padronizadas: após o embarque dos passageiros, é fechada a porta de entrada e a aeronave começa a se deslocar pelo pátio a fim de se posicionar na pista para decolagem; o(a) chefe de cabine apresenta os dados do voo (origem, destino, duração etc.) e os procedimentos de segurança da viagem [também encenados por um(a) comissário(a)]; são apresentados os procedimentos de preparação para a decolagem (por exemplo, solicita-se que os equipamentos eletrônicos sejam desligados, os cintos afivelados e as mesas travadas e que as poltronas estejam na posição vertical); comissários(as) caminham pelo corredor verificando se todos estão preparados; o comandante avisa a iminência da decolagem (“tripulação: preparar para decolagem”); a aeronave decola; ao alcançar uma determinada altitude, é liberado o uso de equipamentos eletrônicos e são oferecidas bebidas (como, nos voos observados nesta pesquisa, água, sucos e refrigerantes) e algo para comer (como bolachas, bolos, barras de cereais etc.); após um período, que depende da duração da viagem, tem início a preparação para o pouso (semelhante à decolagem); o comandante avisa a iminência do pouso; a aeronave pouisa; é aberta a porta da aeronave; e os passageiros são autorizados a sair.

As aeronaves com as quais se viajou nesta pesquisa não dispunham de tomadas de energia para uso dos passageiros, nem tampouco infraestrutura que possibilitasse a comunicação com outras pessoas por meio de dispositivos eletrônicos enquanto a aeronave estivesse no ar. Nos momentos em que a aeronave estava em solo, porém, antes da decolagem, ou imediatamente após o pouso, mesmo sem a autorização do comandante, com frequência eram observadas pessoas que conversavam por meio de telefone móvel celular.

A autorização, ou proibição, de uso de equipamentos eletrônicos em determinados momentos do voo é apenas um exemplo das regras e procedimentos a que estão sujeitos os passageiros em uma viagem aérea. Embora explicitadas para todos os passageiros no início de cada viagem, algumas vezes elas não são respeitadas. Um comportamento comum observado nos voos, principalmente nas chegadas, é o fato de os passageiros levantarem-se de seus assentos mesmo sem a autorização do comandante.

O público observado nos voos, nesta pesquisa, apresenta variações com relação a idade e comportamento. Por exemplo, nota-se uma quantidade maior de idosos e crianças no final da semana; e de adultos, vestidos formalmente, usando computadores portáteis, nas viagens da Ponte Aérea Rio - São Paulo.

O desembarque

Assim que a aeronave pousa, o procedimento da companhia aérea, seguido pelo(a) comissário(a) de bordo, é solicitar que os passageiros permaneçam sentados até que aeronave deixe de se movimentar por completo e não utilizem seus aparelhos eletrônicos, como o telefone móvel celular, até que a porta esteja aberta. O que se observa frequentemente, porém, nessas situações é um desrespeito a essa solicitação, como comentado acima: assim que a aeronave pousa e desloca-se na direção do terminal de passageiros, algumas pessoas já se levantam, começam a retirar suas bagagens do bagageiro e conversam ao celular.

Quando o desembarque é autorizado, o corredor da aeronave já está repleto de pessoas em pé, preparadas para sair. Após a saída da aeronave, observam-se pessoas que caminham na direção das esteiras para retirada das bagagens despachadas, outras se dirigem aos banheiros e as demais se deslocam na direção de saída da área de desembarque restrita aos passageiros.

Ponte Aérea Rio - São Paulo

Acima, comentou-se sobre uma particularidade observada em alguns voos entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro: são oferecidos jornais pela manhã, fato não observado em voos entre outras cidades. Esse atendimento diferenciado também é observado no serviço de alimentação oferecido a bordo dos voos dessa ponte aérea; assim como parece específico desse trecho a grande disponibilidade de voos.

Sobre esse último aspecto, no caso de perda de voos na Ponte Aérea Rio - São Paulo, a alocação em outro voo pode acontecer sem uma espera longa, e ao custo apenas da taxa de não comparecimento, em razão da grande disponibilidade de voos entre essas duas cidades (aproximadamente um voo a cada período de meia hora). Essa facilidade também se observa no caso de solicitação de alteração de horário de voo, sendo que nessa situação não é cobrada a taxa de não comparecimento. Esses elementos sinalizam que aqueles que viajam a trabalho por essa ponte aérea aguardam por muito tempo nos aeroportos por razões voluntárias, como em situações planejadas – por exemplo, um grupo de pessoas decide discutir a reunião que terão no destino antes do voo –, ou involuntárias, geralmente associadas a imprevistos; mas, passageiros da Ponte Aérea Rio - São Paulo não têm a necessidade de aguardar no aeroporto por falta de disponibilidade de horários de voos.

