

O CASO DA GREVE DOS CONTROLADORES DE VÔO: A QUEBRA DO CONSENSO

Samuel de JESUS¹

RESUMO: O estudo de caso dos controladores de voo permite a discussão sobre a ampliação das novas funções que rompem com aquelas tradicionais exercidas pelos trabalhadores da indústria, agora chamadas de atividades *não industriais*. O presente trabalho elenca as principais discussões entre os autores mencionados sobre o sistema de produção capitalista e procura estabelecer possíveis relações com o caso dos controladores de vôo que envolve precariedade, longas jornadas de trabalho a qual estão submetidos, baixos salários ou até mesmo a precariedade dos equipamentos que operam. A função de controladores do tráfego aéreo poderá ser um objeto de análise à luz dos estudos sobre o mundo do trabalho.

PALAVRAS CHAVE: Sindicato. Trabalho. Despotismo. Consenso.

Introdução

As transformações no mundo do trabalho nos remetem a Braverman (1974), Burawoy (1990) e Meikisins (1994), que analisam o trabalho no final século XX e XXI. Neste trabalho nos concentramos basicamente no processo de degradação do trabalho que corresponde à especificidade das funções exercidas pelo trabalhador na fábrica que o faz perder a dimensão de todo o processo produtivo e sua controvérsia. Inicialmente consideraremos a defesa de Braverman (1974) por Meikisins (1994) frente às críticas de que a análise bravermaniana sobre o trabalho e capital monopolista é limitada pelo fato de fazer referência apenas ao sistema de fábrica. Seus críticos afirmam que a produção capitalista não se concentra apenas na fábrica.

Em seguida destacaremos as teses de Burawoy (1990) quanto ao estabelecimento do *despotismo* ou do *consenso* entre trabalhadores e patrões e o papel do Estado dentro do sistema capitalista, assim como a reestruturação das estratégias sindicais na atualidade diante dos novos trabalhos, tema abordado por Leila Stein (2006). Seu estudo destaca o movimento pela organização sindical dos faxineiros, movimento contra o trabalho nos *sweatshops* e movimento contra o *part-time* e o movimento contra a perda dos direitos sociais *Welfare State*. Na última parte tentamos inserir a função de controlador de vôo nesse panorama de visões sobre o mundo do trabalho, assim pretendemos oferecer um objeto novo para contribuir com o debate. O caso dos controladores de vôo envolve alguns aspectos

¹ UNESP – Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Letras - Pós-Graduação em Ciências Sociais. Araraquara - SP – Brasil. 14800-901 - sdjesu@yahoo.com.br

considerados, dentre eles, por exemplo, o prevalecimento das relações capitalistas de produção em uma atividade não industrial.

Críticas ao livro *Trabalho e capital monopolista*

Peter Meikisins (1994) em seu texto *Trabalho e capital monopolista para os anos 90* levanta críticas feitas a Braverman (1974) em seu livro *Trabalho e capital monopolista*. Enumera algumas das seguintes críticas; primeiro, o conceito de qualificação de Braverman como restritivo a comissários de bordo, vendedores de seguros, etc. Segundo, críticas das feministas, pois Braverman se baseou em noções masculinas de qualificação. Terceiro, a romantização da qualificação manual por retratar características de produção do século XIX tais como os artesãos qualificados e autônomos, ao contrário do que acontece no século XX cujo local de trabalho está repleto de trabalhadores desqualificados. Quarto, a degradação do trabalho é contestada pela persistência do trabalho artesanal no século XX. O trabalho não está sendo degradado de forma simples e linear.

Para Meikisins essas afirmações não fazem os argumentos de Braverman equivocados e irrelevantes com relação aos locais de trabalho contemporâneos. Considera ainda que mesmo tendo exagerado a extensão da homogeneização da força de trabalho isso não nega o processo de desqualificação do trabalho capitalista.

