

GREVE E COMPLEXIDADE: Dilemas do movimento dos controladores de voo no Brasil (2006-2007) ¹

Leila de Menezes STEIN²
Géssica Trevizan PERA³

Apresentação

A greve dos controladores de voo norte-americano, em 1981, objetivava melhorias nas condições de trabalho vigentes, entre as quais: revisão salarial, redução da jornada trabalho de 40 para 32 horas semanais e aposentadoria após vinte anos de serviço. Mais do que isso, essa greve buscava a melhoria na qualidade de vida do trabalhador de tráfego aéreo e na infraestrutura de funcionamento e pela melhoria dos instrumentos de trabalho precarizados. Esse movimento, reprimido na gestão do então presidente Ronald Reagan (1981 a 1989), quase não receberia apoio sindical sendo destaque aquele recebido dos sindicatos de controladores de voo de Portugal e do Canadá. Se no curto prazo o movimento fracassaria e cerca de 12 mil funcionários seriam demitidos após 48 horas de início de paralisação, outras resultantes suas seriam o fortalecimento de outras uniões sindicais posteriores, entre as quais se destaca a PATCO (Organização Profissional de Controladores de Voo de Tráfego Aéreo) e principalmente para a sedimentação e construção de um consenso junto aos sindicatos sobre a necessidade de novas leis do trabalho naquele país (PERA, 2007).

Neste artigo temos como proposta de trabalho sistematizar e levantar dados sobre os controladores de voo brasileiros que possam permitir alguma comparação com o caso destes trabalhadores nos Estados Unidos. A maior semelhança nos parece ser o endurecimento na gestão deste trabalho, o aumento do tráfego aéreo com as novas megas aeronaves a as condições de desregulação dos serviços no setor aeroviário.

Temos como hipóteses as condições em que a assim nomeada (re) estruturação do mundo do trabalho em nossos dias acaba por transformar a dinâmica das relações profissionais, substituindo uma gestão mais coletiva por outra mais fluida e individual. Essa dinâmica assume função, desde a década de 1970, de (des) coletivização, (re) individualização e incremento da insegurança social. Tem-se que os padrões de relações de trabalho anteriormente estabelecidos entre empresa, trabalhador e sindicato estão em processo de mudança, o que torna o trabalhador mais exposto e frágil, dada à precariedade da regulação coletiva (CASTEL, 2003, p. 44).

Finalmente, ressaltamos o caráter relativamente introdutório do presente artigo. Como se trata de uma comunicação de uma pesquisa em andamento ainda não tivemos o tempo necessário para trabalhar o conjunto dos dados produzidos. Resta ponderar, também, que o objeto sob o qual trabalhamos – a categoria dos controladores – parece apenas iniciar seu movimento. Pode-se afirmar que este jogo está começando.

¹ Pesquisa apresentada no 31º Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu, 2007 no Seminário Temático n. 34. Trabalho e Sindicato na Sociedade Contemporânea.

² Livre Docente. UNESP - Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Letras – Departamento de Sociologia. Coordenadora do GT- Trabalho e Trabalhadores. Araraquara – SP – Brasil. 14800-901 - leilastein@terra.com.br

³ Graduada em Sociologia. UNESP – Universidade Estadual Paulista. Araraquara – SP – Brasil. Integrante do GT Trabalho e Trabalhadores. - getpera@yahoo.com.br

Controladores e Greve do Professional Air Traffic Controllers Organization - PATCO

[...] *For Reagan and the bosses, PATCO was the test case to set an example for the rest of the labor movement. "It was important to break PATCO because, although we may have had only 13,000 members, we were the strongest union in the federal sector," Local 203's Zacovic said at the time. (SOCIALISTWORKER, 2007).*

Este movimento passaria para a história do sindicato como símbolo de resistência e o papel de destaque dos movimentos dos trabalhadores nos Estados Unidos. Alguns breves dados sobre esta greve permitem relevar algumas semelhanças entre ela e o atual movimento dos controladores de voo no Brasil. Em 3 de agosto de 1981, aproximadamente 13.000 dos 17.000 controladores de tráfego aéreo dos Estados Unidos empregados naquele ano, funcionários públicos contratados pela *Federal Aviation Administration* – FAA, entraram em greve, não sem antes terem passado por extenso processo de barganha coletiva para a formalização de um novo contrato coletivo de trabalho, o que significou cerca de sete meses de barganhas com o Governo Federal (FAA, 1997). No entanto, rompidas as negociações, o movimento grevista explode, a mídia e a opinião pública se posicionam contra a greve, dada a total paralização dos transportes comerciais, com evidentes prejuízos para o público.

Alguns poucos dados da atuação sindical do PATCO caracterizam a resistência a desregulação e à implantação das condições de produção da **nova economia** que, como se sabe, implica em redução do trabalho e enxugamentos dos quadros. Sindicato (FAA) atuante que em 1976/77 – julho - lideraria **operação padrão** – *slowdown* - paralizações vitoriosas contra atrasos do *United States Civil Services* no cumprimento dos ajustes nos salários definidos em contrato coletivo. Neste mesmo ano, em novembro, nova operação padrão pressiona a *United States Civil Service* – USCS – a aprovar programa de requalificação e de treinamento e plano de promoções para os controladores de voo. Entre estes movimentos devem-se mencionar greves dos pilotos. Algumas companhias aéreas reduziram o número de pilotos no comando do *Boeing 737*. A redução do número de pilotos de três para dois teria como resposta inicial uma greve dos pilotos da *Wien Air Alaska*, em maio de 1977. Uma das resultantes desta greve seria a obtenção de alteração do tempo de aposentadoria que passaria a ter como teto a idade de 60 anos, agosto de 1977. Em janeiro de 1978, a *Federal Aviation Administration* implementa plano de modernização nos serviços de estações de voo o que implicava numa automação em três estágios dos procedimentos de controle, o que, evidentemente, implicava na redução do número de controladores. Novo acordo anual coletivo seria realizado, em março de 1978, entre a PATCO e a FAA. No entanto, o não cumprimento do acordo levaria a novos movimentos de operações padrão.

No ano de 1981 a negociação do contrato anual resultaria em impasse. Segue-se curtíssima greve porque totalmente bloqueada pela imediata resposta do governo dos Estados Unidos com a utilização de um grupo de controladores militares já treinados para esta eventualidade, uma espécie de esquadrão de contingenciamento. A greve que teve, portanto, duração de 48 horas – tendo terminado no dia 5 de agosto de 1981- foi organizada pelo sindicato dos controladores de voo, PATCO, e tinha como objetivos imediatos a negociação de um novo contrato de trabalho. A pauta incluía diversas reivindicações, entre as quais:

aumento de 10.000 dólares no salário anual, redução da jornada de trabalho de 40 para 32 horas semanais e aposentadoria após 20 anos de serviço. Um dos motivos do movimento enfocava as estressantes condições de trabalho e a infraestrutura obsoleta e precária de funcionamento do sistema em que os controladores operavam.

