



Psicologia & Sociedade

ISSN: 0102-7182

revistapsisoc@gmail.com

Associação Brasileira de Psicologia Social  
Brasil

Mendes, Luciano; Santana dos Santos, Fabiano  
OS SENTIDOS E SIGNIFICADOS NO TRABALHO DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO  
Psicologia & Sociedade, vol. 25, núm. 3, 2013, pp. 706-717  
Associação Brasileira de Psicologia Social  
Minas Gerais, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=309329764024>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc



Sistema de Informação Científica  
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# OS SENTIDOS E SIGNIFICADOS NO TRABALHO DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

## *THE SENSES AND MEANINGS IN THE WORK OF AIR TRAFFIC CONTROLLER*

**Luciano Mendes**

*Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande/MS, Brasil*

**Fabiano Santana dos Santos**

*Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre/RS, Brasil*

---

### RESUMO

O objetivo neste artigo foi compreender os sentidos e significados no trabalho de controlador de tráfego aéreo, elucidando sua importância para a segurança da população brasileira e considerando o destaque que a profissão recebeu na mídia a partir do problema do “apagão aéreo” no Brasil. Para tanto, de início, houve a necessidade de aprofundar algumas discussões teóricas sobre sentidos e significados do trabalho, com a intenção de entender aspectos relativos a esses conceitos. Após essas considerações teóricas, foi elucidado o percurso metodológico, destacando a modalidade de pesquisa, a maneira como foi executada, os sujeitos e o método de análise dos dados. Com esse percurso, foi possível, no tópico seguinte, entender os sentidos e significados do trabalho para os controladores entrevistados. Como conclusão, ficou evidente que, na profissão de controlador de tráfego aéreo, há, por exemplo, compatibilidade entre os anseios dos profissionais e as exigências da função.

**Palavras-chave:** trabalho; sentidos do trabalho; significados do trabalho.

### ABSTRACT

The objective in this paper was to understand the senses and meanings in the work of air traffic controller, explaining its importance to the safety of the population and considering the emphasis that the profession has received in the media on the “air blackout” problem in Brazil. Therefore, initially, there was a need for some further theoretical discussions on senses and meanings of the work, with the intention to understand aspects relative to these concepts. After these theoretical considerations, methodological approach was elucidated, highlighting the research mode, the way it was performed, the subject and the method of data analysis. With this route, it was possible, in the next section, to understand the senses and meanings of work for the controllers interviewed. In conclusion, it was evident that, in the profession of air traffic controller, there are, for example, the compatibility between the aspirations of professionals and job requirements.

**Keywords:** work; senses of work; meanings of work.

---

### Introdução

O desenvolvimento econômico vivenciado pelo país na última década possibilitou o crescimento de setores há muito estagnados, como é o caso da aviação comercial brasileira. Esse aumento de participação no mercado patrocinou também significativas mudanças nas relações de trabalho e permitiu à população identificar atores que, embora pouco conhecidos, fazem parte do cotidiano do tráfego aéreo e são responsáveis por funções vitais na aviação: os controladores de tráfego aéreo.

Em fins do ano de 2006, em decorrência de um acidente, o povo brasileiro via instaurada uma crise no sistema aéreo. Apesar do aumento na frota de aviões no Brasil, assim como na quantidade de voos nos aeroportos, o problema estrutural e que foi o estopim para o acidente esteve assentado sobre os controladores de tráfego aéreo. Não tardou para que fosse constatado que o problema não decorreria apenas de erro dos controladores, mas da ineficiência do próprio sistema. Com um contingente deficitário de controladores, além das limitações no monitoramento do espaço aéreo brasileiro, a reestruturação desse sistema no Brasil seria de extrema importância para solucionar o problema do “apagão aéreo” (Araújo, 2000).

A profissão de controlador de tráfego aéreo – como ficará claro mais adiante – surge sob o comando militar, formando a maioria dos contingentes, com pouca participação daqueles profissionais da área civil. Somente em meados de 2007 o governo abre concurso para contratação de controladores de voo, como forma de solucionar o problema da quantidade de profissionais, ocorrendo a contratação de vários controladores provenientes dessa área civil, que são formados por cursos específicos oferecidos pela Aeronáutica. Por ser uma profissão que congrega pessoas das áreas militar e civil, constitui-se em duas esferas com carreiras diferenciadas, tornando-se sua regulamentação algo problemático. Além disso, com o “apagão aéreo”, ocorreriam algumas mudanças na estrutura da profissão de controlador, no que tange a alterações nas horas de trabalho/dia, nos períodos de descanso e numa possível desmilitarização da área, que de fato ainda não ocorreu (Nuzzi, 2006).

Em face da importância que o controle do espaço aéreo detém nos dias atuais – seja pela quantidade de aeronaves que trafegam sobre o país ou sobre os grandes centros, seja pelo destaque midiático aos controladores de voo, então culpabilizados pelo “apagão aéreo”, seja pelo caráter deficitário dos serviços oferecidos nessa área –, entender os sentidos e significados do trabalho nessa profissão pode contribuir para a discussão dos pontos positivos e negativos nas alterações realizadas até o momento.

### **Os sentidos e significados do trabalho**

Mesmo não sendo necessário retomar aqui a discussão sobre a história e a centralidade do trabalho nas ações humanas, o que tem sido amplamente discutido por vários autores – dentre eles Antunes (1995, 1999) e Borges e Yamamoto (2004) –, é importante elucidar alguns aspectos referentes ao trabalho.

Como expõe Codo (1984), o trabalho não se enquadra apenas como uma ação; é também gerador de significados, o que altera a relação estabelecida entre o homem e a natureza. Além disso, na condição de ação transformadora sobre a natureza ou objeto, emerge outra peculiaridade do trabalho: antes de o sujeito constituir essa transformação, ele a idealiza, ou seja, planeja e visualiza essa transformação antes de executá-la.

Se a sociedade moderna sofreu várias mudanças nos últimos séculos – mudança, por exemplo, do modelo de produção taylorista-fordista para o modelo toyotista ou pós-fordista –, não se deve

buscar respaldo para as explicações dessas mudanças somente em fatores como a globalização, mas na própria ação gerada pelo trabalho. Isso porque, se Marx (2004) há muito enfatizou a existência do processo de objetivação e internalização do trabalho, por mais que suas críticas tenham sido desferidas à alienação, não há como negar a influência desse processo no próprio sujeito trabalhador. Foi esse efeito dialético que possibilitou, durante a história, sentidos diferentes ao processo de trabalho, assim como significados peculiares à ação de trabalhar (Borges & Yamamoto, 2004).

Dessa forma, as alterações nos sistemas produtivos e nos modelos de gestão – alvo das críticas geradas por Antunes (1995, 1999) – possibilitaram mudanças também no sujeito trabalhador, produzindo formas cada vez mais articuladas de reconhecimento do trabalho. Nessa linha, os processos de gestão de pessoas, por mais que tenham sido difundidos como forma de preocupação do fator humano na produção do capital, congregaram articulações diversificadas de aceitação e reconhecimento da própria ação de trabalhar. Essas articulações possibilitaram o surgimento de novas formas de organizar, como as organizações virtuais e organizações em rede, instaurando sentidos e significados diversificados para o trabalho (Loiola, Bastos, Queiroz, & Silva, 2004).