Outro exemplo do serviço especial oferecido pela companhia aérea aos passageiros dessa ponte aérea refere-se à alimentação. No caso dos voos da ponte aérea, o serviço de alimentação é diferenciado, indo além do convencional em voos nacionais – bolachas, bolos e barras de cereais. Apenas para citar um exemplo, pela manhã, nessa ponte aérea, serve-se um pão do tipo *bagel*, quente (procedimento de maior complexidade para preparação), com opção de acompanhamento de queijo cremoso ou geleia, e bebidas (incluindo café e leite quentes). O *bagel* é um tipo de pão no formato de anel, do tamanho de uma mão, que é primeiramente cozido em água e depois assado; tornou-se popular em grandes cidades dos Estados Unidos, Canadá e Reino Unido, especialmente naquelas com grandes populações judaicas, como Nova York, Montreal, Toronto e Londres. (BALINSKA, 2008).

Aeroportos visitados

Os aeroportos brasileiros visitados, em sua maioria, apresentam espaços segmentados de forma padronizada: área de *check-in* (registro formal de chegada de passageiro ao aeroporto para embarque), área de embarque (cuja entrada é permitida somente aos portadores de cartão de embarque e após a conferência de segurança envolvendo equipamentos de raios X e detectores de metais), área de desembarque (em que está localizada o setor de devolução de bagagens) e áreas específicas para alimentação e comércio (por exemplo, de livros, jornais, revistas, roupas, joias, bijuterias, óculos, souvenirs, artigos de viagem etc.). Além disso, quase todos contam com postos de atendimento bancário, agências dos correios, lojas especializadas em prestação de serviços de turismo e câmbio.

Os aeroportos também, em sua maioria, possuem algum tipo de estabelecimento comercial que oferece serviços de acesso à Internet, entre outros relacionados a atividades ditas de escritório, como impressão, cópia e aluguel de salas para reuniões. Parte dos aeroportos conta com salas de espera, ou Vips; alguns deles, com serviços específicos como cinemas e área para repouso e banho.

Com relação às salas VIPs, são locais destinados a pessoas consideradas “importantes” – no caso dos aeroportos, segundo os critérios de organizações como as companhias aéreas, empresas de cartões de crédito, agências de turismo etc. – ; têm acesso a essas salas pessoas credenciadas por essas organizações. Em geral, as salas VIPs oferecem ambientes para descanso e trabalho, envolvendo um café, computadores para acesso à Internet, espaço com TV, banheiros, sala para reuniões, revistas, jornais, carregadores de celulares etc.

É interessante observar, a partir dos elementos citados sobre os aeroportos visitados, as semelhanças entre esses espaços e os centros convencionais das cidades, que também concentram prestadores de serviços comerciais e de lazer, concordando com Urry (2007). Além disso, há um aspecto observado nas salas VIPs e em alguns espaços destinados aos passageiros nos aeroportos que merece destaque: a semelhança desses espaços com as salas convencionais das residências, com seus sofás e poltronas confortáveis e mesas de centro. Talvez os responsáveis pela organização desses espaços tenham constatado a necessidade daqueles em trânsito de se sentirem “em casa”, e projetado um espaço com esse objetivo. O comportamento de algumas pessoas que usam esses espaços para cochilar, esticando as pernas sobre as mesas de centro, leva-nos a sugerir que tais espaços são realmente associados por algumas pessoas às salas de suas casas.

Esses espaços confortáveis representam, porém, uma exceção nos aeroportos observados. De modo geral, o mobiliário dos aeroportos conta com cadeiras (comumente reunidas em conjuntos de duas ou mais, uma ao lado da outra, com uma mesa baixa de apoio nas extremidades do conjunto); mesas e cadeiras (em geral próximas aos cafés e restaurantes); assentos do tipo bancos, em alguns casos; lixeiras; vasos; hidrantes; telefones fixos públicos; terminais bancários de autoatendimento; escadas rolantes; elevadores; relógios; painéis eletrônicos que informam as chegadas e partidas de voos; televisores; placas sinalizadoras que orientam a circulação das pessoas; carrinhos para transporte de malas; e equipamentos de autoatendimento para *check-in*, disponibilizados pelas companhias aéreas. Em todos os

aeroportos visitados observa-se a exposição de obras artísticas em algum dos saguões: obras do tipo painel, de grandes proporções; exposições temporárias; esculturas etc.

O fluxo de pessoas pelas salas dos aeroportos apresenta variações, segundo as observações de campo desta pesquisa, que aparentemente dependem da frequência e horário de voos, do momento do dia e do dia da semana. No caso de aeroportos visitados com uma programação espaçada de voos, nota-se que a concentração de pessoas aumenta quando da proximidade do embarque e desembarque dos voos previstos. Nos aeroportos com maior frequência de voos, observa-se uma concentração maior de pessoas no começo da manhã, no final da tarde e começo da noite. Nos aeroportos visitados todos os dias da semana, o começo e o final da semana parecem ser mais movimentados. Segundo a Infraero (2010), durante o ano, os períodos de férias escolares (geralmente os meses de julho, dezembro e janeiro) são considerados de “alta temporada”, em que se observa um crescimento na movimentação de passageiros.

De modo geral, é possível notar em aeroportos de grande movimentação um fluxo convencional de circulação de pessoas pelos salões: primeiramente a passagem pela área de *check-in* e depois a entrada na área de embarque onde as pessoas aguardam os voos.

