

Procuram-se culpados

ROBERTO HELOANI

UNICAMP/ FGV-SP

1 Introduzindo a questão

A partir da percepção de pilotos de aeronaves¹ objetivamos iniciar uma breve reflexão sobre as condições e organização do trabalho dos controladores de vôo brasileiros e suas implicações na denominada “crise aérea” – cujo ápice se deu no dia 29 de setembro de 2006, quando um avião da Gol chocou-se com um jato Legacy e caiu sem deixar qualquer sobrevivente. Crise que vem se tornando “espetacular” (DEBORD, 1994) do ponto de vista midiático, mas sem um correspondente esforço por parte do jornalismo investigativo para sua compreensão, fato compreensível pela visível precarização do trabalho do jornalista, nossos formadores de opinião (HELOANI, 2005).

Como, afinal, um país que tem uma tradição e uma estrutura de aviação como o Brasil – até porque o inventor da aviação é um brasileiro – se depara com uma realidade como a que estamos presenciando, o caos do apagão aéreo?

Acredito que, como qualquer grande evento, essa instabilidade não é fruto de uma coisa apenas, mas pode ser atribuída à própria organização do transporte aéreo no Brasil. Para começar, a aviação civil no Brasil é militar. Com exceção dos pilotos, todo o controle, a legislação e a organização sempre estiveram nas mãos dos militares, primeiro da Marinha e, a partir de 1944, da Aeronáutica. Quem organiza a aviação civil é a força militar da Aeronáutica; a Infraero enfatiza mais a questão de infra-estrutura

¹ As frases em itálico correspondem às narrativas dos pilotos entrevistados por este pesquisador. A todos eles, o meu muitíssimo obrigado pela confiança, senso de dever ético e coragem.

aeroportuária. Embora seja uma organização civil, a Infraero sempre esteve ligada ao Ministério da Aeronáutica e foi sempre gerida por brigadeiros ou por outras altas patentes da Aeronáutica, mesmo que fossem militares reformados. Por ser considerada atividade estratégica no Brasil, os governos sempre preferiram mantê-la sob controle militar.

Em meados da década de 1980, a Aeronáutica passou também responder pelo controle civil. Dessa forma, o acidente da Gol foi a maior ferida já sofrida e expôs todo o problema. O DAC, Departamento da Aviação Civil, foi transformado em ANAC², como uma extensão ou mesmo um subdepartamento técnico. Todo a equipe da ANAC era militar. A partir de 1990, uma parcela dos controladores passou a ser civil. Isso foi feito com o intuito de desafogar a Aeronáutica e determinava que os controladores não viessem especificamente da escola de especialistas de Guaratinguetá, onde se formam controladores de vôo. As pessoas poderiam se matricular no Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA) em São José dos Campos, fazer o curso lá, como civis, e pleitear uma vaga de controlador de vôo. Achava-se que essa pequena “desmilitarização” poderia ajudar a desonerar os militares.

Tradicionalmente, os militares de baixa patente sempre viveram com um soldo pequeno. Houve época que os controladores só precisavam ter o primeiro grau.

Posteriormente, o segundo grau técnico passou a ser exigido na escola de controladores de vôo da Aeronáutica. A situação financeira do controlador veio se agravando e dificultando a vida desses operadores que tiveram de acumular tarefas para compor a sua renda familiar.

Uma grande parcela deles é taxista. Outros, com uma condição um pouco melhor, foram fazer curso superior. Muitos são dentistas, talvez porque ambas as profissões exigem grande atenção e minúcia. Quando conseguem enveredar pela carreira odontológica, normalmente abandonam a profissão de controlador. Muitos fazem cursos para serem professores de segundo grau, sendo que alguns lecionam em escolas de aviação e outros dão aulas de matemática em escolas de ensino médio e fundamental. Acumulam, portanto duas atividades distintas.

Além disso, as exigências da tarefa e o conteúdo ergonômico do trabalho têm aumentado tanto na dimensão física e psicomotora, quanto na psicossensorial e intelectual desses profissionais (DEJOURS, 1992). O “controle de aproximação” (APP),

² O PL n. 3.843/2000 cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

um raio de 100 km no entorno de um aeroporto de grande porte, é justamente o local de exigência máxima, de domínio técnico desse profissional. Por outro lado, o número de controladores tem diminuído sensivelmente por uma questão de custo. Isso significa que devem interpretar e integrar as informações num período menor que tempos atrás.