Na verdade, como defendeu Paul Thompson com eloquência, ainda que Braverman e seus seguidores tenham exagerado a extensão em que a força de trabalho está sendo "homogeneizada", isso de forma alguma nega o fato de que a "desqualificação continue a ser a mais importante presença *tendencial* no interior do desenvolvimento do processo de trabalho capitalista" (MEIKISINS, 1994, p. 114).

É necessário lembrar que um dos propósitos de *Trabalho e capital monopolista* era rebater as teses que consideravam a análise marxista superada, pois afinal o operariado se reduzia cada vez mais. Braverman ao dedicar boa parte do livro a uma análise dos novos empregos, tais como os trabalhos de escritório e de tipo não-industrial e considerando-os como classe trabalhadora, reafirma a importância da análise marxista.

Por fim, tem-se esquecido com frequência que um dos propósitos explícitos de *Trabalho e capital monopolista* era se opor à sugestão de que o marxismo foi superado porque dizia respeito apenas a um proletariado cada vez mais reduzido. Braverman dedica boa parte de seu livro a uma análise dos novos empregos em contextos de serviços, trabalhos de escritório e de tipo não

industrial, defendendo que muitos deles podem e devem ser entendidos como de classe trabalhadora. Nesse sentido, é injusto acusar Braverman de ignorar seja os trabalhos das mulheres (uma vez que aqueles empregos são na sua maioria femininos), seja as formas de trabalho não industriais (MEIKISINS, 1994, p. 115).

Braverman ressalta que essas tarefas consideradas não industriais estão organizadas em uma base capitalista, estruturadas em relações que compreendem o controle, exploração, a experiência do desemprego, insegurança no trabalho, estagnação salarial e ataques aos sindicatos.

Mais importante, contudo, é a insistência de Braverman em que esses são empregos basicamente de "classe trabalhadora", como corretivo essencial à tendência predominante de enfatizar as diferenças entre tais trabalhos e as tarefas tradicionais da indústria. Embora haja diferenças óbvias que devem ser reconhecidas, a observação precisa de Braverman de que a maioria desses trabalhos é organizada numa base capitalista e estruturada por relações similares de controle e exploração ajuda-nos a explicar por que esses setores compartilham a experiência de desemprego e de emprego inseguro, ataques aos sindicatos, salários estagnados ou em declínio e "enxugamento" empresarial. Isso também nos auxilia a evitar a absurda tendência a concluir que vivemos agora em algum tipo de utopia pós-industrial, pós-capitalista, na qual as classes e o conflito de classes essencialmente desapareceram (MEIKISINS, 1994, p.115).

Burawoy e a subjetividade no processo de trabalho

Entre as críticas destacadas está a da subjetividade, ou seja, o papel da subjetividade na formação do processo **de** trabalho **que** faz parte do conjunto de críticas à *Trabalho e capital monopolista*. Burawoy (1990) destaca a “fabricação do consenso” a conquista da aceitação dos trabalhadores quanto às condições necessárias para a produção.

Em *Manufacturing consent*, ele desenvolve uma visão do processo de trabalho moldada na dialética dos esforços capitalistas de direção dos trabalhadores e na vontade operária de resistir a ela. A ordem negociada que daí resulta não é produto de nenhum dos dois processos; em vez disso, é uma espécie de difícil trégua tática acertada entre as duas partes. A resistência operária, portanto, está diretamente envolvida na produção do processo de trabalho e, com efeito, tal resistência, num certo grau, é capaz de se acomodar às estruturas da produção capitalista. (BURAWOY, 1990, p.112-113).

Burawoy (1990) detendo-se na análise da dependência dos trabalhadores em relação à venda de sua força de trabalho analisa as formas de intervenção estatal e afirma que a coação econômica do mercado não é mais uma opção para as gerencias, mas a persuasão. Os

interesses dos operários deveriam estar ligados ao do capital prevalecendo regimes hegemônicos como fruto do consenso, muito embora não esteja excluída a coerção, mas consensualmente a aplicação da disciplina e sua punição acabam se tornando consensual.