Não há como negar também que uma das principais implicações do processo de trabalho nos dias atuais foi sua dissociação da constituição de objetos (no sentido de que o trabalho só se efetiva com a constituição de objetos materiais), o que instaura preocupações diversificadas sobre aquilo que Marx (2004) chamou de alienação. Isso não quer dizer que essa temática referente ao trabalho deixou de existir, mas que uma nova forma de execução do trabalho foi sendo instituída com o desenvolvimento do sistema capitalista, muito vinculada aos conhecimentos, habilidades e ações dos indivíduos. Esse processo fez surgirem temáticas que enfatizavam, por um lado, o “fim do trabalho” e, por outro, a destituição de significados do trabalho. Visões um tanto catastróficas sobre a tendência do trabalho, mas que contribuíram para se conceberem tentativas de redução das jornadas e democratização do acesso ao trabalho, mesmo sem os efeitos esperados (Loiola et al., 2004).

Não sendo visíveis hoje essas tendências e observada a continuidade e centralidade do trabalho nas ações humanas, a concepção alternativa instituída por Borges e Yamamoto (2004) em relação a essas duas tendências torna-se importante no contexto deste artigo. Isso porque, para esses autores:

A concepção alternativa busca a construção de um trabalho no qual os indivíduos possam se expressar e construir suas potencialidades e identidades, que seja desafiante, interessante no conteúdo, plural e variado, estável, de relações de poder baseadas na equidade, estruturado nas organizações de forma mais horizontalizada e que preserve os espaços de participação. (Borges & Yamamoto, 2004, p. 57)

Nesse trecho, fica evidente que os aspectos vinculados aos sentidos e significados do trabalho nos dias atuais estão diretamente ligados aos problemas identificados no processo de organizar do modelo taylorista-fordista. Aqui também vale reiterar que as mudanças nos modelos de gestão instituíram mudanças no próprio sujeito trabalhador, assim como, nos dias atuais, fica evidente a necessidade de uma organização e processos de gestão avessos ao que promulgava o modelo taylorista-fordista, ou seja, que o trabalho não seja repetitivo, que a organização não seja hierarquizada, que haja espaços de participação, entre outros aspectos, possibilitando observar significados e sentidos atribuídos ao trabalho.

Apesar da proximidade entre termos como “sentido” e “significado”, existem diferenças expressivas entre eles. Como ressaltam Tolfo e Piccinini (2007), enquanto o significado denota a representação que o indivíduo elabora de/sobre seu trabalho, nos níveis individual, grupal (ou organizacional) e social, o sentido – além de incorporar o termo significado – permite a apreensão sobre a utilidade da tarefa, a autorrealização, a satisfação e a possibilidade de liberdade.

Nessa linha, as autoras expõem as diferenças entre trabalho com e sem sentido, elucidando aspectos vinculados às dimensões individual, organizacional e social. Sem adentrar os pormenores dessas dimensões, Tolfo e Piccinini (2007) salientam que um trabalho com sentido deve possibilitar fatores como autonomia, reconhecimento, desenvolvimento e crescimento, o que está em sintonia com a concepção alternativa exposta por Borges e Yamamoto (2004).

Para Dejours (1992), o significado está diretamente atrelado à organização do trabalho, ou seja, à divisão do trabalho, ao sistema hierárquico, às modalidades de comando, às relações de poder e às questões de responsabilidade. Na visão desse autor, quando a organização do trabalho é compatível ou está de acordo com as necessidades dos sujeitos, o trabalho passa a ter um conteúdo cada vez mais significativo. Dejours (1992) não trabalha diretamente com o termo “sentido”, mas relata que o significado está diretamente ligado à capacidade do trabalhador

para executar o trabalho à sua maneira. Esse fato fica evidente nas considerações de Borges e Yamamoto (2004), assim como nas discussões de Tolfo e Piccinini (2007) sobre os sentidos e significados do trabalho.

Na pesquisa desenvolvida por Morin (2001) entre estudantes e administradores, o trabalho tem sentido quando possibilita – e aqui a autora identifica uma regularidade nas respostas de ambas as categorias de sujeitos pesquisados – atualizar seu potencial, aprendizagem e sentimento de utilidade, além de ser interessante, permitir interação com as outras pessoas e ser benéfico para a sociedade. Numa outra pesquisa, Morin, Tonelli e Pliopas (2007) constatam que, no Brasil, houve semelhança de resultados com a pesquisa desenvolvida por Morin (2001), o que reafirma a potencialidade dos sentidos e significados do trabalho nos dias atuais.

Essas discussões permitem elucidar que os sentidos no trabalho estão diretamente ligados aos anseios do trabalhador sobre a ação que ele executa (autorrealização, satisfação, liberdade, reconhecimento), que o autorizam a dizer sobre os benefícios (ou malefícios) da função ou ação para si mesmo. Isso fica claro no trabalho de Morin e Aubé (2009), ao salientarem que interessar-se pelos sentidos no trabalho é interrogar-se sobre a maneira como o indivíduo o concebe, quais os valores subjacentes, qual a orientação do indivíduo no tocante ao trabalho e qual o grau de coerência que o trabalho tem para ele. Isso tudo a partir de três componentes: o significado do trabalho para o indivíduo, a orientação do indivíduo quanto ao trabalho e a coerência que o trabalho tem para o indivíduo.

Já os significados do trabalho estão atrelados à organização do trabalho, à importância da função para a sociedade, aos atributos que são exigidos para um bom desempenho, entre outros aspectos ou fatores. Morin e Aubé (2009) mostram que os significados do trabalho são gerados a partir de constatações do tipo: o trabalho dá aos indivíduos o sentimento de pertencer à sociedade; o trabalho permite criar vínculos de amizade; o trabalho é um instrumento que permite obter *status* e respeito em uma sociedade; e em razão de sua organização, o trabalho permite organizar o tempo e ritmar as atividades da vida cotidiana. Isso mostra que tanto os sentidos quanto os significados são provenientes de um mesmo contexto, mas os sentidos estão vinculados aos anseios individuais, e os significados às exigências e peculiaridades da função ou da organização. Feita essa discussão, é necessário elucidar alguns atributos e peculiaridades da profissão de controlador de tráfego aéreo.

### A função de controlador de tráfego aéreo

A função de controlador de tráfego aéreo envolve atividades de prestação de serviço para pilotos em voo, além de acompanhamento e apoio em áreas em que há esse tráfego. Apesar de sua indiscutível importância para a segurança da aviação nacional, a profissão ainda não é regulamentada no Brasil e não tem o devido reconhecimento por parte da sociedade, tornando-se, assim, uma incógnita para muitas pessoas que utilizam o transporte aéreo (Araújo, 2000), ou sendo lembrada apenas em situações desfavoráveis para sua imagem, como em acidentes ocasionados por falhas humanas ou em paralisações que interrompem temporariamente os serviços.