Alguns membros do PATCO fizeram declarações a diversas revistas no período de ocorrência da greve. Na opinião da revista *Newsweek* os controladores admitiram que a principal queixa não era dinheiro, mas horas, condições de trabalho e a falta de reconhecimento com relação à pressão em que os trabalhadores operavam. Entre estes trabalhadores era comum a ocorrência de afastamentos por motivos relacionados a estresse, depressão, hipertensão, alcoolismo e problemas cardíacos. Por outro lado, a taxa de *turn over* era muito elevada entre eles e cerca de 89% deixava o trabalho antes de alcançar o tempo de aposentadoria dentro da empresa. Aproximadamente 40% dos controladores, acabava por receber a aposentadoria por inabilidade ou enfermidades (SOCIALISTWORKER, 2007).

Tem-se, desse modo, um repertório de uma crise aérea semelhante a nossa atual crise aérea. Setor aéreo relativamente militarizado, uma infraestrutura de operação fragilizada e trabalho que implicava em grande desgaste psicofísico. Para as forças armadas norteamericanas, particularmente a Aeronáutica, as defasagens na infraestrutura aérea por ela administrada mereceriam um tratamento técnico e o poder sindical não deveria estar envolvido nestes diagnósticos e busca de resultados positivos. Um outro ponto de proximidade entre aquela crise e a atual brasileira, refere-se à repressão que se abateria sobre os controladores - porta-vozes principais na insatisfação com a crise. Interessante registrar que algumas medidas de regulação do controle aéreo seriam tomadas e implementadas no imediato pós-greve pela *Federal Aviation Administration* - FAA. Cabe mencionar a criação do serviço “Sistema de Alerta no Tráfego para Prevenção de Colisão” que tratava de regulamentar e de aprimorar o uso dos *transponders* pelas aeronaves – sistema TCA I, TCA II e desenvolvimento do TCA III. Esses equipamentos possibilitariam a realização de manobras verticais e horizontais pelas aeronaves, assinalada a sua necessidade pelo registro da altitude e demais coordenadas na aproximação entre aeronaves (FAA, 1997).

Algumas breves referências históricas permitem ampliar o quadro interpretativo da greve. O movimento dos controladores, através de seu sindicato, apoiou a candidatura de Ronald Reagan.

Um acordo político foi realizado entre o candidato e o PATCO, o que condicionaria a um início de negociação de contrato de trabalho que respondia a parte das reivindicações. Este encaminhamento foi cortado pela intervenção do Secretário do Trabalho, conforme os arquivos da *Federal Aviation Association* – FAA (1997).

[...] A Reagan Letter to Robert Poli, PATCO (Oct. 20, 1980) [...] Dear Mr. Poli: [...] I have been briefed by members of my staff as to the deplorable state of our nation's air traffic control system. They have told me that too few people working unreasonable hours with obsolete equipment has placed the nation's air travelers in unwarranted danger. In an area so clearly related to public safety the Carter administration has failed to act responsibly. You can rest assured that if I am elected President, I will take whatever steps are necessary to provide our air traffic controllers with the most modern equipment available and to adjust staff levels and work days so that they are commensurate with achieving a maximum degree of public safety.... I pledge to you that my administration will work very closely with you to bring about a spirit of cooperation between the President and the air traffic controllers. Sincerely, Ronald Reagan. (EIGHTIESCLUB, 2007).

Este apoio pode ser considerado inusitado dada a tradicional aliança do sindicato com o Partido Democrático, o que, no entanto pode ser atribuído a dificuldades enfrentadas por esta aliança. Desse modo, tem-se, também a coincidência de início de uma dura fase para os sindicatos norte-americanos em que a derrota da lei de reforma sindical, em 1978, na administração do presidente Jimmy Carter (1977-1980), demarcaria a inauguração de uma formidável oposição do empresariado ao direito à representação sindical e ao acordo coletivo de trabalho. Conhecido como *war fare*, numa alusão ao que se pretende o fim do *welfare state*, esta campanha empreita forte defesa das condições de promoção da competitividade da empresa, *vis a vis* as condições de uma competição agudamente internacionalizada, que se associa a compreensão do trabalho como custo a ser reduzido, dada a intenção de enfrentamento dos padrões de competição mundiais, como necessária a promoção da individualidade do trabalho e de submissão às contingências dos mercados particulares de trabalho (STEIN, 2006).

Punições aos Grevistas do PATCO

As conseqüências de ser grevista e demitido pela FAA foram devastadoras. Enquadrados como perturbadores da segurança pública alguns foram detidos e multados. Alguns membros da PATCO que possuíam hipotecas federais perderam suas casas. Outros foram recusados quando tentaram adotar crianças. Listas negras contendo o nome de militantes grevistas foram distribuídas por todo o país, para que estes não conseguissem mais trabalhar. O sindicato foi multado em milhões de dólares e seus fundos de greves foram congelados. O registro do sindicato na Junta Nacional do Trabalho foi cassado. Ainda assim, por falta de funcionários qualificados, parte dos demitidos acabaria por ser recontratado. Uma recomposição de representação sindical resultaria na criação da *National Air Controllers Association* (NATCA), criada em 1987, por eles próprios. Por este caminho garantia-se a iniciativa de dar continuidade a reconquista da negociação coletiva do trabalho (PERA, 2007).

Um efeito cascata do estigma sobre os controladores pode ser ilustrado pelo fato de em agosto de 1993, o presidente dos Estados Unidos proibir que qualquer controlador que tivesse feito parte da greve pudesse ser recontratado. Cerca de 850 controladores haviam sido recontratados pela FAA. Apenas em outubro de 1996, o Congresso votaria lei permitindo os acordos coletivos entre a FAA e a NATCA. Atualmente o PATCO representa os controladores aéreos do setor privado.

Hoje os controladores de voo foram reincorporados à estrutura da FAA e ocupam 24 mil postos de trabalho profissional, como se pode verificar na citação abaixo.

Air traffic controllers held about 24,000 jobs in 2004. The vast majority was employed by the FAA. Air traffic controllers work at airports—in towers and flight service stations—and in air route traffic control centers. Some professional controllers conduct research at the FAA's national experimental center near Atlantic City, NJ. Others serve as instructors at the FAA Academy in Oklahoma City, OK. A small number of civilian controllers work for the U.S. Department of Defense. In addition to controllers employed by the Federal Government, some work for private air traffic

control companies providing service to non-FAA towers [...]
(COLLEGRAD, 2007)

Controladores e Operação Padrão no Brasil. Crise aérea no Brasil e desregulação.