ANEXO B – Transcrição de anotações do caderno de campo 1

(continua)

[*Todos os nomes de pessoas e empresas nesta transcrição são fictícios; os nomes pronunciados foram registrados, porém omitidos aqui.*]

Aeroporto do Rio de Janeiro

Uma mulher, de aproximadamente 45 anos, chamada *Bia* nesta transcrição, está sentada em uma mesa da sala VIP do Cartão de Crédito Diners, no Aeroporto do Santos Dumont, Rio de Janeiro, em torno das 14h de uma quarta-feira, ao lado da mesa em que estou. Ela fala ao celular e também por meio do e-mail, em seu *notebook*, com várias pessoas; intercala conversas ao celular e via e-mail. Procuo transcrever fielmente o que ouço, destacando abaixo, em **negrito**, um caso de comunicação que parece ser com a mesma pessoa – João, nesta transcrição, ou “gordo”, como também referenciado pela pessoa observada.

Ligação 1: “Você recebeu o que eu mandei? [...] Veja o que você acha.”

Ligação 2: “Oi Maria, eu estou aqui no Rio, vê se você consegue uma passagem para mim para Guarulhos; [...] vê se você consegue comprar então [...] já falo com você.”

Ligação 3: “Olha na minha, que você vai ver que respondi para as duas; um falou do preço e outro falou que não consegui por causa da Internet [...] tem dois documentos; dois recursos [...] não consegui acessar a ferramenta; problema de sistema [...] com relação ao preço, você tá escrevendo aí? [...] valor básico apresentado, muito acima blablablá blablablá [...] valor básico total [...] não falar de 14, mas de 21 [...] porque, no convite, é esse valor que eles olham [...] tá, beijo, tchau.

Levanta e pede um chá na cafeteria da sala VIP; porém, como a máquina está quebrada, pede um “carioca” (café fraco). Retorna.

Ligação 4: Você citou aquele 14 blablablá? [...] você quer que eu volte sexta para entregar? [...] até sexta [...] é [...] é [...] tá, beijo, tchau.

Ligação 5: Oi Ana é Bia, tudo bem? Eu recebi dois e-mails seus [...] devo responder esse, né? Ok então, tô respondendo.

(Ela pergunta para mim: “Não tô te atrapalhando muito, tô”? Respondo: “Não; fique à vontade; vejo que você está trabalhando[...]; Ela acrescenta: “É, hoje tá fogo!”)

14h45 - somente ela e eu na sala.

O notebook dela emite sons de recebimento de e-mails.

A atendente do café lê jornal.

Bia faz uma ligação; parece que não respondem; ela faz contas na calculadora HP.

Ligação 6: Oi José [...] Tudo e você? [...] Tô no Rio com o estômago na boca [...] desde hoje cedo [...] vim pelo Santos Dumont [...] mas com tudo isso [...] vim para o Santos Dumont [...] como SP, depois do alagamento fica tudo tranquilo, ninguém sai de casa [...] putz [...] putz [...] não [...] não [...] não tava [...] se ela tá no médico vou dar um tempo, depois ligo na casa dela [...] espera aí só um instantinho [...].

(continua)

Ligação 7: Oi João, já te ligo aí; dá um minutinho[...].

(Ela faz um comentário em voz alta: “ninguém me liga, quando liga é dois de uma vez”.)

Ligação 6: Qualquer coisa que aparece no peito dela, volta tudo [...] vou ligar para ela no final da tarde [...] foi bom você ter falado [...] não vou ligar para Sandra para falar, depois todo mundo liga para ela [...] vou falar com ela direto [...] dou sim, obrigada caro amigo. Por favor, você transfere pro João; esse virou a casaca depois que foi para *(não compreendido)* [...] tenho, tenho: 9717 [...] tá, tchau.

Ligação 8: Oi João, vi teu e-mail; para mim só tá faltando a ABC [...] não sei se foi para você, para aquela menina lá [...] aha [...] aha [...] que saco hem [...] “puta que pariu” [...] é CBA, esquece filho [...] eles são DEF, mas é com a refinaria da CBA [...] a FED [...] essa não é minha, pelo amor de Deus, mais uma não [...] eu duvido que alguém consiga o balanço da CBA que não esteja num site [...] aha [...] tá [...] mas esse exercício de 2009 eu já entreguei [...] ah é, estamos em 2010, disfarça [...] só esses que você escreveu aqui, né [...] tá, tá bom [...] hábito é bonito [...] é uma pendenga mesmo [...] não tô brincando João [...] não, não [...] uma tonelada por ano que eles compram, mas como é cliente tem que fazer de todo jeito [...] aha [...] eu tento sempre fazer esse trabalho de casa antes, mas às vezes falha [...] vou tentar fazer essa pesquisa e depois te falo [...] mas, como a gente apresentou para as pessoas há poucos dias, tem que dar um tempo para o pessoal [...] tá [...] obrigada, tá João, tchau [...].

15h13. **Ligação 9:** Nara é a Bia; quem você acha que pode fazer pedido local na ausência da Tati? É só ela, né? [...] a não ser que ela esteja de férias [...] eu vou mandar para ela e depois eu vejo quem pode ser [...] ela foi ao médico, mas ela tá plugada [...] colocando amanhã dá tempo [...] ah [...] espera aí só um pouquinho.

