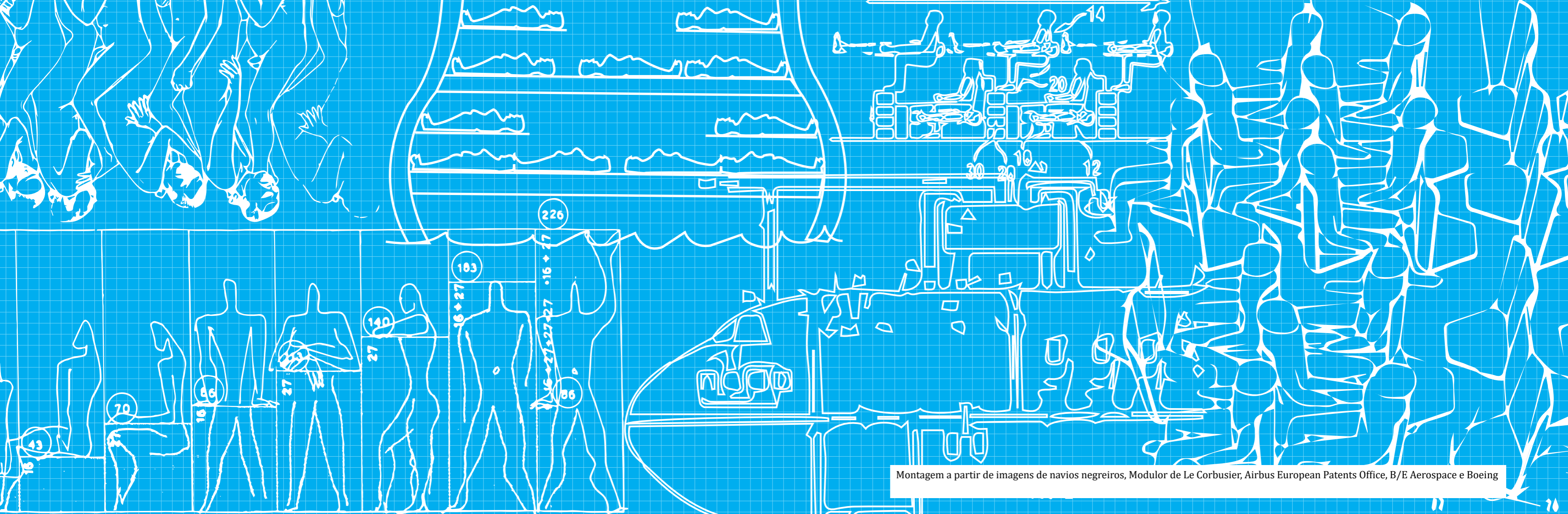




GRU-111

CONTRACARTOGRAFIAS



Montagem a partir de imagens de navios negreiros, Modulor de Le Corbusier, Airbus European Patents Office, B/E Aerospace e Boeing

David Sperling
Fábio Lopes de Souza Santos

Organizadores

**Instituto de
Arquitetura e
Urbanismo**

Universidade de São Paulo
São Carlos
2017

Esta publicação foi editada no âmbito do projeto *Contracondutas*.

O projeto *Contracondutas*, realizado entre maio de 2016 e maio de 2017, através do Conselho Técnico da Escola da Cidade, contou com financiamento público proveniente de TAC entre

o Ministério Público do Trabalho e empresa flagrada utilizando mão de obra em condições análogas a escravidão, em obras do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em 2013. Esta obra tem distribuição gratuita e não pode ser comercializada.

Esta publicação não contém conotação comercial nos termos do artigo 132, inciso V, da Lei 9.279/96

PROJETO CONTRACONDUTAS



GRU-111

CONTRACARTOGRAFIAS

[IN]VISIBILIDADES:
DISPOSITIVOS E SISTEMAS
David Sperling e
Fábio Lopes de Souza Santos, **p. 6**

**] O aeroporto
como dispositivo, p.22**

LIMITES [IN]FORMAIS, Rafael Goffinet de Almeida; Caio Jacintho, Giovanni Bussaglia, Tiago Hindi, **p.24**

GRAFICONDUTAS, Rafael de Oliveira Sampaio; Ana Paula Guaratini, João Gonçalves, **p.42**

AEROPORTOS COMO
DISPOSITIVOS INFOPOLÍTICOS,
Ruy Sardinha Lopes, **p.60**

PSNGR GRU AA 198 36J, Guilherme V. Cuoghi; Alessandra Vitti, Beatriz Costa, Renato Tamaoki, **p.68**

ATTENDANT, Cristina Akemi Goldschmidt Kiminami; Ana Carolina Martins Dias Felizardo, Artur da Silva Bignelli, Jeanne Alves Vilela, **p.76**

BRAZILIDADES, Tássia Borges de Vasconcelos; Eduardo Costa Cordeiro, Kaio Stragliotto, Renan Santos Gomez, **p.84**

FRESTAS, Paula Ramos Pacheco; Bruno Henrique Rossler, Laura Adami Nogueira, Paul Newman dos Santos, **p.92**

ENQUADRAMENTOS, Luciano Bernardino da Costa, **p.100**

CONTRARELATOS, Marília Solfa; Aline Sgotti, Daniel Nardini Marques, Miranda Zamberlan Nedel, **p.104**

**] Do GRU aos 111:
em direção
a um sistema, p.122**

TRAVESSIAS, Luciano Bernardino da Costa, **p.124**

TRABALHO, DESIGUALDADE,
DOMINAÇÃO E ESCRAVIDÃO,
Cibele S. Rizek, **p.132**

**] GRU-111: agentes,
processos e dinâmicas, p.138**

David Sperling, Fábio Lopes de Souza Santos; Marília Solfa, Paula Ramos Pacheco, Rafael Goffinet de Almeida, Rafael de Oliveira Sampaio,

ORGANOGRAMA: SISTEMA
OAS-GRU - PARTICIPAÇÃO
ACIONÁRIA/LOGÍSTICA DE
ALICIAMENTO DE TRABALHO
ANÁLOGO AO ESCRAVO, **p.140**

SISTEMA DE CONCESSÕES
INVEPAR: EMPRESAS E
PARTICIPAÇÕES, **p.142**

AGENTES IMPLICADOS: PROCESSO
JUDICIAL/PARTICIPAÇÃO
ACIONÁRIA, **p.144**

**] Trabalho análogo
ao escravo: legislação
e economia, p.146**

David Sperling, Fábio Lopes de Souza Santos, Marcel Fantin; Cristina Akemi Goldschmidt Kiminami, Guilherme Vendramini Cuoghi, Tássia Borges de Vasconcelos

OCORRÊNCIAS DE TRABALHO
ANÁLOGO AO ESCRAVO NA
CONSTRUÇÃO CIVIL BRASILEIRA
(2009-2016), **p.148**

TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO
NA CONSTRUÇÃO CIVIL E ÍNDICES
DE DESENVOLVIMENTO, **p.150**

REDAÇÕES DA LEI DO TRABALHO
ESCRÁVO NO BRASIL E
DEFINIÇÕES DA OIT, **p.154**

INDÚSTRIA AERONÁUTICA E
CONSTRUÇÃO CIVIL/ARQUITETURA:
CONFLITOS TRABALHISTAS
NO BRASIL, **p.156**

MAPA GLOBAL DE ÍNDICES DO
TRABALHO E CONCENTRAÇÃO
DE RENDA, **p.158**

TRABALHO ANÁLOGO A
ESCRÁVO / FLEXIBILIZAÇÃO
DO TRABALHO, **p.160**

DISPUTAS EM RELAÇÃO À PUBLICAÇÃO
DA LISTA SUJA, **p.162**

**] Diagramas
Contracondutas, p.164**

David Sperling, Fábio Lopes de Souza Santos, Marcel Fantin

ORGANOGRAMA DAS AÇÕES
ADMINISTRATIVAS E
JUDICIAIS PARA O COMBATE E
ERRADICAÇÃO DO TRABALHO
ANÁLOGO AO ESCRAVO E O
CASO 111>OAS-GRU, **p.166**

PROJETO CONTRACONDUTAS
COMO REPARAÇÃO COLETIVA/
INDIRETA, **p.168**

[IN]VISIBILIDADES:
AJUSTES DE CONDUTA
David Sperling e Fábio Lopes
de Souza Santos, **p.170**



Imagem retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos

ÍNDICE

(IN)VISIBILIDADES

“Denomino partilha do sensível o sistema de evidências sensíveis que revela, ao mesmo tempo, a existência de um comum e dos recortes que nele definem lugares e partes respectivas. (...) A partilha do sensível faz ver quem pode tomar parte no comum em função daquilo que faz, do tempo e do espaço em que essa atividade se exerce. (...) Existe portanto, na base da política, uma “estética” que (...) é um recorte dos tempos e dos espaços, do visível e do invisível, da palavra e do ruído que define ao mesmo tempo o lugar e o que está em jogo na política como forma de experiência. (...) É a partir dessa estética primeira que se pode colocar a questão das “práticas estéticas”, no sentido em que entendemos, isto é, como formas de visibilidade das práticas da arte, do lugar que ocupam, do que “fazem” no que diz respeito ao comum. As práticas artísticas são “maneiras de fazer” que intervêm na distribuição geral das maneiras de fazer e nas suas relações com maneiras de ser e formas de visibilidade.”

JACQUES RANCIÈRE (A PARTILHA DO SENSÍVEL, 2005).

(IN)VISIBILIDADES: DISPOSITIVO E SISTEMAS

“GRU-111: contracartografias” foi desenvolvido pelo Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas¹ como projeto de pesquisa e intervenção pública, integrando as atividades do Projeto Contracondutas, realizado pela Escola da Cidade. Conforme Lígia Nobre e Carol Tonetti, coordenadoras do Contracondutas, apresentam:

“Por decisão do Ministério Público do Trabalho de Guarulhos, parte da verba de um Termo de Ajuste de Conduta (TAC), endereçado a uma construtora brasileira, flagrada empregando trabalho análogo a escravo na construção do Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, foi destinada à Associação Escola da Cidade, para a elaboração de um projeto que problematizasse e impactasse o debate público sobre as grandes obras de infraestrutura, a migração e

o trabalho análogo a escravo na contemporaneidade. Desta iniciativa do sistema de justiça do trabalho que, entre outras ações de combate e erradicação do trabalho análogo a escravo, pretende fomentar o debate sobre o reconhecimento dos direitos do trabalhador, se origina o projeto Contracondutas.

Com duração prevista de um ano (maio de 2016 a maio de 2017), conta com uma equipe interdisciplinar de profissionais e opera como dispositivo que atravessa diversas atividades didático-pedagógicas da Escola da Cidade – tais como o Seminário de Cultura e Realidade Contemporânea, o programa de Estágios de Pesquisa Científica e Experimental –, ao mesmo tempo em que incorpora e provoca indagações acadêmicas, jornalísticas e artísticas, projetando-se em direção ao debate público do tema e de suas repercussões na cidade, nas relações sociais, na ocupação do território,

DAVID SPERLING
FÁBIO LOPES DE SOUZA SANTOS

nos fluxos migratórios, nas políticas públicas e nas produções culturais.

O Projeto Contracondutas se pretende agente de reflexão, trabalhando no sentido da produção de conhecimento acerca dos sistemas e relações de trabalho e mapeamento de condutas vigentes, para propor ‘condutas outras’, como alternativas de significação política a procedimentos normatizados nos meios de atuação profissional em que nos situamos.”²

O convite para realização deste projeto vem ao encontro das pesquisas do NEC.USP, que investigam as transformações espaciais e culturais que têm caracterizado o mundo contemporâneo tendo como foco inter-relações entre arquitetura, arte, cidade e sociedade. Por entender que, para

além da regulação da ordem produtiva, o espaço contemporâneo funde os mecanismos produtivos e as projeções simbólicas, conformando um espaço híbrido que requer novos mecanismos de apreensão conceitual e fenomênica, o grupo vem buscando formular processos analíticos e metodologias adequadas a este novo objeto, bem como caracterizar as novas sensibilidades, e possibilidades de interferência nos processos sociais que configuram a existência individual e coletiva.

A partir deste contexto mais geral, o grupo vem se especializando na articulação entre pesquisa e elaboração de trabalhos visuais que problematizam a cidade contemporânea, seus modos de produção e percepção, atuando em um

1. GRUPO DE PESQUISA VINCULADO AO INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA USP (IAU-USP) EM SÃO CARLOS (WWW.IAU.USP.BR/PESQUISA/GRUPOS/NEC/). ATUALMENTE O NEC.USP CONTA COM 04 PROFESSORES PESQUISADORES, 10 DOUTORANDOS, 09 MESTRANDOS E 05 BOLSISTAS DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA.

2. WWW.CT-ESCOLADACIDADE.ORG/CONTRACONDUTAS/APRESENTACAO/

campo interdisciplinar que envolve arquitetos, artistas, cientistas sociais, dentre outros agentes. Como modo-chave de trabalho, o grupo incorpora a estrutura de workshops que permitem o diálogo e a formação de pessoas, o adensamento conceitual dos problemas tratados e a elaboração estética de trabalhos que são posteriormente editados e publicizados em exposições, livros e debates.

Tendo em vista a proposta do Projeto Contracondutas, as questões iniciais que se apresentaram foram: como operar a partir dos campos da arquitetura, da cultura e da reflexão crítica diante dos fatos inaceitáveis que originaram o projeto, sem recair na chave do discurso e da imagem próprios da denúncia? Como tratar os fatos em questão e o tema do “trabalho análogo ao escravo” na contemporaneidade, alterando seu regime de invisibilidade?

Optou-se por utilizar como estratégia, uma dupla aproximação à questão. Realizamos a análise, por um lado, do cenário e dos bastidores das obras do aeroporto e do caso OAS-GRU; e, por outro, do aeroporto como estrutura essencial para as dinâmicas econômicas contemporâneas, as quais envolvem políticas de imigração, legislações internacionais, controles de fluxos, logísticas

dos corpos, veiculação de imagens, produção de desejos, e (in)visibilidades.

Projetos anteriores de artistas já desdobraram campos problemáticos associados ao universo dos aeroportos segundo diferentes visadas: os processos entrópicos de formação de paisagens, por Robert Smithson (Dallas-Fort Worth Regional Airport Layout Plan: Wandering Earth Mounds and Gravel Paths, 1966); a experiência do viajante frequente, por Martha Rosler (In the Place of the Public: Observations of a Frequent Flyer - 1994); a experiência da suspensão e da vertigem em sobrevôo, por Ana Tavares (série Exit com Parede Niemeyer - 1998 em diante); os acontecimentos e cenários do cotidiano, por Cláudia Jaguaribe (Aeroporto - 2002); os lugares do turismo global, por Antoni Muntadas (On translation: I Giardini - 2005); as redes de hiperconexões, por Cássio Vasconcellos (Aeroporto - 2015).

Em nosso caso, olhar o aeroporto como um dispositivo altamente eficiente de produção de (in)visibilidades permitiu utilizá-lo como metáfora significativa de certas condições que perfazem um contexto de afirmação de “programas” a serem seguidos, de controle de comportamentos, e de destituição de direitos de grandes parcelas de seres humanos – universo ao qual está vinculado o entrelaçamento, no mundo

atual, das relações econômicas e sociais com a utilização de trabalho análogo ao escravo.

De início, utilizamos o título do projeto - GRU-111: contracartografias - para articular duas chaves significativas do complexo estudado e um modo para seu enfrentamento.

GRU

No sentido do aprimoramento da logística e da comunicação operacional do sistema global de transporte aéreo, uma série de códigos linguísticos e visuais foi desenvolvida. No caso do sistema aeroportuário internacional, dentre tantos outros códigos, existem os códigos IATA (International Air Transportation Association)³ de identificação internacional de aeroportos e cidades. GRU e SAO são, respectivamente, as siglas que nomeiam o Aeroporto de Guarulhos e sua localidade (São Paulo, e não Guarulhos) neste sistema internacional.

Mas GRU diz respeito igualmente a *GRU Airport*, nome que substitui o nome oficial anterior, (“Aeroporto Governador André Franco Montoro”, designação representativa do costume de apropriação política das infraestruturas públicas no Brasil), uniformizando sua identidade com

um nome-marca internacional. A decisão pelo reposicionamento da marca é tomada logo após a concessão do aeroporto por 20 anos, em junho de 2012, ao consórcio GRUPar (Aeroporto de Guarulhos Participações S.A.), detentor de 51% do capital social do aeroporto, conjuntamente com a Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, empresa pública federal brasileira de administração indireta vinculada à Secretaria de Aviação Civil), que permanece com os 49% restantes.

A adoção deste nome e sua nova marca são representativas do processo de “modernização” da infraestrutura brasileira - seguindo à risca a cartilha neoliberal para gestão econômica - por meio de privatizações, concessões e criação de agências regulatórias, um conjunto de medidas que se imagina seriam capazes de alçar o Brasil ao patamar de *global player*.

A marca GRU Airport - que associa um nome em inglês a um grafismo que remete a linhas aéreas que partem de uma mesma origem - foi criada pela consultoria de marca Gad’Lippincott⁴ especializada em branding e design de experiência, e pretende, segundo seu idealizador, sinalizar uma nova “era de branding nos aeroportos, à medida que eles forem sendo privatizados”, assumindo “de fato que é um

3. A INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA) É UMA ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE COMPANHIAS AÉREAS QUE REPRESENTA 265 COMPANHIAS OU 83% DO TRÁFEGO AÉREO MUNDIAL, QUE DÁ SUPORTE A DIVERSAS ÁREAS DA AVIAÇÃO E AJUDA A FORMULAR POLÍTICAS INDUSTRIAIS PARA QUESTÕES CRÍTICAS DA AVIAÇÃO. FONTE: [HTTP://WWW.IATA.ORG/ABOUT/PAGES/INDEX.ASPX](http://www.iata.org/about/pages/index.aspx)

4. [HTTP://GAD.COM.BR/PT/GAD/NEGOCIOS/GAD-LIPPINCOTT](http://gad.com.br/pt/gad/NEGOCIOS/GAD-LIPPINCOTT)

5. “AEROPORTO DE GUARULHOS ADOTA NOVA IDENTIDADE: GRU AIRPORT”. URL: [HTTP://PROPMARK.COM.BR/AGENCIAS/AEROPORTO-DE-GUARULHOS-ADOTA-NOVA-IDENTIDADE-GRU-AIRPORT](http://propmark.com.br/agencias/aeroporto-de-guarulhos-adoa-nova-identidade-gru-airport)

6. ESTA PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA FOI ALTERADA EM 2015. EM 2012, A PARTICIPAÇÃO ERA, RESPECTIVAMENTE, DE 90% E 10%. FONTE: [HTTP://WWW.VALOR.COM.BR/EMPRESAS/4257270/INVEPAR-VENDERA-10-DE-ACOES-DA-GRUPAR-AIRPORTS-COMPANY-SOUTH-AFRICA](http://www.valor.com.br/empresas/4257270/invepar-vendera-10-de-acoes-da-grupar-airports-company-south-africa)

7. A ICAO É UMA AGÊNCIA ESPECIALIZADA DA ONU, ESTABELECIDADA EM 1944, PARA A GESTÃO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL. POSSUI 191 PAÍSES MEMBROS E GRUPOS INDUSTRIAIS, ALMEJANDO UM CONSENSO EM RELAÇÃO A PADRÕES, POLÍTICAS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA SEGURANÇA, EFICIÊNCIA, SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA E AMBIENTAL DO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL. FONTE: [HTTP://WWW.ICAO.INT](http://www.icao.int)

8. OS JULGAMENTOS DOS EXECUTORES FORAM ANULADOS EM 2016 PELO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO, CABENDO AINDA RECURSO.

equipamento internacional”, ao mesmo tempo em que se veicula uma “mensagem clara” para “uma comunidade [que existe] em torno do aeroporto, como funcionários e parceiros que têm orgulho pelo tema”.⁵

A sigla GRU foi adotada para indicar, no contexto do projeto “GRU-111: contracartografias”, um conjunto de articulações entre empresas de investimentos e participações, empreiteiras, fundos de pensão estatais e órgãos governamentais, que perfazem todo um empreendimento que controla o aeroporto, de sua ampliação às várias nuances de sua gestão. A título de exemplo: o controle da GRUPar (detentora de 51% dos ativos sociais do GRU Airport) é dividido entre a Invepar (Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A.), com 80%, e a Airports Company South Africa SOC Limited (ACSA), empresa estatal sul-africana, gestora de aeroportos, detentora de 20%.⁶ O controle da Invepar - empresa criada no ano de 2000, para explorar concessões de infraestruturas de transporte no Brasil - é, por sua vez, partilhado paritariamente entre o Grupo OAS e os fundos de pensão estatais Funcef (Caixa Econômica Federal), Previ (Banco do Brasil) e Petros (Petrobrás).

111

“GRU-111”, alude ao código internacional de registro ou marca de aeronaves segundo a ICAO (International Civil Aviation Organization⁷), segundo o qual cada aeronave recebe um registro alfabético ou alfanumérico composto por um prefixo, que identifica a nacionalidade, e um sufixo, que identifica a matrícula, separados por um hífen.

A matrícula, neste caso, é o número 111, que diz respeito à quantidade de trabalhadores oriundos dos Estados do Maranhão, Pernambuco, Sergipe e Bahia, encontrados em situação análoga à de escravos no canteiro de obras da construção do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos, fato que dá origem ao projeto Contracondutas. Mas 111 é também um número emblemático que replica, duas décadas depois, a quantidade de detentos mortos no Massacre do Presídio Carandiru, em 1992.⁸

Mas, deve-se atentar que os 111 do GRU são apenas a parcela identificada de um total de 2366 trabalhadores migrantes de fora do Estado de São Paulo, estimado em estudo realizado pelo Ministério Público do Trabalho, que compuseram

a mão-de-obra no canteiro da empreiteira OAS S.A.⁹ Os 111 do GRU representam um número ainda maior, que remonta à própria relação entre a cidade de Guarulhos e a construção do aeroporto:

“Quando o Aeroporto Internacional de Guarulhos, na Grande São Paulo, começou a ser construído em 1980, a população do distrito de Cumbica, onde ele fica, cresceu vertiginosamente. Os novos habitantes, em sua maioria do Nordeste do Brasil, ali se estabeleceram para trabalhar pelos cinco anos seguintes nas obras do aeroporto. Mais de trinta anos depois, os bairros do distrito agora abrigam grande parte dos 4,5 mil funcionários da OAS, uma das maiores construtoras do país e a responsável pelas obras de ampliação do aeroporto mais movimentado da América Latina. Segundo fiscalização conduzida por auditores fiscais do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), são empregados dela também 111 homens resgatados de condições análogas às de escravos.”¹⁰

No caso do GRU, uma questão se evidencia. A mesma empresa participa de empreendimentos aparentemente contrastantes; por um lado é capaz de atuar em uma logística de aliciamento e utilização de mão-de-obra análoga ao escravo no canteiro de obras, por meio de atravessadores; e, por outro, de gerir todo o complexo aeroportuário que responde a normas internacionais de segurança e operação da aviação, por meio da Invepar. Esta dupla face da atuação da mesma

empresa coloca em cheque a visão comum de que teria havido um descontrole fortuito no canteiro, no contexto de operação do mesmo aeroporto que deve ser regido por altos índices de “confiabilidade”. O fato aponta que a forma de atuação da empresa responde, na verdade, à máxima eficiência do empreendimento, encontrando seus maiores ganhos caso a caso.

Portanto, o nome “GRU-111” aponta de modo sintético para a associação entre processos maiores de gestão público-privada de infraestruturas no país com modos de gestão do trabalho precarizado, evidenciando que há articulações diretas entre um e outro, e que há todo um controle do que se faz (in)visível neste empreendimento – assim como em outros análogos, que apontamos nesta pesquisa.

O aeroporto como dispositivo

O projeto de pesquisa foi realizado em duas instâncias: workshop com alunos de graduação e pós-graduação (ampliando o caráter público do projeto), e pesquisa interna ao grupo com contribuições de pesquisadores convidados, Cibele Rizek e Marcel Fantin. O workshop, realizado entre agosto e outubro de 2016, consistiu em aulas repertoriais, atividades

9. FONTE: MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. PROGRAMA DE ERRADICAÇÃO DO TRABALHO ESCRAVO. RELATÓRIO DE INSPEÇÃO – CONDIÇÃO ANÁLOGA À DE ESCRAVO E ALICIAMENTO DE TRABALHADORES – CONSTRUTORA OAS S.A. – CONSTRUÇÃO DO TERMINAL 3 DO AEROPORTO DE GUARULHOS.

10. [HTTP://REPORTERBRASIL.ORG.BR/2013/09/FISCAIS-FLAGRAM-TRABALHO-ESCAVO-EM-OBRA-DA-OAS-PARA-AMPLIACAO-DO-AEROPORTO-INTERNACIONAL-DE-GUARULHOS-SP/](http://reporterbrasil.org.br/2013/09/fiscais-flagram-trabalho-escravo-em-obras-da-oas-para-ampliacao-do-aeroporto-internacional-de-guarulhos-sp/). SOBRE OS IMPACTOS URBANOS, ECONÔMICOS E SOCIAIS DO AEROPORTO DE CUMBICA NA CIDADE DE GUARULHOS, SUGERE-SE VER A TESE DE DOUTORADO DE EULÁLIA PORTELA NEGRELOS, “TÉCNICA E ESTRATÉGIA POLÍTICA: GRANDES PROJETOS URBANOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO” (FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 2005)

práticas e visitas ao aeroporto e bairros lindeiros, resultando na produção de trabalhos visuais. Tomou como objeto de estudo o Aeroporto GRU como um dispositivo que funciona por meio da produção estratégica de visibilidades e invisibilidades.

Assumimos o sentido de dispositivo proposto por Giorgio Agamben que, a partir de Foucault, refere-se à:

“disposição de uma série de práticas e de mecanismos (ao mesmo tempo linguísticos e não-linguísticos, jurídicos, técnicos e militares) com o objetivo de fazer frente a uma urgência e de obter um efeito. (...) um conjunto de práxis, de saberes, de medidas, de instituições cujo objetivo é de administrar, governar, controlar e orientar, em um sentido em que se supõe útil, os comportamentos, os gestos e os pensamentos dos homens. (...) qualquer coisa que tenha de algum modo a capacidade de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar e assegurar os gestos, as condutas, as opiniões e os discursos dos seres viventes.”¹¹

Desdobrando a noção de dispositivo, os trabalhos realizados, e apresentados adiante neste livro, se vinculam a uma das seguintes linhas de pesquisa definidas para este projeto:

- 1) Aeroporto e território: conexão global e (des)conexão local;
- 2) Aeroporto e indução de

- 3) Aeroporto, documentação e controle;
- 4) Aeroporto, trabalho e gênero;
- 5) Aeroporto, turismo e consumo cultural;
- 6) Aeroporto e dispositivos espaciais de controle;
- 7) Aeroporto e relações trabalhistas.

O material produzido no workshop, reelaborado pelo grupo formado pelos coordenadores e alunos da pós-graduação, compõe as narrativas visuais presentes na primeira parte do livro. Sob a linha de pesquisa “Aeroporto e território: conexão global e (des)conexão local”, o trabalho “**Limites Informais**” constrói uma narrativa a partir de imagens retiradas exclusivamente do Google Earth e Google Street View. Iniciando com implantações de aeroportos globais e suas latitudes-longitudes, faz um movimento de aproximação ao GRU, enfocando progressivamente os limites entre o aeroporto e a realidade dos bairros do entorno onde moraram os 111. Ao fim, a partir do Terminal 2 avista-se no horizonte o canteiro de obras do Terminal 3.

“**Graficondutas**”, desenvolvido na linha de pesquisa “Aeroporto e indução de comportamentos”, concentrou-se no estudo dos regimes de visibilidade e invisibilidade que perfazem o processamento de um viajante pelo sistema aeroportuário. Por meio da síntese fotográfica e diagramática de suas etapas - tendo

como referência visual as imagens deste universo que circulam em revistas e os próprios manuais de segurança presentes em aviões e aeroportos -, o trabalho evidencia a experiência programada de uma viagem aérea e a presença constante do controle traduzido pelo par vigilância-entretenimento, registrando-se sua alternância (em corpos, objetos, dispositivos espaciais e imagens).

“**PSNGR GRU AA198 36J**” apresenta uma montagem visual sob o tema do “Aeroporto, documentação e controle”. O controle ao qual o passageiro é submetido é indicado por meio do acúmulo de documentos exigidos e informações disponibilizadas a instituições das mais diversas ordens para que se faça uma viagem. Tal controle rigoroso contrasta fortemente com a informalidade presente nos processos de aliciamento de migrantes como mão-de-obra análoga à escrava utilizada na construção do próprio aeroporto.

“**Attendant**” explora o tema “Aeroporto, trabalho e gênero” para focar, a partir de imagens e discursos, as tensões que cercam o imaginário ao redor das comissárias de bordo, situado ambigualmente entre a sedução e o cuidado maternal, e o respeito às regras de conduta vinculadas às imagens corporativas. Corpo e

comportamento aparecem aqui como instâncias do trabalho.

Na linha de pesquisa “Aeroporto, turismo e consumo cultural”, “**Brazilidades**” se apropria da estética de um catálogo de moda para expor e equalizar objetos muito distintos entre si, mas que representam o estereótipo da identidade nacional. São incorporados desde artigos de moda até objetos de consumo cultural, passando por signos que remetem ao popular, à violência e à escravidão; tudo cabe dentro da brasilidade, não sem certa ironia, desde que a partir de certos “redesenhos”.

“**Frestas**” investiga o tema “Aeroporto e dispositivos espaciais de controle”, para evidenciar as pontas visíveis de um aparato de segurança e logística presente no Terminal 3 do GRU, invisível ao olhar de um viajante. Articulado informações coletadas em visita em loco e plantas do terminal, o trabalho lança a pergunta “onde ver coisas que não são vistas”, convidando o usuário, usualmente objeto de escrutínio, a tomar consciência do aparato institucional do aeroporto e seu complexo funcionamento.

11. AGAMBEN, GIORGIO. O QUE É UM DISPOSITIVO?. OUTRA TRAVESSIA, FLORIANÓPOLIS, N. 5, P. 9-16, JAN. 2005. ISSN 2176-8552. DISPONÍVEL EM: <HTTPS://PERIODICOS.UFSC.BR/INDEX.PHP/OUTRA/ARTICLE/VIEW/12576/11743>. ACESSO EM: 10 AGO. 2016. DOI: HTTP://DX.DOI.ORG/10.5007/12576

“**Contrarelatos**” explora a linha de pesquisa “Aeroporto e relações trabalhistas” trazendo à visibilidade o universo dos conflitos e dos acidentes de trabalho no cotidiano de funcionamento dos aeroportos, a partir de relatos coletados em publicações de domínio público. O trabalho articula os relatos à localização espacial das ocorrências, a ícones de comunicação visual presentes nestes espaços de trabalho, imagens publicitárias e imagens realizadas no próprio aeroporto.

O conjunto de trabalhos aponta muitas das facetas dos processos de dessubjetivação produzidos pelo aeroporto, como dispositivo chave do contexto econômico-cultural contemporâneo. Segundo Agamben,

“Foucault assim mostrou outra travessia como, em uma sociedade disciplinar, os dispositivos visam através de uma série de práticas e de discursos, de saberes e de exercícios, a criação de corpos dóceis, mas livres, que assumem a sua identidade e a sua ‘liberdade’ enquanto sujeitos no processo mesmo do seu assujeitamento. O dispositivo é, na realidade, antes de tudo, uma máquina que produz subjetivações, e enquanto tal é uma máquina de governo. (...) O que define os dispositivos com os quais temos que lidar na fase atual do capitalismo é que eles não agem mais tanto pela produção de um sujeito, quanto pelos processos que podemos chamar de dessubjetivação.”¹²

Do GRU aos 111: em direção a um sistema.

A questão da produção de visibilidades e invisibilidades foi retomada na parte seguinte da pesquisa, dedicada a elucidar processos diversos vinculados ao tema central do Projeto Contracondutas, a ocorrência de trabalho análogo ao escravo no canteiro de obras da construtora OAS. A pesquisa e a elaboração de trabalhos, levadas a cabo pelos coordenadores e alunos da pós-graduação, em parceria com Marcel Fantin, partiu do caso particular em análise, seguindo em direção a um contexto mais amplo, estrutural e globalizado, que diz respeito às próprias formas avançadas de reprodução do capital por meio da precarização das formas de trabalho.

Neste caso, tratava-se de dar forma, conceder visibilidade, a processos e inter-relações de natureza mais abstrata, quando não tornados deliberadamente invisíveis. Foram empregadas como estratégias, a apropriação da forma dos diagramas pelos quais as próprias empresas se representam, e montagens verbo-visuais, mimetizando formas procedentes de publicações e de propaganda; além da criação de mapas georreferenciados.

Os trabalhos focaram no processo judicial

que se inicia com a denúncia do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Guarulhos contra a Construtora OAS por utilização de trabalho análogo ao escravo e culmina em ações de reparação individual/direta e coletiva/indireta. No formato de diagramas, foram representadas: a) as formas visíveis e invisíveis de conexão entre a empreiteira e o aeroporto, no que chamamos Sistema OAS-GRU; b) a abrangência corporativa das concessões de infraestruturas em que participa o grupo OAS por meio da Invepar; c) a participação difusa de agentes públicos e privados, e instituições de amparo ao trabalhador, nas esferas da utilização e da denúncia de trabalho análogo ao escravo no caso do Sistema OAS-GRU; d) a abrangência das denúncias de trabalho análogo ao escravo na construção civil no Brasil entre os anos de 2009 e 2016, segundo Estados, empreendimentos, construtoras e financiadores; e) uma linha do tempo que, iniciada com a construção do avião 14Bis por Santos Dumont, associa eventos significativos nos ramos da construção aeronáutica e da construção civil/arquitetura brasileiros, apontando momentos de tensão social e greves de trabalhadores; f) índices globais do trabalho escravo e concentração de renda.