Antes de colocar nossos argumentos sobre a atual crise aérea brasileira no que se refere especificamente ao trabalho, aos danos, aos prejuízos e à tragédia maior em que se transformou o transporte aéreo, parece-nos interessante referenciar algumas questões da economia. No início da década de 90 medidas de política econômica objetivavam a abertura da economia e a flexibilização das condições particulares de regulação dos setores de produção.

A política de desregulamentação da aviação comercial brasileira é iniciada com o Plano Federal de Desregulamentação da Aviação Comercial no governo Collor de Mello, 1990-1992 – Decreto 99179 de 15/03/1990. Por esta nova sistemática, foram abolidos os monopólios regionais das quatro grandes companhias regionais e de algumas empresas regionais. Neste espaço entrariam novas operadoras, entre elas a Pantanal, Tajeve, Meta e outras. Outra determinação importante é reativa aos preços. Estabelecendo preços de referência são criadas novas bandas tarifárias que reduzem a indexação dos preços.

No ano de 1997, uma nova rodada de negociação entre empresas e governo redundariam em ampliação da liberdade de ação das empresas aéreas com o início de violenta competição por preços e por mercado de consumidores. Em 2001, acordos entre Ministério da Fazenda e Departamento de Aviação Civil – DAC – fomentaria nova liberalização dos preços.

No ano de 2003, inicia-se uma tentativa de re-regulação. Com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil – a ANAC - em setembro de 2005 – Lei 11182 - subordinada, como se sabe, ao Ministério da Defesa, viria substituir o Departamento de Aviação Civil – o DAC - subordinado à administração do Ministério da Aeronáutica e formado basicamente por militares de carreira. Ocorre uma maior liberalização, empresas concessionárias de serviços domésticos passam a poder explorar qualquer linha aérea, bastando seu registro na ANAC. Subordinada ao Ministério da Defesa o sentido desta decisão estava em flexibilizar o setor aeronáutico para sua adequação às condições vigentes no mercado internacional aeronáutico, o que efetivamente vem ocorrendo com a expansão de novos serviços aéreos.

De um certo modo, a crise resulta do crescimento destes novos serviços, preços de passagens mais baixos etc. Em parte a crise aérea parece resultar das difíceis condições desta adequação. Pode ser entendida também como conjunção de seus efeitos perversos, entre os quais a grande concentração dos serviços em alguns aeroportos já considerados saturados, ao menos é o que afirma Oliveira (2006).

Conforme apontavam estudos do extinto Departamento de Aviação Civil – DAC – já no ano de 2002, o aeroporto de Congonhas estaria em sua capacidade máxima para vôos (SILVA; CLEMENTE, 2000). Indicava, também, os dados do mesmo órgão, o formidável aumento do tráfego aéreo que teria quase dobrado o número de quilômetros voado pelos aviões no país que passaram de 210 milhões para 420 milhões no intervalo de cerca de 10 anos.

Ainda conforme Oliveira (2006) uma das conseqüências da atuação do livre mercado no setor aeronáutico incide na concentração de suas atividades em algumas regiões, saturando as rotas aéreas que passam a convergir para os polos Brasília - São Paulo. Desde o ano de

1999 a procura por rotas mais rentáveis levaria a que mais de 40 aeroportos deixassem de ser atendidos por vôos regulares. Se no ano de 1999, apenas 15 aeroportos do país concentravam 67% dos vôos, em 2006 esta participação passa a 73%. Estes 15 aeroportos são priorizados em função do lucro que suas operações proporcionam, desde que os custos dos serviços prestados tendem a ser mais baixo, o que dada à competição por custos menores e aumento do lucro, passa a ser a tônica. Congonhas e Brasília representam 20% dos vôos domésticos regulares. Para Oliveira (2006), estas mudanças estão relacionadas à desregulamentação do setor aeroviário e ao desenvolvimento das condições de livre mercado, sem que se tivesse seguido medidas de renovação das infra-estruturas.

A combinação de livre mercado para o setor aéreo, com o estrito controle e regulação das infra-estruturas relacionadas, mostrou-se problemática por gerar perdas importantes de bem-estar: por conta da maior competitividade, as companhias aéreas vêm alocando número cada vez maior de vôos nos mercados onde detêm habilidade para precificar mais alto e acima do custo marginal; e como este custo inclui tarifas de infra-estruturas que são invariáveis com relação às condições do próprio mercado, tem-se reforçado o efeito de maior atração de vôos e geração de gargalos. Assim, é natural observar-se uma concentração de operações em aeroportos centrais e em horários de pico, onde o poder de mercado é mais alto, e reforçado por conta da invariabilidade da regra de precificação das infra-estruturas [...]

Diante deste quadro de aeroportos saturados, como é o caso de Congonhas e de Brasília, e que estão sendo super utilizados, quais medidas foram tomadas? Quais as causas mais prováveis para a ocorrência de acidentes? Conforme Heoloani (2007, p.5):

Os espaços aéreos em que as aeronaves podem voar são espaços delimitados, que se chamam rotas ou aerovias. As aeronaves devem voar nos eixos dessas aerovias como se fossem rodovias. Devido ao aumento do tráfego aéreo nesses últimos anos, não é mais possível diminuir mais o espaçamento longitudinal entre as aeronaves. Assim criou-se um procedimento para diminuir o espaçamento vertical. O espaçamento era de dois mil pés, isto é, 600 metros. Agora é de mil pés, ou seja, 300 metros. Para que se pudessem colocar mais aviões nesse espaço aéreo, esses espaços receberam outra denominação e passaram a ser chamados de *Reduce Vertical Separation Minimal (RVSM)*. Obviamente isso implicou um treinamento maior para pilotos e controladores, mas os equipamentos de terra não foram melhorados. Isso implica um maior cuidado para passar de uma faixa para outra. Existe o Sistema de Alerta e Colisão com Tráfego (TCAS) e todo um aparato para evitar acidentes, o que evidentemente aumentou o stress dos controladores. Veja bem: aumento de tráfego aéreo, diminuição das altitudes, concentração de aviões, não investimento em infra-estrutura, estagnação dos salários dos controladores etc. Quando acontece um acidente, mesmo de pequenas proporções, as causas são as mesmas, tal como num grande desastre aéreo com 300 pessoas.

Pode-se concluir que houve uma escolha nas decisões tomadas para enfrentar o acúmulo de aeronaves que comprometeu a segurança dos vôos e que manteve os custos baixos por ou não ampliar o quadro de controladores na contratação, ou trabalhar para a formação de

novos. Por outro lado, intensificou o trabalho e potencializou o estresse do trabalho por passar a se operar o sistema aéreo em margens próximas da insegurança.