Ligação 10: Alô [...] não, já resolvi [...] não, tudo bem [...] falou [...] já foi [...] já morri, já ressuscitei [...] eu sei, eu sei [...] fica tranquila [...] tchau [...] tchau.

Ligação 9: Oi Nara fala [...] hum [...] hum [...] isso [...] isso [...] só que vai vim para nós [...] o outro já tá vindo para São Paulo [...] por favor, você pode fazer um favor para mim, ver o código da GHK, no sistema [...] GHK com “hk” no final [...] acho que é [...] espera aí, deixe eu ver [...] esse acho aqui [...] é essa mesmo [...] 17908 e tá escrito como? [...] GHK do Brasil [...] não, não precisa [...] obrigado, tchau.

Ela olha o note e faz a Ligação 11: Marcos, boa tarde; preciso de uma passagem do Santos Dumont para Guarulhos hoje [...] Souza [...] hoje [...] para Guarulhos [...] isso [...] o das 18h19 [...] oi [...] tá, obrigado [...] oi Patrícia eu preciso da passagem de retorno [...] daquele voo [...] às 16, já era [...] das 18 [...] isso [...] esse mesmo [...] espera [...] tá começando de novo [...] tô [...] Patrícia, já te ligo [...] tá, tá [...] jóia; então tá, tá [...] oh Patrícia [...] alô? alô?

Ligação 12: Acha melhor eu ir embora [...] tá fechando [...] chuva [...] tá, tá bom [...] manda aí, tá [...] beijo tchau.

(continua)

Ela levanta e pergunta para a atendente da sala VIP se pode deixar suas coisas sozinhas por "um minutinho"; a atendente responde: "sem problemas". Ela caminha na direção dos toilets. Minutos depois, volta.

Ligação 13: Oi, é no 7.5 que fala da carta convite [...] tá [...] tá [...] já ligo aí [...] tchau, tchau.

Ligação 14: Isso porque pedi para escrever num português normal! [...] tem coisa que eu nem entendi aqui [...] "interpor o pedido de consideração" [...] tem outro verbo que eu possa usar aqui? [...] agora aqui você fala para mantê-la [...] desclassifica [...] o jeito que você escreveu aqui não tá claro [*ela lê uma parte*] [...] eu acho que essa segunda já tá bom [...] tá na primeira parte [...] 1.1 [...] abre o seu aí gordo [...] eu tiraria essa segunda parte [...] bom [...] eu vou mandar para a Cris e ver o que ela acha [...] ver aí [...] licitação [...] tô numa sala gordo [...] tá vendo? [...] "No que concerne" [...] tá certo esses? [...] tão vigentes [...] uhum [...] vou mandar para a Cris e ver o que ela acha [...] acho que vou tirar a última fase [...] tá bom então [...] falou [...] uhum [...] uhum [...] ali talvez eu vá repetir de novo 17.1 e o decreto na frente [...] espera aí [...] vou mandar para a Cris, enquanto eu falo com você [...] não sei se vai dar tempo [...] eu tenho que ler, ela tem que ler [...] não tô reclamando, não, gordo [...] quero colocar lá em cima [...] decreto [...] eu volto na sexta [...] talvez eu durma aqui [...] tá, tá bom [...] então você acha que não precisa por ali [...] tá [...] tá [...] eu vou copiar [...] tá [...] beijo, tchau.

Ligação 15: Oi Cris, você tá no escritório? Te mandei o texto que eu e o Jairo escrevemos [...] putz [...] não, tô calma [...] você tá aqui verdinha [...] acabou de falar que não foi *delivered* [...] senão eu mando para Carol e ela imprime e te dá [...] tá, falou; beijo, tchau.

Ela comenta em voz alta: "quanta emoção, meu Deus [...] não tenho mais vinte anos [...]". Eu pergunto: "você faz isso sempre?". E ela responde: "todo fim de mês tem emoção, mas esse [...] ainda bem que, desse tipo, tem uma vez a cada muitos anos".

Ligação 16: Oi Ricardo, tá chovendo muito ou não tá chovendo? [...] daqui ao centro é uns vinte minutos? [...] tô terminando aqui, já te ligo [...] tô terminando [...] tá, tá [...] tchau.

Ligação 17: Oi, eu não entendi aqui [...] não gordo, do título [...] vou colocar "à CBA" [...] eu sei meu amor isso é *default* [...] "pedido de impugnação e reconsideração" [...] o título da carta eu tô falando [...] uhum [...] não precisa colocar lá em cima? [...] eu colocaria: pedido de [...] entendeu? [...] tá entendi [...] uhum [...] "lastreado na oferta" [...] tá bom [...] tchau, tchau.

Ela ri e diz: "Ai meu Deus do céu!"

Ligação 18 (16h01): Recebeu? Oi, recebeu? Eu já mandei para a Carol lá [...] é "advogados" misturado com português [...] lê aí e você me diga tá [...] tá [...] é que eu tenho 40 minutos para fazer tudo [...] senão eu volto na sexta [...] você lê aí e me diz [...] então tá [...] tá [...] tchau.