Na forma de mapas georreferenciados, as ocorrências do trabalho análogo ao escravo na

construção civil no Brasil foram justapostas a outros índices que permitem associá-las não com as regiões menos desenvolvidas do país, mas com aquelas com maior índice (de concentração) de renda, entre outros dados.

Por meio de montagens verbo-visuais, foram desenvolvidas as seguintes temáticas: a) a sistematização de diferentes redações da lei do trabalho escravo no Brasil, que ampliam ou reduzem direitos sociais, e as definições utilizadas pela Organização Internacional do Trabalho; b) a aproximação de termos usualmente utilizados como sinônimos da flexibilização do trabalho no contexto atual com os termos sinônimos do trabalho análogo ao escravo; c) a sistematização de dados e fatos vinculados ao recente retorno da publicação da chamada Lista Suja.

Organizado a partir dos dois grandes blocos da pesquisa, o livro é pensado igualmente a partir de narrativas cruzadas e diálogos entre trabalhos visuais, citações e textos. Ao longo do livro, o leitor percorrerá uma narrativa que parte de imagens de satélite, adentra no aeroporto e seus meandros, encontra situações veladas e tensões trabalhistas, mergulha no caso OAS-GRU, se espalha por um sistema mais amplo, para retornar ao contexto global.

Entremeando momentos do livro, Luciano Costa apresenta os ensaios “Enquadramentos” e “Travessias”. No primeiro, o fotógrafo (e, por extensão, o leitor), como intruso, é interpelado pelo olhar de funcionários do aeroporto enquadrados em seus postos de trabalho. No segundo, o fotógrafo capta trabalhadores do aeroporto em um ponto estratégico de seu trajeto vindo dos bairros do entorno, uma conexão possível, mas desconfortável, em que um pixo denuncia o descaso em relação às condições do trabalhador.

Textos de Cibele Rizek e Ruy Sardinha Lopes escritos no escopo do projeto falam, respectivamente, sobre a utilização do trabalho análogo ao escravo como mais uma dentre muitas das formas de precarização do trabalho emergentes no atual estágio do capitalismo, e sobre o aeroporto como um laboratório de ensaios de tecnologias de vigilância e infopolítica. No contexto desta pesquisa, ambos aspectos compõem faces de uma mesma moeda: as formas eficientes de controle do aeroporto como empreendimento, da construção à gestão.

A pesquisa se encerra com dois diagramas, preparados pela mesma equipe, que elucidam o processo judicial iniciado com a denúncia e culmina em ações de reparação, e a abrangência

do projeto Contracondutas como parte destas ações no processo de reparação coletiva/indireta. Acompanhando estes diagramas, a última parte deste texto realizada um balanço da experiência da pesquisa, tentando discernir futuros caminhos.

O livro é aberto e encerrado por páginas que, segundo a visualidade das antigas cópias heliográficas de pranchas de projeto (*blueprints*), associam esquemas de patentes depositadas em anos recentes pelas maiores fabricantes de aviões, gravuras de navios negreiros e estudos modernos de proporção como o Modulor. Tais conjuntos, não sem ruído, evidenciam modos diversos – e difundidos – de eficiência de processos por meio de “projetos” de regulação e controle dos corpos.

Para a capa do livro, nos apropriamos de uma imagem realizada pelos fiscais do Ministério Público do Trabalho durante uma das diligências realizadas em 2013 nos alojamentos clandestinos nos bairros Jardim Lídia e Jardim Malvinas, em Guarulhos. Enquanto em primeiro plano a imagem apresenta uma cena comum às periferias das cidades brasileiras, no horizonte aparecem a torre de comando do *GRU Airport* e as gruas da obra de ampliação do terminal 3. Duas realidades aparentemente tão distantes, mas tão próximas. Nesta imagem, gruas e torre de comando convertem-se em marcos urbanos, reguladores

das ordens sociais instaladas no contexto GRU Airport-Guarulhos, correlatos atuais das chaminés e dos campanários da modernidade tratada por Jean Starobinski.¹³

Contrarelatos, Contracartografias

O modo geral de enfrentamento do problema ao longo do projeto de pesquisa foi o de desenvolvimento do que chamamos de contracartografias, atuando por desvelamentos, metáforas e conexões, construídas por meio de narrativas, montagens e diagramas. Entendemos contracartografias como modos de correlação e espacialização da informação que, por meio de re-elaborações estéticas e aproximações daquilo que usualmente se apresenta ou é oferecido de modo disperso à percepção, podem desvelar aspectos da realidade contemporânea, ativando a compreensão e a tomada de posições críticas.

Utilizamos o termo contracartografias procurando enfatizar que na produção de qualquer representação são feitas escolhas que modulam discursos, enfatizam aspectos, endereçam públicos, em um campo aberto de disputas de narrativas. Contracartografias, termo já utilizado pelo coletivo Counter-Cartographies¹⁴, guarda semelhança de sentido com outros termos

como “mapeamento crítico/cartografia crítica”¹⁵, “contra-mapa”¹⁶ e “cartografia de controvérsias”¹⁷. Ou ainda à luz do que propõe o geógrafo Jeremy Crampton, a ação política de “fazer ver” das contracartografias se realiza por meio de deslocamentos, de poderes e de decisões, os quais incorporam reivindicações:

“Mapeamentos estão imersos em relações de poder específicas. Ou seja, um mapeamento tem implicação com o que escolhemos para representar, como escolhemos representar os objetos como pessoas ou coisas, e que decisões são tomadas com estas representações. Em outras palavras, mapear é em si mesmo um processo político. E é um processo político no qual um número crescente de pessoas está participando. Se o mapa é um conjunto específico de reivindicações de poder/conhecimento, então não somente o Estado e as elites, mas o resto de nós pode igualmente fazer reivindicações igualmente poderosas e em disputa.”¹⁸

Neste trabalho, experimentamos no processo de pesquisa e produção de trabalhos gráficos, operar em um campo ampliado das práticas cartográficas, as quais diferenciamos como trajetórias-narrativas, arquivos visuais e gráficos-diagramas.¹⁹

A análise do aeroporto como dispositivo, realizada na primeira parte desta pesquisa,

13. STAROBINSKI, JEAN. AS CHAMINÉS E OS CAMPANÁRIOS. REVISTA CARAMELO 7, 1995, PP. 72-77.

14. [HTTP://WWW.COUNTERCARTOGRAPHIES.ORG/](http://www.countercartographies.org/)

15. CRAMPTON, JEREMY W.; KRYGIER, JOHN. “AN INTRODUCTION TO CRITICAL CARTOGRAPHY”, ACME: AN INTERNATIONAL E-JOURNAL FOR CRITICAL GEOGRAPHIES, VOL. 4, N. 1, 2006. URL: [HTTPS://WWW.ACADÉMIA.EDU/7732250/AN_INTRODUCTION_TO_CRITICAL_CARTOGRAPHY](https://www.academia.edu/7732250/AN_INTRODUCTION_TO_CRITICAL_CARTOGRAPHY). ACESSO EM 15 DE ABRIL DE 2016.

16. MORRIS, DEE; VOYCE, STEPHEN. COUNTER MAP COLLECTION. URL: [HTTP://JACKET2.ORG/COMMENTARY/DEE-MORRIS-STEPHEN-VOYCE](http://jacket2.org/commentary/dee-morris-stephen-voyce). ACESSO EM 02 DE MARÇO DE 2016.

17. LATOUR, BRUNO. REAGREGANDO O SOCIAL. UMA INTRODUÇÃO À TEORIA DO ATOR-REDE. SÃO PAULO: EDUFBA E EDUSC, 2012.

18. CRAMPTON, JEREMY W.. MAPPING: A CRITICAL INTRODUCTION TO CARTOGRAPHY AND GIS. WEST SUSSEX, WILEY-BLACKWELL PUBLICATION, 2010, P.41.

19. TEMOS INVESTIGADO ESTAS LINHAS CARTOGRÁFICAS POR MEIO DA ARTICULAÇÃO ENTRE MAPEAMENTO ESPACIAL E MAPEAMENTO SOCIAL, SEGUNDO O CONCEITO DE MAPEAMENTO...

... E MAPEAMENTO SOCIAL, SEGUNDO O CONCEITO DE MAPEAMENTO COGNITIVO DE FREDRIC JAMESON (POSTMODERNISM, OR, THE CULTURAL LOGIC OF LATE CAPITALISM. DURHAM: DUKE UNIVERSITY PRESS, 1991), A PARTIR DE UM DIÁLOGO CRÍTICO ENTRE A SISTEMATIZAÇÃO DE APONTAMENTOS APRESENTADOS POR ROBERT TALLY JR. (SPATIALITY - THE NEW CRITICAL IDIOM. NEW YORK: ROUTLEDGE, 2013) E PELO TRABALHO ANALÍTICO DE PRÁTICAS CARTOGRÁFICAS NA ARTE. (PROJETO DE PESQUISA CNPQ "CARTOGRAFIAS E O CAMPO AMPLIADO DOS MAPAS: ARTICULAÇÕES ENTRE TÉCNICA, ESTÉTICA E POLÍTICA NA ESPACIALIZAÇÃO DA INFORMAÇÃO"). ESTAS NOÇÕES FORAM ANTERIORMENTE PUBLICADAS EM SPERLING, DAVID. "VOCÊ (NÃO) ESTÁ AQUI: CONVERGÊNCIAS NO CAMPO AMPLIADO DAS PRÁTICAS CARTOGRÁFICAS". REVISTA INDISCIPLINAR, N.2. V. 2. P. 77-92, 2016. URL: HTTP://WWW.EDITORA.FLUXOS.ORG/LIVROSPDFDOWNLOAD/

se encaixa na categoria trajetórias-narrativas. Trajetórias-narrativas se convertem em cartografias na medida em que, a partir do corpo implicado e em deslocamento pelo espaço, sublinham experiências cotidianas e eventos imprevistos, decisões e contingências, regras e desvios traçados no espaço em ato. As trajetórias-narrativas são da ordem dos micro-espacos, das fricções entre corpos, das descobertas. Como postura, o cartógrafo-viajante assume o mundo como um espaço a ser habitado em seu estofado, um espaço-entre.

Pode ser incluída aqui toda uma linhagem de artistas caminhantes urbanos ou de lugares ermos, que remontam ao *flanêur*, às visitas dadaístas e deambulações surrealistas, e psicogeografias situacionistas. Como também práticas e obras de Richard Long, Stalker, Cildo Meireles (Cordões/30 Km de linhas estendidas, 1965), Francis Alÿs (The Green Line, 2004), Christian Nold (Biomapping, 2004) e Jeremy Wood (Meridians GPS Drawing, 2006), dentre outros.

Arquivos visuais se convertem em cartografias na medida em que, a partir de experiências imediatas ou mediadas por representações, documentam, coletam informações e as analisam, discriminam e organizam, utilizando

procedimentos de aproximação, associação e montagem, e operando pela extração de qualidades em quantidades. Como postura, o cartógrafo-entomólogo assume o mundo composto por informações em excesso e em dispersão, as quais devem ser selecionadas e recombinadas.

Esta linha remonta à Georges Perec e a "Tentativa de esgotamento de um lugar parisiense" como também aos trabalhos fotográficos de Bernd e Hilla Becher (Pitheads, 1974, dentre outros), Edward Ruscha (Every Building on the Sunset Strip, 1966), Hans Eijkelboom (People of the Twenty-First Century, 1995>), Antoni Muntadas (On translation: The Bookstore, 2001) e Antoni Abad (megafone.net, 2004>). Utilizamos a estratégia de coleta-remontagem nos momentos da *análise* do aeroporto como dispositivo, mas, especialmente, nas análises visuais da segunda parte.

Por sua vez, gráficos-diagramas foram essenciais para desvelar diversas dimensões do Sistema OAS-GRU. Gráficos-diagramas se convertem em cartografias na medida em que desenham similitudes com o real; nesse caso, trata-se de dar forma e conceder visibilidade a processos e inter-relações de natureza abstrata, quando não, tornados deliberadamente

invisíveis. Como postura, o cartógrafo-agenciador intervém no atual mundo de redes do capitalismo desvendando conexões entre agentes e poderes, estados e potências, presentes e devires, explicitando-as por meio do desenho de linhas abstratas ou contornos semelhantes; selecionam campos de atuação enfocando totalidades provisórias, em movimento, em processo de (des)articulação.

Aqui podem ser identificados trabalhos de Hans Hacke (Shapolsky et al. Manhattan Real Estate Holdings, a Real-Time System, as of May 1, 1971), **Öyvind** Fahlström (World Map, 1972), de Mark Lombardi (dentre outros, George W. Bush, Harken Energy and Jackson Stephens 1979-90, 1999) e Bureau d'Études (Wartime Chronicles, 2001), como as práticas de Iconoclastas (Talleres de Mapeo Colectivo, 2006>) e Counter-Cartographie Collective (Disorientation Guide, 2006).

Frente à crise das representações e à lógica cultural – e espacial – do capitalismo tardio, Fredric Jameson²⁰ já havia defendido a premência do papel cognitivo e pedagógico da arte política e da cultura, por meio do que definiu como "uma estética do mapeamento cognitivo". Recuperando, expandindo e associando a noção de ideologia de Althusser - "a representação do Imaginário do sujeito em relação à sua condição

Real de existência", - e os problemas empíricos de localização do sujeito na cidade estudados por Kevin Lynch - "que envolvem a reconquista prática do senso de lugar e a construção ou reconstrução de um conjunto articulado que pode ser retido na memória e que o indivíduo pode mapear e remapear ao longo de trajetórias móveis e alternativas" -, o autor propõe o mapeamento cognitivo como "uma cultura política pedagógica que procura dotar o indivíduo com algum novo senso ampliado de seu lugar no sistema global".

20. JAMESON, FREDRIC. POSTMODERNISM, OR, THE CULTURAL LOGIC OF LATE CAPITALISM. DURHAM: DUKE UNIVERSITY PRESS, 1991.

“O dispositivo é, na realidade, antes de tudo, uma máquina que produz subjetivacões, e enquanto tal é uma máquina de governo. (...) O que define os dispositivos com os quais temos que lidar na fase atual do capitalismo é que eles não agem mais tanto pela produção de um sujeito, quanto pelos processos que podemos chamar de dessubjetivação.”

GIORGIO AGAMBEN [O QUE É UM DISPOSITIVO?, OUTRA TRAVESSIA, 2005]

Fotografia retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos



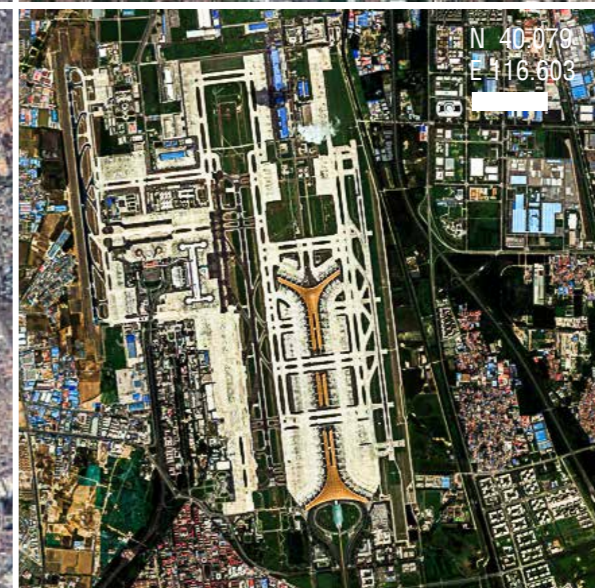
O AEROPORTO COMO DISPOSITIVO

LIMITES INFORMAIS

RAFAEL GOFFINET DE ALMEIDA, CAIO RODRIGUES ÁVILA JACINTHO, GIOVANNI VENTURINI BUSSAGLIA, TIAGO HINDI

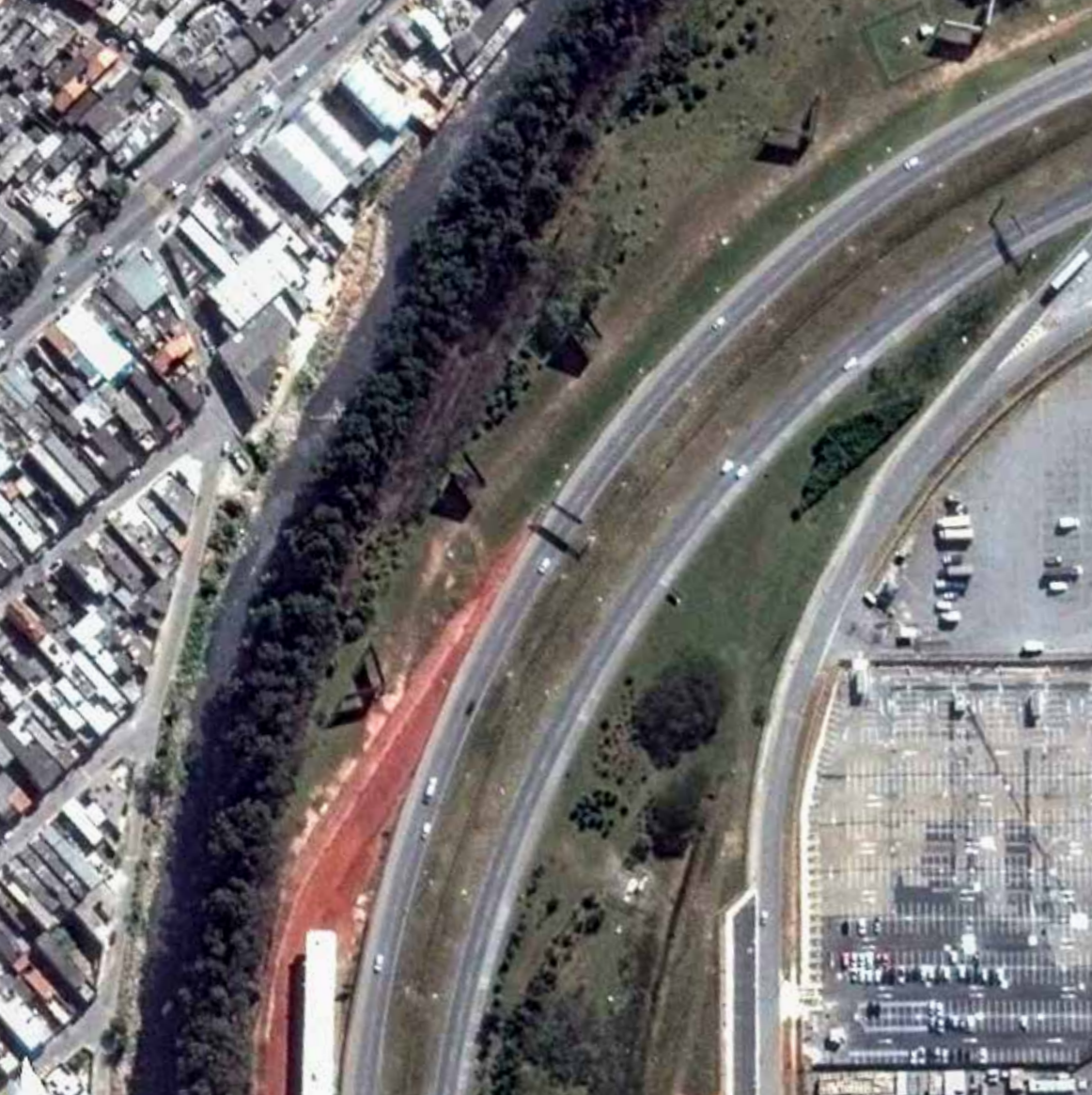
“Enquanto nas metrópoles estas presenças estruturavam o espaço, criando escalas que se podem reconhecer na dialética centro-periferia, sendo critérios dominantes da urbanística clássica dos séculos XIX e XX (as diferentes funções produtivas, residenciais e terciárias), hoje esta possibilidade foi simplesmente ultrapassada. A cidade-território impede toda e qualquer forma de programação deste gênero. Estamos, agora, na presença de um espaço indefinido, homogêneo, indiferente nos seus lugares, onde se dão acontecimentos que se baseiam em lógicas que já não correspondem a um desígnio unitário de conjunto.”

MÁSSIMO CACCIARI (A CIDADE-TERRITÓRIO OU A PÓS-METRÓPOLE, 2004)





GRU S 23.430
W 46.473









GRU-T3 02/2013





↑ PASSAREDO ↑
EMBARQUE E
DESEMBARQUE
NO TERMINAL

COPA
EMIRATES
LAN AIRLINES
LUFTHANSA
TAP
QATAR



“Em um tempo em que a produção em países industrialmente avançados é de modo crescente caracterizada por metáforas como transmissão e fluxo, eu estou interessada no movimento dos corpos por meio de corredores escuros e longas distâncias, mas também pela obliteração da experiência de tais viagens por constructos desenhados para esvaziar a experiência real de seu conteúdo e fazê-la portadora de uma forma completamente outra de experiência. (...) Como o próprio avião, o aeroporto não é organizado como um espaço significativo que cria um público – a menos que nós aceitemos sua mensagem de docilidade, homogeneidade, intercambiabilidade, e transitoriedade. Este é um ‘público’ constituído apenas como um fluxo regulado. (...) A manipulação da informação – que inclui a construção e a disseminação de narrativas sociais assim como vigilância disfarçada e outras formas de compilação e gestão de dados – entrou em foco como a forma mais visível e consistente de controle social. Este impulso é parte integrante do sistema de transporte aéreo.”

MARTHA ROSLER (IN THE PLACE OF THE PUBLIC: OBSERVATIONS OF A FREQUENT FLYER, ASSEMBLAGE, N. 25, 1994)







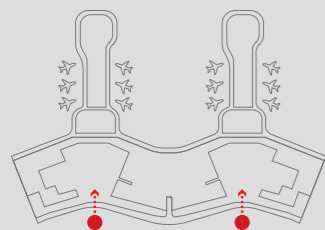
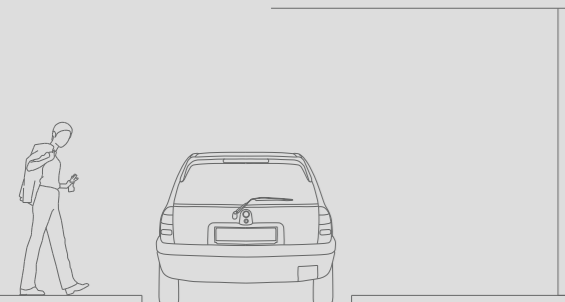
DUTY-FREE



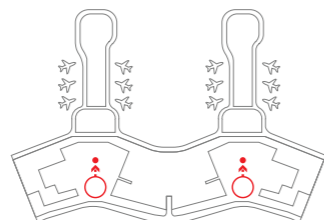
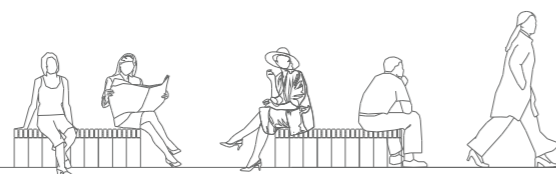




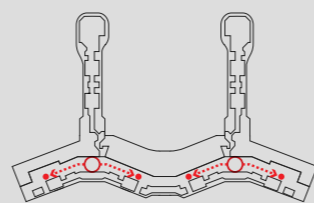
1. Chegue pelo menos duas horas antes do voo.
2. Lacre sua bagagem com cadeado e identifique-a com nome e endereço.
3. Preste atenção às placas de indicações.
4. Vista roupas sociais confortáveis.



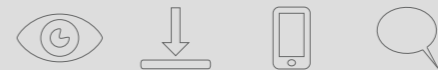
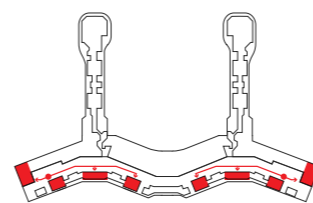
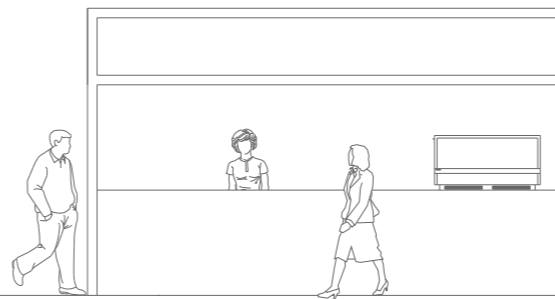
1. Faça um lanche.
2. Leia um panfleto com informações de viagem.
3. Utilize o serviço de wi-fi para fazer check-in nas redes sociais.
4. Não sente no chão.



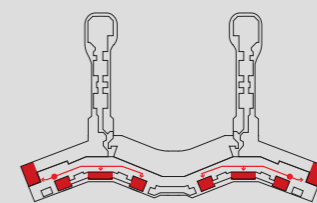
1. Localizar balcão de check-in
2. Ter à mão documento de identidade. Se a viagem for internacional, tenha também o passaporte.
3. Entregar bagagem para despacho caso ela tenha mais de 7kg.
4. Receber cartão de embarque para autorização de passagem à área de embarque.



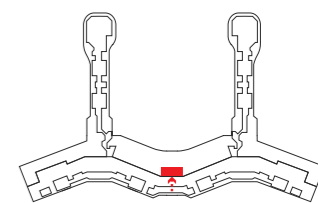
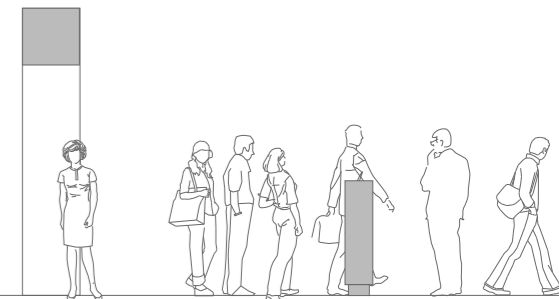
1. Faça uma refeição antes de embarcar.
2. Visite uma loja e compre souvenirs.
3. Ouça música ambiente.
4. Atualize suas redes sociais.



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

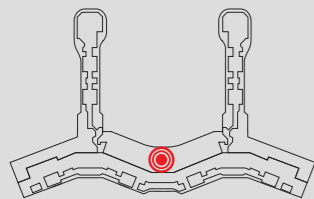
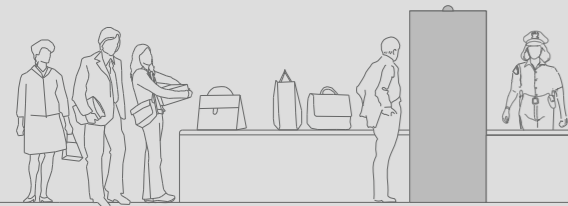


1. Tenha documento, passagem e comprovante de check-in em mãos.
2. Mantenha atenção para passar pela catraca quando solicitado.
3. Insira o comprovante de check-in na catraca para desbloqueá-la.

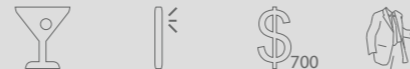
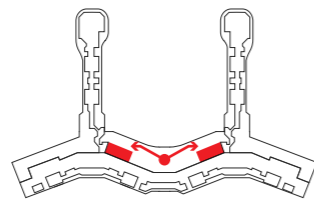
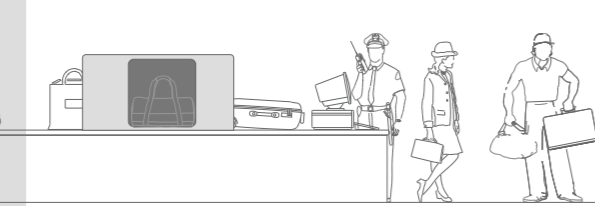




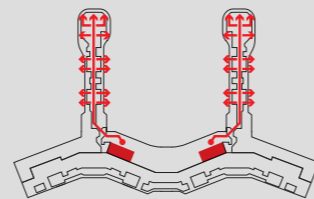
1. Embalar líquidos em garrafas com no máximo 500mL.
2. Remover itens necessários da bagagem de mão.
3. Colocar os itens e a bagagem de mão sobre a esteira.
4. Após terminada a passagem dos itens pela esteira, recolha-os.



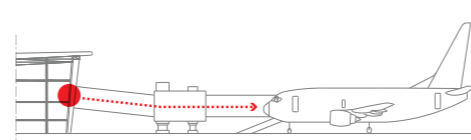
1. Ter à mão documento de identificação.
2. Remover acessórios de metal do corpo.
3. Passar pelo detector de metais.



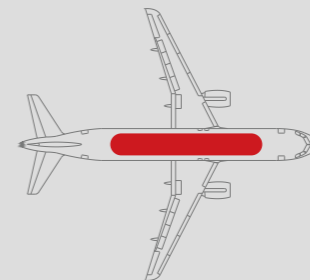
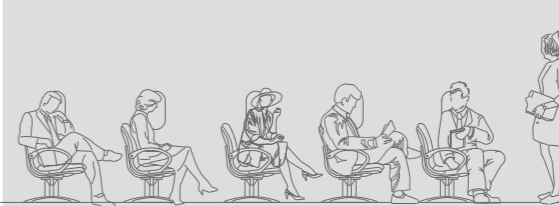
1. O consumo de bebidas é permitido apenas do duty-free
2. Fotografias são permitidas apenas com celular
3. Gaste pelo menos 700,00 US\$ em duty-free
4. Certifique-se de que suas roupas são adequadas para entrar



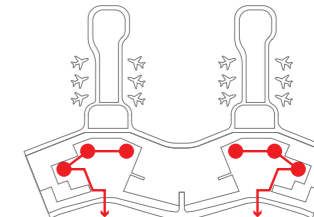
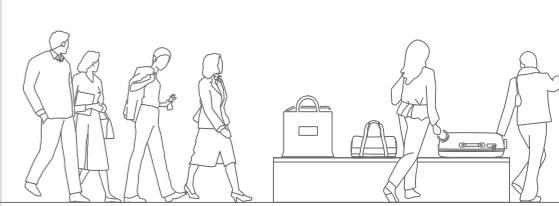
Siga o corredor em fila.



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



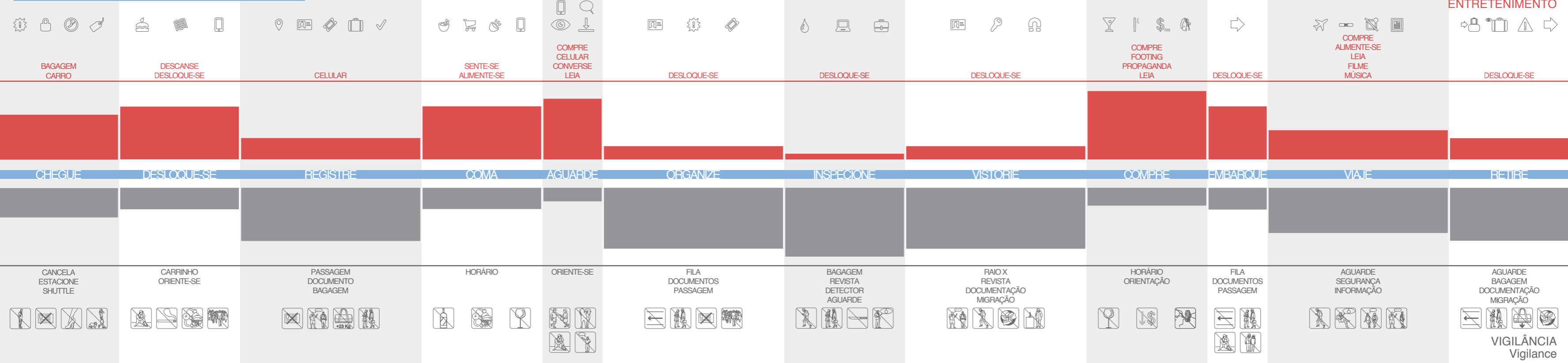
1. Dirija-se até a esteira de bagagens
2. Encontre a sua mala
3. Espere a sua vez de retirá-la
5. Após retirar as bagagens, retire-se do local.



GRU III

Instruções de Comportamento

Behavior Instructions



AEROPORTOS COMO DISPOSITIVOS INFOPOLÍTICOS

RUY SARDINHA LOPES

Para Zygmunt Bauman, a vigilância é uma dimensão-chave do mundo moderno. De fato, se pelo menos desde a década 80 já se falava em “sociedade da vigilância”, movidos em parte pela chegada da data emblemática apontada pela obra ficcional de George Orwell, *1984*, que embora publicada em 1948, ganhava, com a proliferação das “máquinas de vigilância”, inaudita centralidade, com as medidas que se seguiram aos acontecimentos de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos e também aos atentados em Londres de junho de 2005, o binômio segurança-vigilância reforçou seu caráter estratégico em qualquer política governamental.

Não é, entretanto, somente na alta esfera governamental que tal preocupação se faz

presente. Nos acostumamos a conviver diuturnamente com os mais variados dispositivos de vigilância e os *drones* se tornaram, ao lado dos celulares de última geração, campeões de venda do comércio natalino, refazendo um percurso – do uso militar aos *gadgets* domésticos – bastante comum ao universo tecnológico.

Dos espaços de controle e vigilância que povoam nossas cada vez mais “*smart cities*”, os aeroportos constituem *dispositivos*² modelares. Assim, se o panóptico e a indústria, como demonstrou Foucault, podiam ser considerados laboratórios de poder e sistemas de controle social, os aeroportos são, na atualidade, espaços onde não somente boa parte da tecnologia de controle social é testada, mas onde um novo

conceito de vigilância se permite visualizar: da vigilância sanitária aos escâneres corporais, dos alimentos aos comportamentos, tudo é posto sob suspeita, em nome de uma política securitária.

A alusão a Foucault não é fortuita. Coube a este autor, nos cursos que ministrou no Collège de France nos anos 70, não somente explicitar a capilaridade do poder, mas também as diversas modalidades da arte de governar os indivíduos: do poder disciplinar (acionado a partir de fins do século XVII) ao biopoder (séculos XIX e XX).