1.1 VOCÊ SABE COM QUEM ESTÁ FALANDO?

Na fase de aproximação, um controlador pode ficar com determinado setor do espaço aéreo (normalmente são dois profissionais – um controlador habilitado e outro Assistente de Comunicação, controlador em processo de formação).

A utilização de frequências de comunicação distintas e a comunicação com várias aeronaves ao mesmo tempo é algo que só ocorre no Brasil: *“Isto faz com que os pilotos das respectivas aeronaves saibam o que está sendo falado com seu colega”*. É comum o controlador chegar a perguntar para o piloto: em que frequência você está modulando? *“O controlador não tem consciência da frequência que está utilizando, pois trabalha com várias ao mesmo tempo”*.

Isso não existe nos EUA ou em qualquer país europeu, e obviamente impõe um maior estresse ao controlador. Essa situação gera desgaste adicional no relacionamento entre piloto e controlador. *Qual a frequência em que você modula?* Essa é uma pergunta comum no controle de tráfego aéreo brasileiro!

2 Triângulo das Bermudas

Tem ficado muito patente nesses últimos anos o embelezamento dos aeroportos, que é de responsabilidade da Infraero. Ninguém nega que o passageiro que paga pela segunda maior taxa de embarque do mundo merece conforto e praticidade. Porém, uma viagem aérea não se limita ao aeroporto; aliás, a maior parte da viagem ocorre na aeronave, não no aeroporto. Noventa por cento das aeronaves que operam no Brasil são modernas e dotadas de equipamentos de segurança eletrônicos de alto nível. As tripulações, até o que se sabe, estão preparadas para operar esses equipamentos. No entanto, a infra-estrutura em terra não está adequada. *“Nos últimos 20 anos,*

especialmente nos últimos 10, o embelezamento dos aeroportos tem tomado o lugar do melhoramento da infra-estrutura". Com exceção dos aeroportos do Rio de Janeiro e de São Paulo, mais movimentados e, portanto, com mais investimentos nessa área, os outros 200 que têm capacidade para receber aeronaves civis não operam nas mesmas condições. Faltam muitos equipamentos de segurança.

"É sabido que o aeroporto de Manaus passou muitos meses – quase um ano – com um dos equipamentos mais importantes para aproximação e pouso inoperante". É um tipo de equipamento que limita o teto para a alteração das aeronaves. Em Manaus, em certas épocas do ano, nas quais ocorrem nevoeiros e chuvas, o teto e a visibilidade ficam sobremaneira limitados.

A inoperância desse equipamento (Instrument Landing System – ILS), que permite ao avião aproximar-se eletronicamente para pouso, faz com que se necessite de teto e de visibilidade maiores, muitas vezes não encontradas justamente em meio de densa chuva e nevoeiro. Isso faz com que essas aeronaves tenham que procurar outros aeroportos – bastante bonitos, por sinal – para pousar na região, apesar da precariedade de equipamentos. Aeroporto é a estação de passageiros por definição. A pista é chamada de aeródromo. *"O aeroporto é chamado pela Infraero atualmente de unidade de negócios*". Não é sem razão que são comparados a shopping centers. Eles são adaptados a comportar boxes que irão receber lojas. São caríssimos esses espaços. Temos lojas de serviços, cinemas, lojas de conveniências etc. Porém a infra-estrutura não vem acompanhando todo esse movimento. Os radares e os equipamentos não dão conta. Na época do acidente da Gol, falou-se muito no "buraco negro". *"Há vinte e dois anos eu falo desse buraco negro (região entre Brasília e Manaus)*". Não existem antenas repetidoras e não se investe em equipamentos mais potentes. *"Há um determinado trecho, exatamente onde aconteceu o desastre da Gol, no qual as telecomunicações são falhas (passa-se de oito a dez minutos sem que se consiga a comunicação com ninguém) e os radares perdem o contato com as aeronaves*". Na época em que o tráfego aéreo era incipiente, as chances de acontecer um desastre eram mínimas. Hoje, com o incremento das operações, as chances de colisão aumentaram. Talvez por isso um outro comandante afirme: *"Você se sente no triângulo das bermudas*".