Ligação 19 (16h05): Alô, eu só não entendi: "bem como acolhendo as razões da impugnação" [...] na última frase [...] uhum [...] uhum [...] tá [...] tá [...] entendo [...] aqui na parte 14.1.1 você tá falando para eles aceitarem nosso documento [...] uhum [...] uhum [...] menor preço [...] a base da licitação [...] tá [...] tá [...] uhum [...] uhum [...] [*lê um trecho*] [...] esse português que eu usei tá bom? [...] na minha frase [...] tá certo? É isso? [...] tá, tá bom [...] é a Cris [...] é a Cris [...] eu já te ligo [...] tchau beijo.

(conclusão)

Eu não escutei nenhum toque.

Ligação 20: Oi [...] do pedido [...] isso é um decreto nível federal da licitação que eles seguem [...] tá [...] não, a licitação é feita com base nesse decreto [...] manda [...] manda [...] não, isso aqui faz de conta que eu escrevi [...] gerente, pessoal [...] fui eu, ideia minha [...] para colocar tudo certinho foi o Jairo que me ajudou essa coisa de decreto [...] não, beijo, tchau.

Ligação 21: Oi você queria falar uma coisa [...] não vou anexar os documentos [...] tem ele disponível [...] documentos estão aqui gordo [...] isso é uma carta de impugnação não posso anexar os documentos [...] não cabe numa carta de impugnação certo? Tá então [...] beijo, tchau, tchau.

Escutei um sinal.

Ligação 22: Oi [...] onde [...] ah [...] uhum [...] já tem [...] já tem [...] documentos aqui [...] ah “acostados” [...] tá, tá bom [...] beijo, tchau, tchau.

Ela respira fundo.

Às 16h24 ela sai da mesa e vai conversar com a recepcionista da sala VIP; noto que seu micro faz um download, lentamente.

Preciso sair: 16h30, hora do meu embarque.

ANEXO C – Nota da pesquisadora e transcrição de anotações do caderno de campo 2

O período de observação de campo desta pesquisa, em viagens entre São Paulo e Rio de Janeiro (05/04/2010 a 09/04/2010), coincidiu com dias de intensas chuvas na cidade do Rio de Janeiro e região – chuvas essas, protagonistas de uma tragédia na área que resultou em dezenas de mortos e centenas de desabrigados. Na manhã de 06/04/2010, início dos eventos trágicos, eu tinha voo previsto para o Rio de Janeiro às 7h10, e anotei o que observei na sala de embarque. Por exemplo, uma pessoa, já posicionada na fila de embarque, que é informada pelo telefone móvel celular sobre a situação caótica na cidade do Rio de Janeiro e desiste da viagem.

(continua)

Voo para o Rio de Janeiro, das 7h10, terça-feira

Às 6h45 já estou na sala de embarque para o voo das 7h10. Dirijo-me ao portão de embarque e entro na fila de embarque [lembrando que sempre faço isso para não ter o problema de não encontrar espaço no bagageiro para minha mala]. Uma mulher (aproximadamente 35 anos), à minha frente, recebe uma ligação celular (6h58):

“Oi...jura?!...jura?!...eu tô na porta do embarque, cancela?...Tá...” e sai da fila e vai embora.

Começa o embarque. Às 7h30, o avião ainda está no solo; comunicam que o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, está fechado e o Galeão [*Aeroporto Internacional da cidade do Rio de Janeiro*] encontra-se com o pátio repleto de aeronaves, não permitindo a transferência de voos para lá.

Três pessoas desistem e saem do avião.

No avião, alguém assiste ao que parece ser um noticiário de TV ou ouve o rádio alto.

7h40. O homem (aproximadamente 25 anos) ao meu lado avisa alguém pelo celular que vai esperar mais uma hora; depois disso, ele vai perder a reunião. Diz que veem depois se podem fazer a reunião via *call*. Noto certo ar de “que bom, vou ficar”.

7h45. Mais pessoas desistem.

7h50. O comandante avisa que os aeroportos continuam fechados no Rio e convida todos a saírem da aeronave, e aguardarem “com mais comodidade” na área de embarque, ou transferirem a viagem para outro dia; atendentes vão orientar os passageiros.

Todos começam a sair.

O homem ao meu lado (aproximadamente 40 anos) retira o celular que ficou na mochila, no bagageiro; comenta comigo que o chefe está no voo ao lado e que vai ligar para ele para cancelarem a viagem [...]. “Estamos descendo aqui [...] então, tá [...] vim de táxi [...] OK, vou com você [...] OK, até já”. Ele fala que o chefe também desceu e que desistiram. Brinco que agora que o chefe desistiu, não tem motivo para ele ir mesmo.

(conclusão)

Entregam aos passageiros um cartão em que se lê: “trânsito-embarque”.