A aviação no Brasil sempre foi controlada pela esfera militar, cabendo ao Comando da Aeronáutica formular e gerir a política aeronáutica nacional, civil e militar. Assim, quase todas as questões envolvendo aviação civil no país estão sob a responsabilidade dos militares, com exceção da exploração industrial e comercial da infraestrutura dos aeroportos, que, pela Lei nº 5.862, de dezembro de 1972, foi outorgada à Infraero – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Lei n. 5.862, 1972; Nuzzi, 2006). A implantação do controle de voo em aeroportos civis veio a ocorrer somente após a Segunda Guerra Mundial, com o rápido desenvolvimento da aviação no Brasil e no mundo.

Existem duas categorias de controladores de tráfego aéreo, os civis e os militares. Os profissionais de carreira militar não têm um contrato de trabalho, mas somente uma função, sendo exigida a patente de Sargento da Aeronáutica como pré-requisito para ingresso. Já os controladores civis são regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e ingressam na função por meio de concursos públicos, tendo, em seu contrato de trabalho, discriminadas as horas semanais e mensais a serem cumpridas. Quanto à escolaridade, para ambas as categorias de controladores, exige-se o nível médio completo. Para os militares, a formação inicia-se com o concurso para Sargento da Aeronáutica e, para os civis, com um curso de controlador de voo, ambos geridos e organizados pela Aeronáutica (Araújo, 2000; Itani, 2009).

Segundo Nuzzi (2006), no ano de 2006 existiam 2706 controladores de tráfego aéreo no país, dos quais 2112 eram militares, 499 civis e 95 servidores federais, subordinados ao Comando da Aeronáutica. A falta de uma regulamentação para a função faz que os controladores passem por diversas dificuldades relacionadas à representatividade profissional.

Enquanto os controladores civis, que representam menos de 20% do total de profissionais, têm, no Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo, uma opção representativa, seus colegas militares não têm o mesmo direito e estão subordinados às regulamentações das Forças Armadas (Nuzzi, 2006).

Além dos empecilhos relacionados à representatividade e ao sindicalismo, o controle militar torna-se uma agravante nas relações de trabalho desses profissionais. As queixas mais recorrentes estão relacionadas ao acesso às informações, pois muitas delas estão disponíveis apenas aos altos escalões, causando dificuldades de comunicação (Nuzzi, 2006). De acordo com Araújo (2000, p. 13), a função desses profissionais está cercada de grandes responsabilidades, “pois seu trabalho consiste em ‘vetorar’ uma zona do espaço aéreo, de tamanho variável, denominada ‘setor’”. Dessa forma, cada controlador é responsável diariamente pela condução, nas aerovias, de um número expressivo de aeronaves que podem estar transportando centenas de passageiros.

Para ingressar na função de controlador de tráfego aéreo, o candidato passa por uma exaustiva seleção. O pretendente deve ter o nível médio completo e fazer o concurso para ingressar na Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR) para o Curso de Formação de Sargentos (CFS) da Especialidade de Controle de Tráfego Aéreo. Existem duas modalidades nesse curso: CFS A – destinado para militares da Força Aérea Brasileira, na graduação de Cabo – e CFS B – destinado a civis e militares. Para os militares, esse processo torna-se ainda mais difícil, em face das exigências relacionadas à disciplina e à hierarquia. Dentro do curso de formação, que tem a duração de quatro semestres, o aluno passa por diversos testes, e tanto civis como militares são obrigados a adquirir conhecimentos que os levem a aceitar, com determinação, os postulados básicos da vida militar que pautarão seus procedimentos e a atender, ainda, a um interesse especial do Comando da Aeronáutica (FAB, 2009).

Os oficiais aprovados no curso da EEAR começam a desempenhar a função nos aeroportos e bases aéreas do país. Entre os anos de 2000 e 2006, a Escola formou 835 sargentos controladores de tráfego aéreo (civis e militares), tendo uma média de 130 oficiais por ano. A jornada de trabalho desse profissional é de 156 horas mensais, em turno de oito horas diárias, com direito a um descanso de duas horas por turno. Para evitar o desgaste físico e psicológico, o controlador não pode ficar mais de três horas consecutivas no console (local onde o controlador exerce sua atividade), a fim de evitar a fadiga peculiar à função, decorrente, entre



outros fatores, da posição em que fica quando exerce suas atividades (FAB, 2009).

Não se pode, pois, negar a importância social do trabalho de controlador do tráfego aéreo; porém, até meados de 2006, esse tipo de trabalho tinha pouca ou nenhuma visibilidade, o que se refletia negativamente no reconhecimento social da profissão. E foi essa falta de conhecimento e reconhecimento que gerou esta pesquisa, cujos procedimentos metodológicos são descritos no próximo item.

### **Percurso Metodológico**

A pesquisa cujos resultados são o objeto deste artigo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa, realizada por meio de um estudo de caso. Neuman (2007) elucida que a pesquisa qualitativa é uma modalidade de pesquisa por meio da qual se buscam explicações sobre o como e o porquê das ações sociais. Diferente da pesquisa quantitativa, cujo intuito é a busca de generalizações por meio de dados quantificáveis e de variáveis predefinidas, na pesquisa qualitativa, salienta Neuman (2007), a busca é pelas especificidades dos casos em estudo, elucidando suas particularidades e a riqueza das informações obtidas em profundidade. Nessa linha, como mostra Berg (2007), a pesquisa qualitativa não se constitui por meio de variáveis predefinidas e passíveis de quantificação, mas pela obtenção de informações coletadas com base na visão ou nos posicionamentos dos sujeitos da pesquisa.

Considerando que, no paradigma qualitativo, a quantidade de sujeitos assume importância marginal e que esta investigação constitui-se como uma pesquisa preliminar, o estudo de caso pretendido ocupou-se de apenas cinco sujeitos, a saber, cinco controladores de tráfego aéreo do Estado do Rio Grande do Sul, identificados, no decorrer das discussões dos dados, como Controlador 1, Controlador 2, Controlador 3, Controlador 4 e Controlador 5.

A principal ferramenta de pesquisa foi a entrevista não estruturada, conceituada por Fontana e Frey (2000) como aquela modalidade de entrevista em que o pesquisador não dispõe de um questionário pré-formulado, mas apenas de um roteiro com tópicos gerais, que lhe permite abordar aspectos importantes durante a coleta dos dados.

Dentre os cinco profissionais entrevistados, quatro atuavam na profissão há mais de três décadas, participando de importantes transformações ocorridas no setor nos principais momentos políticos e econômicos do país. O Controlador 1 foi o

entrevistado com menor tempo de atuação na função, iniciando suas atividades no Centro de Controle de Tráfego Aéreo (CTA) em 2004. O Controlador 2 foi o único entrevistado que ainda atuava na área como militar. Os Controladores 3 e 4 exerciam a atividade como militares e, após o afastamento por alocação na reserva, foram convidados para trabalhar novamente como controladores, porém com contratos de trabalho civil. O controlador 5, aposentado pela área militar, era o mais antigo entrevistado na profissão, com quase quatro décadas de trabalho.