No que se refere ao controlador de voo, figura chave na segurança do pouso e decolagem das aeronaves, as decisões que foram sendo tomadas ao sabor da desregulamentação e do crescimento vertiginoso do tráfego aéreo caminham no sentido de uma precarização desta função. Tradicionalmente o controlador de voo era função exercida por militares de baixa patente - suboficiais, formados pela Escola de Especialistas do Ar, em Guaratinguetá, em cursos de 90 horas/aula. Na década de 90, o Centro Tecnológico de Aeronáutica - CTA - passou a oferecer cursos de controladores de voo para o público em geral, espécie de cursos *express* com 45 horas de duração. Essa nova geração de controladores é civil e hoje compõe algo como 20 % do efetivo de controladores de voo - 2700 controladores civis - contra aproximadamente 10 mil militares. Sem reconhecimento como carreira - ou categoria - ambos estão à margem da lei, ao que se soma o fato dos controladores civis estarem fora dos benefícios que cabem aos funcionários militares.

Vivências humanas e conseqüências da crise aérea nas condições de trabalho.

O trágico acidente envolvendo o *Boeing 737-800* da empresa aérea Gol e o *Legacy* norte americano no dia 29 de setembro do ano de 2006 no Mato Grosso, causando a morte de 154 pessoas e a mais recente catástrofe com o avião A320 da TAM, no dia 17 de julho deste ano, onde 179 pessoas que estavam a bordo morreram, bem como dezenas de outras vítimas que se encontravam dentro do prédio da TAM Express onde o avião colidiu, parecem não deixar dúvidas de que as condições do controle do tráfego aéreo estão precarizadas e, por conseqüência, as condições de trabalho dos controladores e dos funcionários da categoria aeroviária estão, também, precárias.

As constantes manifestações e queixas dos funcionários da categoria, não foram suficientes para que os responsáveis tomassem providências para evitar a ocorrência deste tipo de tragédia. Os funcionários reclamam da precariedade do trabalho, de equipamentos obsoletos, de jornadas duplas de trabalho, de falta de profissionais capacitados e principalmente de um número muito maior de vôos operados por cada controlador além do número estabelecido pelas normas internacionais de voo (HELOANI, 2007). Além disso, o fato de serem controladores e na maioria dos casos militares também é um impedimento prático e cultural para que estes profissionais se envolvam em práticas sindicais.

Este recente movimento dos controladores de voo no Brasil expressa mobilização contra as condições vigentes de trabalho: jornadas prolongadas e estressantes, problemas e defasagens nos equipamentos de trabalho, salários insuficientes e uma hierarquia esdrúxula que segmenta funcionários civis e militares. O contingente de controladores civis está sujeito a diferentes regimes de trabalho, sendo alguns contratados por concurso e outros como seletistas. Há, também, por este ângulo, diferenças salariais e de benefícios sociais importantes. A observação das condições em que se processa este trabalho mostra uma espécie de jogo de vídeo em que o radar localiza a aeronave e sua trajetória, cabendo ao controlador autorizar/ confirmar, ou não, a correção da rota, o que é feito pelas ordens dadas ao rádio em salas conjuntas e barulhentas. Em alguns relatos registrados, muitas vezes pilotos e controladores, por estarem operando em várias frequências de rádio ao mesmo tempo, não tem certeza de com qual avião determinado ou controlador estão se comunicando. Alguns

controladores acumulam a esta atividade a outras atividades remuneradas, sacrificando o descanso necessário e acumulando estresse. Para Seligmann-Silva (2007, p. 2):

A enorme defasagem entre o número quase estacionário de controladores do tráfego aéreo e o aumento vertiginoso do número de vôos tem sido ressaltada, levando ao aumento da carga de trabalho individual, concomitantemente à diminuição dos períodos destinados à recuperação do cansaço [...]

Movimento dos controladores.

Os controladores de voo não são uma categoria reconhecida pelo Ministério do Trabalho como, por exemplo, são os aeroviários. Depois da crise aérea, na medida em que foram responsabilizados criminalmente pelos acidentes e estão sob a possibilidade de acusação por assassinato doloso, além de parte de suas lideranças terem sido presas recentemente, a categoria tem sido enquadrada, também, num imaginário social difuso que questiona uma espécie de oportunismo em relação aos pronunciamentos de denúncia sobre as condições em que precisam realizar seu trabalho. Porque só agora, com a crise em cena, teriam iniciado esta operação de denúncias? A presença da hierarquia militar poderia responder a esta pergunta. Esta mesma hierarquia é que permitiu a suspensão das licenças e confinamento dos controladores nos aeroportos em sucessivos momentos de caos aéreo e congestionamento dos aeroportos⁴.

Conforme Seligmann-Silva (2007, p. 3):

No noticiário e em declarações de várias autoridades, por ocasião dos sucessivos episódios críticos, predominou o enfoque no qual os controladores foram encarados como responsáveis pelos transtornos e tratados como suspeitos, o que originou o episódio no qual os controladores foram encarados como suspeitos, o que ocasionou a abertura de vários inquéritos para apurar suas responsabilidades. Pelas conclusões divulgadas, não houve nenhuma comprovação das acusações de ação destrutiva ou sabotadora. A imagem pública da categoria, entretanto, já havia sido fortemente afetada.

A operação padrão tem sido apresentada pela FEBRACTA (Federação Brasileira das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo), em sucessivos pronunciamentos públicos, como um procedimento para não colocar em risco a vida dos passageiros.

Se as operações padrão, ou seja, seguir a risca o que prescreve o manual de procedimentos, não mereceram tanta condenação por parte das autoridades, o mesmo não pode ser afirmado em relação ao autoconfinamento e greve de fome tal como praticado pelos controladores do Cindacta 1. Apontado como motim, este episódio resultou na abertura de um inquérito policial militar.

Em entrevista publicada no jornal Folha de São Paulo (08 de abril de 2007) alguns dos controladores participantes do “motim” apresentaram sua versão. Conforme esta versão, no

⁴ É o caso do controlador Jomarcelo dos Santos em operação no momento do acidente com o voo 1907.

dia 30 de março de 2007, os controladores do CINDACTA-4 se comunicaram sobre as principais ocorrências danosas no tráfego aéreo. A circulação da informação correu via celulares entre os vários Cindacta. Conforme os entrevistados (BRASIL, 2007):

Não temos como saber se nós fomos os primeiros a iniciar o protesto. Começamos a ligar para os nossos amigos de escola para saber o que estava acontecendo. Aqui pensamos em nos mobilizar a partir de quinta para sexta-feira. O pessoal que ia chegando para cumprir a escala ficava sabendo da greve de fome e ia fazendo também, e assim foi repassando. Acabou sendo uma sensibilização geral. A greve de fome e o aquartelamento voluntário foram a única decisão possível diante de todo o problema. Fiquei 23 horas sem comer.

Esta paralisação em Manaus começou à meia-noite de sexta-feira e reuniu operadores de quatro turnos, cerca de 50 dos 65 profissionais do órgão. Segundo esses depoimentos, a motivação para a paralisação teria sido o estado de profundo psicológico: “[...] Somos tratados como máquina, esquecendo da parte psicológica, mental, física, social, familiar, médica.” (BRASIL, 2007).

O presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo, Jorge Carlos Botelho, diz que a cada falha no sistema aumentam o estresse e a pressão sobre os controladores. “Além de problemas técnicos, há a revolta em relação aos salários defasados e às diferenças entre o que ganha o controlador civil e o militar. Isso obriga os profissionais a terem outras atividades.” (BRASIL, 2007)

Movimentos de Apoio aos Controladores

Alguns movimentos de apoio aos controladores merecem ser referenciados, entre eles o Fórum Permanente Pela Segurança Aérea. Iniciou seus trabalhos em maio do corrente ano e propõe-se a formalização de uma ação pública por danos morais a favor dos controladores. Participam do fórum a Procuradoria Regional São Paulo, diretor da Faculdade de Saúde Pública de São Paulo, representantes da Vigilância em Saúde do município de São Paulo, Instituto de defesa do Consumidor – IDEC, Associação Paulista de Saúde Pública e outras entidades. Este fórum já realizou algumas audiências em que foram ouvidos autoridades e representantes dos controladores de voo.

Uma das resultantes desta pressão seria a criação de Grupo de Trabalho pelo Ministério do Trabalho para investigar as condições e questões relacionadas ao trabalho do controlador de voo e crise aérea. Conforme Fabio Fernandez (2007) seriam realizadas auditorias públicas temáticas reunindo os representantes de trabalhadores, tais como: Sindicatos, Associações de Classe e representações de usuários. Expõe Fabio Fernandez (2007):

Enquanto membro do MPT que primeiro instaurou o procedimento investigatório em São Paulo para averiguar as condições de trabalho dos controladores de tráfego aéreo, defendemos a desmilitarização do sistema, seja do ponto de vista do interesse dos trabalhadores, seja do ponto de vista do interesse da sociedade em geral [...]

Algumas considerações finais

Talvez uma primeira questão a ser ponderada refira-se ao papel que o trabalho desempenha num sistema complexo e extremamente preciso – repleto de ordens e de contatos entre os autores de diversas tarefas como é o sistema dos serviços aeronáuticos. A gerência destes serviços para operar adequadamente depende inclusive de relações de confiança incondicional nas ordens a serem seguidas. Registram-se na crise aérea atual desconfianças e desconsideração de comandos entre controladores e pilotos, por exemplo. Ter de desconfiar das máquinas com as quais se opera significa, sem dúvida, potencializar o sofrimento psicofísico e acumular estresse.

Uma segunda questão a ser colocada incide sobre alguns esclarecimentos dos riscos contemporâneos. A presença da precarização do trabalho em serviços de tal responsabilidade, presença esta que é traço característico do atual modelo de acumulação flexível (HARVEY, 1993), expressa operar com margem de risco de imensas conseqüências para o público. Faz sentido, inteiramente, a ação jurídica por danos morais coletivos proposta pelo Fórum Permanente pela Segurança Aérea e já se cogita do imenso passivo trabalhista a que pode vir a dar origem.

Quase finalmente, pensamos ter colocado em destaque, neste artigo, algumas proximidades entre as greves dos controladores de voo norte-americanos e o movimento dos controladores brasileiros. A grande diferença nos remete ao tempo histórico. A precarização do trabalho do controlador chegou antes no hemisfério norte. A afirmação deste padrão de trabalho teve como ônus o sacrificio de 13 mil postos de trabalho, mas teve também uma resultante positiva para o trabalho, ao menos para o trabalho no setor público com a continuidade da vigência do sindicato como negociador do trabalho e dos contratos coletivos de trabalho, conforme a presença ainda hoje de greves e de movimentos na negociação de contratos de trabalho no setor “estatal” daquele país. Ainda que apenas em 1995 o PATCO tenha obtido legitimidade diante do aparato trabalhista no país, uma positividade se impôs.

Finalmente, diante de um movimento que apenas se iniciou as perspectivas positivas e negativas estão abertas. Pede-se a desmilitarização do setor aeronáutico e tem-se como resposta prisões, abertura de inquéritos policiais militares e condenações jurídicas.

Gráficos⁵

⁵ Gráficos construídos pelas autoras. Dados extraídos da Tese de Doutorado de Alexandre Palma. **Ciência pós-normal, saúde e riscos dos aeronautas:** a incorporação da vulnerabilidade. Fundação Oswaldo Cruz, Escola Nacional de Saúde Pública. 2002. 236 p. Tese de Doutorado.

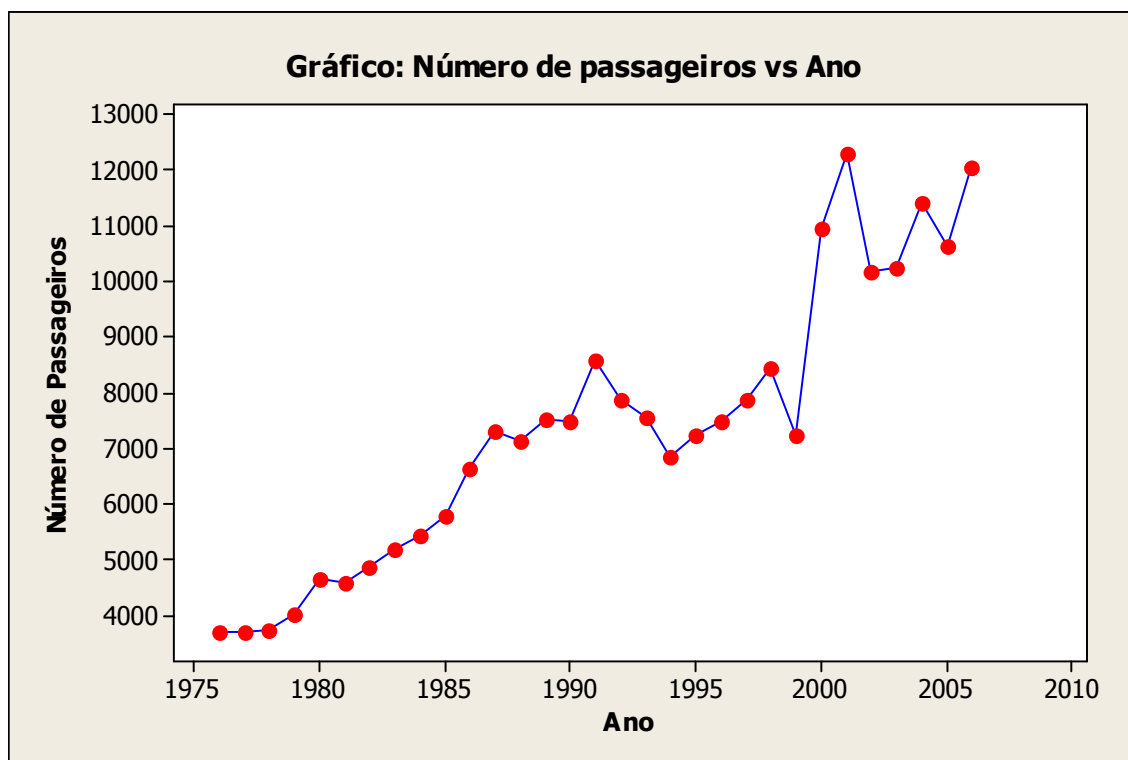


Gráfico 1: Gráfico Número de Passageiros vs Ano.