Institucionalizado, e não mais centrado na figura do soberano, e ligado à necessidade da burguesia controlar e subordinar a massa operária, o poder

na modernidade, por meio de mecanismos de punição e vigilância, incidia sobre os corpos dos indivíduos, docilizando-os e adestrando-os às normas estabelecidas, controlando sua “almas” e comportamentos, tornando-os úteis e funcionais ao sistema vigente. Impossibilitado, ainda, de se exercer sobre a massa, sua eficácia pressupõe sua introjeção pelos indivíduos, donde o panóptico - desenvolvido a partir do princípio de que o poder devia ser visível e verificável (FOUCAULT, 2005, p.167), ao induzir no detento um estado consciente e permanente de vigilância e funcionamento automático do poder - se configurar como uma tecnologia modelo da sociedade disciplinar.

2. COMO SE VERÁ A SEGUIR, A NOÇÃO DE DISPOSITIVO, DE ORIGEM FOUCAULTIANA, ULTRAPASSA A NOÇÃO DE APARATOS E CONJUNTO DE TÉCNICAS DE VIGILÂNCIA.

É, pois, justamente o gerenciamento das populações o objetivo principal da nova modalidade de poder, em operação a partir de finais do século XVIII, que Foucault denomina de biopoder. Ligado diretamente a um momento onde os conceitos oriundos da biologia e da medicina foram transpostos para as ciências humanas, conformando um novo saber/poder exemplar, a normalização agora em curso não mais recaía sobre os comportamentos e condutas pessoais mas sobre os fenômenos da população – taxas de nascimento e mortalidade, longevidade, taxas de reprodução e fecundidade etc. - e sobre a possibilidade de gerenciamento do corpo social.

Nas palavras de Foucault:

Mais precisamente, eu diria isto: a disciplina tenta reger a multiplicidade dos homens na medida em que essa multiplicidade pode e deve redundar em corpos individuais que devem ser vigiados, treinados, utilizados, eventualmente punidos. E, depois, a nova tecnologia que se instala se dirige à multiplicidade dos homens, não na medida em que eles se resumem em corpos, mas na medida em que ela forma, ao contrário, uma massa global, afetada por processos de conjunto que são próprios da vida, que são processos como o nascimento, a morte, a produção, a doença, etc. Logo, depois de uma primeira tomada de poder sobre o corpo que se fez consoante o modo da individualização, temos uma segunda tomada de poder que, por sua vez, não é individualizante mas que é massificante, se vocês

quiserem, que se faz em direção não do homem-corpo, mas do homem-espécie. Depois da anátomo-política do corpo humano, instaurada no decorrer do século XVIII, vemos aparecer, no fim do mesmo século, algo que já não é uma anátomo-política do corpo humano, mas que eu chamaria de uma “biopolítica” da espécie humana (FOUCAULT, 1999, p.289).

Mais adiante, no curso dado no Collège de France em 1978-1979, e publicado com o nome de **Nascimento da Biopolítica**, Foucault promove um importante deslocamento, ao associar a biopolítica às teorias do *homo oeconomicus* e do capital humano (DUARTE, sd). Segundo nosso autor, se o liberalismo, enquanto arte de governar própria da “era das liberdades”, teve como seu correlato “a formidável extensão dos procedimentos de controle, de pressão, de coerção que vão constituir como que a contrapartida e o contrapeso das liberdades” (FOUCAULT, 2008, p.91); o advento do neoliberalismo, constituído a partir dos anos 1930 e posto em prática sobretudo a partir do pós-segunda guerra, na sua vertente norte-americana, ao instituir o mercado como o novo soberano, promoveu uma verdadeira mutação epistemológica no campo da teoria econômica ao entender que a tarefa da economia é “a análise de um comportamento humano e da racionalidade interna desse comportamento humano”. (...) A economia já não é, portanto, a análise da lógica

histórica de processo, é análise da racionalidade interna, da programação estratégica da atividade dos indivíduos” (idem, p.307).

Tal mutação também se faz observar nas técnicas de poder: do disciplinamento dos corpos e indivíduos ao controle, político e mercadológico, das massas. Para isso não importam tanto os confinamentos e interdições, mas o monitoramento, a classificação, a cartografia, o levantamentos de tendências e comportamentos coletivos, o gerenciamento planejado das populações. É a isso que Deleuze (1992) chama de Sociedade do controle e que nós preferimos chamar de **INFOPOLÍTICA**³.

É que existe, como pressuposto à planificação econômica da vida, a adoção do modelo cibernético que implicou não só a redução da realidade sociobiológica a seus elementos linguísticos/informacionais, mas também, principalmente, seu controle instrumental, cujos primeiros passos podem ser observados em meados do século anterior.

Nesse período, a confluência da Cibernética, da Teoria da Informação de Claude Shannonn, da Teoria Geral dos Sistemas de Ludwick von Bertalanffy levou a uma verdadeira revolução

do conhecimento sobre as estruturas da vida, dando origem ao “programa genético” e àquilo que o filósofo francês Serge Moscovici (*apud* MARTINS, 2012, p.144) chamou de “estado cibernético da natureza”: a “natureza-como-informação”, a suposição de que “a natureza se encontra totalmente disponível aos processos de recuperação, processamento e armazenamento de informação”. Assim, se como mostrou Foucault, o saber/poder oriundo da confluência entre os conhecimentos provenientes da biologia e da medicina no século XIX está na base da nova técnica de poder, a biopolítica, a “virada cibernética” marcaria a transição, captada por Deleuze, para a *infopolítica*.

Se com isso poderíamos nos aproximar daquilo que alguns autores vêm chamando de sociedade pós-panóptico, ou mesmo da dispersão e época da “autovigilância voluntária” anunciada pela “vigilância líquida” de Bauman, cabe a ressalva feita por Foucault, de que esses mecanismos disciplinares e regulamentadores constituem diagramas de poder, podendo ser articulados e complementarem-se dependendo dos objetivos pretendidos. Assim, ainda que o controle individual sobre os corpos não seja mais suficiente para garantir a normalidade e segurança sociais ou a aderência dos indivíduos às necessidades do mercado e os processos de

3. LOPES, R. “DO BIOPODER À INFOPOLÍTICA”. ANAIS DO I ENCONTRO NACIONAL DA ULEPICC-BR. DISPONÍVEL EM [HTTP://WWW2.EPTIC.COM.BR/ULEPICC_BRASIL/ARQUIVOS/TICS_RUY.PDF](http://www2.eptic.com.br/ulepicc_brasil/arquivos/tics_ruy.pdf). E LOPES, R. “HAPPY END?”. INFORMAÇÃO, CONHECIMENTO E VALOR. SÃO PAULO: RADICAL LIVROS, 2008

vigilância se encontrem amplamente distribuídos (BRUNO,2013)⁴, os dispositivos modelares da contemporaneidade se caracterizam justamente pela presença e aplicação desses variados mecanismos.

O dispositivo, segundo Foucault (1996,p.244) é um “conjunto decididamente heterogêneo que engloba discursos, instituições, organizações arquitetônicas, decisões regulamentares, leis, medidas administrativas, enunciados científicos, proposições filosóficas, morais, filantrópicas”. Mais do que o conjunto de elementos díspares, o dispositivo, dirá Foucault, reside na “rede que se pode estabelecer entre estes elementos”, cujas posições e funções são móveis, de acordo com cada contexto e situação.

Localizados em regiões fronteiriças e tendo de lidar com enormes fluxos de pessoas, bens e mercadorias, os aeroportos constituem bons exemplos de como os dispositivos de vigilância contemporâneos devem necessariamente articular diferentes escalas de monitoramento e saberes-poderes. Assim, se o controle biométrico, os scanners corporais e o monitoramento das ações e condutas dos passageiros e pessoas que por lá transitam apontam para o controle do indivíduo, esse controle, isto é, o balizamento de uma atitude ou comportamento “suspeitos”, a

eleição da “pessoa em causa”, dá-se, cada vez mais, a partir de seu posicionamento em determinados perfis genéricos, infraindividuais (BRUNO, 2013), elaborados a partir de diferentes dados, em especial os *Life Logs* – as informações pessoais geradas e armazenadas diariamente a partir de dados gerados pelos mais diferentes mídias e redes: redes sociais, internet, smartphones, cartões eletrônicos etc – fornecidos (*data*) ou capturados (*capta*) pelos sistemas de monitoramento e tratamento dos dados.

Não surpreende, pois, que na esteira dos atentados de 11 de setembro, os EUA tentassem, nos anos de 2003 e 2004, implementar em seus aeroportos um sistema informatizado de Pré-triagem de passageiros (o CAPPS II - *Computer Assisted Passenger Prescreening System*) baseado no cruzamento dos dados contidos nos passaportes com outros disponíveis comercialmente e dados da inteligência (KANASHIRO, 2009, p.46). A utilização de sistemas baseados em determinados perfis dá origem a variados protocolos e regimes de vigilância e tratados internacionais, como por exemplo, a inspeção alfandegária mais atenta a partir de voos de determinadas procedências ou o Tratado de Prüm, assinado em 27 de maio de 2005 por Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo, Países Baixos, Áustria e Espanha e que regula a

partilha e gestão de dados sobre DNA, impressões digitais, registro de veículos e dados pessoais e não pessoais no âmbito da cooperação policial transfronteiriça.

Essa também é a origem daquilo que Didier Bigo (*apud* BAUMAN, 2014) denominou de *ban-opticon*⁵ e que se refere, a grosso modo, à utilização de perfis - por parte de discursos, leis, protocolos e estruturas arquitetônicas: dos hospitais aos terminais de passageiros em aeroportos – para a seleção de certos grupos para tratamento especial: dos clientes *premium*, aos quais estão reservadas as recompensas do sistema, como atendimento preferencial nos portões de embarque, às minorias “indesejadas” que, como podemos ver com as recentes medidas do novo governo norte-americano, estão previamente impedidas de seu livre trânsito.

Terá certamente notado, mesmo o leitor não familiarizado com tais espaços, que tal dispositivo não se restringe aos territórios fronteiriços e espaços aeroportuários. Enquanto diagrama de poder, permeia nossas relações sociais, fazendo-se presente nas relações de trabalho, transações comerciais e até mesmo nas sociabilidades cotidianas. A classificação infopolítica ao possibilitar a identificação das camadas da população que têm acesso ou que estão excluídas

não somente das recompensas do sistema, mas de seus direitos fundamentais, leva à constituição dos *homo sacer* (AGAMBEN, 2002), dos indivíduos banidos da sociedade, cuja vida não tem valor e que podem, portanto, ser submetidos às mais diversas situações, como regimes de trabalho análogos ao escravo ou condições de existência, como as dos campos de refugiados, análogas às senzalas.

Referências Bibliográficas

AGAMBEN, G.. *Homo sacer: o poder soberano e a vida nua*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

BAUMAN, Z.. *Vigilância líquida*. São Paulo: Jorge Zahar Editor, 2014.

BRUNO, F.. *Máquinas de ver, modos de ser: vigilância, tecnologia e subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2013.

DELEUZE, G.. “Post-scriptum Sobre as Sociedades de Controle”. *Conversações, 1972-1990*. São Paulo, Editora 34, 1992.

DUARTE, A.. *Sobre a biopolítica: de Foucault ao século XXI*. Disponível em http://www.revistacinetica.com.br/cep/andre_duarte.htm. Acesso em 24/01/2017

4. FERNANDA BRUNO CUNHA A NOÇÃO DE VIGILÂNCIA DISTRIBUÍDA PARA DESIGNAR AS REDES DE VIGILÂNCIA CONTEMPORÂNEAS. SEGUNDO A AUTORA: “A NOÇÃO DE DISTRIBUIÇÃO BUSCA DESIGNAR UM PROCESSO RETICULAR, ESPRAIADO E DIVERSIFICADO, PLENO DE AMBIGUIDADES, QUE NÃO SE CONFUNDE COM A IDEIA DE UMA VIGILÂNCIA HOMOGÊNEA, SEM ARESTAS NEM CONFLITOS. AO CONTRÁRIO, OS ATUAIS PROCESSOS DE VIGILÂNCIA SÓ PODEM SER ENTENDIDOS SE LEVARMOS EM CONTA QUE AS AÇÕES QUE OS CONSTITUEM SÃO DISTRIBUÍDAS POR DIFERENTES SETORES CUJOS INTERESSES E PERSPECTIVAS SÃO MÚLTIPLOS E NÃO OBEDECEM A NENHUM PRINCÍPIO UNIFICADO (BRUNO, 2013, P.25)

5. DIDIER UNE A IDEIA DE BAN, DE JEAN-LUC NANCY NA LEITURA DE GIORGIO AGAMBEN: AQUELE POSTO EM BANIMENTO, COM O ÓPTICO, DE FOUCAULT.

FOUCAULT, M.. Em defesa da sociedade. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. Vigiar e Punir: nascimento da prisão, Petrópolis: Vozes, 2005.

_____. Nascimento da Biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979). São Paulo: Martins Fontes, 2008.

KANASHIRO, M.. Mobilidade como foco das tecnologias de vigilância, in: Revista Brasileira de Ciências Sociais, Vol. 24, no 71, outubro/2009. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v24n71/v24n71a04.pdf>

LOPES, R.. “Do biopoder à infopolítica”. Anais do I Encontro Nacional da Ulepcc-Br. Disponível em http://www2.eptic.com.br/ulepcc_brasil/arquivos/tics_ruy.pdf.

_____. Informação, Conhecimento e Valor. São Paulo: Radical Livros, 2008.

MARTINS, H.. “Tecnociência e Arte”. Experimentum Humanum. Belo Horizonte: Fino Trato editora, 2012 p.144.



Imagem retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos

PSNGR GRU AA 198 36 J

GUILHERME VENDRAMINI CUOGHI, ALESSANDRA VITTI BRUSANTIN, BEATRIZ SILVA COSTA, RENATO TAMAOKI FIGUEIREDO

“Sozinho, mas semelhante aos outros, o usuário do não-lugar está com este (ou com os poderes que o governam) em relação contratual.(...) O contrato sempre tem relação com a identidade individual daquele que o subscreve. Para ter acesso às salas de embarque de um aeroporto, é preciso, antes, apresentar a passagem ao check-in (o nome do passageiro está inscrito nela); a apresentação simultânea, ao controle de polícia, do visto de embarque e de algum documento de identificação fornece a prova de que o contrato foi respeitado. (...) O passageiro só conquista, então, seu anonimato após ter fornecido a prova de sua identidade, de certo modo, assinado o contrato. (...) De certo modo, o usuário do não-lugar é sempre obrigado a provar sua inocência. O controle a priori ou a posteriori da identidade e do contrato coloca o espaço do consumo contemporâneo sob o signo do não-lugar: só se tem acesso a ele se inocente.”

MARC AUGÉ (NÃO-LUGARES: INTRODUÇÃO A UMA ANTROPOLOGIA DA SUPERMODERNIDADE, 1994)

ATENÇÃO: DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA: DIRIJA-SE ao órgão de sua cidade/estado responsável pela emissão da Carteira de Identidade (RG) (RG). **APRESENTE** sua Certidão de Nascimento original. **TIRE E ENTREGUE** duas cópias de fotografia facial no tamanho 3x4cm; **PAGUE** taxa de R\$15. **OBTENHA** seu número de Registro Geral (RG). **COMPAREÇA** ao Cartório Eleitoral. **APRESENTE** um documento de identificação. **RETIRE** seu Título de Eleitor. **FAÇA** seu Cadastro de Pessoa Física (CPF) pelo site da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) ou pelos Correios. **APRESENTE**: RG, Comprovante de residência; Comprovante de eleitor (título) e documento de Justificativa Eleitoral. **OBTENHA** o documento com seu número de CPF. **SOLICITE** a emissão do passaporte. **ACESSE** o site da Polícia Federal para o formulário eletrônico de solicitação de passaporte. **FORNEÇA** seus dados pessoais e complementares (profissão e endereço), dados dos seus documentos de identidade, CPF, Certidão de Nascimento, Título de Eleitor, comprovante de quitação com o serviço militar e passaporte anterior (caso possua). **EMITA e PAGUE** a Guia de Recolhimento da União - GRU. **COMPAREÇA** ao posto do Departamento de Polícia Federal (DPF) munido da documentação original exigida, a GRU paga e protocolo da solicitação. **CONSULTE** o andamento do seu pedido de passaporte. **BUSQUE** seu passaporte no dia, horário e local indicados. **CONSULTE e COMPRE** sua passagem aérea através das unidades físicas da companhia aérea de sua preferência ou do endereço virtual (site) da mesma. **ESCOLHA** a poltrona, o dia e a hora de embarque. **ANOTE** seu código de reserva. **IMPRIMA** o bilhete eletrônico. **FIQUE ATENTO** à documentação solicitada para o local de origem. **TIRE** o visto americano. **É NECESSÁRIO** ter o passaporte atualizado (por pelo menos seis meses além do período de estadia nos Estados Unidos). **CADASTRE-SE** no site da Embaixada Americana. **APRESENTE** o formulário eletrônico DS-160. **INFORME** seu endereço, número de telefone, passaporte e demais dados pessoais solicitados. **IMPRIMA** a página web resultante, contendo o código de barras e o número de confirmação do preenchimento do formulário DS 160. **AGENDE** sua entrevista no CASV (Centro de Atendimento ao Solicitante de Visto), se necessário, e no Consulado. **PAGUE** a taxa de processamento/solicitação do visto (\$160,00). **DIRIJA-SE** ao CASV, ao Consulado ou à Embaixada no dia agendado e com o passaporte e proof of fee payment. **ESPERE** para ser chamado. **PRESSIONE** os dedos contra o coletor de impressão digital. **OLHE** para a câmera. **POSICIONE-SE** para a foto. **APRESENTE** documento de comprovação de vínculo empregatício/institucional no país de origem. **DESCRIMINE** o propósito da viagem e a quantia em dinheiro que está levando. **APRESENTE** seu itinerário de viagem. **CONTRATE** um serviço de Seguro de Vida. **ADQUIRA** um cartão internacional. **TROQUE** dinheiro em casa de câmbio. **COMPAREÇA** ao aeroporto com, pelo menos, três horas de antecedência em relação ao horário marcado para o voo munido de toda documentação necessária. **PROCURE** pelo guichê de sua companhia aérea. **FAÇA** o check-in. **APRESENTE** seu bilhete eletrônico ou comprovante de compra da passagem e o passaporte. **PESE** sua bagagem. **APRESENTE** o documento necessário para o registro da bagagem: Declaração de Bagagem Acompanhada (DBA) e a Declaração Eletrônica de Porte de Valores (e-DPV). **GUARDE** seu ticket de bagagem. **APRESENTE** seu passaporte e seu bilhete de passagem. **APRESENTE** o formulário de Declaração de Alfândega e **LEIA ATENTAMENTE** as instruções contidas no documento. "O viajante que portar valores em espécie superiores a R\$10.000,00 ou o equivalente em outras moedas **DEVERÁ** preencher a e-DPV (Declaração Eletrônica de Porte de Valores) antes da viagem". **FORNEÇA** as seguintes informações: "ESTOU / NÃO ESTOU trazendo frutas, vegetais, plantas, sementes, comida, insetos, carnes animais, produtos animais/silvestres, agentes de doenças, culturais de células, caracóis; **TIVE / NÃO TIVE** contato próximo com animais de fazenda; **ESTOU / NÃO ESTOU** portando dinheiro ou instrumentos monetários no valor excedente a \$10.000 dólares americanos ou o equivalente em moeda estrangeira; **TENHO / NÃO TENHO** mercadorias comerciais (artigos para venda, amostras usadas para pedidos de compra, ou bens que não são considerados efeitos pessoais)". "O valor total de todos os bens [...] que estou trazendo para os EUA é \$ _____". **DESCREVA** os artigos e valores contidos na bagagem. **DECLARE** serem verdadeiras as informações prestadas nesta declaração. **LI AS INFORMAÇÕES IMPORTANTES NO VERSO DESTES FORMULÁRIO E ESTA DECLARAÇÃO É EXPRESSÃO DA VERDADE**". **ASSINE** o documento. **APRESENTE** o cartão de entrada/saída devidamente preenchido. **ENTREGUE** o documento de Declaração de Alfândega à fiscalização aduaneira para validação. **DIRIJA-SE** ao departamento de Bens a Declarar. **APRESENTE** nota fiscal de produtos declarados. **LOCALIZE** o ponto de táxi ou ônibus para sair do aeroporto.

- 1 - Esta GRU Não poderá ser paga por
- 2 - Imprima em impressora jato de tinta (ink jet)
- 3 - Utilize papel A4 (210 x 297 mm) ou Carta (2
- 4 - O pagamento desta GRU Cobrança poderá ser
- 5 - Corte na linha indicada. Não rasure, não risc

Departamento: 1000156
 Cedente: ALESSANDRA VITTI
 Data do Documento: 12/02/2014
 Seção: RUA PRUDENTE DE
 PIRACICABA - SP
 CPF: 156.07
 Número da solicitação: 0311

Companhia de Força
 Uma empresa de
 Mod. Em
 Canteir
 Inscriçã
 0720917
 13564-330 SAO CARLOS/SP
 DA AP 24
 Lote Roteiro de Leitura N.º Medidor PN
 15 SACBUZ06-00000094 117632430 7127231766

Protocolo de Solicitação de Documento de Viagem

Protocolo: 07/08/2014 12:07

Protocolo: _____

Dados da Solicitação
 Requerente:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
 Secretaria da Receita Federal

CPF
 Cadastro de Pessoas Físicas
 Número de inscrição

Nome: ALESSANDRA VITTI BRUSANTIN
 Nascimento: 11/12/1999

JUSTIÇA ELEITORAL
 REQUERIMENTO DE JUSTIFICATIVA ELEITORAL - COMPROVANTE NO ELEITOR

AMT DA ELEIÇÃO: 2012
 TURNO DA ELEIÇÃO: 1º TURNO

ADVERTÊNCIA: A falsificação deste documento constitui crime e será punida na forma da Lei. Não vale como cartilha de quitação eleitoral.

NOME DO ELEITOR: ALESSANDRA VITTI BRUSANTIN
 SOBRENOME: BRUSANTIN
 LOCAL DE ENTREGA DA JUSTIFICATIVA: SP 10
 DATA DE ENTREGA: 04/01/2008

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
 TÍTULO ELEITORAL

NOME DO ELEITOR: ALESSANDRA VITTI BRUSANTIN
 DATA DE NASCIMENTO: 11/12/1999
 MUNICÍPIO DE: PIRACICABA/SP
 DATA DE EMISSÃO: 04/01/2008



Avisos:

- Na retirada do passaporte deverá ser apresentada a GRU paga juntamente com o documento de identidade original, em bom estado e atualizado.
- Se a retirada não for realizada em 90 dias corridos (a partir do dia que foi feito) o passaporte é automaticamente CANCELADO.
- MENORES DE IDADE:
 - Devem comparecer acompanhados de um dos pais ou responsável legal (procurador, tutor ou curador)
 - Os menores de idade alfabetizados (que saibam assinar) devem comparecer para assinar o passaporte.
- Todos devem estar munidos com o Documento de Identidade (RG), apenas os menores de 12 anos poderão apresentar Certidão de Nascimento ou RG.

(16) 3374-1750
ATENÇÃO
 RETIRADA DE PASSAPORTES: PESSOALMENTE

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

REGISTRO CIVIL DAS PESSOAS NATURAIS
 MUNICÍPIO E COMARCA DE PIRACICABA
 3º SUBDISTRITO - CIDADE ALTA
 RUA SÃO JOSÉ Nº 1529 - FONE 22-2400
 ESTADO DE SÃO PAULO

Nascimento N.º _____

Oficial: Marta Góthartia Oliveira de Castro Neves
 Oficial Motor: Carolina Maria de G. Neves Kalfesoff
 Secretária: Marilide M. Basoa

Dados profissionais
 Profissão/Ocupação principal: estudante
 Natureza da ocupação: _____
 Nível do cargo: _____
 com nível hierárquico

BANCO DO BRASIL

Proposta / Contrato de Abertura de Conta Corrente, Conta Investimento e Conta de Poupança Ouro e/ou Poupança Poupej - Pessoa Física

Banco do Brasil
 Agência: 6845-4 VILA PRADO-S.CARLOS
 APE Poupej
 Denominação: Associação de Poupança e Empréstimo Poupej
 Proponente/Contratante: _____

CNPJ: 00.655.522/0001-21



Enviamos o bilhete eletrônico (compra nº 3624263501)

Decolar Brasil <noreply@decolar.com>
Para: alessandra.vitti@gmail.com

COMPROVANTE DE VOTAÇÃO - ELEIÇÕES 2014
1º TURNO - 05/10/2014
ALESSANDRA VITTI BRUSANTIN

Inscrição: 11/12/1989 ZONA: 01 SEÇÃO: 000



Muito obrigado pela sua compra!

Sua compra foi processada com êxito. Enviamos em anexo o ticket eletrônico para sua viagem.

Imprima o bilhete eletrônico e apresente no momento do check-in.

Código de reserva: VHKLQX

Gerencie sua compra em Minha Reserva

Digite o seu número de reserva e consulte o estado da sua reserva, faça alterações e solicitações especiais.

Informação importante para sua viagem

DOCUMENTAÇÃO SOLICITADA

- Se seu voo tem escalas ou conexões, você deve ter a documentação necessária para os países onde fará estas paradas.
- Recomendamos também que você consulte o consulado/embaixada dos países a serem visitados sobre a documentação solicitada, já que em alguns casos particulares é necessário apresentar documentação extra.

É responsabilidade do passageiro apresentar toda a documentação necessária para a viagem. Decolar.com não se responsabiliza por problemas que possam ocorrer devido à falta desta:

SUGESTÃO DE HORARIO DE CHEGADA

Tenha em mente que o tempo mínimo para se apresentar no aeroporto para evitar atrasos é de:

Internacional / Regional: 3 horas antes do horário de saída do aeroporto. Para voos domésticos: 1 hora antes do horário de saída do seu voo.

REGRAS TARIFARIAS

CLÁUSULAS GERAIS DO CONTRATO DE EMISSÃO E UTILIZAÇÃO DOS CARTÕES BANCO DO BRASIL S.A. - PESSOAS FÍSICAS - CORRENTISTAS E NÃO-CORRENTISTAS.

Pelo presente CONTRATO, de um lado, o BANCO DO BRASIL S.A., com sede em Brasília (DF), inscrito no Ministério da Fazenda sob o nº 00.000.000/0001-91, instituição



U.S. Embassy & Consulates in Brazil
Visa Categories

Home / Visas / Visa Categories

Non-immigrant Visa Categories

The chart below contains many different non-immigrant visa categories available at the U.S. Embassy in Brasilia:

Table with 2 columns: Purpose of Travel, Visa Category. Includes categories like Athlete, Au pair, Australian professional, etc.

Form for Secretaria de Estado da Saúde - SP, Caderneta de Vacinação do Adulto. Includes name, date of birth, and vaccination details.



Nonimmigrant Visa Application

Application - Sensitive But Unclassified(SBU)

Photo Provided:



Confirmation Number:



Personal, Address, Phone, and Passport Information form. Includes name, date of birth, nationality, and passport details.



Travel Itinerary

Purpose: Meetings & Training
Destination: New York City

DEPARTING FLIGHT

Table with columns: Date, Depart, Airline, Confirm #, Departure, Gate, Arrives, Arrival. Shows flight details for Southwest.

CAR RENTAL

Table with columns: Date, Title, Confirm #, Location, Company. Shows car rental details for Avis.



Certidão de Casamento

CERTIFICO que do livro Nº 007-3... de assentos de casamentos deste...

Form from Ministério da Fazenda regarding tax payment and retention of source for 2012.

Form for 1. Fonte Pagadora Pessoa Jurídica and 2. Pessoa Física Beneficiária dos Rendimentos.

Form for 3. Rendimentos Tributáveis, Deduções e Imposto sobre a Renda Retido na Fonte.



Online Nonimmigrant Visa Application (DS-160)

Confirmation

Isto confirma a submissão da solicitação de um visto de não imigrante para:

Confirmation form with fields for Name, Date of Birth, Sex, Nationality, and other personal details.

ANEXO DECLARAÇÃO DE COMPROVAÇÃO DE VÍNCULO INSTITUCIONAL

Declaro, para os devidos fins, que o (a) servidor (a) Alessandra Vitti Brusantini, matricula nº..., CPF nº..., exerce o cargo de Arquiteta e Urbanista...



Alessandra Vitti Brusantini
Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos
GRADUAÇÃO

MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL COORDENAÇÃO GERAL DO SISTEMA ADUANEIRO

DECLARAÇÃO SIMPLIFICADA DE IMPORTAÇÃO DSI

REGISTRO Nome Data

1. IMPORTADOR Nome/Nome em uma barra Endereço completo

2. DESPACHO ADUANEIRO Natureza da operação

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL - DPF-PR

CARTÃO DE ENTRADA/SAÍDA ENTRY/EXIT CARD

0450 Nº 0061418 2

MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL

DECLARAÇÃO DE BAGAGEM ACOMPANHADA

DADOS PESSOAIS E DA VIAGEM

Nome completo Alessandra Vitti Brusantin

Passaporte ou carteira de identidade (n.) CPF (se residente no Brasil)

U.S. Customs and Border Protection

Customs Declaration

Each arriving traveler or responsible family member must provide the following information (only ONE written declaration per family is required).

American Airlines BOARDING PASS

PASSENGER NAME BRUSANTIN / ALESSANDRA

FLIGHT CLASS DATE DEPARTS AA198 G 02JAN 555P

GROUP 3 GATE 12 BOARDING TIME 515P SEAT 36J

0012298566148

SAO PAULO GRU

GRU JJ8107 OSOCT

1 Family Name Vitti Brusantin First (Given) Alessandra Middle: Vitti

2 Birth date Month 01 Day 27 Year 94

3 Number of Family members traveling with you

4 (a) U.S. Street Address (hotel name/destination)

5 (b) City New York (c) State NY

6 Passport issued by (country) Brazil

7 Country of Residence Brazil

8 Countries visited on this trip prior to U.S. arrival

9 Airline/Flight No. or Vessel Name JS3340

10 The primary purpose of this trip is business: Yes No

11 I am (We are) bringing:

(a) fruits, vegetables, plants, seeds, food, insects: Yes No X

(b) meats, animals, animal/wildlife products: Yes No X

(c) disease agents, cell cultures, snails: Yes No X

(d) soil or have been on a farm/ranch/pasture: Yes No X

12 I have (We have) been in close proximity of livestock: Yes No X

13 I am (We are) carrying currency or monetary instruments over \$10,000 U.S. or foreign equivalent: Yes No X

14 I have (We have) commercial merchandise: Yes No X

15 RESIDENTS—the total value of all goods, including commercial merchandise I/we have purchased or acquired abroad, (including gifts for someone else, but not items mailed to bring to the U.S. is: Yes No X

VISITORS—the total value in the U.S., including

IT497

Name: Alessandra Vitti Brusantin

Address: Rua Saldanha da Gama, 123

City: São Paulo

Mobile/Phone: +55 11 3355-1111

Country: Brazil

Receita Federal www.receita.fazenda.gov.br

0 957 JJ 837253

GRU AIRPORT

Sugestão / Reclamação / Opinião

Passageiro

Funcionário de Cia. Aérea / Esatas

GUARUCOOP TAXI AEROPORT

INFORMATIVO

EFETUAR PAGAMENTO DIRETAMENTE AO MOTORISTA

Sobrenome

SERVENG TRANSPORTES LTDA.

Rua Dep. Vicente Pereira, 255 Tel.: 2142-3073 / 3074 - São Paulo

Inscr. Est. 149.745.739.110 CNPJ 08.969.988/001-03

BILHETE DE PASSAGEM PROVOVIMIA - 11 VIA

Sérgio D-06 36 JG 9413

A. I. GUARULHOS - TERM. FIETE

República Federativa do Brasil. Nascimento n. 57.364 Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo. Federative Republic of Brazil. Birth n. 57.364 Secretariat of Public Security of the State of São Paulo. Registro Geral 41.707.334-0. República Federativa do Brasil. Justiça Eleitoral n. 3274 1277 0199/ General Registration 41.707.334-0. Federative Republic of Brazil. Electoral Justice n. 3274 1277 0199 / zona 370 / seção 0196 Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Cadastro de Pessoa Física n. 404.976.046-71. Ministry of Finance. Federal Revenue Office. Register of Individuals n. 404.976.046-71. Companhia Paulista de Força e Luz. Medidor 118703030. Cliente 0788110737. Company of Force and Light of São Paulo. Meter 118703030. Customer 0788110737. República Federativa do Brasil. Protocolo de Solicitação de Documento de Viagem 1.2016.0002131988. Travel Document Request Protocol 1.2016.0002131988. Union Collection Guide. Code n. 1607-1/ 555141-5. Guia de Recolhimento da União. Código 1607-1/555141-5 Departamento de Polícia Federal. Número de Federal Police Department. Document Number 10417420028529992. Passaporte n. PG978110. Reserve Code Documento 10417420028529992. Passaporte n. PG978110. Decolar.com Código de Reserva VHKLQX. Reservation Number 3624263501. U.S. Department of State. Online Nonimmigrant Visa Application VHKLQX. Número de reserva 3624263501. U.S. Department of State. Online Nonimmigrant Visa Application (DS-160). Confirmation Number AA0000TILX. Machine-Readable U.S. Rate (MRV) n. 338087350625. Federative Republic of Brazil. Marriage Certificate n. 07-c, sheets 101, n. 1148. University of Sao Paulo. Registration n. 9978352. 338087350625. República Federativa do Brasil. Certidão de Casamento n. 07-C, folhas 101, n. 1148. Porto Seguro Insurance 07.0032066 65.203430. Bank of Brasil 5111 5920 8699 3775. Universidade de São Paulo. Matrícula n. 9978352. Porto Seguro Seguros 07.0032066 65.203430. Banco do ag 68100-4 c / c 0752-6. Confidence Travel Card. USD Dollar. Visa Travel Money 7891 3500 7396 8010. Brasil 5111 5920 8699 3775 ag 68100-4 c/c 0752-6. Confidence Travel Card. USD Dollar. Visa Travel Money Visa United State of America Control Number 20175789412020 type / class B1 / B2. 7891 3500 7396 8010. Visto Estados Unidos da America. Número de Controle 20175789412020 tipo/classe B1/B2. Cartão de Embarque. PSNGR Localizador GWGIQR Código de barra 0012298566148. voo AA 198, flight n. AA 198, Seat 36J class GRUPO 3. Saída 555P. Tiquete de Bagagem GRU JJ8107. DEPARTAMENTO DE FEDERAL POLICE. Input / Output Card n. 0061418. U.S. Customs and Border Protection. Customs Declaration 19 CFR POLÍCIA FEDERAL. Cartão de entrada/saída n. 0061418. U.S. Customs and Border Protection. Declaração de 122.27, 148.110, 148.11, 1498; 31 CFR 5316. SERVENG Transports. Road Passage Ticket n. 0149. Alfândega 19CFR 122.27, 148.110, 1498; 31CFR 5316. SERVENG Transports. Bilhete de Passagem n. 0149.