Realizadas as entrevistas, os dados foram analisados por meio da análise do discurso. Esse método nos possibilita entender o *corpus* de entrevista num contexto de produção social dos sentidos. Na perspectiva de análise aqui trabalhada, o discurso passa a ser visto como um conjunto de construções ideológicas e sociais (Godoi, 2005). Essa temática referente ao discurso tem como foco principal o processo de construção social da realidade (Berger & Luckmann, 1985), pois a produção dos sentidos ocorre num contexto histórico-social em que se considera a existência de peculiaridades individuais (história) atreladas a uma visão compartilhada (social).

### **Os sentidos e significados no trabalho de controlador de tráfego aéreo**

No que tange aos sentidos do trabalho, há a necessidade de que esse trabalho seja desafiante, interessante em seu conteúdo e que possibilite autonomia, reconhecimento e desenvolvimento (Tolfo & Piccinini, 2007), de modo que a escolha da profissão deve ser algo deliberado, para que o indivíduo possa encontrar esses atributos na profissão. Assim, o primeiro ponto focalizado junto aos controladores entrevistados consistiu no processo de escolha da profissão. O que se verificou nas entrevistas foi que, de início, nenhum deles escolheu a profissão, por assim dizer, de livre e espontânea vontade; antes, foram alocados de acordo com suas aptidões, como é possível observar nos relatos a seguir:

*Olha, não foi assim uma escolha. Eu fiz um concurso que foi feito um cadastro de reserva pra Infraero e que determinou a minha ida na época. Eu creio inclusive que, na época, eu podia escolher ser meteorologista, que é outra função que eles têm no aeroporto, mas a gente passa por uma avaliação psicológica e, digamos assim, bem apurada, e que ela vai determinar certas características nas pessoas. Por isso, determinaram que eu fosse um controlador. Este teste é para ver se você tem as qualificações necessárias. Acontece num dia inteiro, onde são feitos vários tipos de testes. Mas isso, só um psicólogo para te esclarecer. (Controlador 1)*

*Não, porque quando a gente vai pra escola, no meu caso, foi uma escolha totalmente aleatória. Dentre as especialidades que tinham oferecidas lá – pois a gente tem um ano de curso básico e depois, no segundo ano, você escolhe a especialidade – tinha o de tráfego aéreo. Inicialmente, eu tive a menor vontade ser controlador de tráfego ou coisa parecida. Foi totalmente aleatória, foi uma coisa que aconteceu. Eu não tinha ideia. Eu descobrir isso quando fui fazer os testes. A gente faz os testes de avaliação e, dentre as aptidões, disseram que as minhas eram de controlador de tráfego aéreo. Eu me identifiquei dentro dessa profissão, entendeu? (Controlador 3)*

*Existe um perfil para o cargo, que antigamente era escolhido através da seleção feita nas turmas da escola de sargento, onde se formava o controlador militar, na cidade de Guaratinguetá-SP. Então, nas turmas entram 500 alunos com diversas especialidades. Eles fazem então o primeiro ano base, como a gente chamava – que é a parte de estudos de matemática, física, português, química e a parte militar. Nesse período de um ano é feito, ao final dele, uma seleção com exames psicotécnicos, para definir o perfil de cada um dos alunos que estão ali. Traçado o perfil, o psicólogo faz a análise e indica o aluno para fazer os testes que ele se mostrou capacitado. (Controlador 5)*

Os relatos mostram que tanto os controladores selecionados na área civil quanto os da área militar passam por uma triagem, que é feita por psicólogos, para identificar as aptidões dos indivíduos para o trabalho. Tais testes são realizados após a entrada na EEAR. O candidato cujo perfil adequa-se à função de controlador de tráfego aéreo aprofunda seus conhecimentos no Curso de Formação de Sargentos da Especialidade de Controle de Tráfego Aéreo e, ao final da capacitação, está apto a desempenhar a função em torres de comando ou em funções administrativas ligadas ao cargo nos Centros de Controle de Tráfego Aéreo (CTA).

Desde épocas mais remotas, como pode ser observado na fala do Controlador 5 – que já é aposentado pela área militar e retornou ao trabalho como civil –, até os dias atuais, conforme salienta o Controlador 1 – que possui pouco tempo na área –, os testes de seleção e a identificação de aptidões são centrais nessa profissão, em decorrência das pressões no trabalho e dos riscos inerentes à função. Vale, porém, aqui uma reflexão: o processo de seleção, pouco comentado nas discussões sobre os sentidos e significados do trabalho, é que permite a constituição, inicialmente, de muitos significados. Isso pelo fato de que, ao detectarem características pessoais e aptidões nos indivíduos, tendo em vista as exigências da profissão, os testes de seleção promovem uma

compatibilidade entre aquilo que se deseja e o que se obtém no trabalho. E esse processo todo é conduzido por um terceiro, que é o psicólogo.

Com isso, é importante salientar que, no caso dos testes psicológicos, a tentativa é de alocação do sujeito à organização do trabalho e aos atributos exigidos, o que permite elucidar, de início, as influências nos significados do trabalho. Nesse caso, a intenção é verificar aptidões que demonstrem a aceitação com relação à organização do trabalho, às pressões advindas da profissão, à impossibilidade de erros, entre outras exigências.

Somente num segundo momento é que os sentidos do trabalho podem ser evidenciados, pois os sujeitos entrevistados acabam reconhecendo os benefícios da função para si. Como salientaram Tolfo e Piccinini (2007), os sentidos e os significados no trabalho são produzidos a partir de um mesmo contexto, o que gera a proximidade entre esses conceitos. As autoras salientam ainda que os sentidos no trabalho incorporam o significado não por ser este, aparentemente, um termo de escopo mais amplo, mas pelo fato de que, para que haja sentidos, é necessária a existência inicial dos significados.

Esse fato fica claro no trabalho de Morin e Aubé (2009), ao salientarem que o sentido do trabalho se apresenta como um efeito, um produto da atividade humana, que pode ser descrito a partir de três componentes: o significado do trabalho, a orientação para o trabalho e a coerência do trabalho. O primeiro componente, o significado do trabalho, está relacionado à organização do trabalho e também ao conhecimento e à compreensão que o indivíduo tem sobre o trabalho que ele executa. O segundo componente, a orientação para o trabalho, está ligado à intenção, finalidade ou desejo pessoal associado ao trabalho. Assim é que os sentidos do trabalho começam a surgir, pois os sujeitos obtêm, por exemplo, prazer na profissão, como fica evidente nas falas seguintes:

*Tanto eu me identifico que eu saí e me chamaram de novo. Hoje estou aqui, por que eu me identifico com o meu trabalho. Claro que daqui a um tempo não vou estar mais nessa atividade, mas é uma atividade muito prazerosa. Embora haja responsabilidades, essas coisas todas, é sempre um prazer ser controlador. (Controlador 3)*

*É a minha vida, minha profissão. Entrei nela e já estou velhinho, já passando dos 50. Pra mim, ela é minha vida, fez parte da minha vida. Eu sou suspeito de falar, por que eu sou apaixonado por isso aqui. Acho que não saberia fazer outra coisa. Pra mim, ele*

*é um complemento da minha vida. Não me assusta encarar o trabalho. Pra mim trabalho é isso aí.* (Controlador 4)

*Podia já estar em casa há muito tempo, desde o momento em que me aposentei lá na área militar. Quando eu fui para reserva, com 37 anos de serviço, poderia ficar em casa como muitos ficaram. Mas estou aqui, porque depois da gringa [mulher] e das gurias [filhas], tráfego aéreo é minha paixão. Então é uma paixão que nós temos e não perdemos o embalo. O cara que está aqui tem que honrar a camisa ... Se o cara não for guerreiro ele não merece estar aqui.* (Controlador 5)

Esses relatos apresentam aspectos importantes sobre os sentidos que o trabalho possui na vida desses controladores. As relações de prazer e a satisfação naquilo que fazem são evidentes nas falas. Essa é uma satisfação pessoal e particular, vivida pelos controladores de forma diferente. Dejours (1992), apesar de seu foco ser os significados do trabalho, reconhece que, no que tange ao prazer pelo trabalho, não é difícil imaginar que dificuldades produzidas pela organização são facilmente aceitas.