Ouçoo muitas conversas ao celular na área de embarque:

- “Vocês fazem a apresentação até o meio dia e eu vou tentar chegar à tarde”;
- “O Rio de Janeiro está um caos absoluto”;
- “Veja se é possível cancelar a reunião”;
- “Nem o cara do Rio chegou no escritório [...] não adianta ir”;
- “Tenho que fazer alguma coisa com o cliente: cancelar ou remarcar”;
- “Depois eu ligo, meu telefone está acabando a bateria”;
- “Vou marcar para tarde, para não ficar aqui o dia inteiro”;
- “Tô abortando a ida; não sei o que faço [...] já tenho hotel reservado...”;
- “Oi, tudo bem? Não consegui embarcar [...] falei com a Roberta, vamos ver se é possível cancelar”;
- (atendente da companhia aérea) “Acredito que os voos da tarde não vão sair no horário; vão atrasar também”;
- (atendente da companhia aérea) “Galeão está com o pátio cheio, não pode receber voo extra”;
- (atendente da companhia aérea) “Muita gente desistiu; acho que vão juntar os voos”;
- (atendente da companhia aérea) “Olha, do jeito que está o Rio hoje, acho que não sai avião daqui”.

8h50. Observo que a fila para tratar a questão do cancelamento do voo está diminuindo, mas ainda vejo algumas pessoas com o cartão de “trânsito-embarque” na sala de embarque, aguardando. Por exemplo, um homem (aproximadamente 35 anos) à minha frente, usa seu *notebook* e fala ao celular, com o cartão de trânsito-embarque no bolso.

Tenho a impressão de que a maioria desistiu e já foi embora.

Termina a fila (9h15); decido desistir da viagem. Vou até o atendente da companhia aérea e faço o cancelamento.

ANEXO D – Transcrição de anotações do caderno de campo 3

A mala

Ao saber que viajaria muito de avião nesta pesquisa – viagens curtas, mas frequentes –, tratei logo de comprar uma mala pequena (altura igual a 55 cm; largura igual a 35 cm e profundidade igual a 25 cm), com rodinhas, que pudesse ser levada dentro do avião, isto é, pudesse ser conduzida pelo corredor do avião (por meio das rodinhas!) e que também coubesse no bagageiro. O objetivo principal era evitar dores nas costas, colocando na mala tudo que se leva nesse tipo de viagem – basicamente: um *notebook*, um caderno, um (ou mais) livro(s) e uma *nécessaire*. Já sabia, por experiências anteriores, que uma mochila não seria suficiente para evitar as tais dores...

Para minha surpresa, porém, logo na primeira viagem descobri que a mala com esses objetos pesava mais que o permitido para ser levada dentro do avião (atualmente, 5 kg). Fui orientada pela atendente do *check-in* a retirar o *notebook*, desse modo o peso permitiria que a mala fosse no avião. Foi o que fiz na primeira viagem: tirei o *notebook*, fiz o *check-in* e, após a revista no setor de raios X, coloquei o *notebook* de volta na mala! Digo na primeira viagem porque, quando da segunda, já descobri que poderia fazer o *check-in* pelo autoatendimento e que ninguém saberia o peso da mala!

Confesso, entretanto, que algumas vezes a mala estava um pouco pesada (acho que de acordo com a quantidade de livros que transportava...); eu tinha dificuldade para colocá-la no bagageiro. Porém, nesses casos, quase sempre contei com a ajuda de um(a) comissário(a) de bordo ou de algum “cavalheiro” para ajudar-me nessa tarefa. Com um comissário, aprendi que a minha mala, de formato retangular, tem uma altura que é a mesma da profundidade do bagageiro, permitindo que a mala seja colocada, na horizontal, tanto no sentido da largura do bagageiro quanto da sua profundidade; e que nesse último caso, a mala ocupa menos espaço!

Com o tempo, já sabia que a situação pedia um pouco mais de paciência quando entrava de última hora em um voo lotado. Certa vez, em uma situação como essa, uma pessoa teve que tirar uma mochila que estava no bagageiro, e levá-la próxima aos pés, à frente (em que normalmente vão as bagagens de mão), para que eu pudesse colocar a minha mala no bagageiro, já que ela não é flexível o suficiente para ir junto a meus pés.

ANEXO E – Transcrição de anotações do caderno de campo 4Voo para Porto Alegre, das 10h22, segunda-feira