Essa hegemonia é diferente em cada país. Deve se levar em conta os esquemas de previdência proporcionados pelo Estado e de acordo com a regulação da natureza estatal ligado ao sistema **produtivo**, além disso, a qualificação, tecnologia, concorrência e resistência também possuem variações. Essas diferenças ocasionaram o surgimento de regimes despóticos de produção, patriarcal ou paternalista.

Em outras palavras, diferenças na desqualificação da força de trabalho e a concorrência capitalista criaram condições para a emergência de regimes despóticos muito especiais nas fábricas de algodão da Lancashire do século XIX: a “fábrica com vila operária”, o despotismo patriarcal e o despotismo paternalista (BURAWOY, 1990, p.112-113).

Na atualidade, o fim de proteções trabalhistas tais como a revogação das leis de salário mínimo, de proteção à saúde, segurança no trabalho e tentativa de retirar das legislações nacionais as garantias do trabalhador, no caso do Brasil a “flexibilização” da CLT - Consolidação das Leis do Trabalho e o ressurgimento de oficinas artesanais nos países centrais, assim como a subcontratação, indicam o fenômeno denominado *periferilização do centro*.

A **periferilização do centro** é um novo despotismo nas relações trabalhistas que surge a partir da globalização. A facilidade de deslocamento de capitais pelo mundo, a mão de obra barata na periferia do sistema capitalista ocasionam uma fragmentação do processo de trabalho, pois diferentes **componentes** são produzidos e montados em diferentes regiões do mundo. As empresas não ficam mais concentradas em seu país de origem, deslocam-se para países em busca de mão de obra barata e outras vantagens como a isenção tributária. Esse deslocamento das empresas traz reflexos negativos aos operários dos países centrais, pois passam a enfrentar uma grande onda de desemprego.

A reprodução da força de trabalho é novamente vinculada ao processo de produção, mas em vez de se dar pela via individual, a ligação se produz no nível da empresa, região ou mesmo nação. O medo de ser despedido é substituído pelo medo da fuga dos capitais, do fechamento da fábrica, da transferência das operações e do desinvestimento na planta industrial. (BURAWOY, 1990, p.112-113).

Para Meikisins (1994) argumentos como os de Burawoy baseados na fabricação do consenso insistem no caráter **contingente** das relações de trabalho e em que os interesses de

classe são "construídos" sobre um "terreno ideológico" são baseados em uma sociologia considerada por ele "sociologia idealista", que exclui os laços entre as características estruturais centrais do capitalismo, a estrutura do local de trabalho e o conflito social no trabalho, onde os interesses de operários e capitalistas possam ser harmonizados, onde os conflitos possam ser evitados.

Reestruturação das estratégias sindicais frente às atividades não industriais

Leila Stein (2006), escrevendo sobre movimento sindical, trabalho informal e lutas pela cidadania do trabalhador, faz referência às inflexões ocorridas na organização, estrutura, direção e forma de lutas do **sindicalismo** estadunidense e que exigiram uma mudança nas suas táticas e passaram a negociar a garantia de emprego devido aos novos padrões da competição nacional. O crescimento do setor informal e o conseqüente surgimento de uma nova categoria de trabalhadores (como os jardineiros chineses em Nova York e empregados domésticos) poderá resultar em uma nova organização das bases sindicais.

Esta nova estratégia incide sobre o desenho de ações organizativas para quebrar a "informalidade" e a dispersão do trabalhador. Algo como "organizar" o trabalho eventual (*part time job*). Justamente esta tem sido uma das inovações deste novo sindicato, táticas e estratégias não tradicionais ao sindicato americano, mas que compuseram sua trajetória histórica de se dirigir às categorias mais desfavorecidas. Privilegia-se o engajamento das próprias novas bases sindicais no desenvolvimento do movimento daquela categoria e, também, o engajamento do próprio trabalhador "subterrâneo", estrangeiro e não "americano". (STEIN, 2006, p.08).