3 O céu é o limite

Com o aumento do número de aeronaves, em decorrência do crescimento de quase 50% no volume de passageiros nos últimos anos, houve uma mudança que aumentou tanto o stress dos controladores como o dos pilotos. Explico: os espaços aéreos em que as aeronaves podem voar controladas são espaços delimitados, que se chamam rotas ou aerovias. As aeronaves devem voar nos eixos dessas aerovias como se fossem rodovias. Não é sem sentido que são denominadas de “estradas do céu”. 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. Os espaços aéreos são divididos por camadas. O espaçamento era de dois mil pés, isto é, de 600 metros. Agora é de um mil pés, ou seja, de 300 metros. Para que se pudesse 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 ao passar de uma faixa para outra, por exemplo.

Existe o Sistema de Alerta de Colisão com Tráfego (TCAS) e todo um aparato para evitar acidentes, o que evidentemente aumentou o stress dos controladores. Veja bem: aumento do 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 provavelmente são as mesmas, tal como num grande desastre aéreo com 300 pessoas. Existe no Brasil um desleixo com a infra-estrutura aeronáutica. *“Aqui no Brasil se busca atribuir responsabilidades a alguém”*.

Em 2002, na Suíça, com um choque de um cargueiro com outra aeronave, atribuiu-se a culpa a um controlador. Depois se observou que sucessivas falhas aconteceram, inclusive por parte do piloto, que era russo, de outra cultura. Por não confiar no equipamento que não conhecia e não ser bem treinado, o piloto simplesmente não fez uso do TCAS. Houve perseguição por parte dos parentes das vítimas e ele acabou sendo assassinado.

Aqui no Brasil também se procura dar uma solução finalística na análise dos acidentes. Nunca se consideram as condições de trabalho e as estruturas do equipamento. O que importa é achar um culpado... Feito isso as pessoas se conformam.

Desde 1980 os controladores tentam modificar as condições de trabalho, portanto são legítimas suas reivindicações. Eles fazem suas reivindicações para a Infraero e para a Aeronáutica, mas nada acontece. A reorganização exige modificações de turno, salário, infra-estrutura etc.

Hoje em dia as companhias têm de se mostrar pontuais e os controladores têm de aprender a controlar o “ego” dos pilotos, que muitas vezes forçam a descida, por exemplo. Os controladores no exterior ganham mais, pois se reconhecem as dificuldades inerentes à profissão. Os norte-americanos são mais rígidos e às vezes até um pouco mal-educados com pilotos estrangeiros. Na Europa eles são um pouco mais compreensivos, mais técnicos. *“Em nenhum país se assiste a tamanho descaso em relação aos controladores como ocorre aqui”*.

4 Deus é brasileiro

O Brasil, apesar de tudo isso, é um dos países com menor índice de acidentes, um número exatamente igual ao da Europa e muitíssimo próximo ao da América do Norte. Atribui-se a isso às habilidades pessoais dos controladores e dos pilotos. Uma coisa que observo em todos os controladores, sem exceção, é uma paixão pela atividade. Apesar de ser uma profissão reclusa, não dá nenhum status. O salário é baixo e eles ajudam a voar, embora não voem...

Hoje em dia se fala de um sistema automatizado de controle de tráfego aéreo, que se chama Monitoramento Contínuo de Forma Automática (CNS/ATM). É um sistema de automação jamais visto. Para os pilotos, não é tão assustador, pois a atividade de piloto vem se automatizando e se sofisticando gradualmente, mas para os controladores, como o próprio nome diz, significa a transformação deles em monitores em vez de controladores, e talvez junto disso venha uma maior degradação de seu trabalho. Ele não terá que por as “mãos no equipamento, irá somente inspecionar com os olhos”. Dentre os controladores, há 20% de civis e 80% de militares (aproximadamente 2.700). Além disso, existe uma falta de controladores e a

Aeronáutica reduziu pela metade o tempo de treinamento dos novos controladores, para acelerar o ingresso dos trabalhadores na função. A carga horária do novo curso passa a ser 45 horas. Antes disso, segundo afirmam os controladores, era de 95 horas. Para a categoria, a medida é arriscada e não prepara os futuros operadores de tráfego aéreo. A FAB contesta tal fato.