Observada a distinção entre os termos “sentidos” e “significados”, fica evidente que a aceitação dessas dificuldades não está contida na produção e reprodução dos significados, ou seja, na organização do trabalho ou na compreensão que eles têm do trabalho, mas no âmbito dos sentidos. Quer o trabalho gere maior ou menor significado, o sujeito continua executando-o, mas quando ele é destituído de sentidos, raramente a atividade é exercida continuamente em longos períodos, pois o indivíduo se vê incapaz de dar orientação e coerência ao trabalho que realiza. Isso se deve não somente aos ganhos sociais produzidos pelo trabalho, mas pelo prazer e satisfação que se obtém ao realizá-lo. Nessa relação de prazer com a profissão, a função exige algumas aptidões necessárias e, nesse ponto, os Controladores entrevistados expõem as exigências, evidenciando a complexidade da profissão:

*O controlador tem que ter poder decisório, ele não pode deixar para depois. Ele está correndo o risco de decidir até errado, mas ele tem que passar confiança para o piloto. Nada pior para um piloto que estar numa situação difícil, numa confluência de rota e sentir uma indecisão por parte do controlador. Isso é péssimo. Então, ele tem que ter uma entonação decisória. ... Ele não pode ser indeciso, ele tem que ter uma boa antecipação. Por que na hora em que ele trabalha sem radar ele não está vendo. ... E para pensar o que ele faz, ele tem que ter uma visão espacial, tem que ter a noção, se ele está descendo, subindo. Ele tem que enxergar aquela aeronave. E a partir daí ele toma as*

*decisões. Ele tem que ser rápido, tem que ter uma boa dicção, se não tiver, tem que treinar.* (Controlador 2)

*Eu acho que as principais aptidões dentro da função de tráfego aéreo são a atenção e o raciocínio rápido. Uma pessoa que não tem o raciocínio rápido e não enxerga além daquilo que ele está vendo, não vai ser uma pessoa muito bem colocada no tráfego aéreo. Tem que ser uma pessoa que enxergue rapidamente o que vai acontecer daqui uns minutos. Isso é muito importante. Eu te digo isso pela minha experiência, pois já fui instrutor aqui. ... Agora, quem não consegue enxergar as coisas no tempo futuro, dificilmente conseguirá trabalhar nesse serviço.* (Controlador 3)

*O cara para trabalhar no controle de tráfego aéreo, na minha visão, tem que ser uma pessoa especial. Não digo especial no sentido de ser melhor que os outros, mas tem que ter algumas características. Tem que ser um cara rápido de raciocínio. Não é nem uma questão de inteligência, mas uma questão de velocidade e de esperteza. O cara tem que manter essa performance, às vezes, sob pressão.* (Controlador 4)

Quando na fala desses controladores o que se observa são as exigências da função, as pressões do trabalho, a necessidade de tomar decisões rápidas, a importância do sentido de espaço, entre outras questões, o que se tem são os significados gerados pelo trabalho. Mas quando eles salientam atributos ligados às aptidões, ao fato de que os controladores devem ser pessoas especiais, com características específicas, evidenciando um significativo nível de autoestima, o que se torna evidente são os sentidos. Isso acrescido ao terceiro componente na produção dos sentidos descrito por Morin e Aubé (2009), ou seja, a coerência do trabalho. Neste componente as autoras salientam o equilíbrio que o indivíduo encontra graças às experiências e às imagens que lhe proporcionam seu trabalho, além da coerência entre as exigências da função e suas aptidões e anseios, como fica visível na fala que se segue:

*As nossas competências são identificadas na parte psicológica. Além disso, outros fatores são: o trabalho em equipe, a visão espacial e outras características identificadas. Eu entendo que são características do controlador de tráfego aéreo. E eu, assim, a princípio nunca soube identificar. Por quê? Porque é natural na gente. Então você nunca presta muita atenção, mas aí, por exemplo, você começa a prestar atenção em outras pessoas. Então, realmente tem certas características que foram identificadas pela psicóloga e que são aplicados e desenvolvidos nesse trabalho, para esse tipo de trabalho.* (Controlador 1)

O que deve ser ressaltado aqui é que aspectos como utilidade da tarefa, autorrealização, satisfação e



possibilidades de liberdade são facilmente produzidos quando há compatibilidade entre os anseios dos sujeitos e a execução do trabalho. Enquanto no primeiro caso, anseios dos sujeitos, o que se verifica são os sentidos do trabalho, no segundo caso, execução do trabalho, a preocupação é com a organização do trabalho, o que gera seus significados. Novamente os sentidos do trabalho são produzidos a partir dos significados gerados ou mesmo avaliados nos testes psicológicos. Coisas que, em grande parte, os controladores acham “naturalizadas” são detectadas nesses testes e possibilitam o exercício do trabalho de forma coerente e idealizada.

Aqui vale uma reflexão. Se, por um lado, são evidentes as críticas aos processos de avaliação psicológica, no que tange a possíveis formas de manipulação, por outro, ressaltam-se os ganhos sociais. Como salienta Dejours (1992), quando a organização do trabalho é avessa aos anseios dos trabalhadores, os prejuízos psicológicos tornam-se evidentes (sofrimento e desenvolvimento de patologias mentais), o que acaba por constituir-se em prejuízo social, dado que os sujeitos não vivem isolados no mundo. Tendo o trabalho a devida centralidade na sociedade moderna, não se podem negar os ganhos sociais desse processo. Além disso, a identificação que esses controladores possuem hoje com o trabalho que executam expressa a existência de sentimentos bons provenientes da profissão.

