



Mulheres envolvidas em obra viária; 8 estão em cargos de comando

8 mulheres mandam em 100 homens em obra do Rodoanel

Engenheiras e técnicas tentam deixar no passado preconceito que cerca trabalho da construção civil

TODAS

Alex Sabino

SÃO PAULO O contêiner está apinhado de mulheres. Uma vestem o colete cor verde-limão. Outras conversam com o capacete debaixo do braço. De lá, elas vão a outro espaço, para se certificarem diante do espelho se estão felizes com o reflexo.

A caminhada a seguir, em fila indiana, é de cerca de 300 metros, às margens do Rodoanel, em Osasco, para o canteiro de obras.

São oito engenheiras e técnicas comandando o trabalho de uma centena de homens na construção de faixa adicional do Rodoanel Mário Covas, entre os quilômetros 15 e 20 da pista externa. Projeto que também passa pelas cidades de Carapicuíba e Barueri, na Grande São Paulo.

No jorro das obras, a expectativa é que sejam usadas 120 profissionais da construtora PBS, contratada pelo Grupo CRRC, concessionária das rodovias dos Bandeirantes e Anhanguera. A previsão é que tudo esteja finalizado em outubro de 2025.

"A gente não leva em conta o fato de ser mulher. Na hora do trabalho, fazemos o serviço com eficiência. Pouco importa se somos homens ou mulheres. A gente sabe se impor", afirma Cecilia Gallo, engenheira, gerente de contrato e responsável pela obra.

Eles dizem que, apesar de não ser algo grandioso, é complexo. Serão construídos viadutos a serem erguidos no vão entre outros dois já existentes. Um dos canteiros é ao lado do terminal de ônibus municipal de Osasco, que continua em funcionamento. O tráfego de caminhões do Rodoanel é constante.

O ambiente da construção civil historicamente masculino, e elas reconhecem isso. Todas têm histórias de barreiras superadas no decorrer dos anos — e após muita insistência. Não são apenas obras atravessadas (isso elas já estão acostumadas) mas de desafios reais à autoridade.

"Isso acontece e eu chego lá e pergunto: 'Onde está o engenheiro?'", relembra Fernanda Charette Tokuyama, 47, engenheira e coordenadora de planejamento da faixa adicional.

"Outra vez vieram dizer que

não iam fazer o que eu estava dizendo. Achavam que não sabia o que dizia. Você tem de ganhar pelo argumento. Mostra que conhece do tema e tudo fica bem", acrescenta a engenheira de produção Agatha Pego Lopes, 32.

É algo comum entre elas. Cecilia sorri ao pensar o que faria, hoje em dia, se lhe acontecesse algo semelhante. A tentação é grande de responder com seu jeito direto de tratar a todos, que demitiria o subordinado no ato. Mas, depois de pensar por alguns segundos, repete que também mostraria com comportamento técnico e motivo para ter dado a ordem.

"A gente passou por muita coisa. Eu faço isso há 23 anos", completa.

Palhar de canteiro de obra em canteiro de obra, de projetos em projeto, faz com que Cecilia não crie raízes. Nessas mais de duas décadas, ela morou em 25 cidades. Algo parecido ao que acontece com Agatha, que conta nos dedos os lugares em que já viveu.

"No uma vez por mês vem minha família em Navegantes [Santa Catarina]. Poderia viajar em outros fins de semana, mas podem precisar de algo aqui na obra", diz.

Quem pode ter mais dor de cabeça, entre elas, é Daniele Lopes do Monte, 37. Não é nada pessoal. É pela natureza da sua função: supervisora de segurança do trabalho. É quem precisa alertar o tempo inteiro sobre situações inseguras.

"Eles escutam, porque entendem o sentido do que fazemos. Nem sempre é agradável, porque levamos tempo de mudar padrões que estão acostumados a fazer há anos. Mas faz parte. Hoje é bem mais fácil do que foi no passado", diz.

Há mais de uma década, era difícil encontrar botas de tamanhos menores ou equipamentos de segurança. Raríssimos femininos nos canteiros era algo inexistente.

"Eu li na Folha uma reportagem sobre as dificuldades das mulheres que trabalham no porto de Santos. Não existiam banheiros para elas. Lembrei muito do que já passamos", diz Cecilia.

Na obra da faixa adicional do Rodoanel, além do banheiro, há o contêiner com espelho para que possam se arrumar e chaves íntimas. A relação com os homens é cordial, de brindeira leveza. O tempo de elas serem desafiadas ficou no passado.

