

31 ENCONTRO ANUAL da ANPOCS

22 a 26 de outubro de 2007

Caxambu MG

Seminário Temático n. 34

Trabalho e Sindicato na Sociedade Contemporânea

Coordenadores: Iram Jacome Rodrigues (USP) e Jacob Carlos Lima (UFSCAR)

**Paper Greve e Complexidade. Dilemas do Movimento dos
Controladores de Vôo no Brasil (2006-2007)**

**Autores: Leila de Menezes Stein (UNESP)
Gessica Trevisan Pera (UNESP)**

Greve e Complexidade. Dilemas do Movimento dos Controladores de Vôo no Brasil (2006-2007)

Leila de Menezes Stein

Gessica Trevisan Pera.

Resumo

O movimento dos controladores de vôo no Brasil expressa mobilização contra condições de trabalho: jornadas estressantes, defasagens nos equipamentos de trabalho, salários e hierarquia entre civis e militares. Este movimento apenas se tornaria público, em dezembro, após o acidente com a Gol, vôo 1907, em 29/09/2006. A segurança pública estava em jogo e alguns controladores também. Estudamos os discursos produzidos na busca de compreensão empírica da ocorrência. Cotejamos pronunciamentos dos sindicatos dos aeronautas, da mídia e dos controladores, via imprensa e sites. Procuramos relacionar a complexidade da sociedade à definição do que seria lícito quanto a interesses particularizados de trabalho. Finalmente, procuramos comparar o movimento dos controladores brasileiros a movimento semelhante, ocorrido em 1981 e que redundaria na emblemática greve dos controladores de vôo nos Estados Unidos.

Apresentação

A greve dos controladores de vôo 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 numa infraestrutura de funcionamento e de 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 vôo 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 bases para o fortalecimento de outras uniões sindicais posteriores, entre as quais se destaca a PATCO (Organização Profissional de Controladores de Vôo 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 vôo 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 e as condições de regulação 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 a 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.

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.

(ver:http://www.socialistworker.org/2001/374/374_10_PATCO.shtm)

Este movimento passaria para a história do sindicato como símbolo de resistência e com papel de destaque como símbolo das greves e 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 vôo 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 dada a total paralização dos transportes comerciais, com evidentes prejuízos para o público.

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 contengenciamento. 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 estes trabalhadores 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.(Ver: www.socialistworker.org).

Tem-se, desse modo, um repertório de uma crise aérea semelhante a nossa atual crise aérea. Um setor militarizado, uma infraestrutura fragilizada e um trabalho que implica 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 a 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 (FAT, 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 ¹. 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 ².

Este apoio é 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

¹ Cf. <http://eightiesclub.tripod.com/id296.htm>

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 travellers 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

² Cf FAA, 1997, ob.cit.

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 a FAA e a NATCA. Atualmente o PATCO representa os controladores aéreos do setor privado.

Hoje os controladores de vôo 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 were 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. (<http://www.bls.gov/oco/ocos108.htm> - hj)

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 criação da Agência Nacional de Aviação Civil – a ANAC³ - 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. 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 (FSP, 29/03/2000). 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

³ Criaria a ANAC a PL n. 3 843/2000.

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 o custo dos serviços prestados tendem a ser mais baixos, o que dada a 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 a desregulamentação do setor aeroaviário e o desenvolvimento das condições de livre mercado, sem que se tivessem seguido medidas de renovação das infraestruturas.

(...)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 Heolani (2007:5):

(...) 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 pudesse colocar

mais aviões nesse espaço aéreo, esses espaços receberam outra denominação e passaram a ser chamados de Reduced 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 infraestrutura, 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 vôs e que manteve os custos baixos por não ampliar o quadro de controladores na contratação e na formação de novos. Por outro lado, intensificou o trabalho e potencializou o estresse do trabalho por passar a se operar em margens restritas de segurança.

Vivência humanas e consequências 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 consequência, 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 estão sujeitos 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 um 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: 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 o 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 so 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 aeroportos ⁴.