Pode-se constatar que, na profissão de controlador de voo, existe certa autonomia na execução da tarefa, por ser um trabalho quase individualizado, já que, em grande parte do tempo, o controlador encontra-se na companhia apenas do radar de controle que o auxilia na identificação das aeronaves. Dessa maneira, ao passar as instruções para os pilotos através do rádio, o controlador tem que tomar decisões quase instantaneamente, não havendo a possibilidade da obtenção de uma segunda opinião. Disso se pode inferir que esse profissional tem certa autonomia, termo que aparece em alguns relatos referindo-se à não dependência de outros indivíduos. Ocorre, no entanto que, ao mesmo tempo em que essa autonomia é observada na possibilidade de tomar decisões, ela é limitada, conotando responsabilidade e profissionalismo: os controladores entrevistados são conscientes de que a decisão tomada não pode ser errada. Isso fica evidente nas falas a seguir:

*o controlador tem que trabalhar com erro zero. É um profissional que sabe que não pode errar. Se ele errar são as vidas de pessoas que estão em jogo. Não pode errar! Quando a gente fala controlador, fica uma situação até antipática, os controladores parecem às vezes super-homens. Porque eles são treinados pra trabalhar assim mesmo, pra não errar. (Controlador 2)*

*Os nervos tomando conta, vendo que pode acontecer um troço sério. Por isso é necessário manter a linha de raciocínio, manter a calma e continuar executando o serviço. Graças a Deus fica só no medo, errar é sinônimo de que algo ruim pode acontecer. A gente sofre uma pressão muito grande e aí que tu tens que ser um pouco diferente de algumas pessoas. A pessoa que se mantém muito calma, muito sossegada, muito devagar, já não serve. O cara tem que ser meio nervoso pra poder desempenhar bem. (Controlador 4)*

*Na área militar, por exemplo, quando o cara vai para reserva, ele passa a vida toda naquele regime, “não posso errar”. ... a frase ‘errar é humano’ no nosso dicionário não existe, porque se eu errar 180, 200 pessoas morrem. (Controlador 5)*

Os relatos mostram a grande pressão sofrida diariamente por esses profissionais. Nesse momento, a autonomia, peculiar à profissão, de onde é possível identificar aspectos vinculados aos significados do trabalho, ou seja, à organização do trabalho, surge também como experiências de prazer e desprazer, impactando de forma ampla nos sentidos do trabalho. Isso porque, salientam Morin e Aubé (2009), no que tange os sentidos do trabalho, muito do prazer obtido está ligado à possibilidade de o indivíduo ser criativo, produtivo e ativo no trabalho. Assim, tal autonomia, vivenciada de forma diferente por cada controlador, deixa de ser um motivo de prazer para tornar-se, em alguns casos, causa de sofrimento à medida que a cobrança por resultados positivos – ou seja, por ausência total de falhas – sempre é o único resultado esperado.

Essas limitações são facilmente superadas, pois os sentidos produzidos no trabalho, salienta Morin (2001), dependem de fatores como: a centralidade do trabalho na vida do indivíduo quando comparado com outras atividades que ele valoriza, as funções que o trabalho preenche em sua vida e o sentimento de coerência que ele obtém na realização de seu trabalho. Esses fatores são visíveis no trabalho dos controladores entrevistados, pois fica nítida a centralidade deste trabalho em suas vidas, quando o ponto de comparação (de valor) é a família (Controlador 5) ou a vida em si (Controlador 4); assim como o amplo preenchimento que o trabalho causa em suas vidas, evidente no caso dos controladores aposentados (Controlador 4 e 5) ao salientarem o retorno à profissão; e também o sentimento de coerência na realização do trabalho, produzido pela compatibilidade entre os anseios dos controladores e o conteúdo da função.

Essa coerência na realização do trabalho pode ser evidenciada também naquilo que os entrevistados conceberam como trabalho não corriqueiro ou parte

de uma rotina. Apesar de esta temática estar ligada aos significados do trabalho, ela possui evidentes influências nos sentidos. Mas antes de realizar a explicação dessa afirmação é necessário expor o relato abaixo:

*Olha, é uma função que eu aprendi a encarar hoje de uma forma que é até difícil de explicar, porque a maioria das pessoas não tem uma visão do que é a função de controlador de tráfego aéreo. Então, ser um controlador de tráfego aéreo hoje é um aprendizado constante, não tem um dia igual ao outro, sempre há novidades, o trabalho nunca é igual, o cara que trabalha na torre de comando, por exemplo, cada dia é uma situação diferente. Ele não tem uma carga burocrática tão pesada, ele vai ter que lidar com situações de trânsito das aeronaves e cada dia é uma situação diferente, aeronaves diferentes, aeronaves de locais diferentes. (Controlador 3)*

A relação do trabalho rotineiro é algo importante nas discussões sobre os significados do trabalho, como fica evidente nos textos de Borges e Yamamoto (2004), Tolfo e Piccinini (2007) e Morin (2001). Aspectos como a existência de situações diferentes e carga burocrática baixa possibilitam aos controladores amplos significados do trabalho exercido. Como os significados perfazem o contexto dos sentidos do trabalho, com bem expõem Morin e Aubé (2009), um dos aspectos importantes ligados aos sentidos está na maneira como os indivíduos concebem o trabalho. Por isso, além do trabalho não rotineiro produzir significados importantes, também produz sentidos ao trabalho, pois revela aspectos ligados à autonomia, à criatividade e à produtividade.

Essa lógica estabelecida no modelo de gestão pós-fordista ou toyotista assume contornos de organização do trabalho, que passou a ser concebida através de menos burocracia, de uma estrutura organizacional flexível e de atividades menos rotineiras e mais variadas. Fica nítido que toda essa lógica está diretamente ligada aos significados do trabalho. Mas o que é mais evidente nesse processo é que há também influências nos anseios dos trabalhadores, que vão preferir formas de execução do trabalho próximas ao modelo de gestão pós-fordista. Isso faz que os trabalhadores, em determinadas funções, sintam-se mais estimulados a realizar trabalhos que sejam avessos à lógica do trabalho manual e repetitivo, muito difundido no passado. Essa mudança, além de impactar sobre a organização do trabalho, influencia diretamente os sentidos produzidos e neles interfere, pois sentimentos como os de autorrealização e autoestima assumem um conteúdo social, que confere, muitas vezes, a distinção da função exercida em comparação com outras.

No que tange à rotina da função de controlador, os entrevistados consideram tal função não rotineira, pelas situações, eventos e locais diferenciados. Seria necessário entender ou questionar o que esses entrevistados compreendem por rotina, mas, pela ênfase nas atividades diferenciadas, fica visível que rotina equivale a trabalho repetitivo. Como já foi ressaltado, o mundo do trabalho sofreu várias alterações, o que trouxe maneiras peculiares de entender aspectos vinculados à rotina.

Se, por um lado, o trabalho menos rotineiro é importante, por outro, a regulamentação é algo ainda problemático para os controladores. Ambas as implicações, trabalho menos rotineiro e regulamentação, assumem o papel ligado aos significados do trabalho, pois perfazem o contexto da organização do trabalho. Morin e Aubé (2009) salientam, nesta linha, que um dos atributos vinculados aos significados do trabalho é de que as regras e o horário obrigatório permitem ao trabalhador organizar seu tempo e sua carreira, assim como ritmar as atividades da vida cotidiana. No caso do trabalho não rotineiro, existe a possibilidade de os entrevistados ritmarem também o tempo de suas funções no entremeio às exigências do cargo.