Os militares ganham um soldo, que depende do posto que ocupam, e os civis ganham mais ou menos o equivalente. Nos casos mais bem sucedidos, mais antigos, o salário vai de R\$1.800,00 a R\$ 2.000,00 reais. Só casos excepcionais ultrapassam esse “soldo”. Começa-se com pouco mais de mil reais. Às vezes ser dentista ou motorista de táxi vale mais a pena. Há controladores que vão para Porto Velho, Macapá e para outros locais distantes mas não têm uma boa infra-estrutura para trabalhar. Parintins(AM), por exemplo, tem tráfego muito grande e nenhuma infra-estrutura. Se sofrer uma indisposição, você está perdido.

Nos Estados Unidos, tudo é controlado pelo Ministério dos Transportes, que presta contas a um órgão civil, o National Transportation Safety Board (NTSB). Portanto, existe um controle civil, inclusive em caso de acidentes. Aqui no Brasil, toda a investigação é atribuição e direito da Aeronáutica, através do CIPAER. Parece-me que essa transferência para a ANAC é insuficiente e objetiva a distribuição de cargos. Em nível igual ao do Brasil, talvez existam apenas alguns países da África. Quase todos os países já passaram essas atividades para os civis. Somente aeronaves militares são controladas por controladores militares.

A atividade paralela (complementar) como taxista ou dentista não é clandestina, nem semiclandestina. Não há regulamentação para isso. Deveria existir, pois, como já vimos, é uma atividade mentalmente desgastante, em que concentração, saúde mental e equilíbrio são imprescindíveis. O mais assustador é que as autoridades sabem disso. Existe uma convivência. Talvez os comandantes pensem: assim os controladores não vêm reclamar. Vale lembrar que são suboficiais. Não chegam ao oficialato. São técnicos e são tratados como tal... É uma forma de a própria Força Aérea fazer de conta que desconhece o problema e, por isso, não precisa dar satisfações ao governo.

A mídia tem uma força muito grande. Ela mostra a mãe carregando uma criança no colo, desamparada. Os controladores de vôo vivem em uma situação muito parecida, em uma carência muito grande. Tal como o passageiro que fica abandonado no aeródromo, o piloto no avião, o controlador fica abandonado à própria sorte na torre e na vida. O desprovimento que os passageiros sentem nesses últimos meses de crise, o

controlador tem sentido em toda sua vida profissional. A sensação de abandono é igual ao do passageiro. Talvez pior, devido ao fato que o passageiro como cliente ainda pode entrar na justiça, requerer direitos, ir à mídia etc. Enquanto os controladores, especialmente os militares, não podem fazer nada.

5 Dano moral coletivo

A Constituição brasileira prevê as movimentações de ordem trabalhista, pelo menos na esfera civil. Não é por menos que todo o movimento teve origem nos controladores civis, que organizaram o movimento e depois “contaminaram” os militares. Foi um movimento de alerta para sensibilizar o governo e a sociedade civil sobre suas necessidades. A partir da Carta Magna de 1988, o povo brasileiro, farto da acusação de ser passivo diante das injustiças, começou a habituar-se, embora ainda timidamente, a lutar pelos seus direitos de cidadão. Os Tribunais têm sido solicitados a decidir sobre questões relativas a danos materiais e morais. Como diria Kant (1990), a dignidade da pessoa é constituída por bens imateriais e não tem preço.

Se por assédio moral entendemos toda e qualquer conduta abusiva expressa por comportamentos, atos, gestos, palavras, escritos das mais diferentes ordens, que possam trazer dano à dignidade, à personalidade ou à integridade física/ psíquica de uma pessoa, pôr em risco seu emprego ou degradar o ambiente de trabalho, podemos afirmar que estamos presenciando na atualidade **um conjunto de Danos Morais (Assédio Moral Coletivo)** aos controladores de tráfego aéreo.

Desde o acidente da Gol, que causou a morte de 154 pessoas, os controladores têm sinalizado isso. Já no ano passado, na eminência de eles serem responsabilizados pelo choque das aeronaves, eles já começaram a fazer operação padrão e a tomar certas atitudes para chamar a atenção das autoridades e da comunidade civil. Não foram ouvidos desde essa época. Quase nada mudou até agora. Em nenhum dos sentidos. Não ocorreram mudanças significativas nem na infra-estrutura, nem nos procedimentos operacionais, nem no que concerne à carreira dos controladores. Eles têm alertado. Sua necessidade de trabalho é histórica, a melhoria de salários também.