ATTENDANT
CRISTINA AKEMI GOLDSCHMIDT KIMINAMI, ANA CAROLINA DIAS FELIZARDO, ARTUR BIGNELLI, JEANNE VILELA

“O problema a ser resolvido não é como ir do ponto A ao ponto B, mas o que acontece antes, durante, e depois do voo. (...) O sucesso contínuo da Singapore Airlines, por exemplo, foi bem enraizado em sua astuta atenção às necessidades dos clientes em conjunção com o desenvolvimento de uma forte personalidade que a SIA promove como uma companhia aérea dedicada ao ‘serviço e viagem de qualidade’. Reconhecida por suas comissárias de bordo, conhecidas como Singapore Girls, a companhia obteve sucesso ao personificar seus serviços e associar sua marca com “a tradição cortês do serviço asiático.” O ícone da “Singapore Girl” responde efetivamente aos desejos de seu público alvo – o afluente viajante de negócios – infundindo a viagem aérea com uma atmosfera de cuidado pessoal, sofisticação, e elegância. Utilizando a Singapore Girl como um emblema em toda a sua propaganda, a SIA reforça a natureza sedutora da imagem de sua marca. Mas a Singapore Girl não é somente um ícone. As Singapore Girls são submetidas a uma rigorosa seleção e a um programa de treinamento intensivo de quatro meses em um esforço para oferecer um serviço de voo premium, mesmo na classe econômica.

ANNA KLINGMANN (BRANDSCAPES, ARCHITECTURE IN THE EXPERIENCE ECONOMY, 2007)

ATTENDANT





Flight Attendant

WE ARE HIRING!

BE PART OF OUR GROWING FAMILY

The World's Best Low-Cost Airline is looking for fun, friendly, great looking girls and guys with warm personality to power up our brand new fleet of A320s. Get ahead and grow with us. Join us for a great time. See you there!

Requirement:

Male and female age between 20 and 35 years

Minimum height:

Female - Minimum 160cm, maximum 170cm barefoot

Male - Minimum 170cm, maximum 180cm barefoot

Dress code:

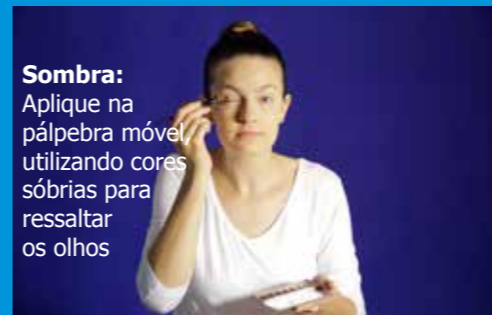
Business attired (Ladies: Knee-length skirt ONLY and full make up)



Base: Aplique sobre todo o rosto para uniformizar a pele



Corretivo: Aplique suavemente abaixo dos olhos para disfarçar imperfeições da pele



Sombra: Aplique na pálpebra móvel, utilizando cores sóbrias para ressaltar os olhos



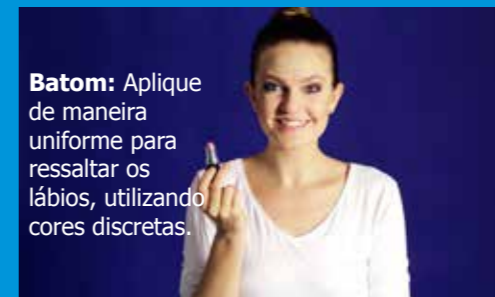
Pó Compacto: Aplique por todo o rosto para melhor fixação da base e eliminar o brilho excessivo.



Rímel: Aplique nos cílios para torná-los mais volumosos ou mais alongados.



Blush: Aplique suavemente para dar um ar saudável ao rosto.



Batom: Aplique de maneira uniforme para ressaltar os lábios, utilizando cores discretas.



Finalizada a maquiagem, complete o uniforme!

* Montagem realizada com fragmentos de diversos anúncios, referentes a chamada de empregos para comissários.



Ex-comissária processa TAM por discussão sobre uniforme | *Former employee sues TAM for uniform debate*
Ex-funcionária afirma que foi demitida por ser “bonita demais” e, agora, é capa da revista Sexy

Ela afirmou à Veja que uma supervisora de voo teria criticado o seu uniforme por estar muito justo e a mandou sair do avião. “Minha roupa era igual à de todas. Meu biotipo é que chama a atenção,” disse ela à revista.

A ex-funcionária de 27 anos trabalhou na TAM entre 2010 e 2012. O seu caso ganhou repercussão depois que foi anunciado que ela é a capa da revista Sexy. O tema do ensaio é “aviação”.

“Ser aeromoça era um sonho. Lutei e consegui, mas não foi fácil. Saí porque me desentendi com uma checadora, que achou meu uniforme apertado demais”, contou ela à Sexy.

A discussão sobre o uniforme aconteceu há dois anos. Ela entrou em férias duas semanas após o ocorrido e quando voltou foi desligada da empresa.

Jaqueline disse que ficou um ano em depressão depois do ocorrido e só depois resolveu entrar com um processo contra a companhia aérea. A ação está na 21ª vara trabalhista de São Paulo. A próxima audiência acontece em março de 2015.

Fonte: Exame.com

Japão: Comissária de bordo processa JAL por “assédio à maternidade” | *Japan: Attendant sues JAL for maternity harassment*

TÓQUIO (IPC Digital) – Uma comissária de bordo da JAL (Japan Airlines) entrou com uma ação contra a empresa por “assédio à maternidade”.

Tomoko Jinno, 40 anos, disse em entrevista coletiva na terça-feira (16), que após tomar conhecimento de que estava grávida, pediu uma transferência para um trabalho em solo, mas ao invés disso, a companhia aérea teria forçado a comissária a tirar uma licença temporária não remunerada pelo período de oito meses.

Jinno disse que depois de ter sido forçada a parar de trabalhar, não recebeu salário durante os oito meses da licença, o que dificultou o pagamento das despesas relacionadas com o nascimento de seu filho.

Os advogados de Jinno alegam que o tratamento dado pela empresa viola a Lei de Igualdade de Oportunidades de Trabalho.

A comissária quer uma indenização de ¥3,4 milhões referente aos salários que não foram pagos enquanto estava de licença, além de um acréscimo pelos danos morais causados.

Fonte: IPC Digital



BRAZILIDADES

TÁSSIA BORGES DE VASCONSELOS, EDUARDO COSTA CORDEIRO, KAIO STRAGLIOTTO, RENAN SANTOS GÓMEZ

“Nos anos 2000, no contexto da globalização da sociedade de consumo, cresce a preocupação com a Marca Brasil, explorado como um grande celeiro de criatividade e talentos nos mais diversos campos. (...) Enfatiza-se a imagem do país no cenário global, oferecendo criatividade e desenvolvimento tecnológico. O empréstimo, tomado ao campo artístico, aponta para o processo de construção da identidade como esforço histórico e não essência ou substância. Na trilha dos tropicalistas, a apropriação e a hibridação dão o tom. (...) Os produtores e estilistas preocupam-se com a elaboração de climas que sugerem a complexidade da subjetivação contemporânea e buscam a interação maior com o público. A possibilidade oferecida a todos parece ser a da escolha do diálogo, da interferência, da reorganização ambiental. (...) O presidente da FIESP disse que a marca vai agregar valor aos produtos brasileiros. Segundo o ministro do turismo a marca é fundamental porque dá forma, cor e visibilidade a um conjunto de sentimentos que nós sempre tivemos no país. Cabe lembrar a importância que assume o design como bem mostra a criação do prêmio “Brasil Faz Design”, com o apoio de várias instituições públicas e empresas particulares. A identidade agora é vendida na diversidade.”

NÍZIA VILLAÇA (BRASIL: DA IDENTIDADE À MARCA, REVISTA FAMECOS, 2007).



BRA ILIDADES

Z





Colar Capim Dourado R\$ 85 | Jaqueta Palmeira R\$ 200 | Vestido Cangaceiro R\$ 180
Golden Grass Necklace US\$ 27 | Palm Jacket US\$ 58 | Dress Cangaceiro US\$ 53

Welcome to Brazil!

Bem vindo ao Brasil, realize seus sonhos na terra onde tudo é possível!
A partir de agora não pense em mais nada, esqueça seus problemas, descanse e relaxe.
Você agora desfrutará de nossa tropicalidade e de uma recepção calorosa. Somos conhecidos pelo futebol, pelo samba, e claro, pela nossa hospitalidade. Pensando nisso, a brasilidade preparou tudo para recebê-lo, lançando uma linha de produtos inspirados na cultura e na natureza do Brasil. À imagem das praias do nordeste, das florestas do norte e principalmente ressaltando a beleza exótica típica do nosso país. Vista o Brasil, saboreie nossa terra!



Turbante Baiana R\$ 80 | Brinco Capim Dourado R\$ 52
Baiana Turban US\$ 26 | Golden Grass Earrings US\$ 17

Bem vindo ao Brasil!

Welcome to Brazil. Now you can have a unique experience, taste our flavours and culture. Our land marked the globe with green superficies, beautiful landscapes and pretty faces.
We are known as a receptive people and we are happy to serve you. Work hard to satisfy is a tradition here for more than five hundred years.
Thinking in that we have designed an exclusive line of products just for you. To know our country you need first to know our costumes and culture. Teste us, consume our natural and cultural richness. Wear brazilianess, brasilidade changing your reality, brasil, country of dreams.



Chapéu Malandro R\$ 90 | Oculos Escuros R\$ 180
Trickster Hat US\$ 26 | Sunglasses US\$ 58



Colar Cruzifixo R\$ 80 | Camiseta Mulata R\$ 110 | Pulseira Índigenas R\$ 80 | Bermuda Palmeira R\$120
Cruzifix Necklace US\$ 26 | Mulata T-Shirt US\$ 36 | Indigenous Bracelet US\$ 38 | Palm bermuda US\$ 36



Pulseira Senhor do Bonfim R\$ 10
"Senhor do Bonfim" Bracelet US\$ 3

Fantasia de Capoeirista R\$ 150
Capoeirista costume US\$ 50

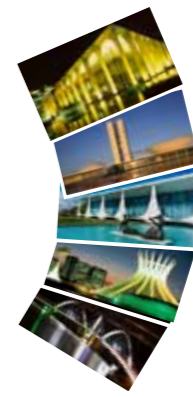
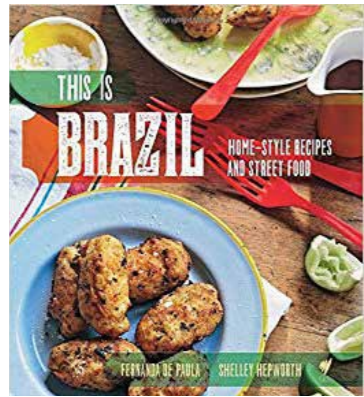
"Negros serradores de tabuas" R\$ 120
"Negros serradores de tabuas" US\$ 40

Kit Caipirinha R\$ 80
Caipirinha Kit US\$ 27

Garrafa com pintura de areia R\$ 60
Bottle with color sand US\$ 20

Fantasia Passista R\$ 1000
Passista costume US\$ 330

Pássaros Brasileiros R\$ 50
Brazilian birds US\$ 150



Livro de Receitas "This is Brazil" R\$ 80
This is Brazil Cookbook US\$ 26

Box Brasileiro - Tom Jobim R\$ 100
Brazilian Box - Tom Jobim US\$ 35

Algemas R\$ 50
Handcuffs US\$ 17

Escultura Santinho R\$ 1000
Saint Sculpture US\$ 330

Sandália Havaianas R\$ 1000
"Havaianas" Flip flop US\$ 330

Fotos de Brasília R\$ 30
Brasília's Photos US\$ 10

Escultura "Anastácia" R\$ 600
"Anastácia" Sculpture US\$ 200

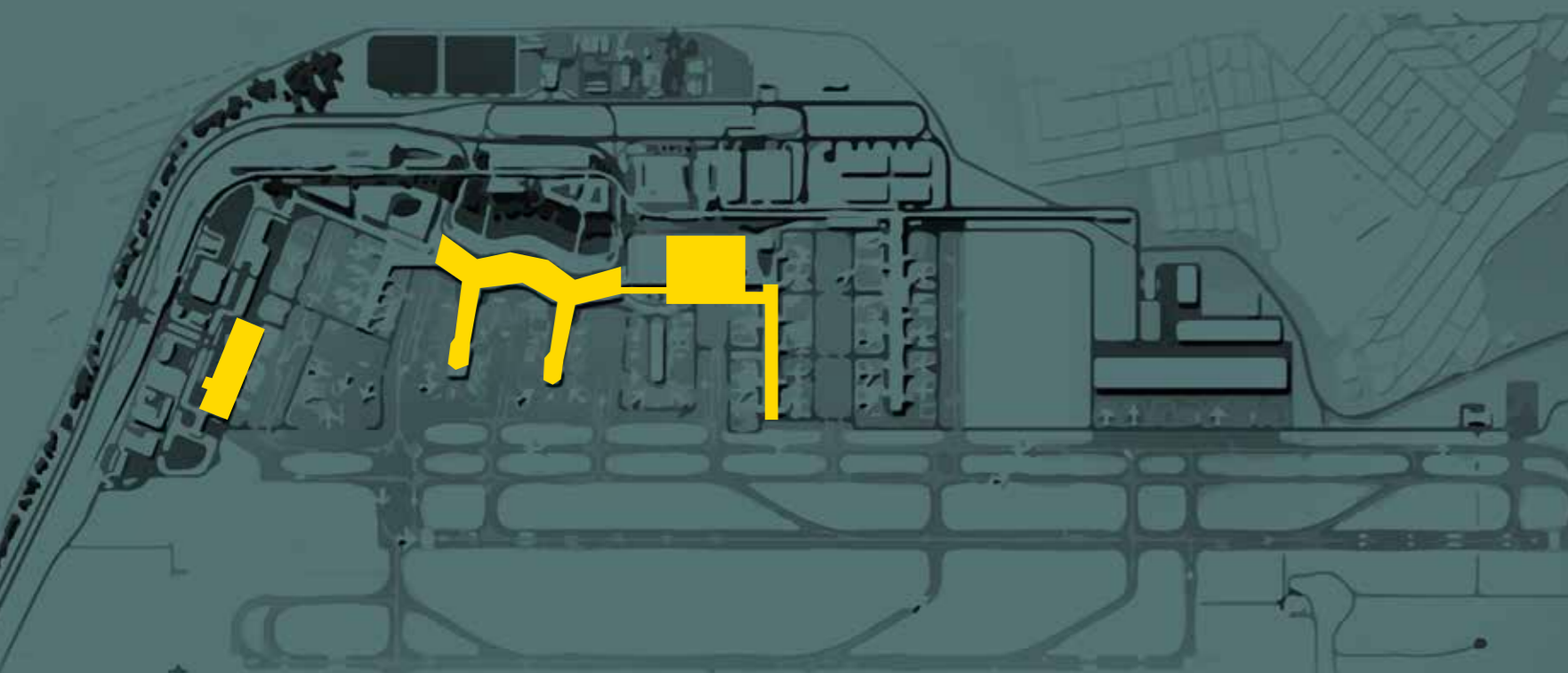
AK 47 Mangueira R\$ 40000
Mangueira AK-47 US\$ 13500

FRESTAS

PAULA RAMOS PACHECO, BRUNO HENRIQUE ROSSLER, LAURA ADAMI NOGUEIRA, PAUL NEWMAN DOS SANTOS

“O aeroporto é atualmente uma máquina de vigilância – um conjunto no qual redes de tecnologia e informação se articulam. Movimentos e, de modo crescente, corpos, identidades, e objetos são tornados legíveis, momentaneamente fundidos com tecnologia e esfera virtual. Passageiros cruzando fronteiras e territórios de nações suportam a passagem de suas próprias fronteiras corporais e pessoais pelas autoridades para ter permissão para acessar um avião ou país. (...) É necessária uma investigação contínua sobre os impactos desses sistemas de vigilância, em conjunto com um exame dos pressupostos e conceitos subjacentes que os enquadram. Estas práticas devem se tornar transparentes se quisermos avaliar criticamente a política de mobilidade no aeroporto. E é ainda algo irônico o fato de que a crescente intensidade destas técnicas irá quase que certamente prover a principal ameaça a esta ambição.”

PETER ADEY (SURVEILLANCE AT THE AIRPORT: SURVEILLING MOBILITY/MOBILISING SURVEILLANCE, ENVIRONMENT AND PLANNING A, 2004).



As informações que são disponibilizadas ao público a respeito do espaço físico do aeroporto são limitadas, de forma que é possível identificar certo distanciamento entre os elementos que são conhecidos e o que é mantido oculto. Entretanto, determinados aspectos nas áreas de acesso público do aeroporto remetem a essa dimensão do invisível, escondido, restrito. É ao se olhar através dessas frestas que a esfera das invisibilidades é descortinada.



CÂMERAS DE SEGURANÇA



PORTAS DE ACESSO



LIXEIRAS



HIDRANTES E EXTINTORES



FUNCIONÁRIOS





PARA ONDE VAI O LIXO QUE VOCÊ DESCARTA?

Where does the trash you discard goes to?



QUEM TE VIGIA?

Who watches you?



PARA ONDE VÃO AS PESSOAS BARRADAS NA IMIGRAÇÃO?

Where do go the people caught in immigration?



QUAIS ÁREAS DO AEROPORTO SÃO MONITORADAS?

Which areas of the airport are monitored?



TODAS AS PESSOAS EMBARCANDO PASSAM PELO RAIOS-X?

Does all the boarding people pass through the x-ray?



VOCÊ SABE UTILIZAR UM EXTINTOR DE INCÊNDIO?

Does you know how to use a fire extinguisher?



QUANTAS HORAS DA SUA VIAGEM SÃO FILMADAS?

How many hours of your trip are filmed?



O QUE ACONTECE NA ÁREA RESTRITA?

What happens in the restrict area?



QUAL É O PROCEDIMENTO DE EVACUAÇÃO EM CASO DE INCÊNDIOS?

What is the evacuation procedure in case of fire?



QUANTOS FUNCIONÁRIOS SÃO NECESSÁRIOS PARA SUA VIAGEM ACONTECER?

How many employees are necessary to make your trip happens?



EXISTE UM PROCEDIMENTO PARA EVITAR UM ATENTADO TERRORISTA?

Is there a procedure to avoid a terrorist attack?



ESTAMOS HÁ QUANTOS DIAS SEM ACIDENTES DE TRABALHO?

For how many days are we working without work accidents?



CÂMERAS DE SEGURANÇA

Estima-se que existam cerca de 92 câmeras de segurança dentro do terminal 3 do aeroporto de Guarulhos, espalhadas pelos 3 pisos de acesso público. As imagens são gravadas 24 horas por dia e protegidas por lei, mas pertencem à empresa que controla o aeroporto.

It is estimated that there are about 92 security cameras inside Terminal 3 of Guarulhos Airport, spread over the 3 floors of public access. The images are recorded 24 hours per day and protected by law, but they belong to the company that controls the airport.

ONDE VER COISAS QUE NÃO SÃO VISTAS

Where to see things that aren't seen.



HIDRANTES E EXTINTORES

Estima-se que existam cerca de 55 hidrantes e extintores espalhados pela área de acesso público do terminal 3. Eles são acomodados em caixas transparentes emolduradas em vermelho.

It is estimated that there are about 55 fire hydrants and fire extinguishers scattered around the public access area of terminal 3. They are accommodated in transparent boxes framed in red.



LIXEIRAS

Estima-se que existam cerca de 57 lixeiras dentro do terminal 3 do aeroporto de Guarulhos, feitas de material transparente, que juntas comportam o equivalente a cerca de 2m³ de lixo.

It is estimated that there are about 57 laystalls inside terminal 3 of GRU airport, made of transparent material, which together carry the equivalent of about 2m³ of garbage.



PORTAS DE ACESSO

Estima-se que nos 3 pisos do terminal 3 existam cerca de 48 portas que ligam a área destinada aos passageiros à área de acesso restrito.

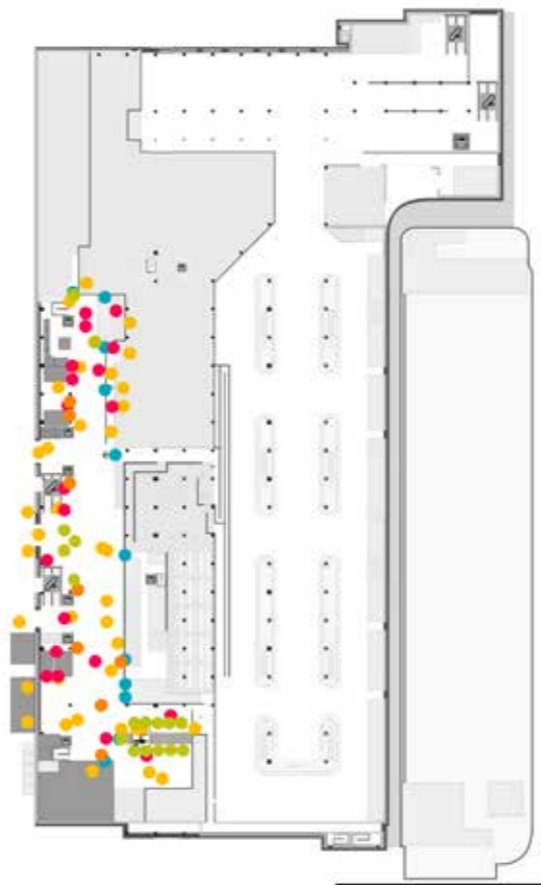
It is estimated that on the 3 floors of terminal 3 there are about 48 doors that connect the passenger area to the restricted access area.



FUNCIONÁRIOS

Em um tempo de permanência de 1 hora no aeroporto foram identificados cerca de 49 funcionários transitando pelo terminal 3, entre eles auxiliares de loja, de limpeza e terceirizados.

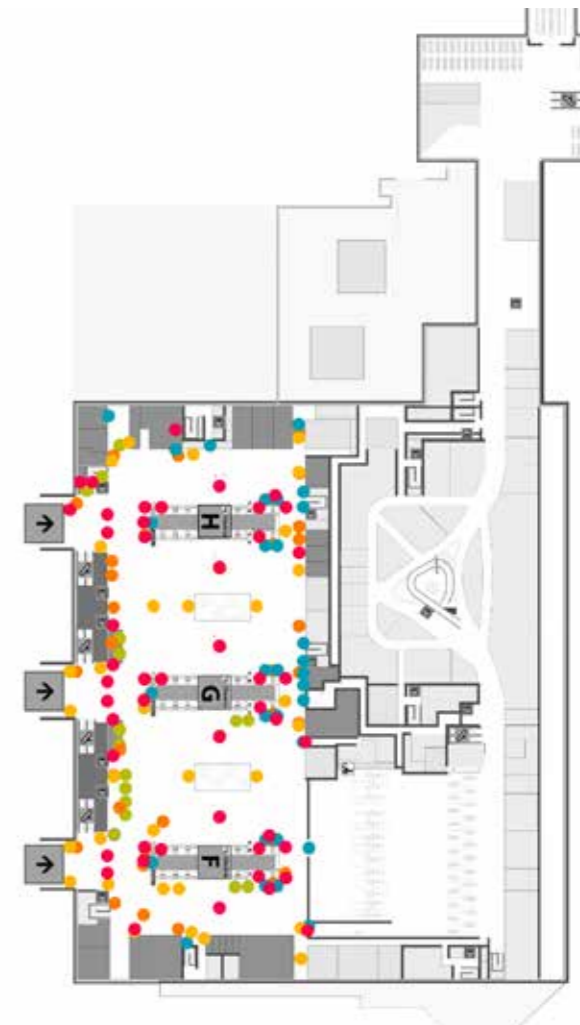
In a length of stay of 1 hour at the airport, were identified about 49 employees walking through terminal 3, including shop assistants, cleaning and outsourced workers.



PLANTA 1 DESEMBARQUE



PLANTA 2 MEZANINO



PLANTA 3 EMBARQUE



ENQUADRAMENTOS
LUCIANO BERNARDINO DA COSTA



MARÍLIA SOLFA, ALINE SGOTTI, DANIEL NARDINI MARQUES, MIRANDA NEDEL

CONTRARELATOS

“Porque ele é tão intensamente consumido, o Espaço-lixo é fanaticamente mantido, o expediente noturno desfaz os danos do período diurno em uma repetição Sísifca sem fim. Assim como você se recupera do Espaço-lixo, o Espaço-lixo se recupera de você: entre 2 e 5 da manhã, uma outra população, sem empatia e apreciavelmente melancólica, esfrega, aspira, varre, lustra, reabastece... O Espaço-lixo não inspira lealdade em seus mantenedores. Dedicado à gratificação instantânea, o Espaço-lixo acomoda sementes de uma futura perfeição; uma linguagem de apologia é tecida por meio de sua euforia enlatada; signos de “desculpe nossa aparência” ou pequenas placas amarelas de “desculpe” marcam manchas de umidade, anunciam desconfortos momentâneos no retorno ao brilho iminente, ao fascínio da melhoria. Em algum lugar, trabalhadores afundam-se em seus joelhos para reparar partes desbotadas, como se estivessem em oração, ou desaparecem parcialmente em vazios no forro para verificar maus funcionamentos imprecisos, como em uma confissão.”

REM KOOLHAAS (JUNKSPACE, 2002).

WELCOME
BEM-VINDO



GRAU AIRPORT AEROPORTO
INTERNACIONAL
DE SÃO PAULO

**USE SOMENTE EM
CASOS DE EMERGÊNCIA**

Se violado, ligue para:
COE 2666

LACRE Nº



CONTRA RELATOS





AMPLIAÇÃO



“Uma megaoperação realizada nas duas últimas semanas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) nas obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (a 93 km de São Paulo), resultou em 71 autos de infração relacionados principalmente às questões de segurança no trabalho. As obras de **ampliação** do aeroporto foram palco de dois acidentes em menos de 40 dias. Em 22 de março deste ano, Cleiton Nascimento Santos, 25, morreu soterrado após um deslizamento de terra enquanto fazia acertos no talude - espécie de plano inclinado que alcança locais mais profundos de escavação. Em 30 de abril, um outro acidente no canteiro de obras do terminal deixou 14 operários feridos depois que a estrutura em que eles estavam para concretar uma laje despencou de uma altura de cerca de dez metros. [...] Os fiscais também encontraram problemas na Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (Cipa) e constataram irregularidades na contratação de empresas terceirizadas para os serviços.”

“Ministério diz que aeroporto de Viracopos tem 71 irregularidades”. Reportagem de 19/08/2013 publicada no site [<http://comerciarior.org.br>]. Acesso em 05/10/2016.

COMPANHIAS



“Atualmente, estão em andamento cerca de 50 investigações, que envolvem todas as **companhias** aéreas e também a Infraero. O tema dessas investigações é variado, mas os principais problemas são o excesso de jornada, ausência de concessão de folgas e de intervalos *inter* e *intra*jornada e assédio moral consubstanciado na pressão exercida sobre os trabalhadores da manutenção de Congonhas para liberarem aviões com problemas mecânicos e sobre os controladores para que não reportem irregularidades, falhas no sistema - radar ou rádio frequência - e incidentes aéreos e para monitorarem mais aeronaves do que o recomendado por normas nacionais e internacionais de segurança, aponta o procurador do trabalho Fábio Fernandes, que acrescenta: ‘faz parte da estratégia patronal não cumprir a legislação trabalhista. O empregador faz de forma bem eficaz a conta da relação ‘custo-benefício’ e, muitas vezes, compensa pagar as multas.’”

Revista Proteção. “Trabalho em Aeroportos”. Número 38. São Paulo, abril de 2008, pg. 53.



ATENDIMENTO



“A professora da UnB, Anadergh Barbosa-Branco, diz que a crise aérea gerou entre os passageiros uma irritação frequente, acompanhada pela predisposição de jogar em quem estiver na frente toda sua indignação. ‘Do outro lado do balcão, *respondendo* pela empresa, há inúmeros jovens, impotentes para resolver situações urgentes, geradas na maioria das vezes pela má administração e pela ganância das empresas’. A pesquisadora ainda acrescenta: ‘O pessoal do **atendimento** serve como um verdadeiro ‘escudo humano’. Os balcões das empresas e os saguões dos aeroportos viraram, com frequência, ringues de lutas verbais e até corporais.’ [...] Essa situação levou o setor de transporte aéreo brasileiro a ser o terceiro ramo de atividades a apresentar maior número de afastamentos por transtornos mentais como estresse, depressão e fobias.”

Revista Proteção. “Trabalho em Aeroportos”. Número 38. São Paulo, abril de 2008, pg. 48.

QUALIDADE



“A contaminação por metais pesados provenientes da queima dos combustíveis pode afetar todos os trabalhadores que desenvolvem suas atividades perto das aeronaves. No aeroporto de Viracopos e de Campinas já foram registrados casos de trabalhadores com leucopenia, que é a diminuição dos glóbulos brancos no sangue, possivelmente causada pela exposição habitual a alguns agentes químicos ou físicos como: benzeno, tolueno, xileno e radiações ionizantes. Para Scienza, uma ação importante é a garantia da correta circulação de informações quanto aos agentes químicos utilizados em cada atividade. Informações de **qualidade**, que permitam a correta gestão das medidas de controle. Os trabalhadores devem ter total ciência dos riscos a que estão expostos. Um fator característico do setor de manutenção de aeronaves é o uso de misturas químicas complexas, homologadas por entidades externas ou fabricantes, cuja composição é de difícil leitura, considera o auditor. A falta de informações quanto aos riscos químicos é frequente.”

Revista Proteção. “Trabalho em Aeroportos”. Número 38. São Paulo, abril de 2008, pg. 44.



CHECK-IN



“O SINDIGRU tem realizado um trabalho exemplar de combate às práticas vergonhosas e desumanas de assédio moral, situação na qual a chefia/encarregado humilha o funcionário no local de trabalho, podendo ocasionar doenças, como depressão. Segundo denúncias, pessoas da chefia e supervisores da companhia têm feito perseguições constantes aos trabalhadores, chegando ao absurdo de cronometrar o tempo de ir ao banheiro e o atendimento nas filas de **check-in** da manhã. A TAM chegou ao absurdo de promover uma Campanha para eleger o pior funcionário [...]! As pessoas não acreditam de tão absurdo que é, relata a diretora, Débora Cavalcanti. Após inúmeras reuniões entre o Sindicato e a TAM, a companhia informou uma reestruturação. A boa notícia é que as pessoas alvos foram movidas dos cargos para outros horários e setores. Estes fatos representam uma vitória da nossa categoria, conta. O Sindicato acompanhará a mudança para ter a certeza de que o problema foi resolvido.”

Conexão Cumbica. Publicação do Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos. Edição 17. São Paulo, outubro de 2013, pg. 06.



“Em janeiro [de 2008], a morte de uma auxiliar de limpeza da TAM, que caiu de uma aeronave estacionada no pátio do Aeroporto Internacional de Guarulhos, fez com que diversas entidades de representação dos trabalhadores voltassem a denunciar as precariedades das condições de trabalho em aeroportos. ‘Certamente o procedimento de segurança não foi seguido. Ela caiu porque retiraram a escada, mas para isso é obrigatório sinalizar as portas com uma fita cor de laranja. É a pressa. O avião tem que sair no **horário** de qualquer jeito’, avalia José Elias Dutra, diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNA). [...] Para o auditor fiscal do trabalho, Luiz Alfredo Scienza, não é aceitável que um setor de alta tecnologia como o da aviação ainda apresente situações de trabalho tão precárias como as encontradas durante as inspeções do MTE.”

Revista Proteção. “Trabalho em Aeroportos”. Número 38. São Paulo, abril de 2008, pg. 52.



DECOLAGEM



“As recentes tragédias aéreas, amplamente divulgadas pela imprensa, são apenas a ponta de um ‘iceberg’ de situações de risco. Os trabalhadores do transporte aéreo convivem com diversos incidentes e outros pequenos acidentes, que nem sempre são registrados. ‘Há poucos meses, um funcionário de uma empresa responsável pela colocação de bagagens na aeronave foi esquecido e trancado nesse compartimento. Se o avião tivesse decolado, devido às características do compartimento de bagagens, ele teria morrido em pleno voo. Os gritos do trabalhador foram ouvidos pelos passageiros, que informaram à tripulação, que suspendeu a **decolagem**. Ele teve sorte, conta o presidente da Fentac, Celso Klafke.”

Revista Proteção. “Trabalho em Aeroportos”. Número 38. São Paulo, abril de 2008, pg. 52.



SEGURANÇA

“Cerca de 120 trabalhadores da LATAM, do setor de embarque de bagagens de voos no Aeroporto de Guarulhos, correm sérios riscos de contraírem uma doença ocupacional. A razão é que o local fica próximo à Croaca, local da administração aeroportuária, que fica entre os Terminais 2 e 3, onde são despejados os dejetos das aeronaves. Segundo o diretor de Comunicação e técnico em **segurança** do trabalho, Franklin Dias (foto), a situação é preocupante. ‘Esse local na época da gestão da Infraero ficava isolado e depois que a concessionária GRU Airport assumiu e fez reformas no Aeroporto o local ficou exposto. Na Croaca exala um cheiro muito forte de urina/fezes das cabines dos aviões. O dirigente adverte que o local apresenta riscos ambientais expostos, em especial, o biológico. ‘Cabe a pergunta: Quem vai se responsabilizar se um trabalhador adquirir uma doença ocupacional nesse ambiente de trabalho: a concessionária ou a empresa? Será que vamos ver o trabalhador adoecer por falta de atitudes preventivas e não corretivas?’, questiona.”