Outras estratégias consistem na fusão entre vários sindicatos para se fortalecerem frente à crise financeira e na defesa dos trabalhadores destituídos de direitos básicos. Muitos trabalham em empresas chamadas de **fundo de quintal** que produzem roupas e todos os tipos de vestimentas. Os sindicatos estadunidenses divulgam os direitos trabalhistas e promovem a criação de centros de trabalhos para melhorar a **formação** profissional e educação ideológica desses trabalhadores. Leila Stein destaca quatro movimentos sociais efetivos desenvolvidos pelo sindicato norte-americano. O primeiro a ser mencionado é o movimento pela organização sindical dos faxineiros. O segundo é o movimento contra o trabalho nos *sweatshops*, o **terceiro** é o movimento contra o *part-time* e por último movimento contra a perda dos direitos sociais do *welfare state*.

O texto de Leila Stein nos permite enxergar a complexidade do sistema produtivo que envolve a informalidade e uma multiplicidade de ocupações e o surgimento de novos

trabalhos. A reestruturação das estratégias dos sindicatos que visa defender esse novo tipo de trabalho e trabalhador oferece **uma** mostra da complexidade do tema sobre o mundo do trabalho.

Em seguida destacaremos o caso dos controladores de vôo como uma atividade não industrial, mas que se encontra estruturada em bases similares às capitalistas de produção. Isso acontece devido ao excessivo controle e exploração combinado a estagnação salarial e insegurança no trabalho vivenciada por esses trabalhadores. É preciso dizer que se trata de uma função muito importante ao sistema capitalista atual, pois, afinal, estamos em um mundo “globalizado” e isso subentende a rápida circulação de pessoas, produtos e serviços pelo planeta. O caso dos controladores de vôo transparece a precariedade de um dos importantes braços do sistema de transporte na era global.

A quebra do consenso na questão dos controladores de vôo

Com relação aos estudos no campo do trabalho e das relações trabalhistas destacamos o trabalho dos controladores de vôo (como uma função não industrial) e o incidente envolvendo o *airbus* da Gol. Neste acidente foi questionada, pela opinião pública, a eficiência dos controladores de vôo de Brasília, sobretudo a possível falha deles que tenha ocasionado o acidente. Questionados, os controladores fizeram uma greve de fome que paralisou todos os vôos do país. Nesse ato os controladores revelaram as condições de trabalho a que estavam submetidos, assim como a **precariedade** da estrutura do sistema aéreo brasileiro. A manifestação se estendeu por todo país e gerou até Inquérito Policial Militar contra eles (BRASIL, K., 2007).

O acidente aconteceu na aérea de cobertura do cindacta 4 que consiste em um sistema de radares de vigilância aérea instalados a partir da criação do Sistema de Vigilância da Amazônia – SIVAM². Esses radares são responsáveis pelo controle de vôos de todas as aeronaves vindas da América do Norte e da América Central. Ameaçados de serem os

² O SIVAM surgiu como uma medida excepcional; criado pelo decreto N.º. 892, de 12 de agosto de 1993, após reunião do Conselho de Defesa - então integrado pelos ministros militares, quatro civis e mais os presidentes do Senado e da Câmara. Com um orçamento inicial de US\$ 600 milhões, a previsão era colocar dezessete radares em plena selva e três aviões para vigiar a Amazônia. O SIVAM, sistema integrado de vigilância da região amazônica, elaborado pela, então, SAE (Secretaria de Assuntos Estratégicos) e pelos, então, ministérios militares. As informações obtidas pelos sensores a serviço do SIVAM seriam centralizadas e distribuídas a várias agências do governo. O Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM). Este visa criar uma estrutura de coordenação e integração de informações e ações entre as diversas instituições encarregadas das políticas para a Amazônia brasileira, de maneira a potencializar a atividade de cada um delas. O SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia) é o braço operacional do SIPAM (ROSSI, 2003).

responsáveis pela crise, reagiram, revelando as condições de trabalho a que estão submetidos com extensas horas de trabalho, baixos salários e tendo que operar equipamentos obsoletos.