Precisam administrar o convívio com os pilotos, que são os seus usuários diretos. Esses, em virtude das demandas cada vez maiores das empresas nas quais

trabalham, também andam estressados e, às vezes, chegam a ironizar as informações prestadas pelos controladores. *“Não tão raramente, ocorrem “bate-bocas entre esses profissionais”, a despeito das recomendações de algumas companhias para que se evitem tais situações que interferem na segurança”*. A harmonia e solidariedade cedem espaço para a disputa e o desrespeito.

A insuficiência de equipamentos implica procedimentos que costuma-se chamar de conservativos na aviação, termo que vem do inglês, “conservativeness”. Significa um comportamento mais precavido, mais preventivo com a finalidade de evitar um acidente. O controlador se cerca de mais elementos que visam maior segurança, tais como manter maior distância entre as aeronaves. Isso faz com que os pilotos não sintam satisfeitas suas necessidades, como a de cumprimento de horários. Esse comportamento correto conservativo é, ao mesmo tempo, sintoma de carência de equipamentos.

Só que ele colide com os interesses dos pilotos para cumprirem o horário, que é uma exigência das companhias, que, por sua vez, são pressionadas pelo cliente e pela mídia. Isso ocasiona um conflito de interesses sistêmicos entre o passageiro (que deseja chegar na hora prevista), o piloto (que deseja cumprir sua escala pré-agendada), o diretor de operações (responsável pela pontualidade da companhia, dentre outras obrigações) e o controlador (que gerencia o voo e tem de tomar medidas pertinentes para que não ocorra um desastre horrível). Toda esta situação cria um desnecessário atrito entre pilotos e controladores, que **deveriam cooperar, mas acabam competindo**.

“Houve uma época em que uma determinada companhia convidava os controladores a efetuarem um voo na cabine com os pilotos, para que controladores conhecessem o trabalho dos pilotos e para que ambos estreitassem relações”. Da mesma maneira, grupos de pilotos eram convidados a acompanhar o trabalho dos controladores, para que também melhor compreendessem as dificuldades e a dinâmica do processo. Esse intercâmbio gerava uma riqueza muito grande, mas infelizmente não ocorreu mais.

Hoje em dia, por conta de interesses aparentemente distintos, o conflito se acirra. Um piloto que não cumpre os horários é obrigado a dar satisfação pessoalmente ao Diretor de Operações em algumas empresas. *“É mais que um pito. É um castigo. E há casos de suspensão e até de demissão, o que torna a relação entre piloto e controlador muito tensa”*. É uma relação dual e necessária, sem mediadores, que vem se tornando cada vez mais complexa, e gera animosidade e stress. Assim, não há nenhum estímulo para o devido registro de informações num banco de dados que futuramente pudesse

subsidiar estudos e pesquisas direcionados para a atividade preventiva. Aliás, fato este trivial no exterior, principalmente nos EUA, que possuem o menor índice de acidentes do planeta (ARAÚJO, 2007).

Sabemos que o gerenciamento de cabine é tido como um fator importante na segurança da aeronave, ou seja, a comunicação e o bem-viver entre as pessoas que “habitam” provisoriamente as cabines de um avião são mais que questões humanistas; podem ser determinantes de um acidente. Com a disputa de interesses operacionais entre as referidas categorias profissionais, com as ironias e dubiedades possíveis no momento da comunicação, sem falar da deficiência dessas pessoas em relação ao domínio da língua inglesa, essas dificuldades se acirram. Há de se perguntar se esses profissionais, responsáveis por nossas vidas, em vez de se ajudarem para o cumprimento dessa tarefa, não se “boicotam”, ou, na melhor das hipóteses, agem de forma individual, esquecendo-se de que o processo é eminentemente sistêmico e de que deveriam ser aliados e não rivais.

As reivindicações dos controladores não são apenas de salários, são de infraestrutura. *“Eles necessitam de um rádio que funcione, de um radar que mostre onde estão os aviões. A situação é crítica. Precisam do básico, de ferramentas de trabalho”*.