Conexão Cumbica. Publicação do Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos. Edição 21. São Paulo, agosto de 2016, pg. 02.



AERONAVE



“Um funcionário da companhia aérea Latam morreu na tarde desta segunda-feira (11) após ter sido esmagado pelo rodado – estrutura que prende duas rodas – de um avião nesta madrugada no Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre. Segundo a Polícia Civil, que investiga o caso, Adriano Luiz Schuck, de 34 anos, chegou a ser atendido no Hospital Cristo Redentor, mas não resistiu. O delegado Cleber Ferreira, responsável pelo caso, acredita que um ‘erro de comunicação’ entre funcionários responsáveis por manobrar a aeronave tenha provocado o acidente.(...). ‘Ele [Adriano] estava no trem de pouso, e o rodado esquerdo da **aeronave** dilacerou toda a perna esquerda. Ele acabou falecendo’, disse o delegado, que não acredita que algum crime tenha sido cometido, mas segue investigando o caso. ‘É claro que a situação é incomum, então temos que ver se houve mesmo essa falha de comunicação, inadvertidamente, ou se tratou de uma imperícia ou imprudência’, disse.”

“Funcionário morre esmagado por avião no Aeroporto de Porto Alegre”, reportagem de 11/07/2016 publicada no site [<http://g1.globo.com/rs>]. Acesso em 05/10/2016.



ÁREA EM OBRAS.
OBRIGADO POR SUA
COMPREENSÃO.
UNDER CONSTRUCTION.
THANK YOU FOR YOUR
UNDERSTANDING.

GRU AIRPORT AEROPORTO
INTERNACIONAL
DE SÃO PAULO

“Mapeamentos estão imersos em relações de poder específicas. Ou seja, um mapeamento tem implicação com o que escolhemos para representar, como escolhemos representar os objetos como pessoas ou coisas, e que decisões são tomadas com estas representações. Em outras palavras, mapear é em si mesmo um processo político. E é um processo político no qual um número crescente de pessoas está participando. Se o mapa é um conjunto específico de reivindicações de poder/conhecimento, então não somente o Estado e as elites, mas o resto de nós pode igualmente fazer reivindicações igualmente poderosas e em disputa.”

JEREMY W. CRAMPTON (MAPPING. A CRITICAL INTRODUCTION TO CARTOGRAPHY AND GIS, 2010)

Fotografia retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos



DO GRU AOS 111: EM DIREÇÃO A UM SISTEMA

LUCIANO BERNARDINO DA COSTA

TRAVESSIAS

Existem poucos pontos de acesso ao aeroporto - a conexão com os bairros adjacentes, onde moram muitos dos seus funcionários e trabalhadores, acontece apenas por meio de pontes sobre o Riacho Baquirivuguaçu que margeia justamente os limites da área do aeroporto onde se encontram os três terminais. Em novembro de 2016, devido ao risco de desabamento, a ponte foi interditada pela concessionária do aeroporto, apesar de seu uso pela população.







TRABALHO DESIGUALDADE DOMINAÇÃO ESCRAVIDÃO

CIBELE S. RIZEK

Em 1994, em um pequeno e memorável livro – **Escravos da Desigualdade – um estudo sobre o uso repressivo da força de trabalho hoje**¹, atualmente disponível em meio digital, Neide Sterci afirmava que dar um nome para as cenas descritas no seu interior era “um instrumento de luta” contra sua negação, sua banalização, sua redução a mais uma – entre tantas – infrações legais. Ao denominar as situações descritas como escravidão, perseguia não a generalização abstrata que iguala contextos diversos entre si, mas um processo que tornasse visível e nomeável as situações de escravidão contemporânea, ou mais propriamente, situações de trabalho análogo à escravidão produzidas e reproduzidas no presente – quer esse momento presente diga respeito aos anos 1990, quer diga respeito à

região metropolitana de São Paulo do século XXI. Entretanto ao inserir a escravidão, ou o trabalho análogo à escravidão no campo das desigualdades, a autora inseria a questão no âmbito da história do trabalho e dos trabalhadores no Brasil, atualizando e rememorando a indignação e o compromisso com os horizontes de emancipação. No clima de uma indignação a ser partilhada com todos os que lutaram contra essas formas de dominação e exploração, Sterci denominou, anunciou e denunciou a questão que se tornou o objeto central de seu livro: a escravidão contemporânea.

A questão da primeira metade dos anos 1990 parece se reproduzir nessa segunda década do século XXI, bem como algumas das dimensões

relativas ao trabalho superexplorado, forçado, análogo à escravidão. A multiplicidade de nomes, assim como os diferentes regimes de visibilidade do trabalho forçado, não pago, enunciam um conflito em torno dos critérios de classificação tanto no que se refere às margens de legalidade e formalização quanto no interior do campo político e ideológico que recobre linhas fluidas que separam legalidades e ilegalismos, situações formais e informais de uso do trabalho no espectro de variações das cenas empiricamente identificadas. Dessa perspectiva, tanto na disputa pela nomeação quanto na luta contra a invisibilidade das situações de violência e de coação em torno dos usos do trabalho se situam as primeiras barreiras a atravessar: por um lado, permitir que essas situações sejam vistas e

reconhecidas, por outro lado permitir que essas mesmas situações ganhem um nome e possam afinal ser classificadas. Nos nomes e na névoa que encobre as situações de trabalho análogo à escravidão, a luta por ver e dizer o que não se vê e o que mal se deixa nomear.

Retomando ainda o trabalho de Sterci, é possível recuperar algumas de suas observações relativas sobretudo à moldura das relações de desigualdade: “... nos casos registrados como escravidão hoje, o uso da violência é tão arbitrário e o descumprimento dos acordos é tão ostensivo que o consentimento dos subordinados parece não importar absolutamente” o que confere sentido à própria epígrafe do livro, extraída de uma citação de Simmel:

1. LIVRO DE AUTORIA DE NEIDE STERCI, RIO DE JANEIRO, CEIDI/KOINONIA, 1994.

Quando o outro não importa absolutamente, e é um simples meio para finalidades que estão fora dele, foi eliminada a última sombra de qualquer processo de sociabilidade.

Nas várias descrições da escravidão brasileira, alguns traços comuns podem ser facilmente caracterizados, tal como aponta a literatura: formas extremas de repressão, formas de exploração que se tramam em um conjunto de tentativas de imobilização da força de trabalho, coação objetiva e subjetiva, física e moral. Esses modos extremos de dominação se assentam necessariamente sobre desigualdades de todos os tipos e sua reposição e/ou manutenção – desigualdades econômicas, étnicas, culturais, de gênero aparecem no cerne das tentativas de imobilização, na reivindicação do direito de obter a subordinação, o direito de escravizar os vencidos como tributo de guerra. Assim formas extremas de dominação e escravização se revestem de uma busca de legitimação, uma busca muitas vezes bem sucedida de impunidade pela reivindicação de amparos legais ou de modos implícitos de consentimento. Essa capa de impunidade, na contramão das denúncias, se utiliza de formas naturalizadas de desigualdade, da naturalização dos vínculos de dependência para produzir invisibilidade e impossibilidade de reconhecimento das situações de trabalho análogo à escravidão.

Se o problema da persistência do trabalho escravo ou análogo à escravidão é, por assim dizer, um fio que costura a história dos modos de incorporação do trabalho e de uso da força de trabalho no Brasil, por outro lado, é importante assinalar que há uma contra face dessa dimensão que atravessa a história brasileira e que pode ser caracterizada como uma especificidade contemporânea, um traço que caracteriza fortemente o modo atual de acumulação do capital e da produção da riqueza sob a égide do processo de financeirização. Trata-se do uso do trabalho que repõe as formas de escravidão e que se atualiza de modo severo como parte do momento de realização, nos termos de Dardot e Laval, da racionalidade neoliberal no Brasil. Contraface da dominância financeira? Decorrência mais ou menos automática da destituição de direitos exigida pela modernização contemporânea vinculada ao empresariamento de si, na contramão do esforço realizado no processo de mobilização democrática e cidadã ao longo da luta contra a ditadura militar? Quais processos sociais e produtivos a visibilidade do emprego do trabalho análogo à escravidão desnuda?

Uma primeira dimensão que aparece de modo claro, em relação à cadeia produtiva que desemboca na construção civil é a efetividade do uso de trabalho terceirizado ou subcontratado, a

exemplo da viabilização da cadeia produtiva da costura em São Paulo, à semelhança de outros lugares do mundo. Como se sabe, nesses setores produtivos são mais frequentes as denúncias de utilização de trabalho análogo à escravidão, assim como em alguns dos ramos do agronegócio no meio rural. O uso cada vez mais frequente do trabalho subcontratado nos setores da costura, do agronegócio e da construção civil é, em si mesmo, um uso que permite e estimula a invisibilização de situações de trabalho que escapam da forma contratual legal – ou seja, da legislação trabalhista. A estratégia seria então a de obtenção de ganhos de produtividade com redução de custos, especialmente os chamados custos do trabalho, redução que se viabiliza pelo desrespeito aos direitos legais do trabalho, um desrespeito que se situa nas zonas cinzentas entre o legal e o ilegal, o formal e o informal, zonas recobertas pelas novas legislações e suas reformas. Esse processo, passível de ser caracterizado como um dos momentos de intensificação dos mecanismos de flexibilização e reestruturação produtiva iniciadas nos anos 1980, se estendeu a vários setores produtivos, em uma espiral de uso terceirizado do trabalho bastante significativa. Assim, é possível afirmar que mesmo nos momentos de crescimento econômico recente, durante o período lulista, que poderia ser caracterizado por alguns analistas como “neo

desenvolvimentista”, o crescimento do emprego formal foi acompanhado, concomitantemente, pelo crescimento do emprego informal dos postos de trabalho. Como se pode deduzir desses ganhos de produtividade pela redução dos custos do trabalho, esses processos de flexibilização são, na maioria das vezes, processos de precarização tanto do ponto de vista salarial, como do ponto de vista da destituição de direitos. Pode-se assim aproximar – ainda que reconhecendo as diferenças – a grande tendência mundial de flexibilização do trabalho da destituição – também mundializada - de direitos e de seu corolário – o crescimento do trabalho análogo à escravidão.

Dessa perspectiva é importante assinalar que a escravidão, ou o trabalho análogo à escravidão não pode ser reduzido a uma sobrevivência das situações que caracterizaram um dos últimos, senão o último país do mundo a abolir seu uso, mas uma invenção contemporânea potente e bastante recoberta por processos que aparentemente ganham legitimidade por aparecerem como flexíveis, como modernizadores e, sobretudo, por serem recobertos pela exigência de “ganhos de produtividade” em inúmeros setores e ramos de produção, entre os quais a costura (associada à questão do uso do trabalho de imigrantes latino americanos em situação de ilegalidade no Brasil) e a construção civil

(setor em que a maioria das denúncias se volta para o uso de trabalho de brasileiros). Esses elementos são importantes ainda porque, como se sabe, o recurso ao estímulo à construção civil foi utilizado, ao longo da história recente do país, como um elemento importante da criação de empregos, como demonstra a expansão do setor durante a ditadura militar bem como durante o “neodesenvolvimentismo” lulista. A recente escalada do número de empregos criados – e facilmente revertidos a partir de abril de 2016 – que teria caracterizado o último surto de crescimento não foi, desse ponto de vista, uma exceção. Basta lembrar duas dimensões presentes na retomada do emprego e seu estímulo: o Programa Minha Casa Minha Vida e o vínculo estreito que aproximou as agências econômicas do Estado brasileiro e as grandes empreiteiras durante essa derradeira fase de expansão. Não por acaso, a crise de 2015-16 desnudou esses vínculos. Entretanto, como o decréscimo da atividade econômica se desdobrou em crise política, em crise de legitimidade, como a exceção legal legitimada pelo golpe parlamentar prosperou em um governo comprometido com o desmanche de direitos cidadãos e do trabalho, sobreveio à crise o elogio à intensificação da flexibilização e a radicalização ainda mais severa da destituição dos direitos, transformados em agenda pós impeachment, o que permite

considerar que a produção e manutenção da crise acabaram por se tornar um modo de governo, revertendo a novidade lulista de combate à pobreza e de diminuição, ainda que em menor escala, da desigualdade.

Nesse quadro de agravamento do solo histórico da desigualdade social brasileira, a destituição de direitos, a flexibilização extrema das regulações do trabalho, o descompromisso com a proteção legal dos trabalhadores poderão estimular o atravessamento das fronteiras – sempre em disputa – entre situações legais e ilegais, legítimas e ilegítimas de seu uso, flexibilizando os regimes de subordinação e, desse modo, possibilitando e estimulando situações de excepcionalidade que nublarão a luta real e simbólica contra a escravidão, contra as situações degradantes e extremas de trabalho que capturam a autonomia, o que poderia ter importantes desdobramentos para o combate contra o trabalho análogo à escravidão, contra sua invisibilidade, contra a impossibilidade de sua nomeação sem máscaras ou atenuações.

Dessa perspectiva, esse combate talvez nunca tenha sido tão significativo, já que, por um lado, não se pode reduzir as situações de trabalho análogo à escravidão a um resíduo de um passado distante, mesmo em países como Brasil, que tiveram a escravidão inscrita no cerne de sua

formação. A atualidade gritante do trabalho análogo à escravidão atualiza essa vergonhosa inscrição – que por si mesma tenderia à naturalização – como reinvenção contemporânea, como contra face de uma acumulação de capital para além das regulações, para além dos direitos do trabalho, na contramão da luta por direitos e da luta contra a mercadorização do mundo, como o outro lado da moeda da nova razão do mundo, marcada pela extensão sem medida da forma mercadoria, pelo encolhimento dos direitos como esfera de disputa cidadã, como esfera de disputa pela regulação do trabalho e pelo seu uso no processo insaciável de criação de valor.

É preciso lembrar, à sombra do trabalho de Neide Sterci, que a escalada da desigualdade e da pobreza se vincula de perto ao crescimento do uso do trabalho análogo à escravidão e que esse mesmo uso compromete e desgasta as formas de sociabilidade, compromete e desgasta a possibilidade mesma das relações sociais que pressupõem o reconhecimento de alteridades. Esses mesmos processos de destituição e encolhimento de direitos, de impossibilidade de reconhecimento de diferenças e alteridades parecem estar se desenhando na crise da sociedade brasileira, na segunda década do século XXI.

Imagem retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos



GRU-111: AGENTES, PROCESSOS E DINÂMICAS

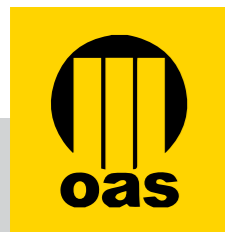
DAVID SPERLING, FÁBIO LOPES DE SOUZA SANTOS, MARILIA SOLFA, PAULA RAMOS PACHECO, RAFAEL GOFFINET
DEALMEIDA, RAFAEL DE OLIVEIRA SAMPAIO

“ 1 – A situação constatada in loco nos alojamentos inspecionados configura trabalho análogo ao de escravo, conforme preceituado no artigo 149 do Código Penal Brasileiro e da Convenção nº 29 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, ratificada pelo Decreto Legislativo nº 41.721/1957, em virtude do aliciamento de trabalhadores, do tráfico de pessoas, da servidão por dívida, e das condições degradantes do meio ambiente de trabalho;

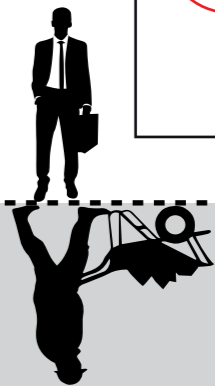
2 - Conforme demonstrado, os 111 trabalhadores prejudicados foram empregados da empresa OAS S.A. Não obstante, não tiveram o registro do contrato formalizado pela empresa. De acordo com o relatado, a autuada utilizou-se de intermediação ilícita de mão-de-obra e aliciamento de trabalhadores, para alocá-los em diversos alojamentos irregulares ao redor da obra da ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, após todos os exames médicos admissionais serem efetuados;

3 – O resultado da auditoria trabalhista conclui que a empresa OAS S.A. é a real empregadora dos 111 trabalhadores resgatados de condição análoga à de escravo, assim como diretamente responsável pelo aliciamento ocorrido, pelas condições degradantes de trabalho e pela violação de direitos humanos constatada nos locais inspecionados.”

PROGRAMA DE ERRADICAÇÃO DO TRABALHO ESCRAVO / SEÇÃO DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO / SEÇÃO DE FISCALIZAÇÃO DO TRABALHO / SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO TRABALHO E EMPREGO EM SÃO PAULO / MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO.
(RELATÓRIO DE INSPEÇÃO – CONDIÇÃO ANÁLOGA À DE ESCRAVO E ALICIAMENTO DE TRABALHADORES – CONSTRUTORA OAS S.A. – CONSTRUÇÃO DO TERMINAL 3 DO AEROPORTO DE GUARULHOS, 2013)



ORGANOGRAMA:
SISTEMA OAS-GRU
PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA/
LOGÍSTICA DE
ALICIAMENTO DE
TRABALHO ANÁLOGO AO
ESCRAVO



CONSTRUTURAS TERCEIRIZADAS

- VIXSTELL
- OUTRAS

ALICIAMENTO DE MÃO DE OBRA

- SR. "CARLENILDO"
- SR. "PROFESSOR"
- SR. "GLEIDSON"
- SR. "MÁRCIO"

TRANSPORTE DE MÃO DE OBRA

- TRANSCIONE VIAGENS E TURISMO
- CLD AGÊNCIA DE EMPREGOS, SERVIÇOS E EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS

CONTROLE DE DEMANDA DA MÃO DE OBRA

- "CARLÃO"
- "KELLY"
- "LUCIANO"

CERTIFICAÇÕES E CURSOS FALSOS

- ENGENHEIROS
- TÉCNICOS DE SEGURANÇA DO TRABALHO
- TÉCNICOS DE ENFERMAGEM DO TRABALHO

ALIMENTAÇÃO "FIADO"

SHALON RESTAURANTE E LANCHONETE

"ALOJAMENTO" CASAS ALUGADAS EM GUARULHOS

- RUA MARIA ESPINOLA 1-A
- RUA JOSÉ DE MELO, 176 – FUNDOS
- RUA AIRTON FERREIRA MENDES, 86
- RUA SÃO SEBASTIÃO D'OESTE, 109 - FUNDOS
- RUA MARCIAL LOURENÇO, 631
- RUA ITUPEVA, 265 - JARDIM MARILENA
- RUA NOSSA SENHORA APARECIDA, 70 - JARDIM MALVINAS
- VIELA 8, N. 23 - TRAVESSA RUA DOS EUCALIPTOS - BAIRRO MALVINAS
- RUA LEILA DINIZ, 33 - BAIRRO HAROLDO VELOSO
- RUA RIBEIRÃO PRETO, 258 - BAIRRO CIDADE SOBERANA
- RUA PALMEIRA N. 260 - ANTIGO 999 - CASA 3 - CIDADE SOBERANA

TRABALHADORES ALICIADOS

- 2366 MIGRANTES DE FORA DO ESTADO DE SÃO PAULO
- 168 MIGRANTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

TRABALHADORES RESGATADOS

111 MIGRANTES DE FORA DO ESTADO DE SÃO PAULO, COM ORIGEM EM:

- MARANHÃO
- PERNAMBUCO
- SERGIPE
- BAHIA

FUNDOS DE PENSÃO ESTATAIS



CRIADA EM 2000 COM O OBJETIVO DE PARTICIPAR DE CONCESSÕES NO SETOR DE INFRAESTRUTURA



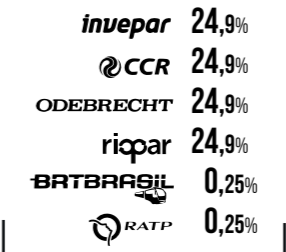
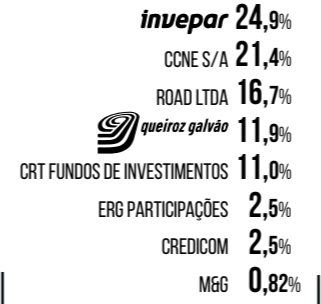
COMPLEXO VIÁRIO DE SUAPE-PE



RODOVIA BA 093



TRANSOLÍMPICA



METRÔ RIO LINHAS 1 E 2



PERU RODOVIA / PEDÁGIOS VENDIDA EM 08/2016



RODOVIA RAPOSO TAVARES



VIA AMARELA RIO



Concessionária Litoral Norte RODOVIA BA 099



SISTEMA DE CONCESSÕES INVEPAR/ EMPRESAS E PARTICIPAÇÕES

AGENTES IMPLICADOS: PROCESSO JUDICIAL/ PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA



DENÚNCIA

SINDICATO DOS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO CIVIL - GUARULHOS



AUTUAÇÃO

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO / SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO TRABALHO E EMPREGO EM SÃO PAULO / SEÇÃO DE FISCALIZAÇÃO DO TRABALHO / SEÇÃO DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO / PROGRAMA DE ERRADICAÇÃO DO TRABALHO ESCRAVO.



AJUSTAMENTO DE CONDUTA

OAS

ENTIDADES DE DEFESA DE INTERESSES COMUNS E GERENCIAMENTO DE CONTRIBUIÇÕES DE CATEGORIAS PROFISSIONAIS

ESTADO

INICIATIVA PRIVADA

CONFLITO
PARCERIA

PROCESSO JUDICIAL
PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA

GRUAIRPORT

AEROPORTO DE GUARULHOS PARTICIPAÇÕES S.A.

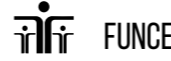


invepar

AIRPORTS COMPANY SOUTH AFRICA



PREVI



FUNCEF



PETROS



OAS



UNIÃO

"A estrutura de classes também foi truncada ou modificada: as capas mais altas do antigo proletariado converteram-se, em parte, no que Robert Reich chamou de 'analistas simbólicos': são administradores de fundos de previdência complementar, oriundos das antigas empresas estatais, dos quais o mais poderoso é o Previ, dos funcionários do Banco do Brasil, ainda estatal; fazem parte de conselhos de administração, como o do BNDES, a título de representantes dos trabalhadores. (...) a Constituição de 1988 instituiu o FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador que é o maior financiador de capital de longo prazo no país, justamente operando no BNDES. (...) trabalhadores que ascendem a essas funções estão preocupados com a rentabilidade de tais fundos, que ao mesmo tempo financiam a reestruturação produtiva que produz desemprego."

Francisco de Oliveira
(O Ornitorrinco, 2003)

TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO: LEGISLAÇÃO E ECONOMIA

DAVID SPERLING, FÁBIO LOPES DE SOUZA SANTOS, MARCEL FANTIN, CRISTINA AKEMI GOLDSCHMIDT KIMINAMI,
GUILHERME VENDRAMINI CUOGHI, TÁSSIA BORGES DE VASCONSELOS

“Os defensores do neoliberalismo afirmam que a privatização e a desregulamentação, junto com a competição, eliminam os trâmites burocráticos, aumentam a eficiência e a produtividade, melhoram a qualidade das mercadorias e reduzem os custos, tanto de maneira direta para o consumidor, através da oferta de bens e serviços mais baratos, como indiretamente mediante a redução das cargas fiscais. O Estado neoliberal deveria buscar de maneira persistente reorganizações internas e novos pactos institucionais que melhorem sua posição competitiva como entidade em relação com outros Estados no mercado global.”

DAVID HARVEY [BREVE HISTORIA DEL NEOLIBERALISMO, 2007]

ESTADO
TOCANTINS

PARANÁ
PIAUI
RIO DE JANEIRO

MINAS GERAIS

MARANHÃO

GOIÁS

CEARÁ

BAHIA
ALAGOAS

ANO

2016

2015

2014

2013

2012

2011

2010

2009

CONSTRUTORA

FEDERAÇÃO DAS ENTIDADES COMUNITÁRIAS E UNIÃO DE LIDERANÇAS DO BRASIL - FEULB

CSO ENGENHARIA LTDA.
GRÁFICO EMPREENDIMENTOS
J. D. CONSTRUÇÕES LTDA. - EPP

CCB CONSTRUTORA CENTRAL DO BRASIL
J. SOARES CONSTRUTORA E INCORPORADORA
LIMA & CERAVOLO (L.G.C) - RIO VERDINHO ENERGIA S/A
MRV ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES S.A. E PRIME INCORPORAÇÕES E CONSTRUÇÕES S.A.

CARMEL CONSTRUÇÕES LTDA.
CONSULPLAN CONSTRUÇÃO E PLANEJAMENTO LTDA.
ZURC - SANEAMENTO E CONSTRUÇÕES LTDA. - EPP / UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO (UFMA)

SISAN ENGENHARIA LTDA.
STAKA CONSTRUTORA LTDA. ME

CCM - CONSTRUTORA CENTRO MINAS LTDA.
CONSTRUTORA ALVES LTDA.
CONSTRUTORA MODELO LTDA.
CONSTRUTORA EMCASA LTDA.
COPEMIL CONSTRUTORA LTDA.

ENESA ENGENHARIA LTDA. / ANGLo AMERICAN
MILPLAN - ENGENHARIA CONSTRUÇÕES E MONTAGENS LTDA.
MRV ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES S.A. / TEIXEIRA & SENA LTDA.
OAS S.A.

TENDA NEGÓCIOS IMOBILIÁRIOS S.A.
TENDA NEGÓCIOS IMOBILIÁRIOS S.A.
TISA - TRIUNFO IESA INFRA-ESTRUTURA S.A.
TRATENGE ENGENHARIA LTDA.
ZAQUIEU ARQUITETURA E CONSTRUÇÃO LTDA.

MRV ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES S.A.
CARLOS E SILVA LTDA - P. R. CONSTRUÇÕES LTDA.

BRASIL GLOBAL SERVIÇOS DE EMPREITEIRA LTDA. / ODEBRECHT - QUEIROZ GALVÃO
BROOKFIELD CENTRO-OESTE EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S.A.
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
INCORPORADORA CYRELA

LIVING AMPARO EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS, GRUPO CYRELA
MRV CONSTRUÇÕES LTDA.

CONSTRUTORA BS - ENERGIA SUSTENTÁVEL DO BRASIL (ENERSUS)
EPLAN ENGENHARIA PLANEJAMENTO E ELETRICIDADE - LTDA.

ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.
CONSTRUTORA CROMA LTDA.
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.

GECCOM CONSTRUTORA LTDA.
JWA CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO LTDA.
SHEKINAH CONSTRUTORA LTDA. - EPP

MKSE CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA.
MRV ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES S.A.
MRV ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES S.A.

OAS S.A.
VIXTEEL MONTAGEM LTDA.
K R CONSTRUTORA LTDA.

EMPREENDIMENTO

LOTEAMENTO MARISA LETÍCIA LULA DA SILVA

RESIDENCIAL CAMINHO DO MAR
RESIDENCIAL PARQUE DOS COQUEIROS
CONJUNTO HABITACIONAL MCMV

OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FEDERAL BR-060
RESIDENCIAL ITAVILLY
USINA HIDRELÉTRICA SALTO DO RIO VERDINHO
CONJUNTO HABITACIONAL MCMV

BARRACAS DO ARRAIAL DA LAGOA
CONSTRUÇÃO DE REDE DE ESGOTO
OBRAS NA UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO

RESIDENCIAL SANTA TEREZINHA II
DRENAGEM NA TRINCHEIRA SANTA ROSA

OBRA - RUA SÃO VICENTE, 155, GRANJA DE FREITAS
OBRAS NO INSTITUTO FEDERAL SUDESTE DE MINAS GERAIS
CONSTRUÇÃO DO SISTEMA MINAS-RIO - MINERODUTO

RESIDENCIAL PARQUE DA SERRA
RESIDENCIAL COPACABANA
CONSTRUÇÃO DO SISTEMA MINAS-RIO - MINERODUTO
CONSTRUÇÃO DO SISTEMA MINAS-RIO - MINERODUTO

RESIDENCIAL FONTANA DITÁLIA
BOULEVARD SHOPPING
CONJUNTO HABITACIONAL MCMV
CONJUNTO RESIDENCIAL GREEN PARK

CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NORTE SUL
HOSPITAL UNIVERSITÁRIO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS NA UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA

EDIFÍCIO SPAZIO COSMOPOLITAN
ROD BR 343, KM 10, TRECHO TERESINA/ALTOS

PROJETO ILHA PURA, COMPLEXO RESIDENCIAL QUE ABRIGOU A VILA OLÍMPICA
RESIDENCIAL ANDROMEDA
RESIDENCIAL NARCISA AMÁLIA
BARRA MEDIA VILLAGE 3

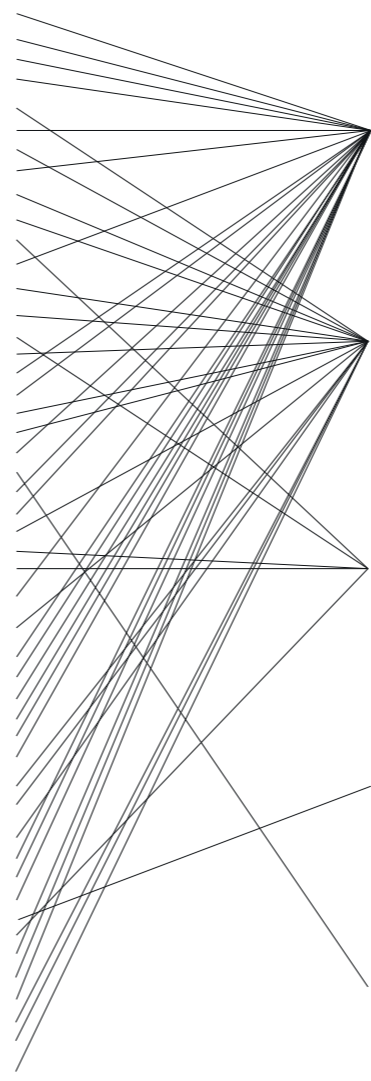
VERDANT VALLEY RESIDENCE
RESIDENCIAL MAR DE GALES

CONSTRUÇÃO DA VILA MUTUM - USINA HIDRELÉTRICA DE JIRAU
ELETRIFICAÇÃO RURAL

ESTAÇÃO FERRAZ, ESTRADA DE FERRO SANTOS - MAIRINQUE
CONJUNTO HABITACIONAL CDHU
CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BOSQUE DAS FLORES
CONJUNTO HABITACIONAL MCMV

SESC DE EMBU DAS ARTES
CONSTRUÇÃO DE CRECHE-ESCOLA
CONJUNTO HABITACIONAL MCMV
CONDOMÍNIO BEACH PARK

RESIDENCIAL PARQUE BORGHESI
OBRA DE CONSTRUÇÃO DO TERMINAL 3 DO AEROPORTO DE GUARULHOS
OBRA DE CONSTRUÇÃO DO TERMINAL 3 DO AEROPORTO DE GUARULHOS
OBRAS NA RODOVIA TO-226



COMÉRCIO E
SERVIÇOS

CULTURA

EDUCAÇÃO

INFRAESTRUTURA

HABITAÇÃO

ALIANSCÉ
SHOPPING CENTERS

Sesc

GOVERNO DO
MARANHÃO
GOVERNO DE TODOS NÓS

DNIT
FNDE

CDHU

CAIXA

BNDES

REUNI

Rio2016

PAC

Minha Casa
Minha Vida

Programa
LUZ
para todos



O COTIDIANO DE CADA CIDADÃO
BRASILEIRO PASSA
INEVITAVELMENTE PELAS ÁREAS
DESIGNADAS POR ESTES ÍCONES

OCORRÊNCIAS DE
TRABALHO ANÁLOGO
AO ESCRAVO

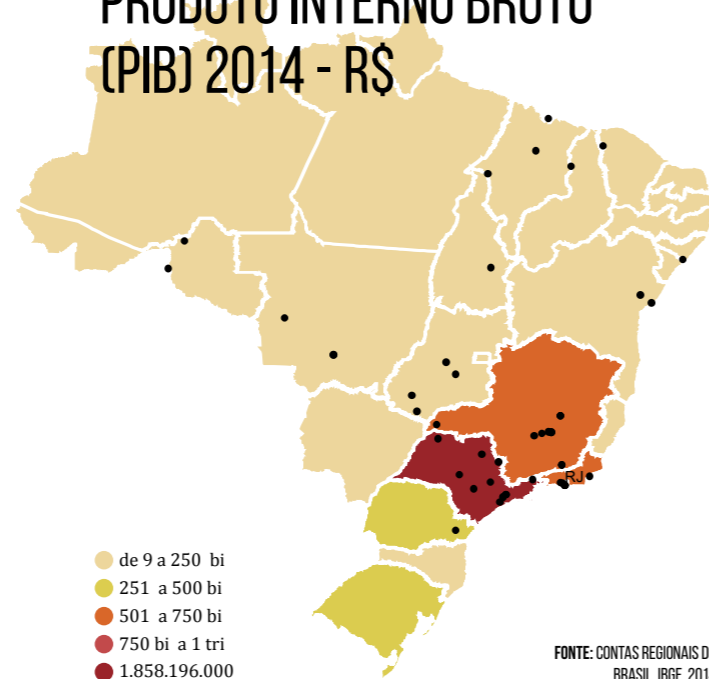
CONSTRUÇÃO CIVIL
BRASIL (2009-2016)

ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO - 2010



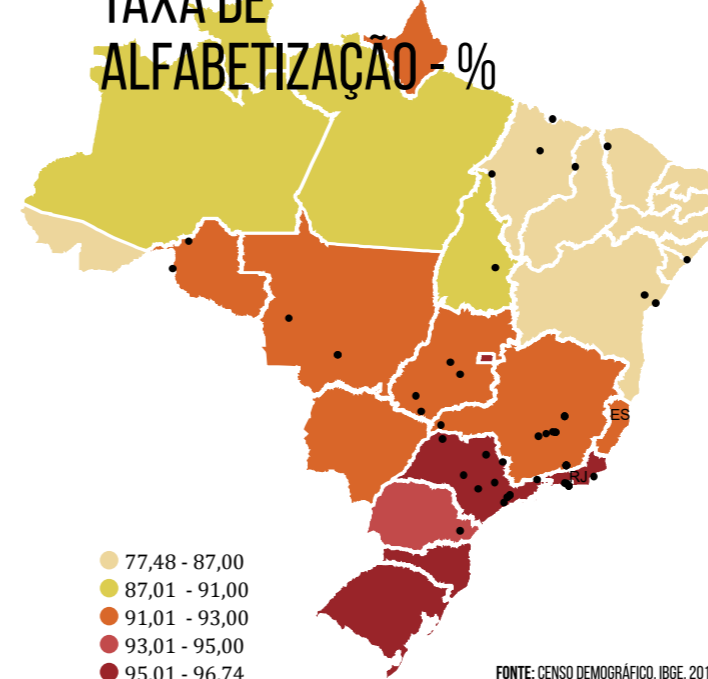
FONTE: PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD) COM BASE NOS DADOS DO CENSO DO IBGE PARA O ANO DE 2010.

PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) 2014 - R\$



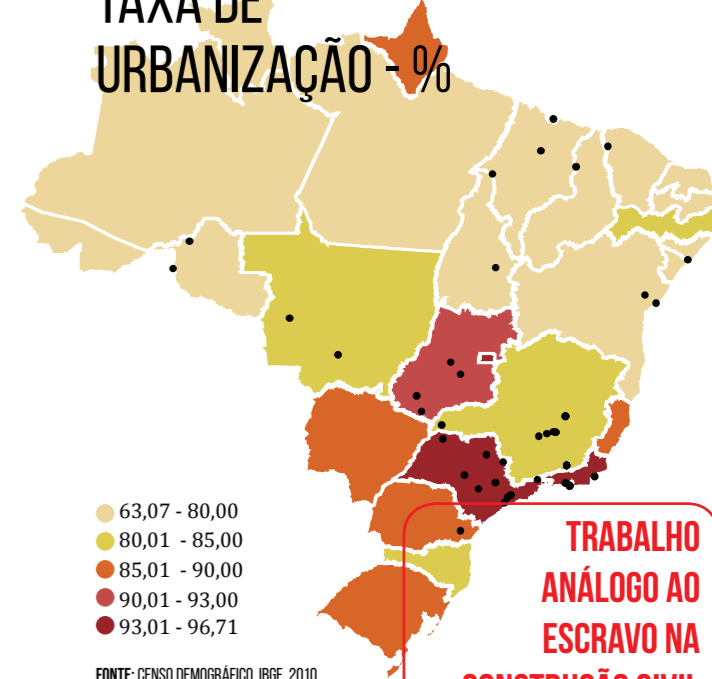
FONTE: CONTAS REGIONAIS DO BRASIL, IBGE, 2014

TAXA DE ALFABETIZAÇÃO - %



FONTE: CENSO DEMOGRÁFICO, IBGE, 2010

TAXA DE URBANIZAÇÃO - %

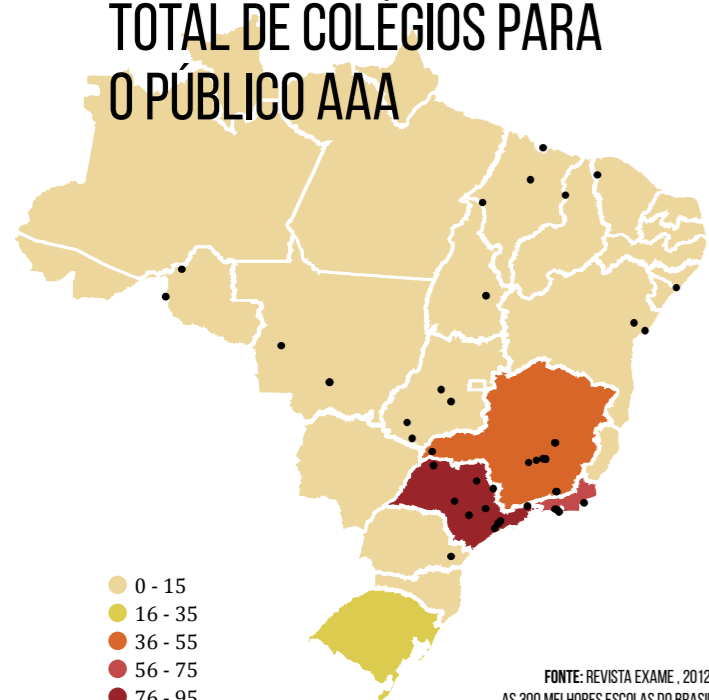


FONTE: CENSO DEMOGRÁFICO, IBGE, 2010

TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO NA CONSTRUÇÃO CIVIL E ÍNDICES DE DESENVOLVIMENTO

TOTAL DE COLÉGIOS PARA O PÚBLICO AAA

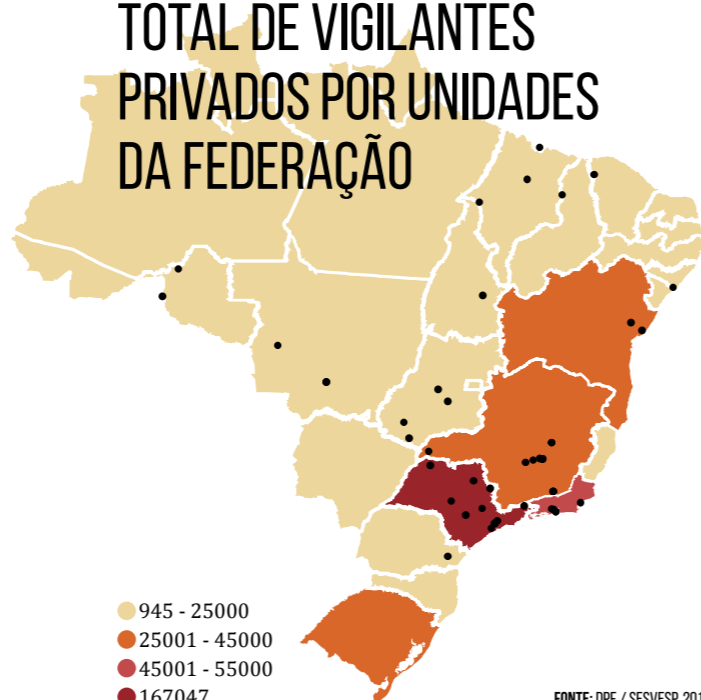
- 0 - 15
- 16 - 35
- 36 - 55
- 56 - 75
- 76 - 95



FONTE: REVISTA EXAME, 2012.
AS 300 MELHORES ESCOLAS DO BRASIL

TOTAL DE VIGILANTES PRIVADOS POR UNIDADES DA FEDERAÇÃO

- 945 - 25000
- 25001 - 45000
- 45001 - 55000
- 167047

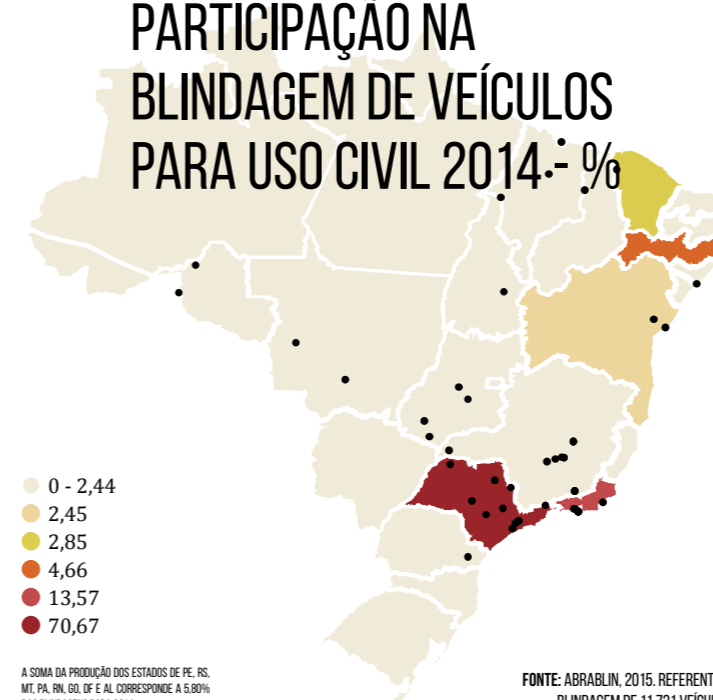


FONTE: DPF / SESVESP, 2012

PARTICIPAÇÃO NA BLINDAGEM DE VEÍCULOS PARA USO CIVIL 2014.- %

- 0 - 2,44
- 2,45
- 2,85
- 4,66
- 13,57
- 70,67

A SOMA DA PRODUÇÃO DOS ESTADOS DE PE, RS, MT, PA, RN, GO, DF E AL CORRESPONDE A 5,80% DAS BLINDAGENS PARA 2014.



FONTE: ABRABLIN, 2015. REFERENTE À BLINDAGEM DE 11.731 VEÍCULOS

OCORRÊNCIA DE TRABALHO ESCRAVO NA CONSTRUÇÃO CIVIL ENTRE 2009 A 2016

- OCORRÊNCIAS
- DENSIDADE DE CASOS
- TRABALHO ESCRAVO
- Baixa
- Média
- Alta
- Muito Alta



FONTE: REPÓRTER BRASIL; MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

BRASIL TRABALHO ESCRAVO

Artigo 149 do Código Penal Brasileiro, Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940:

1940

“Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto”.

Lei nº 10.803, de 11 de dezembro de 2003, que alterou o Artigo 149 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, para estabelecer penas ao crime nele tipificado e indicar as hipóteses em que se configura condição análoga à de escravo:

2003

“Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto, **cercear o uso de qualquer meio de transporte por parte do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho, manter vigilância ostensiva no local de trabalho ou se apoderar de documentos ou objetos pessoais do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho**”.

Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 432, de 19 de outubro de 2013, que pretende alterar o Artigo 149 do Decreto-Lei nº 2.848 e (re)definir o trabalho escravo:

2013

“Fiscais flagram 111 operários no Aeroporto Internacional de Cumbica (GRU), em Guarulhos, em situação de escravidão”

“Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ~~ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho~~, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto, cercear o uso de qualquer meio de transporte por parte do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho, manter vigilância ostensiva no local de trabalho ou se apoderar de documentos ou objetos pessoais do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho”.

IDENTIFICAÇÃO DE TRABALHO FORÇADO NA PRÁTICA

Ameaça de punição

(meios de manter alguém em regime de trabalho forçado)

- Violência física contra o trabalhador ou sua família ou pessoas próximas
- Violência sexual (Ameaça de) represálias sobrenaturais
- Prisão ou confinamento
- Punições financeiras
- Denúncia a autoridades (polícia, autoridades de imigração, etc.) e deportação
- Demissão do emprego atual
- Exclusão de empregos futuros
- Exclusão da comunidade e da vida social
- Supressão de direitos ou privilégios

Falta de consentimento

(natureza involuntária do trabalho) (“itinerário” do trabalho forçado)

- Escravidão por nascimento ou por descendência de escravo / servidão por dívida
- Rapto ou seqüestro
- Venda de pessoa a outra
- Confinamento no local de trabalho – em prisão ou em cárcere privado
- Coação psicológica, isto é, ordem para trabalhar, apoiada em ameaça real de punição por desobediência
- Dívida induzida (por falsificação de contas, preços inflacionados, redução do valor de bens ou serviços produzidos, taxas de juros exorbitantes, etc.)
- Engano ou falsas promessas sobre tipos e condições de trabalho
- Retenção ou não pagamento de salários
- Retenção de documentos de identidade ou de pertences pessoais de valor

“O **trabalho forçado** deve ser punível como crime. [...] A grande maioria dos Estados membros da OIT ratificou uma ou outra de suas duas convenções sobre trabalho forçado e, em geral, as duas. A tendência é de pura e simples eliminação do trabalho forçado, da escravidão e de práticas análogas à escravidão em constituições nacionais, em códigos penais e, às vezes, em códigos do trabalho. [...] Dois problemas, porém, parecem presentes em quase todo o mundo.

Primeiramente, salvo poucas exceções, não há uma definição precisa de trabalho forçado, o que dificulta sua identificação e punição. [...]

Instala-se assim um círculo vicioso: legislação pouco clara, pouco ou nenhum recurso para ações penais e limitada conscientização ou publicidade, redundando na falta de pressão com vista a uma legislação mais precisa, e assim por diante”.

INDÚSTRIA AERONÁUTICA E CONSTRUÇÃO CIVIL/ARQUITETURA: CONFLITOS TRABALHISTAS NO BRASIL

1906: "O 14-BIS, CONQUISTOU O PRÊMIO ARCHDEACON AO REALIZAR UM VOO DE 220 METROS EM PARIS"



1906: 14 BIS



03/09: THEATRO MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO

1903: "A CAPITAL, O RIO DE JANEIRO, VIVIA UM PERÍODO DE TRANSFORMAÇÕES. [...] PEREIRA PASSOS, FUGINDO DA VISÃO DE ATRASO, DE PAÍS ESCRAVOCRATA, INSPIRADO EM PARIS FEZ REFORMAS URBANÍSTICAS, CONSTRUINDO PRAÇAS, AMPLIANDO RUAS E CRIANDO ESTRUTURAS DE SANEAMENTO BÁSICO. ENTRE AS PRINCIPAIS HERANÇAS ESTÃO O THEATRO MUNICIPAL, O MUSEU NACIONAL DE BELAS ARTES E A BIBLIOTECA NACIONAL"

FONTES: O Globo | Pini | Projeto Memórias | Gazeta do Povo | Andes | Jus.com.br | ABCdeluta | Theatro Municipal RJ | Folha | Brazil.gov | Metalurgicos.org | G1 | Anovademocracia | Techne | Airway | Embraer | Varig | UOL | Canal Piloto | Infomoney | Carta Capital

1917: GREVE GERAL
 "[...] paralisação geral da indústria e do comércio do Brasil, como resultado da constituição de organizações operárias vítimas."

1927-2006: VARIG 1ª COMPANHIA AÉREA BRASILEIRA A SER FUNDADA



1901/10/22: MOSTEIRO DE SÃO BENTO

ANOS 20: "O EMPENHO DO BRASIL EM SE TORNAR MODERNO EVIDENCIAVA-SE NAS GRANDES CIDADES. NO CENTRO, EDIFÍCIOS DE PORTE, DESTINADOS À MORADIA, BANCOS E ESCRITÓRIOS TOMARAM LUGAR DE ANTIGAS CASAS, PROJETAVAM UM NOVO PERFIL DA CIDADE NO HORIZONTE E POPULARIZAVAM UMA DAS MARAVILHAS QUE A TECNOLOGIA MODERNA OFERECERA PARA O CONFORTO DOS HOMENS, O ELEVADOR."

1934: REIVINDICAÇÕES SINDICAIS
 "os metalúrgicos engrossaram a campanha dos trabalhadores pela criação de uma caixa de aposentadorias e pensões"

1930: "O PRIMEIRO DIRIGÍVEL QUE CHEGOU AO BRASIL FOI O GRAF ZEPPELIN D-LZ127"



1936: MUNIZ



1937/43: MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

1920: "A HISTÓRIA DA ENGENHARIA BRASILEIRA APRESENTA OBRAS PIONEIRAS EM CONCRETO ARMADO, INCLUSIVE GRANDES RECORDES COMO O EDIFÍCIO MARTINELLI COM 106 M."

1930: GREVE
 FATOS RELEVANTES NA ARQUITETURA E AVIAÇÃO
 CONFLITOS TRABALHISTAS

1953: GREVE X REPRESSÃO
 "uma greve por melhores salários foi reprimida com violência pela polícia de Getúlio Vargas. Foi uma greve histórica, com pancadaria e muitas prisões."

1935: CNNA - COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA (1ª FABRICA DE AVIÕES NO BRASIL)



41: PAULISTINHA CA-4



1939/47: EDIFÍCIO ALTINO ARANTES

1959: BRASÍLIA, O MÁSSACRE DA PACHECO FERNANDES DANTAS
 "[...] a Guarda Especial de Brasília (GEB) teria sido a responsável pela repressão violenta de uma greve ou um alvoroço de trabalhadores, no acampamento da construtora tendo como consequência diversos mortos e feridos, ambos variando drasticamente conforme o eixo do discurso."

1968: RESSURGIMENTO DO SINDICALISMO
 "as greves de Contagem e de Osasco, de 1968, se tornaram marcos importantes da história das lutas da classe operária brasileira, pois foram as primeiras deste período de repressão"



AER 110



51/68: EDIFÍCIO COPAN

1964-1985: DITADURA MILITAR OBRAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA "MILAGRE"

1969-1974: 72 MORTOS
 "Dados oficiais contabilizaram 33 mortos durante a construção da ponte Rio-Niterói, mas o levantamento da imprensa chegou a 72."

1979: 3,2 MILHÕES DE TRABALHADORES EM GREVE
 "Foram 27 paralisações de metalúrgicos, 20 greves de professores e outras tantas de bancários, médicos, operários da construção civil e outras categorias por todo o país."



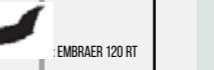
EMBRAER 121 XINGU



1975: GREVE NA OBRA DA ITAIPU
 "...iniciou uma greve de fome no Canteiro de Obras, em protesto contra a péssima alimentação que era servida. [...] 35 operários da construtora Vila Rica foram sumariamente demitidos e enviados às suas cidades de origem. A 'operação abafa' foi bem sucedida, a greve virou tabu dentro da Obra."

1979: "REBELIÃO DOS PEDREIROS"
 "ganhou o nome devido à tamanha massividade, combatividade e revolta dos operários contra a situação de opressão e arrocho a que estavam submetidos. Como um turbilhão, a massa operária irrompeu pelas ruas desafiando a fascista ordem do regime militar pró-ianque, que reprimia a ferro e fogo todo movimento de resistência"

1984: FAMOSA GREVE
 "Uma greve marcou a história dos metalúrgicos de São José dos Campos e região. É a famosa greve de 1984 na Embraer, quando os trabalhadores ocuparam a fábrica por três dias e o Exército invadiu a empresa."



EMBRAER 120 RT



IE ITAIPU

1980: "CRISE FINANCEIRA, HIPERINFLAÇÃO, DESMONTE DO FINANCIAMENTO PÚBLICO"

1979: "REBELIÃO DOS PEDREIROS"
 "ganhou o nome devido à tamanha massividade, combatividade e revolta dos operários contra a situação de opressão e arrocho a que estavam submetidos. Como um turbilhão, a massa operária irrompeu pelas ruas desafiando a fascista ordem do regime militar pró-ianque, que reprimia a ferro e fogo todo movimento de resistência"

1999: ESTADO DE GREVE
 "Reivindicações: devolução dos 10% retirados do salário em 96, aumento real de 10%, reposição de 10% após a entrada do Plano Real e redução da jornada de trabalho de 43 para 36 horas semanais."



ER CBA-123



1990 CENTROS COMERCIAIS FINANCEIROS

1990: PROTAGONISMO DA INICIATIVA PRIVADA, IMPORTAÇÃO DE TECNOLOGIAS ESTRANGEIRAS: ECONOMIA, VELOCIDADE, FLEXIBILIDADE"

2009: GREVE NO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC)
 "Greve dos funcionários terceirizados que trabalham nas obras de reforma e ampliação da Refinaria Getúlio Vargas (Repar) e da Fosfertil, em Araucária..."

2008: REESTRUTURAÇÃO NO ÂMBITO PRODUTIVO
 "Sob a justificativa da crise global, a Embraer demitiu mais de 4 mil trabalhadores em fevereiro de 2009."



2009 QUASAF



2009 PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA

2012: GREVE NO PAC
 "O acordo para melhorias nas condições de trabalho na construção civil não se refletiu na vida dos operários. A insatisfação tem gerado paralisações e mobilizações nos canteiros no país."

2012: GREVE NO PAC
 "O acordo para melhorias nas condições de trabalho na construção civil não se refletiu na vida dos operários. A insatisfação tem gerado paralisações e mobilizações nos canteiros no país."

2014: GREVE NA TERCEIRA MAIOR EMPRESA AERONÁUTICA
 "Greve de quatro dias, em 2014. Depois de privatizada, empresa viveu duas 'reestruturações' e demitiu mais de 11 mil. Salários equivalem a apenas 1/3 do pago pelas concorrentes"



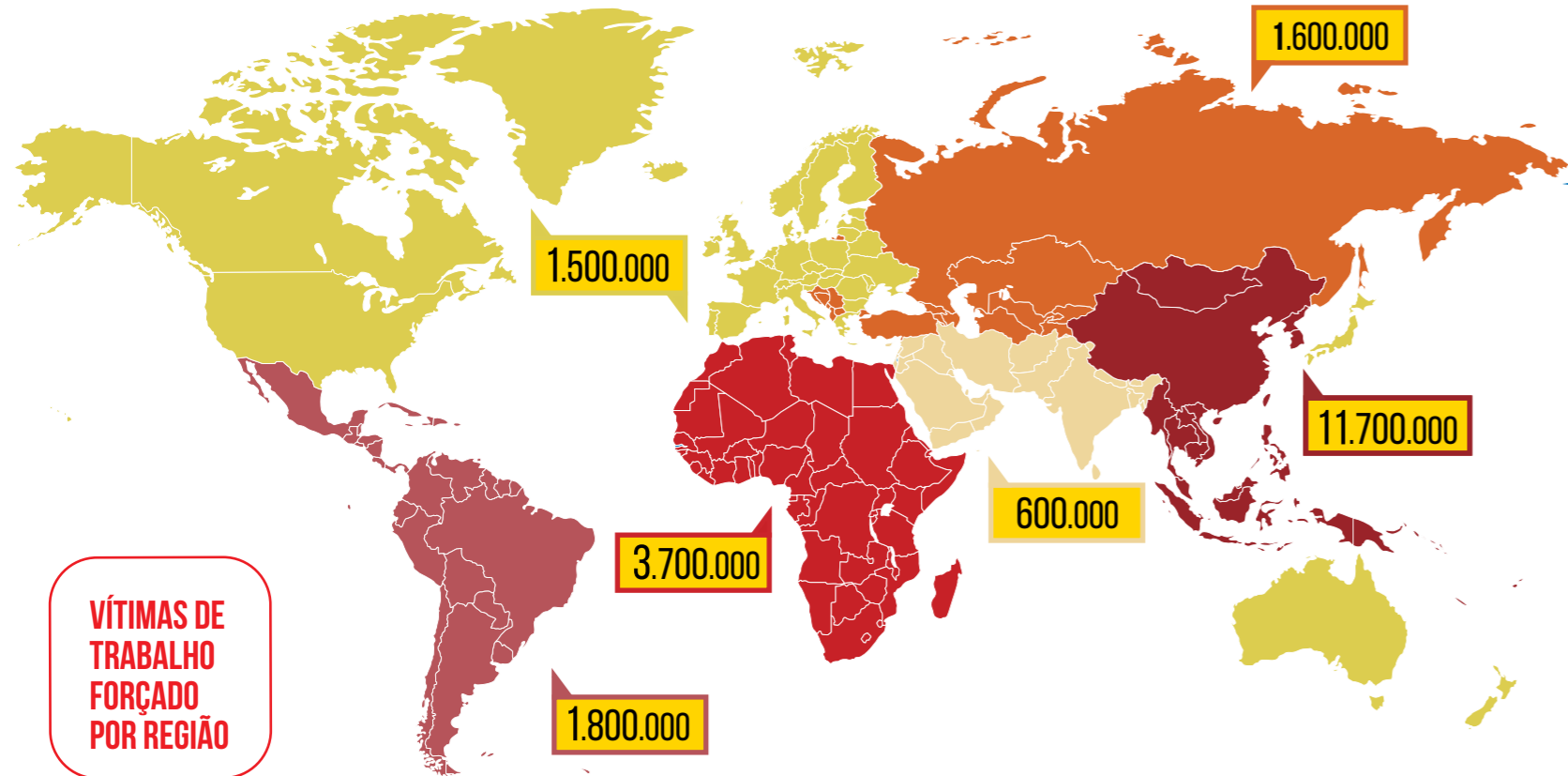
KC-390



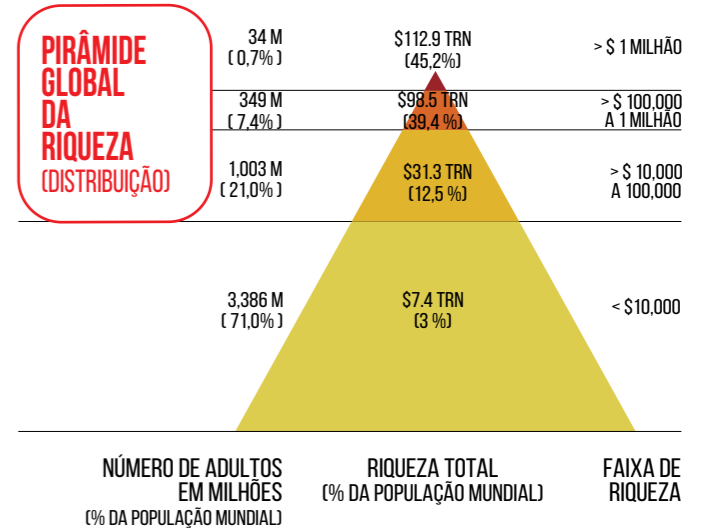
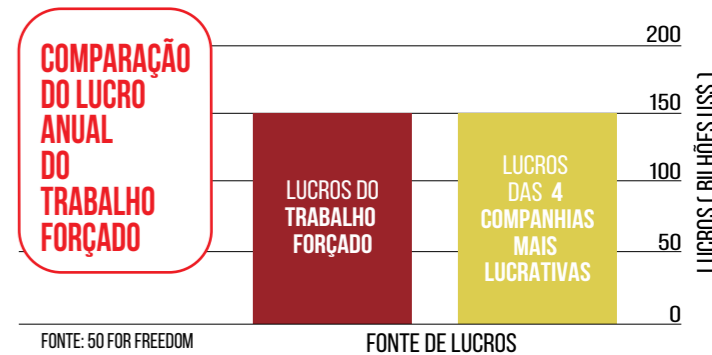
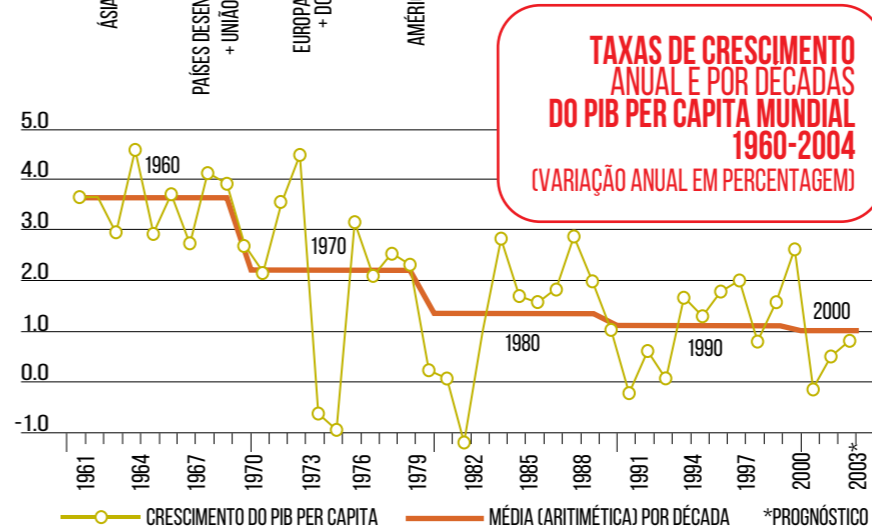
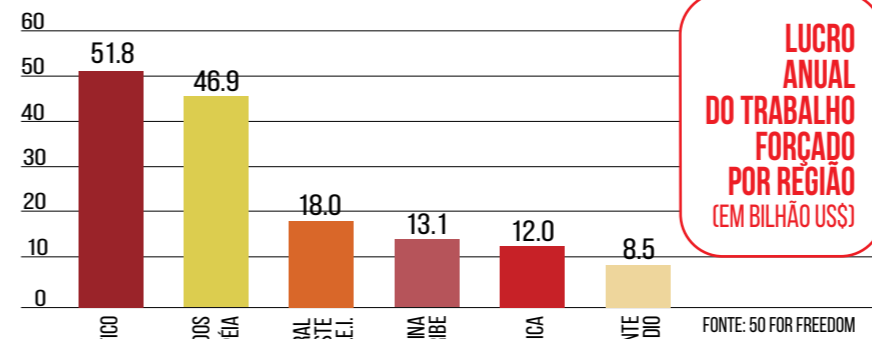
2014: "76,4% DOS ENTREVISTADOS CONSIDERARAM QUE A COPA DEIXOU ALGUM LEGADO: HUMANO, ESPORTIVO, URBANO, ECONÔMICO E AMBIENTAL"

2013: TRABALHO ESCRAVO
 "Fiscais flagram trabalho escravo em obra da OAS na ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos [...] Ao todo 111 migrantes nordestinos [...]"

2014: 8 MORTES
 "No total, 8 operários já perderam a vida nos palcos do próximo Mundial."



FONTE: 50 FOR FREEDOM



• TRABALHO FORÇADO CONTEMPORÂNEO • FORMAS "TRADICIONAIS" DE TRABALHO FORÇADO • ESCRAVIDÃO CONTEMPORÂNEA • CONDIÇÕES DEGRADANTES • VIGILÂNCIA OSTENSIVA • DESEMPREGO ESTRUTURAL • TRABALHO SUPEREXPLORADO • ASSÉDIO MORAL • TRÁFICO SEXUAL • TRABALHO INFANTIL • trabalho análogo a escravo • UTILIZAÇÃO DE CRIANÇAS EM CONFLITOS ARMADOS • SERVIÇOS DOMÉSTICOS • SERVIÇOS DOMÉSTICOS • CASAMENTOS SERVIÇOS • ESCRAVIDÃO SEXUAL • TRÁFICO DE PESSOAS •

• TRABALHO INFORMAL • FLEXIBILIDADE • CAPITAL HUMANO • TRABALHO EM EQUIPE • TIMES DE PRODUÇÃO • SALÁRIO FLEXÍVEL • ENVOLVIMENTO PARTICIPATIVO • TRABALHO POLIVALENTE • COLABORADOR • PESSOA JURÍDICA • TRABALHO AUTÔNOMO • EMPREENDEDOR • TRABALHADOR ON-LINE • PRÓ-ACTIVO • COMPETÊNCIA • flexibilização do trabalho • TRABALHADORES • DESREGULAMENTAÇÃO • REDUÇÃO DOS CUSTOS • POSIÇÃO COMPETITIVA • INOVAÇÃO TECNOLÓGICA • NOVAS FORMAS ORGANIZATIVAS • VIRTUDES EMPRESARIAIS •

A B A MADEIRAS (ATUAL: A B ANDRADE ESCAVAÇÕES) [2 TRABALHADORES ANÁLOGOS À ESCRAVO] • A M INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE CARVÃO LTDA [2] • FAZENDA BOA SORTE [6] • CARVOARIA [6] • FAZENDA SANTA HELENA/CHÁCARA VARGEM BONITA [11] • ÁREA DE CULTIVO [7] • FAZENDA SOARES [6] • AEV EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS SPE LTDA [9] • FAZENDA BAGRE [3] FAZENDA SÃO MIGUEL/BIBIANO [5] • AGROPECUÁRIA CARVALHO E ROCHA LTDA [8] • AGROPECUÁRIA CASTANHAIS LTDA [47] • VIVEIRO DE MUDAS E SERRARIA [1] • FAZENDA JATOBÁ [5] • FAZENDA SARA [1] • FAZENDA RECANTO FELIZ [30] • FAZENDA CAMPOS [1] • FAZENDA FRANCISCO [11] • FAZENDA SÃO COMÉRCIO DE ROUPAS LTDA [14] • CARVOARIA DO CARLINHOS [11] • FAZENDA SÃO LUCAS [14] • CERÂMICA CERMAR LTDA [2] • CINTROSCU S/A AGROINDÚSTRIA [20] • EXTRAÇÃO DE SANGUE SEIKI LTDA [17] • CONSERGE CONSULTORIA [1] • CONSTRUTORA MODELO LTDA [1] • MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTD. [1] • ÁGUA LIMPA [4] • FAZENDA ANA [1] • FAZENDA EDUARDES [1] • SÍTIO SOL [2] • DIAMANTE AGRÍCOLA S/A [43] • BLOCOS RONCON [4] • FAZENDA CANABRAVA [6] • DNA ENERGIA [5] • SÍTIO LAGOA DO MUCAMBÉ [1] • ENGENHARIA 53 • FAZENDA VALE DO ARRABAL [1] • FAZENDA FETAL [15] • FAZENDA [61] • FAZENDA RANCHO ALEGRE [1] • SÍTIO MACACO [2] • FAZENDA CACIM [19] • FAZENDA SANTO ANTÔNIO [17] • FAZENDA BOM SUCESSO [35] • CHÁCARA SANTA LUZIA [2] • EXTRAÇÃO DE MADEIRA [6] • LINHA 17 [2] • GLEBAS - ROD. BR 163 [32] • GRÁFICO EMPREENDIMENTOS LTDA [8] • GREGORY MODAS INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA [12] • FAZENDA DE SOLONALVES [11] • OFICINA DE COSTURA [14] • HANDBOOK STORE CONFECÇÕES LTDA [16] • FAZENDA FLOR DA ESPERANÇA [9] • FAZENDA GARRAFÃO [6] • INDÚSTRIA DE CERÂMICA DO ARRAIAL LTDA [5] • FAZENDA OURO BRANCO [6] • FAZENDA INDIANA [21] • J. M. ARMAZÉNS GERAIS LTDA [4] • J. D. CONSTRUÇÕES LTDA [24] • L.A. MADEIRAS [40] • FAZENDA CANARANA [5] • FAZENDA SÃO GERALDO [3] • SÍTIOS EBENÉZER E MARANATA [14] • FAZENDA UNIÃO [10] • FAZENDA COELHO [5] • FAZENDA SANTA FÉ [7]

DEZEMBRO
2013

“Uma ação da Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc) questiona a lista suja no Supremo Tribunal Federal (STF) [...]”