Os controladores afirmam que no dia 30 de março fizeram circular, entre eles, uma carta apontando os principais problemas na operação do tráfego aéreo do Brasil. Os controladores de todos os CINDACTAS³ (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo) se comunicaram pelo celular para divulgar o conteúdo da carta. Eles afirmam:

Não temos como saber se nós fomos os primeiros [a iniciar o protesto]. Começamos a ligar para os nossos amigos de escola [do curso em Guaratinguetá] para saber o que estava acontecendo. Aqui pensamos em nos mobilizar a partir de quinta para sexta-feira, disse Oliveira [...] 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 (BRASIL, K., 2007).

A paralisação foi iniciada sexta-feira meia-noite e envolveu os operadores de quatro turnos, aproximadamente 50 dos 65 profissionais. A ideia era fazer greve de fome por 24 horas. Ainda segundo a reportagem, o sargento Rivelino de Paiva afirma que trabalha 15 anos como controlador de voo e revelou que a motivação dos controladores em fazer o protesto foi o “estado psicológico” em que se encontravam. Disse: “Somos tratados como máquinas, esquecendo da parte psicológica, mental, física, social, familiar, médica” (BRASIL, K., 2007).

Os controladores de vôo revelaram na carta que existiam falhas nos radares⁴ tais como variações de rumo, velocidade e nível de vôo como também nas frequências de rádio que, segundo eles, colocaria em risco a segurança dos aviões. Questionaram também a carga-

³ Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta) é cada uma das unidades que executam as atividades de controle do tráfego aéreo comercial e militar, vigilância do espaço aéreo e comando das ações de defesa aérea no Brasil. Disponível em: <<http://www.decea.gov.br/cnsatm/glossario/cindacta-centro-integrado-de-defesa-aerea-e-controle-de-trafego-aereo>>. Acesso em: 6 dez. 2011.

⁴ A reportagem da revista VEJA, intitulada: “Um buraco chamado SIVAM”, de 18/07/2007, do jornalista Leonardo Coutinho (2007), concluiu que o SIVAM é **incapaz de vigiar a Amazônia**, pois as panes são constantes, o sistema, muitas vezes, fornece informações inexatas sobre rumo e velocidade das aeronaves, os radares chegam a mostrar aviões que não existem. Segundo a reportagem, um dia a console de controle de vôo detectou uma colisão entre dois aviões de grande porte que não ocorreu. Foram visitados, pela reportagem, centros de vigilância (inclusive o Centro Regional de Vigilância de Manaus) que entrevistou os controladores de vôo, militares e teve acesso a documentos oficiais sobre o sistema. No dia 19 de abril de 2007 o sistema entrou em colapso. Dezesesseis radares, dos vinte e cinco que fazem parte do sistema, apresentaram falhas graves (a reportagem *on-line* dispõe de um vídeo sobre a reunião dos controladores de vôo que apontavam falhas dos radares), além de tudo os radares do SIVAM, segundo o jornalista, não são capazes de acompanhar as aeronaves que trafegam abaixo de 3000 metros de altitude, os aviões do sistema constantemente entram em uma operação chamada *não radar* os aviões sobrevoam a selva às cegas, somente com a ajuda do rádio. De acordo com a Aeronáutica seriam necessários 665 radares para a vigilância integral do espaço aéreo. Esta é só uma parte das falhas descritas na reportagem.

horária de 180 horas de trabalho por mês, o aceitável seria 168 horas, sobretudo a falta de investimento da FAB em cursos de língua inglesa para os controladores.