No gráfico acima se verifica qual a variação do número de passageiros por aeronave no decorrer dos anos de 1970-2000. Pode se verificar o grande crescimento no período de 30 anos.

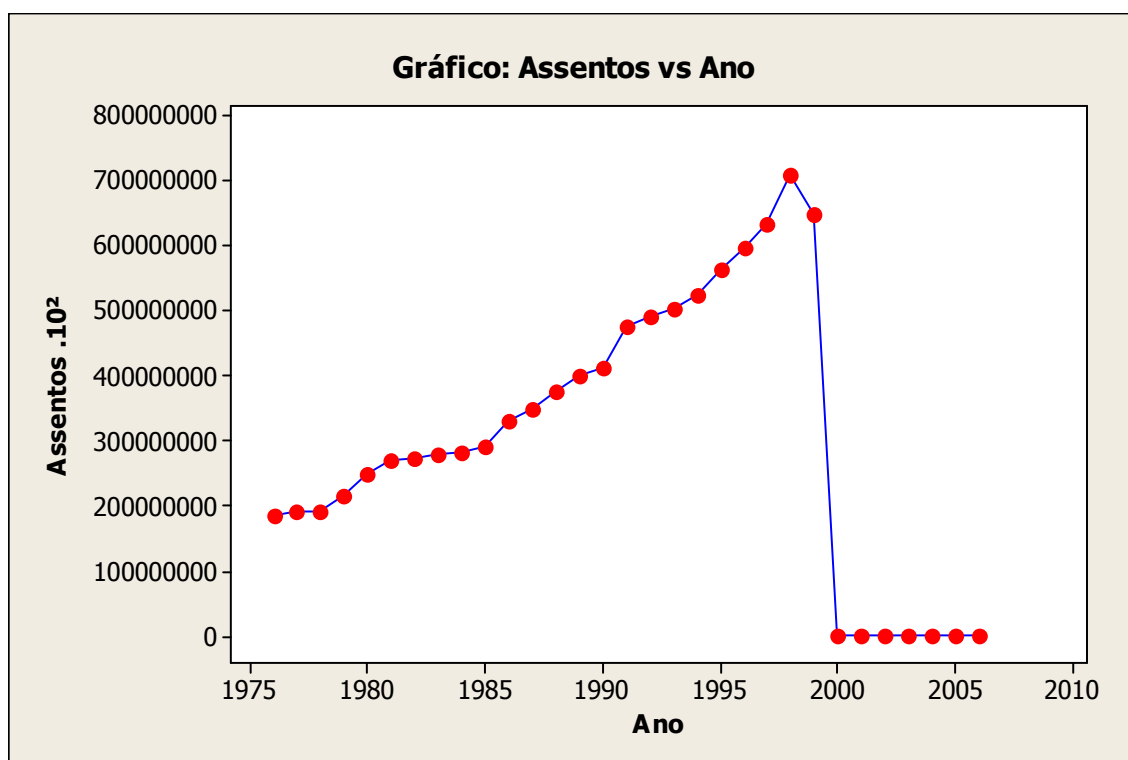


Gráfico 2: Assentos vs Ano.

No gráfico acima verificamos qual a variação assentos oferecidos por aeronautas no decorrer dos anos de 1970-2000. Até o ano de 1999 observamos um grande aumento, mas também uma queda no ano de 2000.

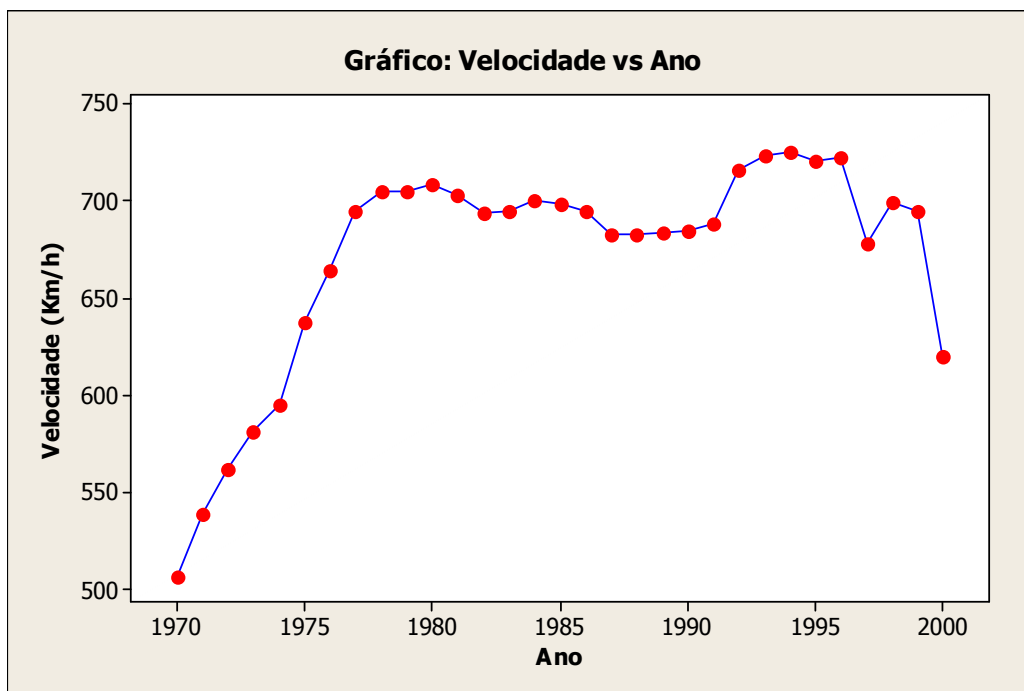


Gráfico 3: Velocidade vs Ano.

No gráfico podemos observar a variação no período de 30 anos 1970-2000 da velocidade (km/h). Houve certa estabilidade no período de 1980 a 1992, um novo aumento, e depois uma queda considerável no ano de 2000.