Ela tem 25 anos, é solteira e não tem filhos. Fez farmácia e trabalha em uma indústria farmacêutica, na área de pesquisas clínicas. Trata-se de uma área que desenvolve e/ou acompanha projetos, em parceria com os médicos [...], de testes de novos produtos. Viaja para Porto Alegre para visitar um desses projetos (fármacos para pacientes com câncer) [...]. Basicamente viaja duas vezes por semana. Estima que passa 60% de seu tempo nos clientes e 40% no escritório em SP. [...] Quando questionada sobre viajar com frequência ela comenta que não se importa. [...] Acha que consegue conciliar bem o trabalho, a família, amigos e Deus. Não tem namorado e está a procura de um. Na verdade, acha ótimo não trabalhar todos os dias no escritório, “naquela luz artificial, recebendo aquela radiação”. Ela adora conversar e conhecer pessoas e acha que esse trabalho proporciona isso. [...] Quando do início dos projetos (que são longos – esse em que está no momento é um projeto de dois anos), são definidos os parceiros e também o cronograma das visitas. Normalmente ela viaja sozinha. Raramente viaja com alguém, “só quando aconteceu algum problema” [...]. Há pouco tempo ela ganhou um telefone móvel inteligente da empresa (*BlackBerry*), mas ainda “não sabe usar completamente”. Está também tendo problemas para acesso à Internet a partir de seu *notebook* usando o *BlackBerry*. Hoje, por exemplo, não estava conseguindo [...]. Quando questionada sobre como é trabalhar sem um local fixo, ela diz: “mas eu trabalho num local fixo!”. Como seus projetos são longos, considera, por exemplo, o hospital em Porto Alegre como um local de trabalho. Ela fez colegas [...]; vão almoçar juntos etc. [...] Sobre as viagens, existe o cronograma geral do projeto, mas ela define quanto tempo fica no projeto naquela semana; o que varia muito, dependendo da quantidade de pacientes naquele hospital... “Por exemplo, Jáú tem um paciente; o trabalho é menor que quando você tem mais pacientes”. [...] Ela comenta que na empresa em que trabalha, os horários são flexíveis; a maioria “não bate cartão”. Ela teria dificuldade em ter um horário fixo e com limite de entrada no trabalho logo cedo pela manhã. Quando estagiária, tomava ônibus para ir ao trabalho e “tinha a maior dificuldade para acordar cedo; vivia perdendo o ônibus”. Para ela, o trabalho é apenas uma das coisas da vida. Não é o que ela vê em suas viagens. Vê muitas pessoas “*workaholics*”, que chegam e já abrem o *notebook* e ficam digitando, digitando e “não olham do lado”. Ela gosta de conversar. Penso: realmente gosta de conversar; eu fiz várias perguntas e ela não me perguntou nada...

ANEXO F – Transcrição de anotações do caderno de campo 5

Fragmentos de anotações relacionadas à energia

Voo de Belo Horizonte para São Paulo, das 17h, segunda-feira

Observo nessa sala de embarque uma instalação com tomadas de energia e pontos de carga de celulares patrocinada por uma empresa de telefonia móvel. Energia parece algo importante [...]. Lembro-me do cartaz de um artista, Mckenzie Wark, no MobileFest (2006): “O que acontece se ficamos sem energia” (Imagem 2), que repete o símbolo, comumente usado nos equipamentos para representar a situação de carga de energia da bateria, variando de cheia, completa, a vazia, sem energia.



*Imagem 2: “O que acontece se ficamos sem energia”
Autor: Mckenzie Wark, MobileFest (2006).*

Voo para Porto Alegre, das 6h20, segunda-feira

Observo que a Infraero faz propaganda do fato de ter colocado tomadas de energia nas cadeiras do aeroporto de Congonhas em São Paulo. O slogan diz: “Cadeiras com tomadas - É a Infraero dando uma força para você”.

Aeroporto de Curitiba

Sento em uma cafeteria próxima à área de embarque; peço um café. Não encontro tomada de energia. Sinto um pequeno “frio na barriga”. Penso: “será que vou ficar sem Internet hoje?”. Ando mais um pouco e encontro um *Business Center* (segundo piso); penso: “estou salva!”. Ando mais um pouco e encontro um tipo de cybercafé; e mais um pouco: “nativos”! Isto é, pessoas trabalhando em mesas próximas às tomadas.

ANEXO G – Transcrição de anotações do caderno de campo 6

(continua)

[Todos os nomes de pessoas e empresas nesta transcrição são fictícios; os nomes pronunciados foram registrados, porém omitidos aqui.]

Aeroporto do Rio de Janeiro

Agora são 9h, de uma sexta-feira, no saguão de embarque do Aeroporto do Santos Dumont, Rio de Janeiro. Três mulheres (aproximadamente da mesma idade, 30 anos) sentam ao meu lado. O telefone móvel celular de uma delas toca; ela diz, entre outras coisas, que “trouxe o notebook para trabalhar”. Ao desligar o celular, ela nota que o plugue da sua bateria é incompatível com a tomada disponível na cadeira do aeroporto; sua colega oferece um conector.

Uma delas pergunta: “posso te ajudar em alguma coisa aí?”. E elas começam a trabalhar juntas; cada uma com o seu notebook. Registro partes do que conversam:

- “Salva no *pen drive* que a gente vai te ajudando”;
- “Vocês preparam a apresentação no *Power Point*. A ideia no *Power Point* é colocar: em suma os resultados são esses; e depois a gente detalha”.

Ela sai, e volta com guloseimas (castanhas, chocolates etc.; e um energético). O celular toca: “estou aqui ainda, na preparação do material; eu ligo sim; tá bom, tchau”.

Elas voltam a conversar, e continuo registrando partes do que conversam:

- “Estou acabando o relatório geral Word; vocês já podem preparar a apresentação; essa é a tela de abertura, aqui vai ter que mudar as competências. É uma única apresentação e quatro slides para cada área”; [...]
- “É, eu alterei; começamos com um critério e depois mudamos; a Maria da Silva tinha notas muito altas, destoava demais e foi a que não gostamos; então alterei”; [...]
- “Coloca Departamento de Recursos Humanos da ABC; pessoas que desempenham; melhores notas”; [...]
- “Gerente geral é GG, gerente de área, GA, coordenador de área, CA. E quando é analista fica o que? A?”;
- “É, A. Como mudo isso no Word? Ele coloca em vermelho e fica riscado em baixo [...] Ah, consegui”.