Segundo o Relatório Final da CPI da Crise Aérea, nas últimas décadas o tráfego aéreo mundial tem crescido de forma extraordinária (BRASIL, 2007). Para termos uma ideia o tráfego aéreo na Europa dobra a cada dez anos. No Brasil o tráfego aéreo brasileiro cresceu aproximadamente 55% na década de 90. Estas informações estão presentes no Relatório da Atuação Conjunta e Integrada do Ministério Público do Trabalho na Questão dos Controladores de Tráfego Aéreo, remetido à Câmara dos Deputados pelo Ofício nº 670/2007-GAB, de 17 de julho de 2007, da Procuradora-Geral do Trabalho, e encaminhado à CPI. Segundo relatório:

Nas últimas 02 (duas) décadas o tráfego aéreo mundial tem aumentado de maneira extraordinária. A Europa registrou um 356 crescimento médio anual de 4% (quatro por cento), sendo que em 1997 o incremento do fluxo atingiu 7% (sete por cento), o que significa praticamente dobrar o tráfego a cada 10 (dez) anos. As razões são as mesmas que se pode verificar no Brasil, onde referido tráfego aumentou mais de 55% (cinquenta e cinco por cento) na última década: novos destinos, vôos mais freqüentes e menores tarifas devido à introdução da concorrência em linhas antes reservadas a poucas companhias aéreas, entre outras. (BRASIL, K., 2007).

O Relatório da CPI da Crise Aérea menciona o artigo “Controle do espaço aéreo brasileiro – uma história que merece ser contada”, escrito pelo Coronel Aviador da Reserva Paulo Esteves, piloto inspetor e ex-comandante do CINDACTA III na qual destaca os requisitos fundamentais para o exercício da função de controlador de vôo. Afirma:

Esta atividade é a ponta da linha. O contato direto com o avião e seus movimentos no espaço, provendo informações seguras e confiáveis, ensejando as melhores rotas, otimizando o fluxo do tráfego e facilitando as operações de decolagem, subida, vôo em rota, descida e pouso. O controle do tráfego aéreo é, digamos assim, o produto final de todo o esforço mobilizável do SISCEAB. É por meio da qualidade deste serviço que se pode aferir o desempenho do sistema. [...] A estabilidade emocional é fundamental ao bom exercício desta difícil profissão, afinal, nas mãos do controlador estão centenas de vidas humanas diariamente e muitas vezes por dia. Cada posição de controle é conduzida por dois controladores e um supervisor que, atentamente, acompanha todos os procedimentos. A atividade é, portanto, bastante segura (ESTEVES, 2007).

Afinal no que consiste a função de controladores de vôo quanto a sua atuação, a remuneração e o efetivo dos controladores de tráfego? Existem três regimes jurídicos distintos a enquadrar os controladores de tráfego aéreo. Dentre eles os **controladores militares**

(oficiais e sargentos), regidos pelo Estatuto dos Militares e pelo Regulamento Disciplinar; os **controladores** servidores **públicos**, estatutários, regidos pela Lei nº 8.112/90 e subordinados à Aeronáutica (grupo DACTA 1303 – Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo); e os **controladores celetistas** da INFRAERO, denominados Profissionais do Tráfego Aéreo (PTA) e organizados segundo o Plano de Cargos, Carreira e Salários da INFRAERO. São 2.904 controladores de tráfego aéreo em atividade, 2.257 militares (2.133 sargentos e 124 oficiais da Aeronáutica); 95 servidores públicos (grupo DACTA 1303); 58 militares da reserva por contrato por prazo determinado (PTTC – prestadores de tarefa por tempo certo); 484 celetistas (PTA); e 10 por contratação pelo projeto implementado pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI. Existem ainda controladores em cidades onde o fluxo de vôos é menor e poderão ser contratados pelas prefeituras ou serem empregados das companhias aéreas cuja capacitação será provida pela aeronáutica, cidades como Araçatuba, São José do Rio Preto e Araraquara, todas no Estado de São Paulo.