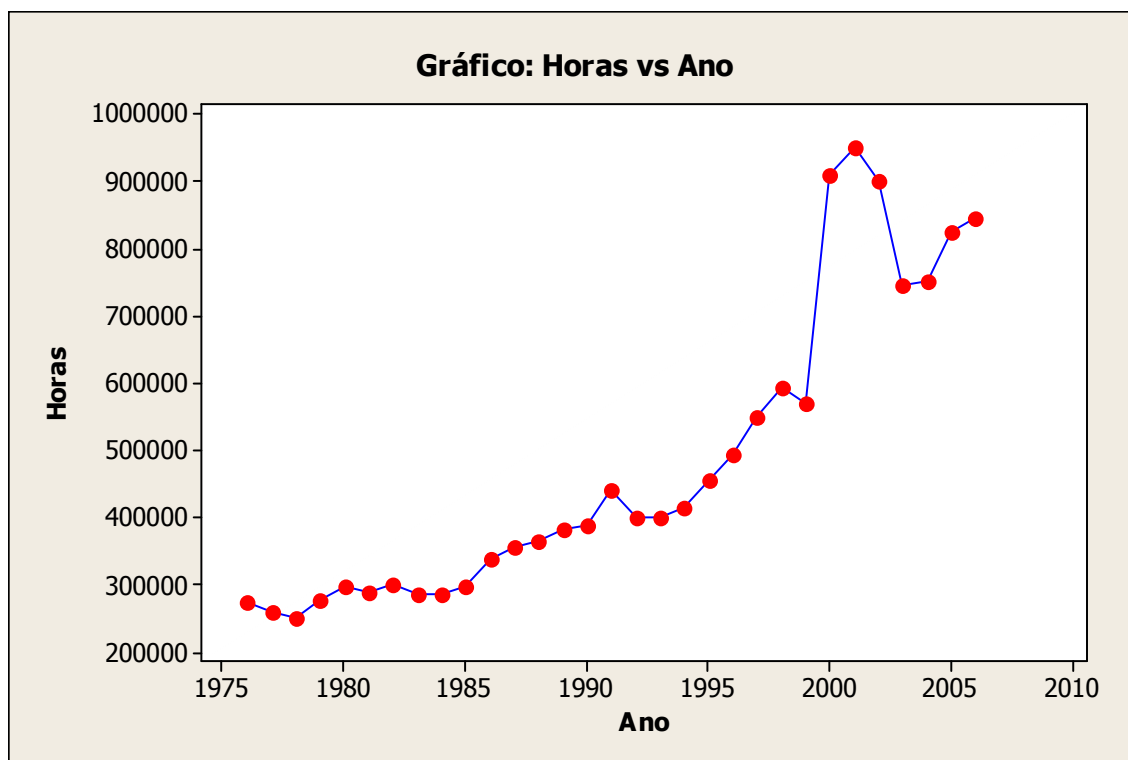


Gráfico 4: Hora vs Ano.

Neste gráfico onde observamos às horas voadas por aeronautas, existe uma queda constante no período de 1971 encontrando seu menor valor no ano de 1987, onde houve certa estabilidade seguida de um aumento constante, encontrando seu pico no ano de 2000.

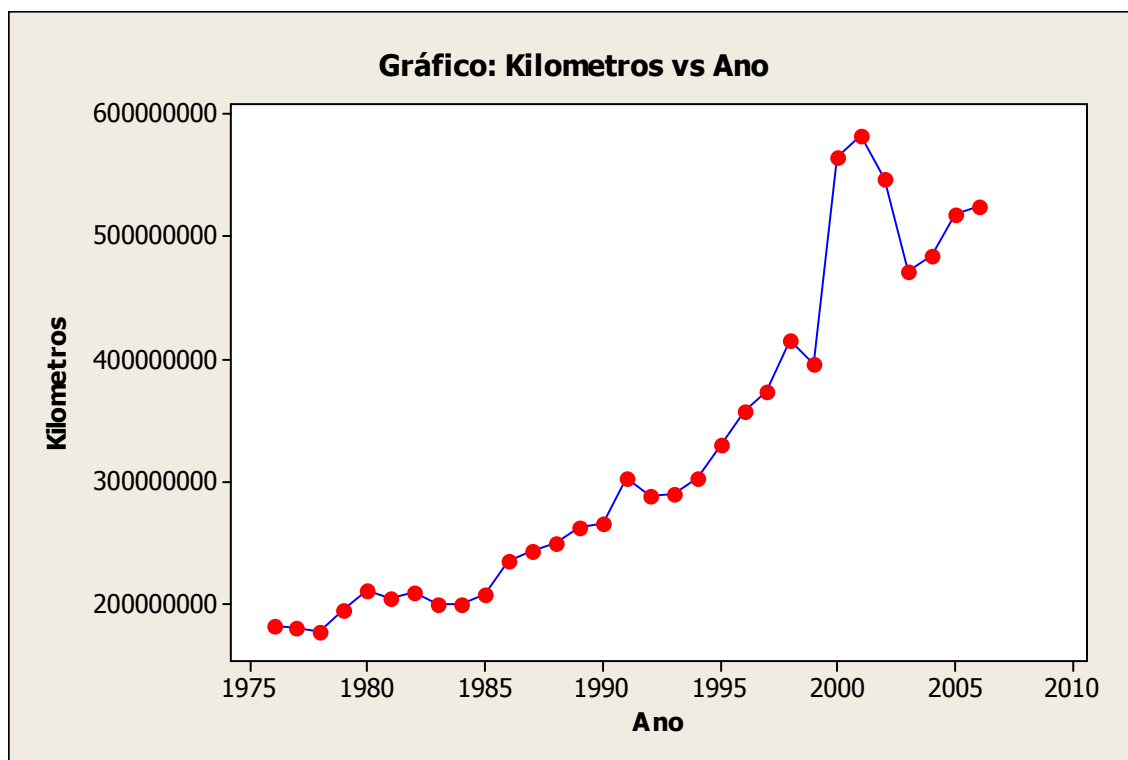


Gráfico 5: Kilômetros vs Ano.

No gráfico acima está evidenciada a variação, no período de 1970-2000, das horas voadas por aeronautas onde houve uma grande queda no período de 1983 ao qual só haveria um aumento considerável novamente a partir do ano de 1991.