MAIO
2016

“[...]a ministra Cármen Lúcia, presidente do STF, revogou a medida cautelar, retirando o impedimento à publicação. Mesmo assim, a lista não voltou a ser publicada pelo Ministério do Trabalho [...]”

DEZEMBRO
2016

“[...]a Justiça do Trabalho ordena, em decisão liminar, que o ministro e o governo federal voltem a publicar, em até 30 dias.”

DEZEMBRO
2016

“O Ministério do Trabalho cria um grupo de trabalho, para discutir as regras de entrada e saída de nomes da ‘lista suja’ [...]”

JANEIRO
2017

“[...]o juiz Rubens Curado Silveira, titular da 11ª Vara do Trabalho, concede ao MPT uma liminar para obrigar o governo a publicar a lista suja no prazo de 30 dias [...]”

• FAZENDA IPÊ [12 FAZENDA SÃO NICOLAU III [12] • FAZENDA MODELO [3] • FAZENDA SÃO JORGE [7] • ÁREA DE CULTIVO [22] • FAZENDA SENTINELAS DO PAGO [3] • FAZENDA CAPÃO RALO [13] • FAZENDA MORRO ALTO [26] • SÍTIO PÉ DA SERRA [1] • FAZENDA BARCELONA [7] • FAZENDA CANDEIAS [7] • ROD. BR 230, KM 81, LOTE 4, GLEBA 26 [6] • SÍTIO CAIÇARA [6] • FAZENDA CEDRO [2] • CARVOARIA DO MAURÍCIO [7] • FAZENDA CHOCOLATE [14] • FAZENDA BOA ESPERANÇA [1] • OFICINA DE COSTURA [9] • FAZENDA IK GARIMPO II [5] • FAZENDA PORTO ALEGRE [55] • FAZENDA SANTA LUZ [12] FAZENDA MARAMBAIA [13] • FAZENDA SÍTIO [1] • L. C. MORAIS ROCHA COMERCIAL [13] • TRANSPORTE LTDA (ATUAL: AMBRO [1] • FAZENDA SÃO JUDAS TADEU [2] • FAZENDA LUIZ G A PINHEIRO [10] • M5 INDÚSTRIA [5] • EMBARCAÇÃO MANUEL JÚNIOR [1] • FAZENDA VALE DO IPANEMA [4] • FAZENDA MI [10] • FAZENDA BOA VISTA DO RIBEIRÃO [10] • FAZENDA CHAPADINHA [3] • FAZENDA PRÓSPER [1] • FAZENDA ESPERANÇA [5] • FAZENDA ZONGA [1] • FAZENDA SANTA LUZIA LTDA [14] • FAZENDA VICTÓRIA [11] • CARVOARIA [13] • FAZENDA SÃO LUCAS [2] • FAZENDA SÂNDIA [1] • FAZENDA VELHA VEÍCULOS LTDA [5] • FAZENDA RAMOS [34] • FAZENDA SÃO PEDRO [1] • FAZENDA - EIRELI [8] • FAZENDA CANCELADA [1] • FAZENDA LIBERDADE [8] • CARVOARIA COBRA [6] • FAZENDA TAMATAÍ [7] • FAZENDA [12] • SERRARIA MADEÇAI [8] • FAZENDA NORTE E SUL [2] • TERRA VIVA CARVÃO E REFLORESTAMENTO LTDA [7] • TRATENGE ENGENHARIA LTDA [28] • UNIÃO AGROPECUÁRIA NOVO HORIZONTE S. A. [348] • UNIQUE CHIC CONFECÇÕES LTDA [19] • FAZENDA CAJAZEIRAS [9] • FAZENDA MARTA LUZIA II [10] • VALMOR TYMUS [1] • FAZENDA MUTUCA [3] • CULTIVO DE TABACO [5] • FAZENDA SERRA DOURADA [11] • FAZENDA SERRA VERDE [1] • FAZENDA PATOS DE MINAS [1] • FAZENDA BOA VISTA DO RIBEIRÃO [6] • FAZENDA NOVA PARANÁ [86] • FAZENDAS SÃO LOURENÇO E NOVA ESPERANÇA [6] • FAZENDA VITÓRIA [13] • FAZENDA TAJI [5] • ZAFER ENGENHARIA CONSTRUÇÃO E LOCAÇÃO [3] • ZURC - SANEAMENTO E CONSTRUÇÕES LTDA [17 TRABALHADORES]

07/MARÇO
2017

“Presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), ministro Ives Gandra Martins Filho, acata um pedido feito pela Advocacia-Geral da União (AGU) e derruba a liminar que obriga o Ministério do Trabalho a divulgar o documento”

13/MARÇO
2017

“Obtida através da Lei de Acesso à Informação (LAI), o Repórter Brasil divulga a ‘Lista de Transparência sobre Trabalho Escravo Contemporâneo’ com 250 empregadores [...]”

14/MARÇO
2017

“Ministro do trabalho , Ronaldo Nogueira, recorre ao TST para não divulgar lista de trabalho escravo [...]”

14/MARÇO
2017

“Ministro Alberto Luiz Bresciani, do TST, defere liminar obrigando o governo federal a divulgar a relação [...]”

23/MARÇO
2017

1 h 17m - Nova lista com 85 empregadores.
21h 32m - Nova lista com 68 empregadores

“Já faz demasiado tempo que tomamos o gesto da Revolução Francesa como a epítome da democratização da arte. Nós não temos que entrar no Louvre ou nos castelos, nós temos que entrar nas casas das pessoas, na vida das pessoas, que é onde se encontra a arte útil. Nós não precisamos nos preocupar com quantas pessoas estão indo aos museus. Nós precisamos focar a qualidade da troca entre a arte e seu público. E quando eu falo sobre público, eu devo dizer que enquanto eu entendi e trabalhei com as especificidades e disparidades de públicos distintos, eu descobri que a arte útil é um meio muito eficiente para lidar tanto com o público informado quanto com o não-informado, com o mesmo nível de interesse e engajamento. No entanto, isso traz uma série de desafios institucionais que devem ser reconhecidos.”

TANIA BRUGERA [INTRODUCTION ON USEFUL ART, 2011]

Fotografia retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos

1 PF	7,00	24-8-013
2 PF	14,00	26-8-013
2 PF	14,00	27-8-013
2 PF	14,00	28-8-013
2 Ovo	2,00	28-8-013
1 PF	7,00	29-8-013
1 PF	7,00	30-8-013
1 PF	7,00	30-8-013
1 Suevo	3,50	30-8-013
1 PF	7,00	31-8-013
		2-9
		3-9

DIAGRAMAS CONTRA CONDUTAS

111 > OAS-GRU

DENÚNCIA

REALIZADA POR TRABALHADORES AOS SINDICATOS DE TRABALHADORES. AS DENÚNCIAS SÃO ENCAMINHADAS PARA AS DELEGACIAS REGIONAIS DO TRABALHO (DRT) NOS ESTADOS E AO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE), EM BRASÍLIA. A APURAÇÃO DAS DENÚNCIAS É REALIZADA PELAS EQUIPES DO GRUPO ESPECIAL DE FICALIZAÇÃO MÓVEL (GRFM).

ENCAMINHAMENTO

AS DENÚNCIAS SÃO ENCAMINHADAS PARA AS DELEGACIAS REGIONAIS DO TRABALHO (DRT) NOS ESTADOS E AO MTE, EM BRASÍLIA E PARA O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO.

FISCALIZAÇÃO E AUTUAÇÃO

A APURAÇÃO DAS DENÚNCIAS É REALIZADA PELAS EQUIPES DO GRUPO ESPECIAL DE FISCALIZAÇÃO MÓVEL (GEFM) DO MTE COMPOSTAS POR AUDITORES FISCAIS DO TRABALHO, PROCURADORES DO TRABALHO E POLICIAIS FEDERAIS OBJETIVO: APURAR AS DENÚNCIAS DE TRABALHO ESCRAVO NO LOCAL ONDE ESSAS SITUAÇÕES ACONTECEM, LIBERTAR OS TRABALHADORES E AUTUAR (MULTAS ADMINISTRATIVAS) OS EMPREGADORES.

PROPOSITURAS DE AÇÕES JUDICIAIS

JUSTIÇA FEDERAL / MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO RESPONSABILIDADE PENAL E REPARAÇÃO DE DANOS INDIVIDUAIS E COLETIVOS.

AÇÃO CAUTELAR

DEFESA DE INTERESSES COLETIVOS E PRESERVAÇÃO DE DIREITOS SOCIAIS. BUSCAR LIMINARMENTE A REMOÇÃO DOS TRABALHADORES PARA LOCAIS SEGUROS E DIGNOS. RECONHECIMENTO DO VÍNCULO EMPREGATÍCIO. PAGAMENTO DE VERBAS RESCISÓRIAS E DO CUSTO DE RETORNO AO LOCAL DE ORIGEM PELO EMPREGADOR, ASSIM COMO CUSTOS DE MORADIA E ALIMENTAÇÃO. BLOQUEIO DE VALORES EM CONTAS BANCÁRIAS E IMÓVEIS PARA GARANTIR AS INDENIZAÇÕES. ESTABELECIMENTO DE MULTA DIÁRIA POR DESCUMPRIMENTO.

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

O MINISTÉRIO PÚBLICO PROMOVE ESTA AÇÃO NO SENTIDO DE SE ALCANÇAR O CUMPRIMENTO DOS DIREITOS SOCIAIS PREVISTOS NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. POR MEIO DE UM ÚNICO PROCESSO E DE UMA ÚNICA DECISÃO, PODEM SER RESOLVIDAS OFENSAS A DIREITOS INDIVIDUAIS DE UM GRUPO DE TRABALHADORES QUE POSSUEM A MESMA CAUSA DE PEDIR, ASSIM COMO INTERESSES DIFUSOS E COLETIVOS.

TAC (TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUITA)

PODE SER FIRMADO NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO OU JUDICIAL. É UM ACORDO COM O RESPONSÁVEL PELA LESÃO AOS INTERESSES OU DIREITOS DOS TRABALHADORES, COM O OBJETIVO DE QUE ESTE ADEQUE SUA CONDUITA ÀS EXIGÊNCIAS LEGAIS. O TAC COLOCA FIM AO PROCESSO. EM REGRA, O TAC PREVÊ UMA MULTA QUE PODERÁ SER EXECUTADA NO CASO DE DESCUMPRIMENTO, TENDO, PORTANTO, A NATUREZA JURÍDICA DE TÍTULO EXECUTIVO EXTRAJUDICIAL. O OBJETIVO DO TAC É SANAR QUALQUER IRREGULARIDADE TRABALHISTA, VISANDO SEMPRE OS INTERESSES DIFUSOS, COLETIVOS E INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS.

AÇÃO PENAL

O ARTIGO 149 DO CÓDIGO PENAL BRASILEIRO (CPB) FOI ALTERADO EM 2003 PELA LEI 10.803. ELE UTILIZAR A EXPRESSÃO "CONDIÇÃO ANÁLOGA A ESCRAVIDÃO" E CARACTERIZA O "TRABALHO ESCRAVO" DE FORMA A CRIMINALIZAR PRÁTICAS QUE ENVOLVEM A CONDIÇÕES DEGRADANTES DE TRABALHO, JORNADAS EXAUSTIVAS, TRABALHO FORÇADO E CERCEAMENTO DA LIBERDADE POR DÍVIDA OU ISOLAMENTO. ARTIGO 149. REDUZIR ALGUÉM A CONDIÇÃO ANÁLOGA À DE ESCRAVO, QUER SUBMETENDO-O A TRABALHOS FORÇADOS OU A JORNADA EXAUSTIVA, QUER SUJEITANDO-O A CONDIÇÕES DEGRADANTES DE TRABALHO, QUER RESTRINGINDO, POR QUALQUER MEIO, SUA LOCOMOÇÃO EM RAZÃO DE DÍVIDA CONTRAÍDA COM O EMPREGADOR OU PREPOSTO. PENA - RECLUSÃO, DE 2 (DOIS) A 8 (OITO) ANOS, E MULTA, ALÉM DA PENA CORRESPONDENTE À VIOLÊNCIA. §1º NAS MESMAS PENAS INCORRE QUEM: I - CERCEIA O USO DE QUALQUER MEIO DE TRANSPORTE POR PARTE DO TRABALHADOR, COM O FIM DE RETÊ-LO NO LOCAL DE TRABALHO. II - MANTÉM VIGILÂNCIA OSTENSIVA NO LOCAL DE TRABALHO OU SE APODERA DE DOCUMENTOS OU OBJETOS PESSOAIS DO TRABALHADOR, COM O FIM DE RETÊ-LO NO LOCAL DE TRABALHO. §2º A PENA É AUMENTADA DE METADE, SE O CRIME É COMETIDO: I- CONTRA CRIANÇA OU ADOLESCENTE; II- POR MEIO DE PRECONCEITO DE RAÇA, COR, ETNIA, RELIGIÃO OU ORIGEM.

DIREITOS INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS (ART. 81 §ÚNICO, INC. III DO CDC)

É UMA SOMATÓRIA DE DIREITOS INDIVIDUAIS, ORIGINADOS DA MESMA CAUSA E TUTELADOS JUDICIALMENTE EM UMA SÓ AÇÃO COM A FINALIDADE DE ECONOMIA PROCESSUAL. PAGAMENTO DE INDENIZAÇÕES TRABALHISTAS, SEGURO DESEMPREGO AOS TRABALHADORES RESGATADOS, PAGAMENTO DOS DIREITOS TRABALHISTAS SONEGADOS, ASSIM COMO REPARAÇÃO DE DANO MORAL INDIVIDUAL QUE ACONTECE QUANDO A HONRA, A DIGNIDADE E A INTIMIDADE DO TRABALHADOR SÃO ATINGIDAS EM RAZÃO DE ATO ILÍCITO COMETIDO EM SEU DESFAVOR, CAUSANDO DOR E SOFRIMENTO.

DIREITO COLETIVO STRICTO SENSU (ART. 81 §ÚNICO, INC. II DO CDC)

RESTRITO A UM TITULAR, UM GRUPO, UMA CATEGORIA OU CLASSE DE PESSOAS QUE POSSUEM VÍNCULO JURÍDICO COM A PARTE CONTRÁRIA (EMPREGADOR). MUITO RELACIONADO A MELHORIAS NAS CONDIÇÕES DO AMBIENTE DE TRABALHO COMO SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO.

DIREITO DIFUSO (ART. 81 §ÚNICO, INC. I DO CDC)

REPARAÇÃO DE DANO MORAL COLETIVO COMO MEIO DE REPARAR O DANO CAUSADO À SOCIEDADE. ESSA REPARAÇÃO ESTÁ RELACIONADA DIRETAMENTE COM A TUTELA DE BENS E VALORES FUNDAMENTAIS, INTERESSES DE RELEVÂNCIA SOCIAL QUE AFETAM A COLETIVIDADE DOS TRABALHADORES OU A PRÓPRIA SOCIEDADE EM GERAL. O DANO MORAL COLETIVO NÃO VISA À REPARAÇÃO DAQUELAS PESSOAS QUE FORAM ESPECIFICAMENTE ATINGIDAS PELA VIOLAÇÃO DE DIREITOS TRABALHISTAS, MAS SIM DE TODA A SOCIEDADE POR LESÃO DE VALORES CONSTITUCIONAIS FUNDAMENTAIS QUE AFETAM A DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E O VALOR SOCIAL DO TRABALHO. A DESTINAÇÃO DOS RECURSOS É FEITA PARA INSTITUIÇÕES DE INTERESSE PÚBLICO SOCIAL QUE REALIZAM INVESTIMENTOS EM AÇÕES SOCIAIS E CULTURAIS, COMO É O CASO DO PROJETO CONTRACONDUSTRAS.

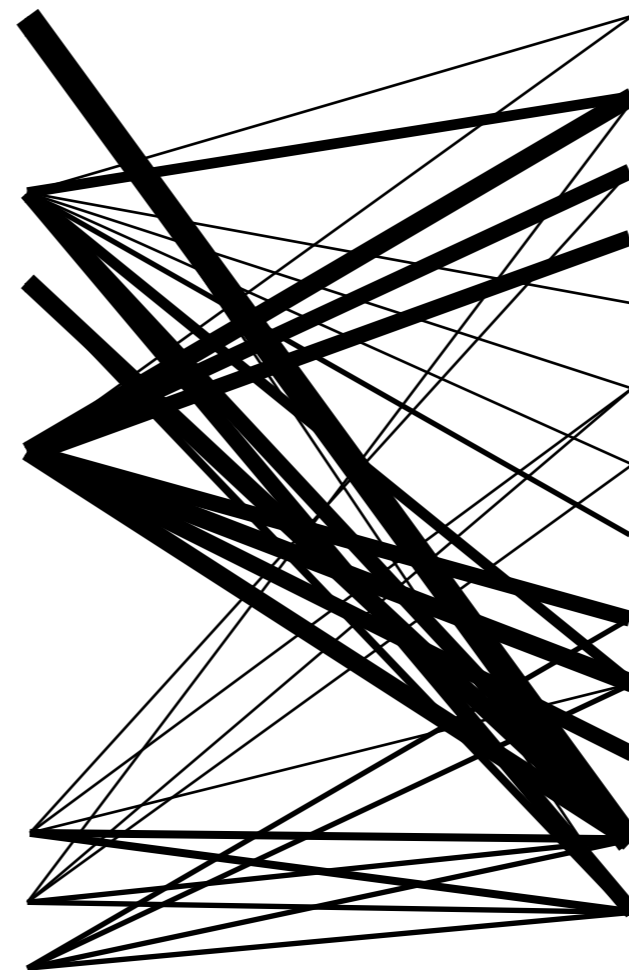
FONTES:
COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS.
HTTPS://CIDH.OAS.ORG/ANNUALREP/2003PORT/BRASIL.11289.HTM. | A RESPONSABILIZAÇÃO DO BRASIL POR VIOLAÇÃO A DIREITOS HUMANOS NO TOCANTE AO TRABALHO ESCRAVO: CASO JOSÉ PEREIRA.
HTTP://WWW.WEBARTIGOS.COM/ARTIGOS/A-RESPONSABILIZACAO-DO-BRASIL-POR-VIOLACAO-A-DIREITOS-HUMANOS-NO-TOCANTE-AO-TRABALHO-ESCAVO-CASO-JOSE-PEREIRA/138571/ | COMBATENDO O TRABALHO ESCRAVO CONTEMPORÂNEO: O EXEMPLO DO BRASIL. HTTP://WWW.OIT.ORG.BR/NODE/307. | DESTINAÇÃO DOS RECURSOS ORIUNDOS DOS TACS E DOS ACORDOS E CONDENAÇÕES JUDICIAIS.
HTTP://BOLETIMCIENTIFICO.ESCOLA.MPJM.PR/BOLETINS/BOLETIM-CIENTIFICO-N-44-JANEIRO-JUNHO-2015/DESTINACAO-DOS-RECURSOS-ORIUNDOS-DOS-TACS-E-DOS-ACORDOS-E-CONDENACOES-JUDICIAIS.



ORGANOGRAMA DAS AÇÕES ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS PARA O COMBATE E ERRADICAÇÃO DO TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO E O CASO 111 > OAS-GRU

PROJETO CONTRACONDUTAS

PESQUISAS	ALOJAMENTO: COMO USAR / ANÁLISE CRÍTICA DA PRÉ-FABRICAÇÃO E SEUS CANTEIROS DE OBRA (...) / ARQUITETURA E CIDADE NA ERA DO CAPITAL FINANCEIRO – OS ESPAÇOS AEROPORTUÁRIOS / BELO MONTE, UMA 'CARTOGRAFIA DA AUSÊNCIA' - OS BEIRADEIROS ATINGIDOS / CURADORIA E MEDIAÇÃO / DESCONSTRUINDO O CANTEIRO: O CASO DO TERMINAL 3 – AEROPORTO DE GUARULHOS / MANAUS DE SEVERIANO PORTO: UM RELATO DA ESCOLA ITINERANTE / PROJETOS DE INTERVENÇÃO: ALUNOS ESCOLA DA CIDADE / PROJETOS DE MAPEAMENTO: ALUNOS DA ESCOLA DA CIDADE / TRABALHO ESCRAVO SOB A PERSPECTIVA DOS DIREITOS HUMANOS / UM PERCURSO EM SÃO PAULO COM FRANCESCO CARERI
INTERVENÇÕES	CADERNO DE CAMPO / CENTOEONZE / COLETIVO 308 / EM PARALELO / GRU-111: CONTRACARTOGRAFIAS / MISE-EN-SCÈNE - MAQUETE
EDITORIAS	BELO MONTE: CONFLITOS E ATINGIDOS / DO DIZÍVEL E DO INVISÍVEL: UM OLHAR CURATORIAL SOBRE OS VESTÍGIOS DA ESCRAVIDÃO / ESCRAVISMO: IMAGEM E LETRA / HABITAÇÃO, PRECARIIDADE E GRANDES OBRAS / HISTÓRIA E ESCRAVIDÃO / MAPAS, IMAGENS E INTERVENÇÕES: PRÁTICAS DE OPOSIÇÃO / TRABALHO E ARQUITETURA
REPORTAGENS	CORPOS NO CANTEIRO: A NORMALIZAÇÃO DISCURSIVA E LEGAL DA EXPLORAÇÃO DO TRABALHADOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL / DE BRASÍLIA A GUARULHOS: CAOS PLANEJADO E VIOLÊNCIA COMO MÉTODO / DOCUMENTÁRIO TERMINAL 3 / ENTRE O PROJETO E A EXECUÇÃO: O PAPEL DO ARQUITETO NA DIMINUIÇÃO (OU AUMENTO) DA VIOLÊNCIA NO CANTEIRO DE OBRAS / ESCRAVOS DE ONTEM E DE HOJE: NEXOS ENTRE TRABALHADORES NO CANTEIRO COLONIAL E CONTEMPORÂNEO / PRECARIZAÇÃO E LUCRO: TRABALHO DEGRADANTE NA CONSTRUÇÃO CIVIL E A PRODUÇÃO E CONSUMO DA CIDADE NEOLIBERAL - ATOS I, II E III
SEMINÁRIOS	ADENSAMENTO CRÍTICO / A TERCEIRA ESCRAVIDÃO NO BRASIL / ATLAS DO TRABALHO ESCRAVO NO BRASIL / BELO MONTE: BEIRADEIROS, RIBEIRINHOS E ATINGIDOS / CONTRA-INTERVENÇÕES / ESCRAVISMO, ONTEM E HOJE / FOUCAULT: PARA UMA VIDA NÃO FASCISTA / GRANDES OBRAS E DIREITOS / GRANDES OBRAS E LICENCIAMENTO / GRANDES OBRAS E TRABALHO ESCRAVO / IMPACTO DE GRANDES PROJETOS EM COMUNIDADES ATINGIDAS: O CASO DE BELO MONTE / PROGRAMA PÚBLICO EM GUARULHOS / SEMINÁRIO INTERNACIONAL CONTRACONDUTAS / SOBRE A ERA DA EMERGÊNCIA EM QUE VIVEMOS
OFICINAS	FOTO / LINGUAGEM VISUAL / MAPEAMENTO / TRABALHADORES / GUARULHOS / JUDICIÁRIO
EXPOSIÇÕES	DIAGRAMA CONTRACONDUTAS / BASE MÓVEL
PUBLICAÇÕES	LIVRO / PLATAFORMA ON-LINE WWW.CT-ESCOLADACIDADE.ORG/CONTRACONDUTAS



111 TRABALHADORES OAS>GRU

SINDICATOS (DA CONSTRUÇÃO CIVIL)

TRABALHADORES (DA CONSTRUÇÃO CIVIL)

OAS / EMPRESAS (DA CONSTRUÇÃO CIVIL)

TRABALHADORES DO GRU

GUARULHOS / BAIRROS ADJACENTES AO GRU

PETROLÂNDIA

USUÁRIOS DO AEROPORTO (DE GUARULHOS)

ENTIDADES DE CLASSE / CAU / CREA / IAB

SISTEMA JUDICIÁRIO

ORGANIZAÇÕES NÃO-GOVERNAMENTAIS

UNIVERSIDADES

CIRCUITO DA ARTE

ENDEREÇAMENTOS

PROJETO
CONTRACONDUTAS
COMO REPARAÇÃO
COLETIVA/INDIRETA

(IN)VISIBILIDADES: AJUSTES DE CONDUTA

Ao fazemos um balanço da experiência de trabalho no Projeto Contracondutas, que originou este livro, retomamos conexões com experiências realizadas anteriormente pelo NEC. Basicamente, temos focado aspectos relativos às realidades espaciais contemporâneas, operando por meio de disciplinas práticas e pesquisa acadêmica, articulando arte, arquitetura e cultura, além da organização de seminários, workshops e exposições, e outras formas de divulgação, envolvendo professores e pesquisadores, alunos de graduação e pós-graduação, em uma dinâmica que entrelaça ensino, pesquisa e extensão.

Em grande medida, identificamo-nos com a condição híbrida exposta por Alan Thornton¹ do *ART*, *artist-researcher-teacher*, ou ainda do

“artista-etc.” sugerida por Ricardo Basbaum² como forma de atuação transversal. Inseridos na universidade, apostamos na re-articulação de campos do conhecimento e formas de atuação dentro do ensino da arquitetura, e na investigação de novas estratégias didáticas e frentes de pesquisa, procurando confrontar práticas e conhecimentos estanques.

Em trabalhos anteriores do grupo, “[Zonas Liminares]”, workshop com Antoni Muntadas, e “Cartografias = Espaço + Informação”, investimos na relação entre espacialidades emergentes e dinâmicas culturais contemporâneas. Enquanto no primeiro a ênfase recaiu na relação estabelecida entre a produção de espaços e as novas formas de acumulação do capital, no

DAVID SPERLING
FÁBIO LOPES DE SOUZA SANTOS

segundo a ênfase recaiu sobre as camadas de informação presentes nas cidades, às quais o olhar cotidiano se mostra insensível.

Levantar tais questões e práticas significou, dentro do ensino de arquitetura no qual nos inserimos, uma ampliação ou mesmo abertura de campo, que demandaram ajustes e negociações, levando em conta o público a que se destinavam - alunos de arquitetura não acostumados a lidar com estas questões -, assim como o contexto da instituição (Universidade de São Paulo). Outra dimensão que estas práticas nos abriram, foi a possibilidade de estender a condição de trabalhos de arte-pesquisa-ensino (ART) para o circuito da arte, com participação em exposições no SESC e na X Bienal de Arquitetura de São Paulo,

publicação de catálogos e comunicações, e diálogo com artistas e curadores.

Sabendo da existência de uma tradição de reflexão crítica no Brasil sobre as condições de trabalho no canteiro e seus desdobramentos econômicos - incorporada fortemente no Projeto Contracondutas - adotamos em nossa participação uma abordagem complementar, conectando táticas não usuais para o contexto do ensino de arquitetura: uma “fenomenológica”, que a partir do contato direto, analisa o aeroporto como dispositivo espacial, e outra “diagramática”, que, partindo do caso específico de ocorrência de trabalho análogo ao escravo, localiza o setor de construção civil no Brasil em um sistema econômico, político e jurídico maior.

1. THORNTON, ALAN. ARTIST, RESEARCHER, TEACHER: A STUDY OF PROFESSIONAL IDENTITY IN ART AND EDUCATION. LONDON: INTELLECT LTD, 2012.

2. BASBAUM, RICARDO. “AMOS ARTISTAS-ETC”. IN: MOURA, RODRIGO (ORG.). POLÍTICAS INSTITUCIONAIS, PRÁTICAS CURATORIAIS. BELO HORIZONTE: MUSEU DE ARTE DA PAMPULHA, 2005.

Imaginamos que a associação entre essas estratégias e conteúdos poderia abrir espaço para o aprofundamento da reflexão sobre algumas das formas mais agudas de inserção da arquitetura no mundo contemporâneo. Se vínhamos trabalhando com estas estratégias em trabalhos anteriores do grupo, como “Zonas Liminares” e “Cartografias = Espaço + Informação”, em “GRU-111: contracartografias” aprofundamos e ampliamos nosso campo de pesquisa ao estruturar não mais um conjunto de trabalhos isolados, mas um todo que compõe uma narrativa discursiva. Neste trabalho em específico, o encadeamento de representações, vinculadas a experiências fenomenológicas (narrativas visuais e espaciais) e ao desenho de totalidades de sistemas (diagramas), convida o leitor ao exercício da leitura atenta e do desvendamento de suas articulações.

A oportunidade aberta pelo Projeto Contracondutas de atuação extra-muros em relação à universidade e ao circuito, deixou mais clara uma questão central para as pesquisas que temos desenvolvido: as formas de inserção social das práticas críticas. Acostumados a trabalhar a partir de um conjunto de práticas fortemente vinculadas à universidade e parcelas do circuito da arte, com objetivos e público específicos, planejamos nossa inserção no Projeto

Contracondutas, alicerçando-a no conhecimento do trabalho prévio nesses contextos.

Nesse sentido, nossa experiência no projeto reafirmou a importância da questão sobre como práticas provindas do campo da arte e da universidade podem ser extrapoladas para outros campos, quais relações devem presidir o trabalho dentro e fora da universidade? Como equacionar a reparação simbólica pretendida pela Justiça e pelas práticas críticas? A quem as práticas críticas devem se dirigir e como? E com que objetivo?

Atentaremos aqui para duas dimensões que foram disparadas ao longo do desenvolvimento do projeto “GRU-111: contracartografias”: a do endereçamento da produção - a que públicos e agentes este projeto deveria se endereçar - e a necessidade de um mapeamento cognitivo orientado também à relação entre o processo jurídico que dá origem a um projeto de reparação simbólica e às práticas críticas. Produzimos dois diagramas em relação a estes temas, procurando remontar o processo que surge com a denúncia de existência de trabalho análogo ao escravo na construção do Terminal 3 e culmina nos endereçamentos do Projeto Contracondutas: “Organograma das Ações Administrativas e Judiciais para o Combate e Erradicação do Trabalho Análogo ao Escravo e o Caso 111 > OAS-

GRU” e “Projeto Contracondutas como Reparação Coletiva/Indireta”.

Ajustes de conduta: endereçamentos

No campo das artes plásticas, as questões que envolvem o endereçamento - a que público uma proposta pretende se dirigir, a constituição deste público, a diferença de repertórios e/ou visões de mundo entre emissor e receptor, quais suportes e canais adotar, assim como as dimensões envolvidas nas relações estabelecidas entre artista, público e as instituições que apoiam o próprio artista - já possuem discussões consolidadas. Nelas, o próprio estatuto do trabalho de arte é posto em questão.

Pode-se delinear um primeiro momento desta discussão como parte da crítica institucional dos anos 1960-70, quando é feita a crítica ao espaço expositivo neutro (o “Cubo Branco”) e a seu público, concebido como homogêneo e “universal”.³ E um segundo, que conduz à busca por especificidades, por meio de estratégias de intervenção que passaram a contemplar desde questões levantadas pelo lugar físico da exposição às disparadas pela inserção nos fluxos de informação (discursos que permeiam a sociedade), até a inserção da proposta artística

em um contexto social específico (a chamada “arte-para-comunidade”). O endereçamento a “comunidades” específicas acabou por engendrar a crítica ao próprio conceito de “comunidade” e de sua utilização mecânica no âmbito da arte, mas não à ideia de produção coletiva e à procura de outras audiências.⁴

No processo de se constituir como uma intervenção direta na sociedade, a arte sofreu deslocamentos nada desprezíveis. Em cada caso, deve-se refletir sobre seu objetivo: informar, despertar a reflexão, causar estranhamento, ou ainda, mudar posicionamentos e comportamentos? Em muitos casos, um problema a ser enfrentado passou a ser o do deslocamento da esfera da arte para a da cultura e da política, assim como da poética e estética para a retórica de convencimento político.

Dessa forma, o lugar onde se materializam as práticas críticas desperta reflexões que ultrapassam aquelas restritas ao circuito da arte: como selecionar e caracterizar o público ao qual se quer falar, qual sua constituição (se é pré-existente ou inventado pela própria prática artística), e sua permanência (existência ou não após a atuação do artista). Ou ainda: como selecionar as linguagens, suportes, canais e instituições adequados? Qual a temporalidade

4. KWON, MIWON. ONE PLACE AFTER ANOTHER: SITE-SPECIFIC ART AND LOCATIONAL IDENTITY. CAMBRIDGE, LONDON, THE MIT PRESS, 2002.

3. O'DUHERTY, BRIAN. NU INTERIOR DO CUBO BRANCO. A IDEOLOGIA DO ESPAÇO DA ARTE. SÃO PAULO, MARTINS FONTES, 2002. (TRADUÇÃO DE CARLOS S. MENDES ROSA DE INSIDE THE WHITE CUBE: THE IDEOLOGY OF THE GALLERY SPACE, 1976)

em que se desenvolvem os trabalhos? Eles se encaixam em projetos maiores?