Dizem, de fato, que atualmente é muito mais difícil lidar com as demandas de clientes e de outros executivos homens do que com os operários.

"Você não pode ser tímida, ficar esperando que alguém vá perguntar a sua opinião. Se tem algo a dizer, diga", afirma Cecilia. "Ninguém vai te entregar nada de não beija", afirma Fernanda.

Todas são assertivas. Há uma empolgação a ser finalizada, fundações a serem colocadas de pé, porque o contrato quer saber "por que a obra não está andando", mesmo que tudo esteja dentro do cronograma acertado.

Com as mulheres reunidas no contêiner, Cecilia agradece a todas e diz nunca ter trabalhado com uma equipe tão boa.

Um homem entra no espaço ocupado por elas. "Sua braquiola está aberta", avisa Agatha. "Desligue".

O tom de voz não carrega nenhum tom de galhofa e ninguém ri. É para seriedade e 100% praticidade. "Vamos lá. Agora, ao trabalho", diz Daniele.

Chinesa que fará trem SP-Campinas gerou temor de espionagem nos EUA

Thiago Bethônico

Como deverão ser os trens da rota São Paulo a Campinas

SÃO PAULO "Uma das joias da coroa para mostrar ao mundo as conquistas de desenvolvimento da China". É assim que a CRRC apresenta os trens de alta velocidade que saem de suas fábricas.

O tom grandioso e nacionalista no site da empresa não é à toa. Controlado pelo governo chinês, a companhia é a maior fabricante de suprimentos ferroviários do mundo, com 186 mil funcionários e 46 subsidiárias.

Na quinta-feira (29), o gigante estatal saiu vencedor do leilão do trem que vai ligar São Paulo a Campinas, em um consórcio encabeçado pela Comport, holding brasileira ligada à família Constantino, fundadora da Gol.

O projeto prevê investimentos de R\$ 14,4 bilhões e, além da criação do expresso de alta velocidade, também inclui a implementação de um "trem parador" de Jundiaí a Campinas e a concessão da linha 7-rubi da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Embora a Comport tenha maior participação no consórcio (65%), o peso do grupo fica por conta do gigante chinês, que já teve conversas com o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) para instalar uma fábrica de trens em São Paulo.

Com sede em Pequim, a CRRC tem rendimento anual na faixa dos R\$ 170 bilhões, segundo dados de 2022 da revista Fortune. A companhia tem contratos de venda com países como Alemanha, Suíça e Japão e é fabricante de trens usados nos Estados Unidos, no México, em Portugal e na Turquia. Nos últimos anos, saiu vencedora de licenças para construir linhas de metrô em Medellín e Bogotá.

No Brasil, a CRRC forneceu os trens para o metrô e Super via do Rio de Janeiro e também será responsável pelos novos trens da linha 15 prata do metrô de São Paulo.

Mas, além de se acostumar com contratos, a CRRC também vem enfrentando turbulências. A principal delas aconteceu nos EUA e vem se arrastando desde 2019. Durante o governo do então presidente Donald Trump, o Congresso americano aprovou uma lei proibindo que agências de trânsito usassem recursos federais para comprar vagões fabricados por estatais chinesas.

O projeto ganhou apoio bipartidário dos parlamentares, que temiam que vagões "inteligentes" pudessem espionar atividades militares ou roubar dados de americanos pelo wi-fi. Segundo o jornal The Washington Post, a CRRC foi um dos motivos para a criação da lei, já que a estatal chinesa era uma das concorrentes em contratos de metrô importantes, como o de Washington D.C.

A possibilidade de a companhia levar o contrato levanta preocupações em membros do Congresso de que os trens pudessem ser construídos com capacidades para o governo chinês espionar a capital dos EUA.

O movimento, contudo, também foi atribuído por alguns especialistas ao objetivo de Trump punir Pequim por taxas impostas a empresas americanas e pela redução do investimento chinês no país.

Entre 2014 e 2020, a CRRC ganhou uma série de contratos para fornecer trens para locais como Los Angeles e Los Angeles.

O gigante chinês montou inclusive fábricas nos EUA para atender aos pedidos. De acordo com o Washington Post, críticos diziam que as propostas que perdiam eram prova de que não pretendia monopolizar os mercados. A empresa ainda chama a acusação de espionagem de "ridícula", afirmando que nunca controlou nenhum de seus carros depois de entregá-los.

Como deverão ser os trens da rota São Paulo a Campinas

SÃO PAULO "Uma das joias da coroa para mostrar ao mundo as conquistas de desenvolvimento da China". É assim que a CRRC apresenta os trens de alta velocidade que saem de suas fábricas.