O problema maior na profissão de controlador de voo está na regulamentação da função, que é parte das regras instituídas pela organização. Tendo em vista a sua importância estratégica para a defesa do país, o controle de tráfego aéreo mantém forte ligação com a esfera militar. Apesar de muitas torres de controle já terem sido transferidas totalmente para o controle aéreo civil, uma parcela significativa ainda se encontra sob o comando das Forças Armadas. Ao serem indagados sobre os prováveis motivos da não regulamentação da profissão e da continuidade do controle de tráfego aéreo militar, diversas opiniões puderam ser constatadas:

*Assim, em minha opinião, e isso uma visão particular, como é uma profissão que originalmente 100% eram militares, pois eles passaram para alguns civis, você fica com um problema, porque o militar faz um curso e vai ser sargento especialista. O sargento especialista tem um salário fixo e não recebe como controlador. Então, como controlador de tráfego aéreo, se nós fossemos regulamentados e modificassem os nossos salários, o pessoal da aeronáutica poderia pedir a equiparação, assim como a gente poderia pedir equiparação com o salário deles. Entendeu? Então isso aí é um problema. Isso aí dificilmente será regulamentado enquanto não for feita uma diferenciação dentro da própria Aeronáutica. Por quê? Por que dentro da Aeronáutica se o cara for pagar mais para um sargento especialista, como fica o superior dele que estará ganhando menos? (Controlador 1)*

*Porque isso é um processo muito longo. A Força Aérea Brasileira tem seus interesses em querer que os controladores sejam militares, em função do próprio tráfego militar. ... A tendência é que as torres realmente passem para os operadores civis e, no decorrer do tempo, isso vai acontecer, mas ainda vai demorar algum tempo. Tudo isso em função da regulamentação, precisa de uma regulamentação, precisa de alguma coisa escrita para começar.* (Controlador 3)

*Ah! Poderia acontecer algumas coisas do tipo: desvincular a parte militar da profissão de controlador de tráfego aéreo. Eu acredito que a iniciativa privada teria condições muito melhores de fazer essa coisa crescerem mais, de fornecer mais recursos. A coisa fica muito atrelada à parte militar e isso deixa a coisa meio limitada.* (Controlador 4)

*Realmente a função de controle de tráfego aéreo tem uma responsabilidade tremenda. Em minha opinião, não ganha o que deveria ganhar pela responsabilidade que se tem. ... Então, eu não sou a favor de que o militar não atue no controle de tráfego aéreo. Eu acho que, como é uma área que exige bastante disciplina e cumprimento de regras, eu ainda sou a favor que, por enquanto, o comando do tráfego aéreo seja militar.* (Controlador 5)

Pode-se verificar nas falas que nem todos têm a mesma opinião sobre os motivos da ausência de uma regulamentação da função e da concentração nos profissionais militares, porém todos concordam que não se trata de um processo simples e de fácil resolução. Pelo contrário, os controladores entendem que, para que haja a regulamentação da função de controlador de tráfego aéreo, deve haver um planejamento bem elaborado dos impactos de tais mudanças para a aviação como um todo. Apesar da falta de regulamentação impactar diretamente nos significados do trabalho, não há um descontentamento geral dos controladores entrevistados, pois o que é vivenciado em termos de sentidos e significados supera em muito os problemas tópicos existentes em todas as profissões. Não é o caso aqui de retomar cada aspecto elucidado nas falas, mas uma profissão que é executada por duas esferas diferenciadas (civil e militar) implanta nítidas ambiguidades, muitas delas geradas pela própria história de cada controlador na função.

Nesse sentido, se ocorrer a possível regulamentação da profissão haverá impactos diretos nos significados, pois, dependendo de como ocorrer o processo, tal regulamentação pode implicar restrições e limitações de liberdades, agravado o fato de que esse é um processo complexo de prescrições numa profissão que é exercida por duas esferas distintas (militar e

civil), com culturas bem diferenciadas. O que está em jogo no relato dos controladores entrevistados é a nítida relação custo/benefício, o que gera ambiguidades na profissão, mas que não gera grandes insatisfações e problemas.

## Conclusão

Observando as mudanças instituídas na profissão de controlador de tráfego aéreo a partir de 2007, em decorrência do “apagão aéreo” no Brasil, este artigo foi desenvolvido com o objetivo de compreender os sentidos e significados no trabalho dessa modalidade profissional. Tendo em vista a importância dessa profissão nos dias atuais, investigar aspectos vinculados ao trabalho pode impulsionar discussões atreladas à melhoria no exercício dessa função.

De início, a representação que se tinha, particularmente gerada no levantamento de informações sobre o “apagão aéreo” e sobre a profissão de controlador, era de que teria havido mudanças importantes no conteúdo do trabalho. Durante a pesquisa com os cinco controladores, observou-se que, apesar do aumento de contingentes e da contratação de profissionais da área civil, não houve alterações radicais no exercício dessa função, como ficou visível nos relatos dos entrevistados.

Apesar de algumas alterações nas relações de trabalho, essa é uma profissão destituída da regulamentação necessária, que aparece como um problema nas discussões sobre a profissão de controlador. Nos relatos dos entrevistados, esse fato pode ser considerado problemático, embora não impacte negativamente nos significados do trabalho, pois desperta diferentes debates acerca dos motivos para sua não concretização. É, todavia, consenso entre os controladores a necessidade de um projeto bem organizado a fim de estabelecer regras e critérios que não venham prejudicar as duas esferas envolvidas.

Quando Tolfo e Piccinini (2007) salientam as dimensões ligadas aos sentidos no trabalho, citam que o trabalho possui sentido quando: (a) o trabalho identifica-se com os valores pessoais, (b) a pessoa acredita no trabalho que realiza, (c) a pessoa gosta de fazer o trabalho e (d) o trabalho possibilita autonomia. Morin e Aubé (2009) reforçam essas dimensões ao dizer que interessar-se pelos sentidos do trabalho é interrogar-se sobre a maneira como o indivíduo o concebe, quais os valores subjacentes, quais orientações o indivíduo tem no tocante ao trabalho e o grau de coerência que o trabalho tem para ele. Ficaram evidentes, nos relatos dos controladores, as



seguintes representações, que constituem suas falas em vários momentos: um trabalho que faz sentido pelo prazer, pela centralidade, pelo valor em comparação com outros fatores importantes (família e vida), pela autoestima, pela autonomia e pela autorrealização.

No que tange aos significados do trabalho, Tolfo e Piccinini (2007) afirmam que há significado quando o trabalho: (a) agrega valor e contribui com a empresa, (b) não é rotineiro, (c) permite pensar e criar, (d) é flexível e (e) desenvolve-se num ambiente agradável. Complementado esses atributos, Morin e Aubé (2009) salientam que os significados são produzidos quando os indivíduos observam a utilidade do seu trabalho para a sociedade, que permite definir sua identidade social e que possibilita desafios e a busca de ideais. Também fica evidente em várias passagens das falas dos entrevistados que o trabalho de controlador de voo possui significados por não ser um trabalho rotineiro, ser um trabalho desafiante, permitir certa autonomia, ser importante para a segurança da sociedade e pelo fato de que as exigências do trabalho estão em sintonia com muitas das aptidões dos controladores.