A NASA, desde 1985, estuda o gerenciamento entre pessoas porque começou a fazer viagens mais longas, e manter uma tripulação num espaço exíguo se relacionando bem não é fácil. A aviação importou esses estudos da NASA porque na década de 1970 começaram a aparecer nos EUA as aeronaves wide body (de corpo largo), com dois corredores, mais sofisticadas tecnologicamente. Apesar de toda essa tecnologia, essa época foi marcada por uma enorme quantidade de acidentes aéreos não relacionados com equipamentos.

Acabou-se descobrindo que fatores humanos eram os maiores responsáveis por acidentes. Daí se trazer o foco para o estudo e análise dessas questões comportamentais; até então só se tinha ergonomia. Muitas pessoas morreram, quatro acidentes grandes nos quais morreram mais de mil pessoas. O que estava acontecendo? Era a pergunta que se fazia. Se não era a máquina, era o homem, o ser humano... Então se começou a pensar no gerenciamento de pessoas, o Gerenciamento de Recursos do Cockpit (CRM), focado na relação do piloto e do co-piloto. Como os acidentes continuaram, percebeu-se que o conceito de relação podia ser ampliado. O conceito, que está em voga até hoje, é o Gerenciamento de Recursos da Corporação, que envolve os pilotos, os comissários, os

mecânicos, os engenheiros, todos os setores administrativos das empresas, a alta gestão dos controladores de voo e a autoridade aeronáutica.

A partir de 1990, há uma ciência que estuda o acidente aeronáutico. A Universidade do Texas que é o maior centro neste assunto, concluiu sobre a determinação sistêmica das causas do acidente, isto é, ele começa muito antes, geralmente os pilotos estão no fim da linha de vários problemas.

Infelizmente temos muitos exemplos para dar. No Canadá, em 1989, um acidente mostrou que tudo estava errado e mudou os procedimentos de voo no país.

Por determinação da ANAC, as empresas aéreas são obrigadas a homologar suas tripulações e demais funcionários de outros setores com o objetivo de prepará-los para participar de seminários voltados para esse gerenciamento global, com o intuito de evitar acidentes. Todas as empresas e os controladores participam dessa convocação, embora estes tenham seminários à parte. Seria muito boa a reunião de todos para se conhecerem e conhecerem o trabalho uns dos outros. Isso é fundamental... Só assim pilotos e controladores deixarão de ser rivais.

Temos duas categorias frustradas e estressadas, em uma questão que envolve vidas humanas. A ANAC tenta tirar o corpo fora, até porque seus funcionários não entendem do assunto (aquilo foi distribuição de cargos, é evidente), e a Força Aérea tenta recuperar seu prestígio. *“Isto é um convite, sem recusa, para um novo acidente aéreo”*.

6 O descuido na saúde de quem cuida

Existe uma patologia eminentemente profissional, **o stress pós-traumático**, o que acreditamos acometer controladores e pilotos. Embora eles não sejam envolvidos – ainda – com os acidentes, **vivem o trauma de forma indireta**, pois sabem que há a possibilidade do acidente acontecer. A angústia do poder acontecer já existe na mente da maioria dos pilotos e controladores. Após o acidente do ano passado, o índice de absenteísmo na Gol (principalmente de comissários e de alguns pilotos) foi muito grande, a ponto de se contratar uma equipe de psicólogos para atender os funcionários traumatizados.

O sofrimento relacionado ao desgaste mental decorrente do trabalho no controle de tráfego aéreo tem sido analisado em diferentes dimensões. Distúrbios relacionados à fadiga crônica, como a hipertensão arterial e diferentes afecções psicossomáticas são comuns e comentados pela maior parte dos especialistas (SELIGMANN-SILVA, 2007).

Gostaríamos de desenvolver, a partir deste momento, o que acontece ao indivíduo quando o julgamento for desfavorável e não puder usufruir os devidos reconhecimentos sociais. Ele vai estar sujeito ao que Dejours (1992) denomina de sofrimento patogênico, pois o que está em jogo é a fragilização de sua identidade. A identidade é fundamental para o fortalecimento psíquico do sujeito e a produção de sua saúde mental, a sua debilitação pode levar ao adoecimento psíquico. Segundo Honneth (2003), em seu texto “Luta por reconhecimento”, a ausência de reconhecimento no âmbito do trabalho é uma questão vital. No nosso entender pode vir a ser tão ou mais patogênico do que a utilização desmesurada de subterfúgios, tais como álcool, drogas, fumo, uso inadequado de alimentos etc.