Conforme Seligmann-Silva (2007: 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 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 auto-confinamento 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 ⁵ alguns dos controladores participantes do “motim” apresentaram sua versão. Conforme esta versão, no 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:

⁴ É o caso do controlador Jomarclo dos Santos em operação no momento do acidente com o vôo 1907. Cf FSP, 03/06/2007.

⁵ Cf FSP, 03/04/2007.

"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. ⁶ 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.”.

O presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo, 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.”

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

⁶ Cf. FSP 08/04/2007.

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. Conforme 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. Registra-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 alguns esclarecimentos sobre os 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 americano chegou antes no hemisfério norte. A afirmação deste padrão de trabalho teve como ônus o sacrifício 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.

Referências

- ARAUJO, R. (2007) *A Dimensão da Crise no Contrrrole Aéreo no Brasil* (<http://www.observatoriosocial.org.br/portal/index.php?option=content&task=view&id=1524&Itemid=89>)
- CASTEL, R.(2003) *As metamorfoses da questão social: uma crônica do trabalho*. Petrópolis: Vozes.
- FAA (1997) - Federal Aviation Administration- *Historical Chronology – 1926-1996*, (<http://www.faa.gov>).
- FERNANDEZ, F. (2007) *Democracia inconclusa e gestão militar do controle de tráfego aéreo civil*, (<http://www.observatoriosocial.org.br/portal/index.php?option=content&task=vi>)
- FSP (06/08/2007) *Procuradoria denuncia 6 controladores* (<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1608200722.htm>)
- FSP (08/04/2007) *Símbolos do apagão aéreo dizem não se arrepender*
- FSP (16/08/2007) *Sete controladores são presos em Manaus por motim em março*

- FSP (20/06/2007) *Crise no DF volta a causar caos em aeroportos.*
- FSP (30/12/2006) *Operação padrão de controladores argentinos tem reflexos no Brasil,* (<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff3012200619.htm>)
- FSP, 11/02/2007. *Busca de lucro reduz cobertura aérea no país.*
- FSP, 29/03/2000 *Segundo estudo da Aeronáutica Aeroporto de SP está próximo do limite.*(<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2903200002.htm>)
- FSP, 29/06/2002 *Sistema de Controle de vôos apresenta falhas.*
- HARVEY, D. ***Condição Pós-moderna.*** São Paulo: Loyola; 1993
- HELOANI, R. (2007) *Procuram –se culpados* (<http://www.observatoriosocial.org.br/portal/index.php?option=content&task=view&id=1524&Itemid=89>).
- http://www.socialistworker.org/2001/374/374_10_PATCO.shtml
- ITANI, A.(1996) *Subterraneos do Trabalho. Imaginário Tecnológico no Cotidiano.* Hucitec/Fapesp: São Paulo.
- OLIVEIRA, A.V.M.(2006) ***Liberalização Econômica e Universalização do Acesso no Transporte Aéreo: É Possível Conciliar Livre Mercado com Metas Sociais e Ainda Evitar Gargalos de Infra-Estrutura,*** Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo –NECTAR , Instituto Tecnológico da Aeronáutica, São José dos Campos. 22/12/2006. . (<http://www.nectar.ita.br/res014.htm>)
- PELS, R. *The Pressures of PATCO: Strikes and Stress in the 1980'*, Essays in History, vol Thirty-Seven, Virginia: Corcoran Department of History/University of Virginia, 1995.
- PERA, G.T. (2007) *Trabalho, Sindicato e Globalização. A Greve dos Controladores de Vôo nos Estados Unidos, 1981,* Digitado, Relatório de Pesquisa, Araraquara.
- SELIGMANN-SILVA, E.(2007) *A Instabilidade Aérea e os Limites Humanos*
- STEIN, L.M. *Trabalho Informal, Globalização e Sindicato Norte Americano. Algumas formas de resistência Hoje,* Interseções: revista de estudos interdisciplinares – ano 8, n.1 (2006) – Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/UERJ, NAPE.