O tom grandioso e nacionalista no site da empresa não é à toa. Controlado pelo governo chinês, a companhia é a maior fabricante de suprimentos ferroviários do mundo, com 186 mil funcionários e 46 subsidiárias.

Na quinta-feira (29), o gigante estatal saiu vencedor do leilão do trem que vai ligar São Paulo a Campinas, em um consórcio encabeçado pela Comport, holding brasileira ligada à família Constantino, fundadora da Gol.

O projeto prevê investimentos de R\$ 14,4 bilhões e, além da criação do expresso de alta velocidade, também inclui a implementação de um "trem parador" de Jundiaí a Campinas e a concessão da linha 7-rubi da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Embora a Comport tenha maior participação no consórcio (65%), o peso do grupo fica por conta do gigante chinês, que já teve conversas com o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) para instalar uma fábrica de trens em São Paulo.

Com sede em Pequim, a CRRC tem rendimento anual na faixa dos R\$ 170 bilhões, segundo dados de 2022 da revista Fortune. A companhia tem contratos de venda com países como Alemanha, Suíça e Japão e é fabricante de trens usados nos Estados Unidos, no México, em Portugal e na Turquia. Nos últimos anos, saiu vencedora de licenças para construir linhas de metrô em Medellín e Bogotá.

No Brasil, a CRRC forneceu os trens para o metrô e Super via do Rio de Janeiro e também será responsável pelos novos trens da linha 15 prata do metrô de São Paulo.

Mas, além de se acostumar com contratos, a CRRC também vem enfrentando turbulências. A principal delas aconteceu nos EUA e vem se arrastando desde 2019. Durante o governo do então presidente Donald Trump, o Congresso americano aprovou uma lei proibindo que agências de trânsito usassem recursos federais para comprar vagões fabricados por estatais chinesas.

O projeto ganhou apoio bipartidário dos parlamentares, que temiam que vagões "inteligentes" pudessem espionar atividades militares ou roubar dados de americanos pelo wi-fi. Segundo o jornal The Washington Post, a CRRC foi um dos motivos para a criação da lei, já que a estatal chinesa era uma das concorrentes em contratos de metrô importantes, como o de Washington D.C.

A possibilidade de a companhia levar o contrato levanta preocupações em membros do Congresso de que os trens pudessem ser construídos com capacidades para o governo chinês espionar a capital dos EUA.

O movimento, contudo, também foi atribuído por alguns especialistas ao objetivo de Trump punir Pequim por taxas impostas a empresas americanas e pela redução do investimento chinês no país.

Entre 2014 e 2020, a CRRC ganhou uma série de contratos para fornecer trens para locais como Los Angeles e Los Angeles.

O gigante chinês montou inclusive fábricas nos EUA para atender aos pedidos. De acordo com o Washington Post, críticos diziam que as propostas que perdiam eram prova de que não pretendia monopolizar os mercados. A empresa ainda chama a acusação de espionagem de "ridícula", afirmando que nunca controlou nenhum de seus carros depois de entregá-los.

Recentemente, foi a vez de a União Europeia iniciar sua

ofensiva contra o grupo. Em fevereiro deste ano, o bloco começou a investigar a CRRC mirando os subsídios chineses. O processo pode, inclusive, impedir a empresa de ganhar um contrato na Bulgária.

A assessora da CRRC não foi localizada pela reportagem.



Serviço regular (intermetropolitano e linha 7-rubi)



Modelo de referência: trem da série 9500 da CPTM

Comprimento: 172 m
Carros: 8
Velocidade máxima: 90 km/h
Capacidade: 2.048 passageiros (6 pessoas/m²)

Serviço expresso



Modelo de referência: trem da Renfe média distância

Comprimento: até 300 m ou Comprimento: 150 m
Carros: 12 (trem com dois andares)
Carros: 6

Para ambos os expressos
Capacidade: 800 a 1.100 passageiros sentados
Velocidade máxima: 140 km/h
Portas: ao menos 2 por lateral de cada vagão

Itens extras

- Espaço para malas
- Espaço para carrinho de bebê
- Espaço para prender bicicletas

Fonte: Edital publicado pelo Governo do Estado de SP



Trem fabricado pela empresa CRRC na província de Hebei, norte da China

Na ocasião, a CRRC contestou a afirmação, dizendo que as propostas que perdiam eram prova de que não pretendia monopolizar os mercados. A empresa ainda chama a acusação de espionagem de "ridícula", afirmando que nunca controlou nenhum de seus carros depois de entregá-los.