Não há como negar os problemas relativos à profissão de Controlador de Tráfego Aéreo, como a falta de regulamentação, as exigências com relação à função, os problemas enfrentados por lidarem com equipamentos obsoletos, entre outros fatores. Esses acabam provocando impactos negativos nos sentidos e significados do trabalho, mesmo que de forma marginal, porém são aceitos pelos entrevistados como “naturais”. Esse fato comprova o que foi dito por Dejours (1992), ao reconhecer que, em relação ao prazer pelo trabalho, não é difícil imaginar que dificuldades produzidas pela organização são facilmente aceitas.

Embora a profissão de controlador de tráfego aéreo tenha sido alvo de críticas e especulações midiáticas e apontada como a principal causadora dos acidentes aéreos vivenciados em meados de 2006, essas imagens não exerceram impactos negativos significativos sobre os sentidos e significados do trabalho manifestos ou construídos pelos entrevistados. É possível concluir que tal divulgação colocou em foco a profissão, conduzindo a população a saber de sua existência (ou procurar saber mais sobre ela) e a desfazer alguns equívocos quanto ao papel e responsabilidades dos controladores, mas, sobretudo, conduziu agentes do poder público a reestruturar sistemas obsoletos ou estruturas deficitárias e a suprir a falta de profissionais na área e despertou a Academia para a necessidade de pesquisas sobre esse setor tão relevante para a sociedade e para o país.

Dessa forma, espera-se que este artigo tenha contribuído para o debate teórico e para o debate em

torno dos fatos ou fenômenos da realidade acerca das informações empíricas obtidas nesta pesquisa sobre os sentidos e os significados do trabalho na aviação brasileira, em especial na função de controle de tráfego aéreo, fornecendo subsídios para posteriores estudos que visem a um maior aprofundamento acerca da temática discutida e das análises realizadas.

## Nota

- <sup>1</sup> Nome dado pela imprensa à crise no setor aéreo brasileiro iniciada após um grave acidente envolvendo duas aeronaves no ano de 2006.

## Referências

- Antunes, R. (1995). *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. Campinas, SP: Cortez.
- Antunes, R. (1999). *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo.
- Araújo, R. C. S. S. (2000). *O trabalhador na aviação e as práticas de saúde sob o olhar do controlador de tráfego aéreo*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Saúde Pública, USP, São Paulo.
- Berg, B. L. (2007). *Qualitative Research Methods for the Social Sciences* (6ª ed.). New York: Sage.
- Berger, P. L. & Luckmann, T. (1985). *A construção social da realidade* (F. S. Fernandes, Trad., 15ª ed.). Petrópolis, RJ: Vozes.
- Borges, L. O. & Yamamoto, O. H. (2004). O mundo do trabalho. In J. C. Zanelli, J. E. Borges-Andrade, & A. V. B. Bastos (Orgs.), *Psicologia, organizações e trabalho no Brasil* (pp. 24-62). Porto Alegre: Artmed.
- Codo, W. (1984). O fazer e a consciência. In S. T. M. Lane & W. Codo (Orgs.), *Psicologia Social: o homem em movimento* (pp. 40-47). São Paulo: Brasiliense.
- Dejours, C. (1992). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho* (A. I. Paraguay & L. L. Ferreira, Trans., 5ª ed.). São Paulo: Cortez.
- Força Aérea Brasileira - FAB. (2009). *O controlador de tráfego aéreo*. Acesso em 23 de junho, 2009, em [http://www.fab.mil.br/portal/trafegoaereo/2911\\_controlador\\_trafego.htm](http://www.fab.mil.br/portal/trafegoaereo/2911_controlador_trafego.htm)
- Fontana, A. & Frey, J. H. (2000). The interview: From structured questions to negotiated text. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *The Handbook of qualitative research* (2ª ed., pp. 695-728). Thousand Oaks-California: Sage Publications.
- Godoi, C. K. (2005, maio/junho). Análise do discurso na perspectiva da interpretação social dos discursos: uma possibilidade aberta aos estudos organizacionais. *Revista Eletrônica de Gestão Organizacional – Gestão.org.*, 3(2), 90-105.
- Itani, A. (2009, abril/agosto). Condições de trabalho e riscos à saúde do trabalhador da aviação. *InterfacEHS - Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente*, 4(1), Artigo 4.
- Lei nº 5.862/1972, de 12 de dezembro de 1972. (1972). Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa



- pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências. Acesso em 10 de junho, 2009, em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/1970-1979/L5862.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L5862.htm)
- Loiola, E., Bastos, A. V. B., Queiroz, N., & Silva, T. D. (2004). Dimensões básicas de análise das organizações. In J. C. Zanelli, J. E. Borges-Andrade, & A. V. B. Bastos (Orgs.), *Psicologia, organizações e trabalho no Brasil* (pp. 63-90). Porto Alegre: Artmed.
- Marx, K. (2004). Trabalho produtivo e trabalho improdutivo. In R. Antunes (Org.), *A dialética do trabalho: Escritos de Marx e Engels* (pp. 24-39). São Paulo: Expressão Popular.
- Morin, E. M. (2001, julho/setembro). Os sentidos do trabalho. *Revista de Administração de Empresas – ERA*, 41(3), 8-19.
- Morin, E. M. & Aubé, C. (2009). *Psicologia e gestão*. São Paulo: Atlas.
- Morin, E. M., Tonelli, M. J., & Pliopas, A. L. V. (2007). O trabalho e seus sentidos. *Psicologia & Sociedade*, 19(n. spe. 1), 47-56.
- Neuman, W. L. (2007). *Basics of social research: Qualitative and quantitative approaches* (2ª ed.). New York: Sage.
- Nuzzi, V. (2006, dezembro). De olhos bem abertos. *Revista do Brasil*, 7. Acesso em 10 de junho, 2009, em <http://www.redebrasilatual.com.br/revistas/7/de-olhos-bem-abertos>
- Tolfo, S. R. & Piccinini, V. (2007). Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. *Psicologia & Sociedade*, 19(n. spe. 1), 38-46.
- Recebido em: 13/07/2010  
Revisão em: 21/06/2011  
Aceite em: 21/06/2011
- Luciano Mendes* é Doutor em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Professor Adjunto na Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS) de 2009 a 2012. Atualmente é professor na Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” da Universidade de São Paulo. Endereço: Rua 44, n. 776. Bairro Baroni. Barretos/SP, Brasil. CEP 14780-190. Email: [lucianoibtos@yahoo.com.br](mailto:lucianoibtos@yahoo.com.br)
- Fabiano Santana dos Santos* é Mestre em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Professor e tutor no curso de administração à distância da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) no período de 2008 a 2010. Atualmente é Professor Assistente no curso de Administração Pública da Universidade Federal Alagoas (UFAL), Maceió/AL. Email: [fsantana@arapiraca.ufal.br](mailto:fsantana@arapiraca.ufal.br)

### Como citar:

Mendes, L. & Santos, F. S. (2013). Os sentidos e significados no trabalho de controlador de tráfego aéreo. *Psicologia & Sociedade*, 25(3), 706-717.