Anos de dedicação mediante esforços freqüentes e não reconhecidos podem levar ao chamado esgotamento físico e mental crônico causado pelo trabalho. Trata-se do esgotamento profissional, ou *síndrome de burnout*: um tipo de estresse ocupacional caracterizado por manifestações de exaustão emocional, extrema apatia, falta de entusiasmo pelo trabalho e pela vida, baixa auto-estima, podendo conduzir a pessoa a contínua irritabilidade, distúrbios do sono, a uma depressão severa e, em alguns casos, ao suicídio. O sentimento de *saturação* – não agüentar mais nem o trabalho nem as pessoas com quem se relaciona profissionalmente – é decorrente de jornadas exaustivas, situações de violenta pressão, progressiva frustração e grande responsabilidade funcional.

A fadiga se acumula e assume um caráter crônico, devido à hostilidade e à agressividade decorrentes, comprometendo a convivência familiar e social. Paulatinamente um sentimento de exaustão e fracasso causado pelo excessivo desgaste energético compromete a pessoa e obriga-a a afastar-se das funções mais triviais, gerando um sentimento de estranhamento para os que, estando “próximos”, não entendem o que está acontecendo. Talvez por isso essa resposta ao estresse crônico também já foi denominada de **A Síndrome do Assistente Desassistido** (PORTERO& RUIZ, 1998). No nosso entender, tal denominação cabe perfeitamente à situação dos que em terra cuidam de nossa segurança no ar.

Goffman (1975) permite discutir sob um outro ângulo o que pode ocorrer com esse sujeito. Para este autor, identidade social seria o conjunto de atributos considerados comuns e que determinam que o indivíduo seja aceito como membro de uma categoria. Assim, formam-se pré-condições que se transformam em expectativas normativas. Para esse psicólogo social, a identidade social virtual se caracteriza por aquilo que esperamos que o indivíduo seja; enquanto aquilo que na realidade ele prova possuir constituiria a identidade social real. Assim, o “estigma” se daria quando viesse a ocorrer “uma discrepância específica entre a identidade social virtual [aquilo que esperamos que ele seja] e a identidade social real [aquilo que ele realmente é]” (p. 12).

Historicamente o termo estigma esteve ligado a sinais corporais que evidenciavam algo extraordinário, fora do comum, ou mesmo relativo ao mau sobre o status de quem o apresentava. Tinha como função sinalizar a pessoa para categorizá-la como criminosa, escrava ou traidora... Hoje é mais relacionado ao infortúnio do que a mera evidência corporal. Nesse sentido, o termo estigma diz respeito a uma característica (fraqueza, defeito, maldade etc.) de um indivíduo que o torna diferente de outros que estejam em uma categoria em que o primeiro possa ser incluído. Deixa de ser considerado um indivíduo comum e é reduzido a uma pessoa estragada e diminuída.

Com isso podemos deduzir que a pessoa estigmatizada pode responder a uma situação social complexa mediante uma capa defensiva (p. 26). Ao contrário do que se possa pensar, o indivíduo que sofre estigma pode não se retrair e talvez tente aproximar-se do contato desejado de forma agressiva, provocando uma série de respostas também agressiva e desagradável (p. 27). Assim, essa situação social complexa poderá vir a representar uma interação angustiada (p. 27), com fortes conseqüências dramáticas. A pessoa estigmatizada percebe o mal-estar na relação e sabe que o outro também o percebe. Inclusive sente que este outro não ignora que ela o percebe... (p. 27). Não seria isso que começa a acontecer com os controladores, como categoria?

7 Considerações finais

A questão dos controladores é fundamental e envolve a Força Aérea, a ANAC, as companhias, além de ser sistêmica, pois diz respeito a todos, embora não esteja sendo vista assim. Somos o país do inventor do avião, temos a terceira indústria aeronáutica do

mundo e, mesmo assim, somos o país menos aeronáutico do mundo. As companhias fazem o seu papel, treinam, fazem homologação etc. No entanto, *“temos um governo totalmente despreparado e uma força militar com muitos vícios e cacoetes, que ainda insiste em continuar atuando em um setor que não mais lhe diz mais respeito. Temos a ANAC, uma agência recém-nascida, que também está despreparada e um Ministro da Defesa que não entende de aviação, não tem condições de lidar com essa situação. Atualmente é difícil manter um avião voando em segurança”*.