São 484 os civis empregados celetistas, contratados pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO –, denominados de Profissional de Tráfego Aéreo (PTA). O salário de início de carreira é de R\$ 1.956,13 e até no fim da carreira R\$ 8.996,73 (segundo o relatório do Ministério Público do Trabalho). O salário dos controladores militares está atrelado ao posto ou graduação, por exemplo, o Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA, declarou (Nota Taquigráfica nº 0684/07, de 24 de maio de 2007):

Um suboficial, que é final de carreira, o valor médio do salário dele é 4 mil e 600 reais; um primeiro-sargento, que está aí com seus 20 anos, 3 mil, 785; um segundo-sargento, 3 mil, 115; um terceiro sargento, 2 mil e 400. Eu tenho 41 anos de Força Aérea e recebo 8 mil e 500. Esse é o valor dos nossos salários (ESTEVES, 2007).

O relatório afirma que este nível salarial é o motivo principal, segundo os próprios controladores e autoridades, do alto índice de evasão de controladores militares associado à carência de controladores civis. A CPI considerando ainda o Relatório de Levantamento de Auditoria no Sistema de Controle do Tráfego Aéreo (TC-026.804/2006-7) do Tribunal de Contas da União onde afirma que:

Ainda com relação ao SISCEAB, foi avaliada a questão pertinente à formação e alocação de pessoal. De posse dos dados referentes ao contingente de controladores formados pela Aeronáutica e alocados ao Sistema, foram constatadas evasões no quadro (p. ex., para carreiras de

melhor padrão remuneratório), o que revela a necessidade de reavaliação da política salarial dos controladores. Adicionalmente, constatou-se que as evasões também decorreram da diminuição na oferta do número de vagas para a especialidade controlador de tráfego, nos anos de 2005 e 2006, originária, dentre outros fatores, da mudança efetuada no tempo de duração do curso de preparação de sargentos da Aeronáutica, resultando em uma lacuna de formação de cerca de 80 controladores de vôo em julho de 2006, impactando negativamente os quadros do SISCEAB e resultando em diminuição na capacidade operativa do Sistema, com implicações para o número de vôos controlados (ESTEVES, 2007).

Pelo que podemos perceber os controladores de vôo vivem em um sistema despótico, não consensual e muito específico, diria Burawoy (1990). Diante da maior crise aérea vivida pelo Brasil com o cancelamento de vôos e constantes atrasos, os controladores se tornaram o “bode expiatório” da crise aérea. Diante disso paralisaram suas funções e passaram a revelar as insustentáveis condições de trabalho a que estavam submetidos. Antes havia o mínimo de consenso, mas diante de uma crise e ainda sendo culpadas, nesse momento da crise, acabou o consenso.

Considerando as relações trabalhistas a qual estão inseridos, diria Meikisins (1994) que os controladores sofrem o mesmo processo de controle, exploração e precariedade das condições de trabalho de uma fábrica. Recorreram à greve de fome com o objetivo de revelar a precariedade do sistema aéreo nacional e as condições de trabalho a que estavam submetidos. As horas de trabalho eram extensas e seu nível salarial era baixo para uma função muito importante e, sobretudo tinham que operar equipamentos obsoletos.

Considerações finais

A problemática dos controladores de vôo revela a complexidade do tema trabalho no mundo contemporâneo. Trata-se de um caso muito peculiar, pois o quadro dos controladores de vôo composto por funcionários militares e funcionários civis públicos contratados. O transporte aéreo é vital para a economia mundial, pois transporta pessoas e produtos. A crescente demanda e a falta de investimentos estão levando à precariedade o sistema aéreo mundial, cuja degradação das condições de trabalho dos controladores de vôo é parte importante do problema. O fato novo a ser observado é a manutenção do modelo capitalista de trabalho em uma área de prestação de serviços e, sobretudo uma função pública e não privada. Faz pensar que é uma área publica a serviço do capitalismo.