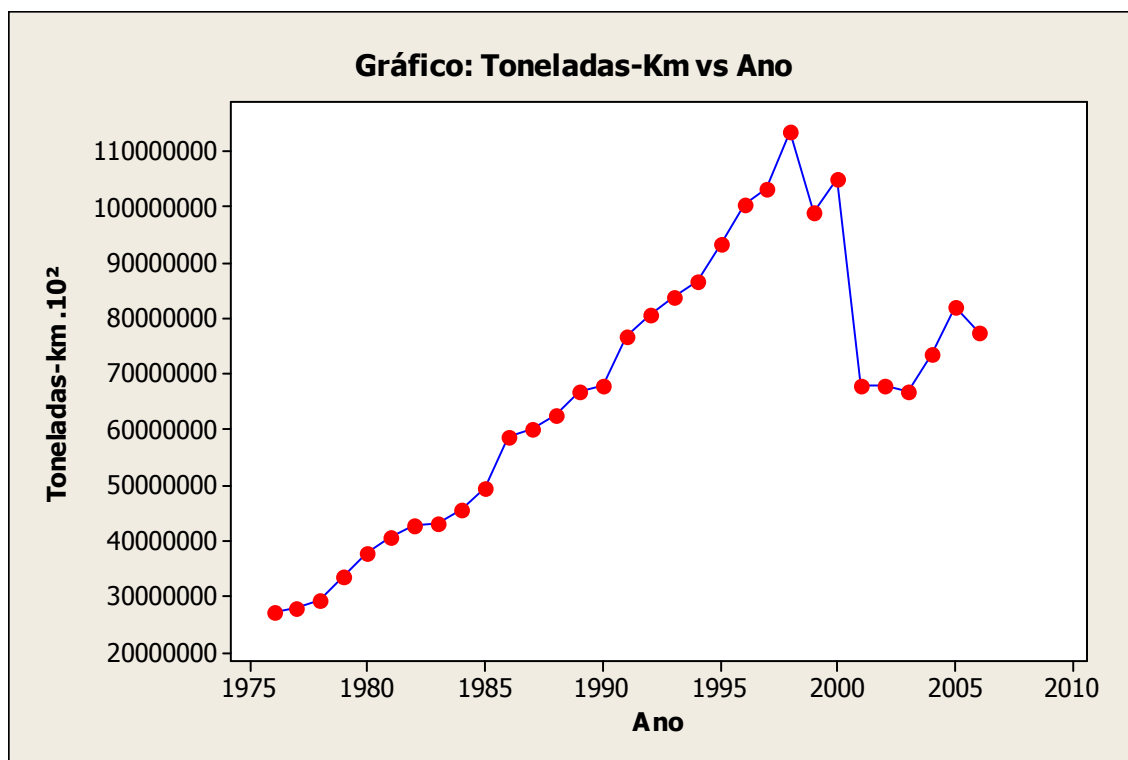


Gráfico 6: Tonelada-km vs Ano.

Neste gráfico está demonstrado o aumento das toneladas - km oferecido por aeronauta no período de 30 anos, o aumento está claro, havendo uma queda considerável apenas no ano 2000.

REFERÊNCIAS

BRASIL, K. Símbolos do apagão aéreo dizem não se arrepender. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 08 abr. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0804200704.htm>>. Acesso em: 30. maio. 2007.

CASTEL, R. **As metamorfoses da questão social:** uma crônica do trabalho. Petrópolis: Vozes, 2003.

COLLEGEGRAD. **Collegegrad.** 2007. Disponível em: <<http://www.collegegrad.com/careers/trans02.shtml>>. Acesso em: 17. mar. 2007.

EIGHTIES CLUB. **The Politics and Pop Culture of the 1980s.** Disponível em: <<http://eightiesclub.tripod.com/id296.htm>>. Acesso em: 21. mar. 2007.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION [FAA]. **Historical Chronology** – 1926-1996. Disponível em: <<http://www.faa.gov>>. Acesso em: 25. mar. 2007.

FERNANDEZ, F. **Democracia inconclusa e gestão militar do controle de tráfego aéreo civil**. 2007 Disponível em: <<http://www.observatoriosocial.org..php?option=content&task=vi>>. Acesso em: 20. maio. 2007

PROCURADORIA denuncia 6 controladores. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 6 jun. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1608200722.htm>>. Acesso em: 29 mai. 2007.

CONTROLADORES do AM são condenados por motim em 2007. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 18 jul. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u423601.shtml>> Acesso em: 25 ago. 2007.

HARVEY, D. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Loyola; 1993.

HELOANI, R. Procuram –se culpados. **Observatório Social**. 2007. Disponível em: <<http://www.observatoriosocial.org.br/portal/index.php?option=content&task=view&id=1524&Itemid=89>>. Acesso em: 15 mai. 2007.

OLIVEIRA, A.V.M. **Liberalização econômica e universalização do acesso no transporte aéreo**: é possível conciliar livre mercado com metas sociais e ainda evitar gargalos de infraestrutura. São José dos Campos: Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo-NECTAR: ITA, 2006. Disponível em: <<http://www.nectar.ita.br/res014.htm>>. Acesso em: 22 dez. 2006.

PALMA, A. **Ciência Pós-normal**: saúde e riscos dos aeronautas brasileiros. 2002. 236f. Tese (Doutorado em Saúde Pública). - Fundação Oswaldo Cruz, Escola Nacional de Saúde Pública, Rio de Janeiro, 2002.

SELIGMANN-SILVA, E. **A Instabilidade Aérea e os Limites Humanos**. 2007. Disponível em: <<http://www.observatoriosocial.org.br/portal/index.php?option=content&task=view&id=1331&Itemid=89>>. Acesso em: 12. abr. 2007.

SILVA, A; CLEMENTE, I. Aeroporto de SP está próximo do limite. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 29 mar. 2000. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2903200002.htm>>. Acesso em: 20 mar. 2007.

STEIN, L.M. Trabalho Informal, Globalização e Sindicato Norte Americano: algumas formas de resistência hoje. **Interseções**: revista de estudos interdisciplinares, Rio de Janeiro, ano 8, n.1, p. 21-35, 2006.

SOCIALIST WORKER. **Socialist Worker**. 2007. Disponível em: http://www.socialistworker.org/2001/3_74/374_10_PATCO.shtm. Acesso em: 25. fev. 2007.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ARAÚJO, R. A. **Dimensão da Crise no Controle Aéreo no Brasil**. Disponível em: <<http://www.observatoriosocial.org.br/portal/index.php?option=content&task=view&id=1524&Itemid=89>>. Acesso em: 2.fev. 2007

ITANI, A **Subterrâneos do Trabalho**: imaginário tecnológico no cotidiano. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1996.

LIMA, B. Operação padrão de controladores argentinos tem reflexos no Brasil. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 30 dez. 2006. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff3012200619.htm>>. Acesso em: 23 mai. 2007.

LIMONCIC, F. **Os Inventores do New-Deal**: estado e sindicato nos Estados Unidos nos anos 1930.2003. 289f. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

_____. Do Pacto Nacional à Globalização: Estado e Sindicato na Regulação do Capitalismo Norte-americano. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 4, n.1, p.41-59,1999.

PELS, R. **The Pressures of PATCO**: strikes and stress in the 1980'. Virginia: Corcoran Department of History:University of Virginia, 1995.

PERA, G.T. **Trabalho, Sindicato e Globalização**: a greve dos controladores de voo nos Estados Unidos (1981).Araraquara, 2007. Relatório de Pesquisa PIBIC/CNPQ.

PRADO, M, LAGE, J. Busca de lucro reduz cobertura aérea no país. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 11 fev. 2007. disponível em: <
<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u114422.shtml>> acesso em: 15 mar. 2007.