Assim, me parece que temos uma situação da seguinte ordem: nós já temos aeronautas e controladores doentes, possuímos bons equipamentos aéreos em nível americano e europeu e equipamentos de terra em nível da África. Não temos um “pool” de empresas que possam modernizar os equipamentos estratégicos, temos aeronaves estrangeiras etc. É uma atividade típica de Estado, mas que pode e deve ser feita por civis. Espero que você, caro leitor, embarque em uma aeronave em que os pilotos conversem com os controladores e não estejam sobejamente estressados a ponto de cometerem erros fatais. Uma coisa é fato: *“O convite ao acidente está feito. De uma forma quase irrecusável, e eu não estou exagerando. Não estou exagerando...”*.

Na década de 1980, vivemos movimentos associacionistas e sindicais muito intensos, muito importantes, tal como a Lei n. 7183, que regulamenta a profissão do aeronauta. Em 1988 e em 1989, conseguiram-se grandes ganhos trabalhistas. A partir dos anos 1990, houve uma acomodação muito grande na aviação brasileira. O capital “bateu pesado” e sucateou os sindicatos. Com a crise da VARIG, que durou seis anos, há casos de pilotos que se suicidaram, houve ingestão de álcool e uso de medicações para dormir, devido ao stress patológico. O medo da demissão e a incorporação dos símbolos dessa grande organização produziram nas pessoas uma crise de identidade, pois seus funcionários não se reconheciam sem ela. As pessoas só trabalhavam porque havia outras empresas que desejavam o “espólio da viúva” e exigiam um trabalho frenético por parte de seus colaboradores. Não havia folgas, licenças médicas, nada. Tudo estava satisfatório para o capital. Quem não se adequasse, simplesmente ia embora.

A década de 1990 foi uma década de perda para o piloto também. Foi mais que uma acomodação, porque veio no rastro da queda dos sindicatos, e as perdas começaram a ocorrer. Ficar quieto era mais prudente.

Será que, em termos de estruturação, não podemos fazer uma analogia dos acidentes aéreos com a crise aérea por que estamos passando? Essa crise começa no passado e é multifatorial.

A crise como um todo já é um acidente de percurso. Podemos fazer uma imagem mental dela: é composta de tudo isso que está ocorrendo, dessas ações que vão acontecendo. O acidente não somente é parecido com a crise, como é a terrível materialização dessa crise.

Tal como no caso dos dois pilotos que se suicidaram, há um suicídio do sistema aéreo, que precisa urgentemente de socorro.

Referências bibliográficas

ARAUJO, R. C. S. S. (2007). Prevenção ou punição? Considerações para revisão da lógica no controle de tráfego aéreo do Brasil. *Observatório Social*.

DEBORD, G. (1994). *The society of spectacle*. New York: Zone Books.

DEJOURS, C. (1992). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez-Oboré.

GOFFMAN, E. (1975). *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: Zahar.

HELOANI, R. (2005). Vivendo no limite: quem são nossos formadores de opinião? *Revista USP*. São Paulo, n. 65, p.148-168, mar./mai.

HELOANI, R. (2004). Assédio moral: um ensaio sobre a expropriação da dignidade no trabalho. *RAE-eletrônica*, v.3, n.1, Art. 10, jan./jun.

<http://www.rae.com.br/electronica/index.cfm?FuseAction=Artigo&ID=1915&Secao=PENSATA&Volume=3&Numero=1&Ano=2004>

HONNETH, A. (2003). *Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais*. São Paulo: Ed. 34.

KANT, E. (1990). *Crítica da razão pura*. São Paulo: Ed. Abril.

PORTERO, A. I. P. & RUIZ, E. J. G. F. (1998). Burnout en cuidadores principales de patients con Alzheimer: el síndrome del asistente desasistido. *Anales de Psicología*, 14: 89-93.

SELIGMANN-SILVA, E. (2007). A instabilidade aérea e os limites humanos. *Observatório Social* 24/04/2007.