A greve mostra a capacidade de mobilização dos controladores em um momento de perda de poder de mobilização dos sindicatos, ainda se falarmos de militares que exercem a

função e que estão proibidos pela legislação de fazer greve. Algumas vezes falaram da privatização do sistema aéreo brasileiro como a solução. Primeiro, as relações capitalistas de trabalho se mantêm, mesmo em uma função exercida por funcionários públicos militares e civis. Em muitos países o sistema é privatizado e isso certamente não faria o sistema mais seguro.

A análise marxista sobre o trabalho está longe de ser superada. Persistirá enquanto as relações capitalistas de produção persistirem. O capital possui um dinamismo em sua reprodução, assim sindicatos e grupos em defesa do trabalhador deverão se reestruturar e dinamizar suas estratégias, pois não é o fim do trabalho, mas passamos por uma reestruturação produtiva que desafia os trabalhadores e incita-os a resistir, pois no sistema capitalista o consenso é algo precário, afinal os capitalistas são utilitaristas e possuem pátria. As análises de Braverman possuem grande importância, pois pretendeu em *Trabalho e capital monopolista* ir para além da fábrica, embora tenha sido acusado de romantizar a qualificação manual e de sua análise se restringir ao plano da fábrica. Ao concentrar sua análise nos novos empregos e também aqueles não industriais, não só valida a teoria marxista, mas dinamiza-a e a faz atual.

AIR TRAFFIC CONTROLLERS STRIKE CASE: BROKE OF CONSENSUS

ABSTRACT: *The case study of air traffic controllers allows to discussion about new functions enlargement that has been tearing with that long-lived exercised through industry workers, now named non-industrial activities. This paper list the main discussions among authors mentioned about capitalism production system and seeks to settle possible links with air traffic controllers that involves precariousness, long work journeys they are submitted, short salaries and even the terrible condition of their work equipment. The air traffic controllers function could be an analyze object beneath light of work studies.*

KEYWORDS: *Union. Work. Despotism. Consensus.*

REFERÊNCIAS

BRASIL. Senado Federal. **Relatório Final CPI “do Apagão Aéreo”**. Brasília, 2007. Disponível em: <<http://www.senado.leg.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=56362&tp=1>>. Acesso em: 6 dez. 2011.

BRASIL, K. Símbolos do apagão aéreo dizem não se arrepender. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 8 abr. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0804200704.htm>>. Acesso em: 10 jun.2013.

BRAVERMAN, H. **Trabalho e capital monopolista**. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.

BURAWOY, M. A transformação dos regimes fabris no capitalismo avançado. **Revista brasileira de ciências sociais**, São Paulo, v.5, n.13, jun. 1990.

COUTINHO, L. Um buraco chamado SIVAM. **Revista VEJA**, São Paulo, n.2017, 18 jul. 2007. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/180707/p_060.shtml>. Acesso em: 10 jun. 2013.

ESTEVES, P. Controle do espaço aéreo brasileiro: uma história que merece ser contada. **DefesaNet**, [S.l.], p.01-18, 31 mar. 2005. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/docs1/controle.pdf>>. Acesso em: 16 dez. 2013.

MEIKISINS, P. Trabalho e capital monopolista para os anos 90: uma resenha critica do debate sobre o processo de trabalho. **Monthly Review**, New York, v.46, n.6, 1994, p.115.

ROSSI, I. C. **SIVAM**: um caso de dependência tecnológica, 1990-1996. 2003. 171f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2003.

SABEL, C. **Work and Politics**. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

STEIN, L. M. Trabalho informal, globalização e sindicato: algumas formas de resistência nos anos 90. **Interseções**, Rio de Janeiro, v.8, n.1, p.135-150, 2006. Disponível em: <http://www2.fclar.unesp.br/grupos/gttt/trabalho_informal.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2011.