Agora são 10h06. Ela faz uma ligação ao celular:

- “Oi Ana, tudo bem? E aí, nossa reunião, das 11h, vai atrasar ou tá no horário? [...] Tá no horário [...] Nós estamos aqui empolgadas, finalizando o relatório e até nos esquecemos do horário [...] Além de você e a Beatriz; o José, também participa? [...] Ah, tá [...] sim, *datashow* [...] então até já, querida, tchau”.

Ela diz às outras:

- “A Ana disse que o Paulo vai participar também”.

(conclusão)

Uma delas pergunta:

- "O Paulo, o 'Who?' [risos]

Continuam conversando:

- "Falar de competências; afinal nosso trabalho é identificar os problemas";

- "Nota?"

- "3.67" [...]

- "Olha, vou tirar esse assunto; como não vai dar tempo de conversar... tudo bem?"

- "Ok, tudo bem" [...]

- "Maranhão, Pará, Minas e Espírito Santo; em Minas é superdividido, o que é FCA, o que é outro; Ásia, Europa e América Latina, não sabemos";

- "África tem muitas operações; não podemos colocar";

- "Na Europa a gente não sabe"; [...]

- "Vai entrar mais alguém, né?"

- "O Paulo, ele é par da Ana e abaixo da Beatriz". [...]

- "Tá então, isso eu faço no carro";

- "Salva aqui no *pen drive*"; [...]

- "O que tá acontecendo é que nós estamos sem, de fato, uma recomendação final de quem vai para onde";

- "Tem algumas pessoas que você não tem dúvida; as que você não tem, você pode sugerir";

- "Não conseguiria defender isso lá.";

- "Você fala: 'fulano de tal' poderia ir para a área tal; o que dá para fazer agora é falar que vamos colocar no papel e que vai depender do *feedback* deles". [...]

Às 10h46, elas guardam suas coisas, se levantam e saem.

ANEXO H – Transcrição de anotações do caderno de campo 7

[*Todos os nomes de pessoas e empresas nesta transcrição são fictícios; os nomes pronunciados foram registrados, porém omitidos aqui.*]

Voo para Curitiba, das 8h10, terça-feira – Cena 1: Dentro do avião, a caminho de Curitiba.

Observo dois homens conversando. Um deles aparenta 65 anos; e outro, 60 anos. Falam do trabalho. Dizem que o dono da fábrica, Sr. Renato (em algum momento depois, eles mencionam algo sobre o fato de ele ser judeu), quer que o filho mais velho (Marcelo) assuma a fábrica; mas, na opinião dos dois homens, esse filho não tem condições disso. Falam dos outros filhos do Sr. Renato; algo sobre divórcio e divisão de bens. O senhor mais novo vai se aposentar; e o mais velho trabalha com o Sr. Renato há 30 anos. Falam de uma reunião que aconteceu; depois de outra que vai acontecer. Comentam sobre uma peça que precisam dos Estados Unidos. [...]. Conversam sobre os funcionários da fábrica; dizem, por exemplo: “João [...] não gosto dele; ele não assume as coisas”; falam de “ruídos” sobre o comportamento de Valter que sempre sugere que se faça “de qualquer jeito”; Pedro que é bom; e Augusto que não fez o trabalho direito.

Voo para São Paulo, das 17h20, quinta-feira – Cena 2: No momento do embarque, já na aeronave, de Curitiba para São Paulo, na quinta-feira seguinte à Cena 1.

Pela voz, reconheço o homem de 60 anos que observei na terça-feira. Ele encontra um conhecido. Como o voo não está completo, o conhecido (que também aparenta 60 anos) senta ao lado dele. Estão um pouco distantes de mim.

Ainda no momento do embarque, esses dois encontram outros dois (que vieram no mesmo voo que esta pesquisadora, nesta manhã de quinta-feira); cumprimentam-se. Aquele-de-60-anos-que-observei-na-terça-feira, funcionário do Sr. Renato, diz que encontra um dos que acabou de entrar no avião “correndo no parque Villa Lobos”, mas não o interrompe porque pensa: “o cara está correndo, não vou atrapalhar”; [...] o outro que acabou de entrar no avião comenta: “falamos de você no almoço; sua orelha ficou vermelha?”. [risos]. [...] Despedem-se; e os que acabaram de entrar no avião vão para seus lugares, atrás de onde estamos.

Observo que os dois primeiros citados nesta Cena 2 conversaram durante quase todo o voo. Aquele-de-60-anos-que-observei-na-terça-feira comenta algo sobre o Sr. Renato; depois que “está mexendo com logística agora”. Os dois homens na cena constatarem que vieram no mesmo dia para Curitiba, nesta semana – terça-feira. Ele conta ao colega que veio na terça, “com o Adriano; ele me ajuda na fábrica, com a programação de máquina; e estava aí também, fica até amanhã. Ele trabalha uma semana por mês. Nesse começo, ele está trabalhando duas semanas”. Ele diminui a voz para falar de Moacir; “você sabe que ele levou a gente ‘para o pau’?”.