Em meio ao processo de pesquisa relativo ao Projeto “GRU-111: contracartografias”, fomos nos questionando sobre as opções que vínhamos adotando, sabedores das complexas relações entre público-alvo, artistas e instituições, e de que, neste contexto, a criação da proposta artística e a definição de seu público deveriam ser fortemente interdependentes. Ou seja, se todo trabalho artístico traz implícita ou explicitamente um público-alvo ideal, no caso em questão - um projeto abrangente de debate sobre o trabalho análogo ao escravo na contemporaneidade, realizado a partir de uma ocorrência concreta - a quem, onde e como falar torna-se tão relevante quanto o que falar. Tal questão, para além da arte, está na ordem do dia no contexto das comunicações e interações sociais por meio das redes, sendo inclusive incorporada, com o uso de mapeamento psicológico e big data, para o endereçamento pessoal de mensagens políticas - como na última eleição americana.⁵

Refletindo sobre nossa inserção no Projeto Contracondutas e questionando as estratégias e os públicos que havíamos adotado, passamos a esboçar um conjunto de endereçamentos que estariam no horizonte geral do Projeto.

Considerando seus agentes, códigos, canais e mensagens, desenhamos o Diagrama “Projeto Contracondutas como Reparação Coletiva/ Indireta”. Perante a impossibilidade de se dirigir a uma audiência geral, ao conjunto da sociedade, o desenho do projeto de ajuste de condutas deve passar pelo recorte estratégico de um determinado número de agentes, aqueles mais implicados, direta ou indiretamente, com a/na questão. Acreditamos que, ao desenhar este diagrama, poderíamos contribuir para a reflexão sobre a inserção da arte e seus endereçamentos em contextos de reparação simbólica - imaginando o Projeto Contracondutas como, possivelmente, o primeiro caso no Brasil.

Ajustes de conduta: o lugar das práticas críticas

O desenho, em paralelo, de outro diagrama (“Organograma das Ações Administrativas e Judiciais para o Combate e Erradicação do Trabalho Análogo ao Escravo e o Caso 111 > OAS-GRU”), surgiu da necessidade de entender minimamente as ações judiciais em casos como o que estamos envolvidos, assim como o instrumento jurídico de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), as reparações Diretas/Individuais, Diretas/Coletivas e Indiretas/Coletivas que dele decorrem e, no caso destas últimas, os processos de reparação

simbólica que redundam para o conjunto da sociedade.

Passamos, então, a nos questionar sobre os entendimentos possíveis do que seja uma “reparação simbólica”, como seus agentes podem ser caracterizados, quais seriam as agendas e os objetivos de um TAC, dentre outros aspectos.

Diante de acordos judiciais que envolvem um TAC, em que há a penalização de uma empresa autuada na forma de pagamento de multa, e da própria função prática que este instrumento possui para a justiça, mas igualmente para esta mesma empresa - “mais vale pagar uma multa que mudar a conduta”? -, como deve ser a inserção de uma prática crítica?

Portanto, diante de uma “reparação simbólica” desenha-se uma clara disputa sobre o significado do trabalho análogo ao escravo na contemporaneidade. Uma primeira posição, muito comum, é a que o toma como aberração, desvio da norma ou mesmo crime. Uma visão consensual, a qual se deve perguntar se compreende toda a questão em sua complexidade. Uma outra posição enxerga o trabalho análogo ao escravo não tanto como uma aberração, ou um ponto fora da curva, mas como um caso extremo das

atuais precarizações do trabalho. Ou seja, um fenômeno dentro da norma, em consonância com os máximos ganhos no capitalismo tardio, que articulam financeirização do capital e precarização do trabalho.

Em meio ao complexo desenrolar dos fatos políticos no Brasil ao longo dos últimos meses, passamos a compreender que a potência do Projeto Contracondutas está justamente na afirmação de uma posição na disputa sobre a visão do estatuto do trabalho contemporâneo. Este Projeto foi gestado em um período de grande turbulência política no Brasil. Iniciou-se em paralelo ao impeachment de uma presidente democraticamente eleita e tem seu encerramento em meio a uma série de reformas que retiram conquistas sociais históricas da sociedade brasileira - como as da previdência e trabalhista, as quais de uma só vez articulam terceirização plena das atividades meio e fim nas empresas, extensão do tempo de trabalho e da contribuição social para aposentadoria. Neste período, assistimos igualmente a um embaralhamento na esfera pública, entre dimensões políticas e jurídicas, e o acirramento da conjunção entre dimensões políticas e econômicas no país.

Diante desse mesmo contexto político e econômico, David Harvey levanta um aspecto

5. ALVES, PAULO. BIG DATA: O SEGREDO POR TRÁS DA ELEIÇÃO DE TRUMP. URL: <HTTP://WWW.SHOWMETECH.COM.BR/BIG-DATA-TRUMP/>. ACESSADO EM 14 DE FEVEREIRO DE 2017.

relevante da relação corrente entre Justiça e Política:

“Dado que a teoria neoliberal se concentra no império da lei e na interpretação estrita da constitucionalidade, se infere que o conflito e a oposição devem ser dirimidos por meio da mediação dos tribunais. Os indivíduos devem buscar as soluções e os remédios de todos os problemas através do sistema legal.”⁶

O autor explicita que, no atual momento, muitas das questões de índole política passam a receber tratamento jurídico. Evitando embarcar no que há de mais retrógrado no atual quadro - o movimento que submete o raciocínio político às paixões desencadeadas pela denúncia (justa ou injusta) -, propusemos neste trabalho o deslocamento da questão, para além da denúncia de uma prática criminosa localizada, passando a enfocar o caráter sistêmico da ocorrência.

Seguindo-se a hipótese que o cenário que se apresenta - no qual insere-se exemplarmente o “Caso 111 > OAS-GRU” – é, antes e mais do que tudo, o desenho de um sistema econômico-político-jurídico, a estratégia adotada de realização de “mapeamentos cognitivos” parece ter sido acertada. Ao advogar pela pesquisa por uma “estética do mapeamento cognitivo” diante da condição pervasiva e abstrata do

capitalismo tardio, Jameson propõe que se alie a experiência do aqui e agora ao desenho indutivo de totalidades provisórias. Ou seja, propõe articular aspectos fenomenológicos da existência com o delineamento de conexões entre agentes e poderes que permitem a compreensão, mesmo que parcial, das superestruturas que organizam o sistema econômico onde se insere a própria existência.

Encontramos algo similar com a noção do “mapeamento cognitivo” na filosofia de Alain Badiou; uma ocorrência denominada por ele de “mensuração da dimensão do poder” do “estado da situação”. Alain Badiou constrói uma noção de política baseada em processos de subjetivação comprometidos com um evento político. O autor denomina o contexto atual dominado pelo capital-parlamentarismo de “estado da situação”, dominado pelo “não-pensamento”, ou seja, por consensos de toda ordem que coadunam economia de mercado e democracia de partidos como únicas possibilidades, respectivamente, de reprodução da sociedade e de ação política, sob a qual se posicionam os fechamentos em interesses estritamente particulares. Neste contexto, um evento político realiza, então, uma mensuração da dimensão do poder do capital-parlamentarismo, isto é, a fixação de sua errância, dando uma imagem da sua potência, que antes

do evento se mostrava uma suprapotência. A medição do excesso desse poder permite ao coletivo referenciar-se em relação a este poder e se colocar a uma distância sua; distância que permite a criação e a invenção, as quais rompem com a repetição coletiva e social.⁷

Para ambos autores, o que está em jogo é a possibilidade da demarcação dos modi operandi do sistema e a tomada de posições críticas para a alteração de comportamentos. E, de modo similar, para ambos, a atuação da arte - em seu papel cognitivo, pedagógico e político (Jameson) e como sujeito em um processo de produção de diferenças imanentes⁹ (Badiou) - é decisiva.

No caso do Projeto Contracondutas - e de “GRU-111: contracartografias” - foram propostas atividades para mapeamentos cognitivos de mensuração do estado da situação, em relação às articulações entre poderes econômicos, políticos e jurídicos no campo da exploração do trabalho na construção civil no Brasil, abrindo a outras conexões. Diante da dimensão do cenário que se apresenta, tais mapeamentos - como práticas críticas -, mostram-se ainda tão necessários quanto efetivos.

7. BADIOU, ALAIN. “MOVIMIENTO SOCIAL Y REPRESENTACIÓN POLÍTICA” (TRANSCRIÇÃO DE CONFERÊNCIAS PROFERIDAS EM 24 E 25 DE ABRIL DE 2000, NO ENCUENTRO PERMANENTE POR UN NUEVO PENSAMIENTO: MOVIMIENTO SOCIAL Y REPRESENTACIÓN POLÍTICA, ARGENTINA). REVISTA 8. ACONTECIMIENTO, N. 19-20, 2000. URL: <HTTP://WWW.GRUPOACONTECIMIENTO.COM.AR/ARTICULOS/19BADIOU2.PDF>. ACESSADO EM 10 DE FEVEREIRO DE 2017. SOBRE DESDOBRAMENTOS DO PENSAMENTO DE BADIOU NAS PRÁTICAS ESTÉTICAS VER: SPERLING, DAVID. “ESPAÇO E EVENTO: CONSIDERAÇÕES CRÍTICAS SOBRE A ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA”. IN: MARTA DORA GROSTEIN; VLADIMIR BARTALINI. (ORG.). ARQUITETURA: HISTÓRIA E CRÍTICA (ARQUITETES 3). 1 ED. SÃO PAULO: FAU-USP, 2015. V. , P. 69-90.

9. BADIOU, ALAIN. “THE SUBJECT OF ART”, THE SYMPTOM, 10. N.6, 2005. URL: <HTTP://WWW.LACAN.COM/SYPTOM6_ARTICLES/BADIOU.HTML>. ACESSADO EM 10 DE FEVEREIRO DE 2017.

6. HARVEY, DAVID. BREVE HISTORIA DEL NEOLIBERALISMO. MADRID: AKAL, 2007. P.76.

Créditos de imagens conforme ordem de aparição:

CAPA

Fotografia retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos

BLUEPRINT

<http://www.theepochtimes.com/n3/1911304-airbus-patents-removable-airplane-cabins/>

<http://www.theepochtimes.com/n3/1911304-airbus-patents-removable-airplane-cabins/>

<http://abc13.com/travel/company-patents-new-way-to-sit-on-planes/837318/>
<https://www.eta.co.uk/2014/07/29/airlines-to-swap-seats-for-bicycle-saddles/>

<http://www.stuff.co.nz/travel/news/72775275/another-wacky-patent-design-from-aircraft-manufacturer-airbus>

<http://www.stuff.co.nz/travel/news/72775275/another-wacky-patent-design-from-aircraft-manufacturer-airbus>

<http://www.businessinsider.com/airbus-patent-bench-seat-revolutionize-airline-ticket-sales-2016-2>

<http://apex.aero/2015/11/06/zaniest-aviation-patents-2015>
<https://www.google.co.uk/patents/US6844817>

<https://www.ausbt.com.au/boeing-patents-12-across-business-class-seating>
<https://www.ausbt.com.au/boeing-patents-12-across-business-class-seating>

<http://www.ubergizmo.com/2014/09/airbus-patent-suggests-equipping-passengers-with-virtual-reality-helmets/>

<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/2b/21/e7/2b21e7e2bc233e8012fb371829e1dd9f.jpg>

<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/c3/b4/c9/c3b4c9180e89481b90198d5645b38bbb.jpg>

http://cdn.quotogram.com/img/23/1/1768512775-slave_2Bship4a.jpg
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/82/Slaveshipposter.jpg>

<http://edition.cnn.com/2015/09/29/travel/airbus-aircraft-coach-sleeping-boxes-feat/>

LIMITES (IN)FORMAIS

Imagens retiradas do Google Earth

GRAFICONDUTAS

Fotos: arquivo pessoal dos autores

<http://passageirodeprimeira.com/novidade-leitores-do-passageiro-de-primeira-ganham-desconto-em-todas-as-lojas-dutyfree-no-brasil-e-beneficios-exclusivos/>

PSNGR GRU AA I98 36 J

Montagens desenvolvidas pelos autores.

ATTENDANT

Ilustração: Jeanne Vilela

Modelo: Miranda Nedel

Imagem tratada e modificada - extraída do anúncio do emprego da Malindo Air (<http://www.essentialmalaysia.com/web/wp-content/uploads/2015/06/image.jpg>).

Imagem tratada e modificada - extraída da reportagem da 'Exame.com' (<http://exame.abril.com.br/negocios/ex-comissaria-processa-tam-por-discussao-sobre-uniforme/>).

Imagem tratada e modificada - extraída de <http://4.bp.blogspot.com/-7fUUGRYHI8Q/VWmW178GUNI/AAAAAABdo4/Uzcn8oa9OoM/s1600/o%25C3%25A7a%252C%2Bilustra%25C3%25A7%25C3%25A3o%2Bantiga.jpg>

BRAZILIDADES

Imagem tratada - extraída de Cris Faga/Fox Press Photo/Estadão Conteúdo (<https://noticias.uol.com.br/album/album-do-dia/2013/11/20/imagens-do-dia--20-de-novembro-de-2013.htm#fotoNav=33>)

Montagens desenvolvidas por autores

http://www.woonted.it/3532-thickbox_default/havaianas-infradito-brasil-citrus-yellow.jpg

<http://www.brazuka.ru/karnaval>

<http://www.airrattle.com/AK-47-SPRING-AIRSOFT-MACHINE-GUN-AK47-AIR-GUNS-6MM-p/ak47-spring.htm>

<http://www.tompromocional.com.br/brindes/brindes-criativos/c46-fita-senhor-do-bonfim/>

<http://www.saraiva.com.br/this-is-brazil-home-style-recipes-and-street-food-5486827.html>

<http://dlguru.com/music/102161-antonio-carlos-jobim-brasileiro-bossa-nova-50th-anniversary-edition-8cd-box-set.html>

http://queroimagem.blogspot.com.br/2013/02/passista-de-carnaval-em-png_8086.html

<http://www.gemasdomundo.com.br/catalogo/produtos/index/10>

<http://artecomareiacolorida.blogspot.com.br/2010/09/garrafinhas.html>

http://www.loja.useeabussexshop.com.br/index.php?route=themecontrol/product&product_id=113

<http://profciriosimon.blogspot.com.br/2016/03/162-missao-artistica-francesa-no-brasil.html>

<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/ce/e4/20/cee4204bec341218f6e021ee7a1dbc19.jpg>

<http://www.amarelautilidades.com.br/index.php?pg=versubcategoria&idsub=MjA0&idct=MTQ=&t=2>

FRESTAS

Mapa: Retirada do site (<http://www.ad-m.com/en/clients/sao-paulo-guarulhos>), tratada e modificada, acesso em 10/10/2016

Selfie: foto de Laura Adami Nogueira

Plantas: <https://www.gru.com.br/pt/passageiro/descubra-gru/mapa-do-aeroporto>, acesso em 10/10/2016.

CONTRA RELATOS

Foto de Miranda Nedel.

Foto de Miranda Nedel.

Colagem feita a partir de (<http://www.ad-m.com/en/clients/sao-paulo-guarulhos>),

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1416112&page=2>

<http://www.tivolitur.com.br/v3/mudancas-aeroporto-de-guarulhos-check-tam>

https://www.emirates.com/cl/spanish/about/news/news_detail.aspx?article=1385400

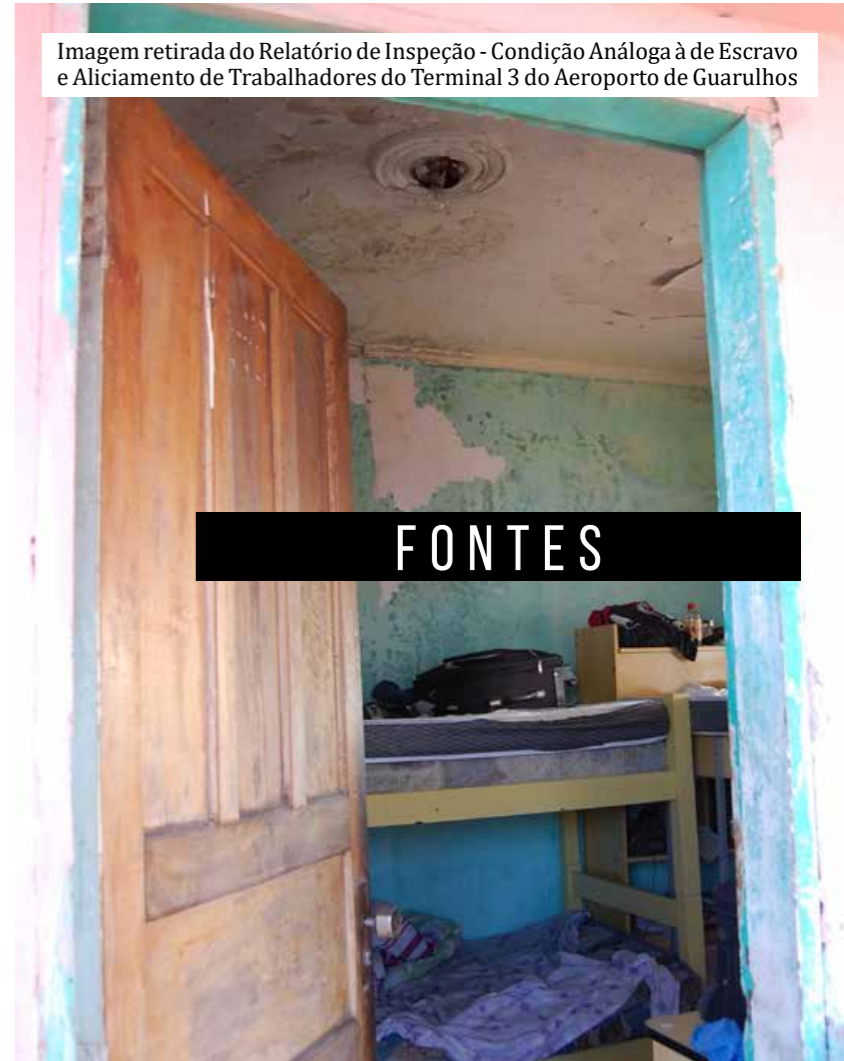
<http://thecitylovesyou.com/urban/signaletique-aeroport>

<http://www.aerokurier.de/business-aviation/business-jets/dassault-bereitet-falcon-8x-fuer-erste-bodentests-vor/583344>

Foto de Luciano Bernardino da Costa.

Foto de Miranda Nedel.

Imagem retirada do Relatório de Inspeção - Condição Análoga à de Escravo e Aliciamento de Trabalhadores do Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos



FONTES

Projeto Contracondutas

ASSOCIAÇÃO ESCOLA DA CIDADE

PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO:

Anália Maria Marinho
de Carvalho Amorim

VICE-PRESIDENTE:

Marta Inês da Silva Moreira

DIRETORIA EXECUTIVA:

Álvaro Puntoni, Anderson
Freitas, Ciro Pirondi, Fernando
Viégas, Luis Otávio de Faria e
Silva, Newton Massafumi, Paulo
Brazil, Rafic Farah, Ricardo
Caruana e Leile Cacacci

ESCOLA DA CIDADE

COORDENADOR DO CONSELHO PEDAGÓGICO:

Alvaro Puntoni

DIRETOR DA ESCOLA DA CIDADE:

Ciro Pirondi

COORDENADOR URBANISMO:

Daniel Montandon

COORDENADORES HISTÓRIA:

Amália dos Santos e Pedro Lopes

COORDENADOR MEIOS DE EXPRESSÃO:

Ana Carolina Tonetti

COORDENADOR TECNOLOGIA:

Anália Maria Marinho
de Carvalho Amorim

COORDENADORA PROJETO:

Cristiane Muniz

COORDENADOR SEMINÁRIO:

José Guilherme Pereira Leite

COORDENADOR ESCOLA ITINERANTE:

Eduardo Ferroni

COORDENADOR VIVÊNCIA EXTERNA:

Pablo Hereñú

COORDENADOR APERFEIÇOAMENTO:

Guilherme Paoliello

COORDENADORES ESTÚDIO VERTICAL:

Francisco Fanucci e Cesar Shundi

ASSESSORA EXECUTIVA:

Fernanda Barbara

ASSESSOR DE COMUNICAÇÃO:

Anderson Freitas

ASSESSORA DE IMPRENSA:

Camila Regis

GRÁFICA FLÁVIO MOTTA:

Demetre André Lymberopoulos,
William Catelli Pinto

EDITORIA DA CIDADE:

Anderson Freitas, José Paulo
Gouvêa, Fábio Valentim, Marina
Rago e Mateus Tenuta

BAÚ:

Clarissa Mohany, Felipe do
Amaral, Rogério Macedo,
Manuela Raitelli, Stella Bloise,
Giovana Campiotto,
João Pedro Vieira,
Isabel Saad

CONTABILIDADE:

Dayse Lymberopoulos e
Claudia Hermógenes

CONSELHO TÉCNICO 2015-2018

COORDENAÇÃO DO CONSELHO TÉCNICO:

Marta Moreira e Felipe Noto

CONSELHEIROS:

Guilherme Paoliello e
Felipe Noto

COLABORADORA:

Carolina Klocke

PROJETO CONTRACONDUTAS

COORDENAÇÃO GERAL E CURADORIA:

Ana Carolina Tonetti e
Ligia Velloso Nobre

COORDENAÇÃO CONSELHO TÉCNICO:

Felipe Noto

ASSISTENTE DE CURADORIA E DE

PRODUÇÃO:

Julia de Francesco

PRODUÇÃO:

Gabriel Pires de Camargo Curti

ASSISTENTE DE ARQUITETURA E DESIGN:

Guilherme Pardini

ESTAGIÁRIA DE EDIÇÃO E DE PRODUÇÃO:

Mariana Caldas

COMISSÃO EDITORIAL

CONTRACONDUTAS:

COORDENAÇÃO DE EDIÇÃO:

Gilberto Mariotti

EDITORIA ADJUNTA:

Joana Barossi

LINGUAGEM VISUAL E

DIREÇÃO DE ARTE:

Vitor Cesar

ESTAGIÁRIOS DE EDIÇÃO E

PUBLICAÇÃO:

Alexandre Makhoul
e Mateus Loschi

PUBLICAÇÕES CONTRACONDUTAS:

PRODUÇÃO:

Editora da Cidade – José Paulo
Gouvêa e Mateus Tenuta

ESTAGIÁRIO DE PRODUÇÃO GRÁFICA:

Breno Felisbino da Silveira

PLATAFORMA DIGITAL:

ARQUITETURA DO SITE:

Cláudio Bueno

PROGRAMAÇÃO:

Cláudio Bueno e Andrei Thomaz

LINGUAGEM VISUAL DA PLATAFORMA:

Julia Masagão e Vitor Cesar

PESQUISA ACADÊMICA:

COORDENADORA DO

CONSELHO CIENTÍFICO:

Marianna Boghosian Al Assad

PROGRAMA DE MEDIAÇÃO E

CURADORIA UNIFESP:

LABORATÓRIO DE CURADORIA E MEDIAÇÃO:

Profs. Pedro Arantes e
Vinícius Spricigo

ALUNOS 2º SEMESTRE:

Ana Helena Grizotto Custódio,
Camila Ferreira de Nobrega, Davi
Jose Rosa, Fernanda Estevão
Cortez, Giovanna Lanfranchi
Almeida Santos, Julia Porto
Santos D'Arienzo, Laila Pereira
de Siqueira, Lorena Romão
Macedo, Maira Aparecida
Rodrigues Pinto, Monica Regina
Arteaga Rodrigues, Monica
Regina Caramella Pereira,
Phatrick Rocha Correia, Rodrigo
Pacheco de Oliveira, Roseana
Carolina Ayres Lourenço,
Sarah Felisberto Pereira,
Solange Teixeira de Lima,
Thayna Domingues Casasola,
Thiago Tozawa Matias, Thierry
Fernandes Fonseca de Freitas

ESTÁGIO EM CURADORIA E

MEDIAÇÃO 1º SEM 2017:

Ana Helena Grizotto Custódio
e Tiago Tozawa Matias.



] GRU-111: Contracartografias

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

REITOR:

Marco Antônio Zago

INSTITUTO DE
ARQUITETURA E URBANISMO

DIRETOR:

Miguel Antônio Buzzar

PRESIDENTE DA COMISSÃO
DE GRADUAÇÃO:

Lucia Zanin Shimbo

PRESIDENTE DA COMISSÃO
DE PÓS-GRADUAÇÃO:

Cibele Rizek

PRESIDENTE DA COMISSÃO
DE PESQUISA:

Márcio Minto Fabricio

PRESIDENTE DA COMISSÃO DE
CULTURA E EXTENSÃO:

Ruy Sardinha Lopes

GRU-111: CONTRACARTOGRAFIAS

PROJETO DE PESQUISA E
INTERVENÇÃO PÚBLICA

NÚCLEO DE ESTUDOS DAS
ESPACIALIDADES CONTEMPORÂNEAS
(NEC.USP)

HTTP://WWW.IAU.USP.BR/
PESQUISA/GRUPOS/NEC/

COORDENAÇÃO:

David Sperling e Fábio
Lopes de Souza Santos

PESQUISADORES PARTICIPANTES:

Cibele S. Rizek,
Luciano Bernardino da
Costa, Marcel Fantin,
Ruy Sardinha Lopes

ALUNOS DE PÓS-GRADUAÇÃO

PARTICIPANTES: Cristina Akemi
Goldschmidt Kiminami,
Guilherme Vendramini
Cuoghi, Marília Solfa, Paula
Ramos Pacheco, Rafael
Goffinet de Almeida, Rafael
de Oliveira Sampaio, Tássia
Borges de Vasconcelos

WORKSHOP GRU-111:

CONTRACARTOGRAFIAS –
PARTICIPANTES

Alessandra Vitti, Aline Sgotti,
Ana Carolina Dias Felizardo, Ana
Paula Guaratini, Artur Bignelli,
Beatriz Costa, Bruno Henrique
Rossler, Caio Jacintho, Daniel
Nardini Marques, Eduardo
Costa Cordeiro, Giovanni
Bussaglia, Jeanne Vilela, João
Gonçalves, Kaio Stragliotto,
Laura Adami Nogueira, Miranda
Zamberlan Nedel, Paul Newman
dos Santos, Renan Gomez,
Renato Tamaoki, Tiago Hindi
(Alunos do Curso de
Graduação em Arquitetura
e Urbanismo do IAU-USP)

ORGANIZAÇÃO DO WORKSHOP
GRU-111: CONTRACARTOGRAFIAS

David Sperling, Fábio Lopes
de Souza Santos, Cristina A.
G. Kiminami, Guilherme V.
Cuoghi, Marília Solfa, Paula
R. Pacheco, Rafael Goffinet de
Almeida, Rafael O. Sampaio,
Tássia B. Vasconcelos

PRODUÇÃO EDITORIAL

David Sperling, Fábio Lopes
de Souza Santos, Cristina A.
G. Kiminami, Guilherme V.
Cuoghi, Marília Solfa, Paula
R. Pacheco, Rafael Goffinet de
Almeida, Rafael O. Sampaio,
Tássia B. Vasconcelos

PESQUISA E PRODUÇÃO DE
CARTOGRAFIAS

David Sperling, Fábio Lopes de
Souza Santos, Marcel Fantin,
Cristina Akemi Goldschmidt
Kiminami, Guilherme
Vendramini Cuoghi, Marília
Solfa, Paula Ramos Pacheco,
Rafael Goffinet de Almeida,
Rafael de Oliveira Sampaio,
Tássia Borges de Vasconcelos

TRATAMENTO DE IMAGENS:

Luciano Bernardino da Costa

APOIO ADMINISTRATIVO:

Françoês Gila (IAU-USP)

] Biografias

PARTICIPANTES CONVIDADOS

CIBELE S. RIZEK, doutora em
sociologia, é professora livre-
docente e pesquisadora do
Instituto de Arquitetura e
Urbanismo da USP, membro
do LEAUC (Laboratório de
Estudos do Ambiente Urbano
Contemporâneo) e do Centro
de Estudos dos Direitos da
Cidadania. Atua nos seguintes
temas: cidades; reestruturação
produtiva; habitação; espaço
público e cidadania.

MARCEL FANTIN, doutor em
geociências, é professor e
pesquisador do Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da
USP e membro do LEAUC
(Laboratório de Estudos
do Ambiente Urbano
Contemporâneo), onde
atua como pesquisador
na área de geotecnologias
aplicadas ao urbanismo.

PARTICIPANTES NEC

DAVID SPERLING, doutor em
arquitetura, é professor e
pesquisador do Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da USP,
membro do Conselho Assessor
da Sociedade Iberoamericana
de Gráfica Digital (SIGraDi).
Atua nos temas: interfaces entre
arquitetura e arte; relações entre
espaço, tecnologia e cultura;
processos cartográficos.

FÁBIO LOPES DE SOUZA SANTOS, doutor
em arquitetura, é professor
e pesquisador do Instituto
de Arquitetura e Urbanismo
da USP, atuando nos temas
arte e cidade; identidade
nacional e artes plásticas.

LUCIANO BERNARDINO DA COSTA, doutor
em arquitetura, é professor e
pesquisador do Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da
USP. Atua nas seguintes áreas:
artes; linguagem da arquitetura
e da cidade; fotografia;
interações entre percepção,
fotografia e metrópole.

RUY SARDINHA LOPES, doutor
em filosofia, é professor e
pesquisador do Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da
USP, presidente da Federação
Brasileira das Associações
Acadêmicas e Científicas da
Comunicação (SOCICOM).
Atua nas áreas: economia
política da cultura, estética
e arte contemporânea.

CRISTINA AKEMI GOLDSCHMIDT KIMINAMI,
arquiteta e urbanista graduada
pela Escola de Engenharia
de São Carlos (EESC-USP), é
mestranda no Programa de
Pós-Graduação do Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da USP.

GUILHERME VENDRAMINI CUOGHI,
arquiteto e urbanista graduado
pela Universidade Federal de
Uberlândia (UFU), é mestrando
no Programa de Pós-Graduação
do Instituto de Arquitetura
e Urbanismo da USP.

MARÍLIA SOLFA, doutora em
arquitetura e urbanismo
pelo Instituto de Arquitetura
Urbanismo da USP, é professora
do curso de arquitetura e
urbanismo da Universidade
Paulista (UNIP-Araraquara).

Atua nos seguintes temas:
relações entre arte e arquitetura;
aproximações contemporâneas
entre arte e design.

PAULA RAMOS PACHECO, arquiteta
e urbanista graduada pelo
Instituto de Arquitetura e
Urbanismo da USP, é mestranda
no Programa de Pós-Graduação
do mesmo instituto.

RAFAEL GOFFINET DE ALMEIDA, mestre
em arquitetura e urbanismo,
é doutorando no Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da
USP e professor dos cursos de
arquitetura e urbanismo da
UNIP-Araraquara e do Centro
Universitário Moura Lacerda
(CUML-Ribeirão Preto).

RAFAEL DE OLIVEIRA SAMPAIO,
arquiteto e urbanista graduado
pelo Instituto de Arquitetura e
Urbanismo da USP, é mestrando
no Programa de Pós-Graduação
do mesmo instituto.

TÁSSIA BORGES DE VASCONCELOS,
mestre em arquitetura e
urbanismo pela Universidade
Federal do Rio Grande do
Sul (UFRGS), é doutoranda
no Instituto de Arquitetura
e Urbanismo da USP.

Catálogo na Publicação
Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

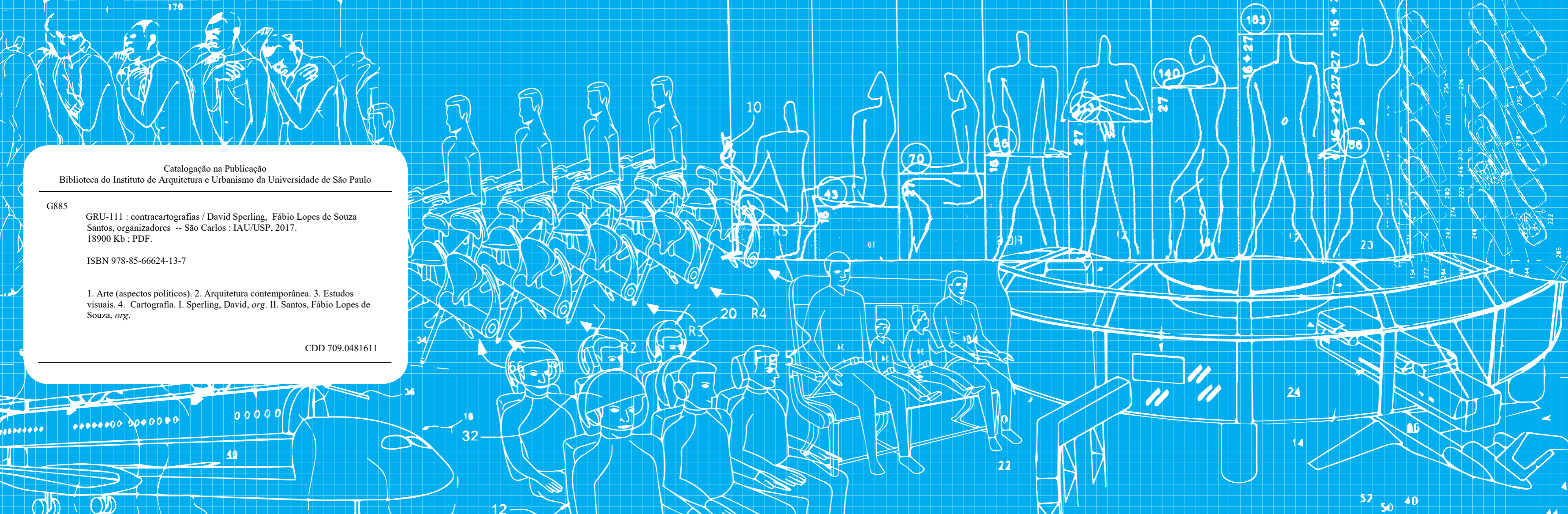
G885

GRU-111 : contracartografias / David Sperling, Fábio Lopes de Souza Santos, organizadores -- São Carlos : IAU/USP, 2017.
18900 Kb ; PDF.

ISBN 978-85-66624-13-7

1. Arte (aspectos políticos). 2. Arquitetura contemporânea. 3. Estudos visuais. 4. Cartografia. I. Sperling, David, *org.* II. Santos, Fábio Lopes de Souza, *org.*

CDD 709.0481611





CONTRA

CONDUZAS

