OS SENTIDOS E SIGNIFICADO NO TRABALHO DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

Fabiano Santana dos Santos
Luciano Mendes
Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS

RESUMO
O objetivo neste artigo foi compreender os sentidos e significado no trabalho de controlador de tráfego aéreo. Isso pelo fato de que essa profissão ganhou destaque na mídia a partir do problema do "apagão aéreo" no Brasil, elucidando sua importância para a segurança da população brasileira. Para tanto, houve a necessidade de aprofundar algumas discussões teóricas sobre sentidos e significado no trabalho, com a intenção de entender aspectos relativos a esses conceitos. Em seguida, algumas considerações sobre a profissão de controlador de tráfego aéreo foram importantes, como forma de compreender as características e os pressupostos em torno dessa profissão. Após essas considerações teóricas, foi necessário elucidar 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 é que foi possível, no tópico seguinte, entender aspectos vinculados à pesquisa com os controladores de tráfego aéreo, realizando a análise do corpus de entrevista. Como conclusão, fica evidente que há na profissão de controlador de tráfego aéreo, por exemplo, compatibilidade entre os anseios dos profissionais e as exigências da função, o que permite detectar conteúdos, significados e sentidos atribuídos ao trabalho.

ABSTRACT
The objective of this paper was to understand the meanings and significance in the work of air traffic controller. That the fact that the profession has gained prominence in the media from the problem of "blackout air" in Brazil, explaining its importance to the security of the Brazilian population. Therefore, it was necessary to develop some theoretical discussions about meanings and significance in the work, with the intention to understand aspects of these concepts. Then, some considerations about the profession of air traffic controller were important as a way to understand the characteristics and assumptions about the profession. After these theoretical considerations, it was necessary to clarify the methodological approach, highlighting the type of research, the way it was executed, the subjects and the method of data analysis. With this route is that it was possible in the next topic, understand aspects related to research with air traffic controllers, making the analysis of the corpus of interview. In conclusion, it is evident that there are in the profession of air traffic controller, for example, compatibility between the expectations of professionals and job requirements, which allows the detection of content, significance and meanings attributed to work.

1 INTRODUÇÃO

O trabalho tem uma inquestionável importância para o homem em todas as sociedades. Ao longo da história ele tem passado por alterações significativas na sua estrutura, ocupando cada vez mais destaque na vida do indivíduo. Para muitos, o trabalho ocupa uma centralidade absoluta na vida, tornando-se fundamental na formação da identidade e estando fortemente atrelado à realização pessoal. Dessa forma, para que haja sentido na vida do indivíduo é necessário haver um trabalho capaz de proporcionar momentos de realização para o seu executor, ou seja, uma vida sem sentido no trabalho dificilmente será diferente fora dele (ANTUNES, 1999).

Os sentidos e significado dados ao trabalho não têm se apresentado muito diferentes para o trabalhador brasileiro. O desenvolvimento econômico vivenciado pelo país na última década fez voltar a crescer setores que há muito se encontravam estagnados. A aviação comercial brasileira foi uma das esferas onde houve a possibilidade de identificar esse crescimento. Todavia, esse aumento de participação de mercado patrocinou também significativas mudanças nas relações de trabalho e fez a população identificar atores pouco conhecidos que fazem parte do cotidiano do tráfego aéreo, sendo responsáveis por funções vitais na aviação.

Tendo em vista essa constatação, em fins do ano de 2006, em decorrência de um acidente, o povo brasileiro vê instaurada uma crise no sistema aéreo. Apesar do aumento na frota de aviões no Brasil, assim como na quantidade de vôos nos aeroportos, o problema estrutural e que foi o estopim para o surgimento do acidente esteve assentado sobre os controladores de tráfego aéreo. Não tardou para que fosse constatado que o problema não incidia apenas sobre erro dos controladores, mas pela 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 foi de extrema importância para solucionar o problema do "apagão aéreo" (ARAÚJO, 2007).

A profissão de controlador de tráfego aéreo – como ficará claro mais adiante – surge sob o comando militar, constituindo a grande maioria dos contingentes, com pouca participação daqueles profissionais da área civil. Somente em meados de 2007 é que o governo abre concurso para contratação de controladores de vôo, como forma de solucionar o problema da quantidade de profissionais, ocorrendo a entrada de vários controladores provenientes dessa área civil. Por ser uma profissão que congrega pessoas das áreas militar e civil, a regulamentação se torna algo problemático, pois vai se constituir em duas esferas com carreiras diferenciadas. Com o problema do "apagão aéreo", ocorrem algumas mudanças na estrutura da profissão de controlador, como alteração nas horas de trabalho/dia, períodos de descanso e uma possível desmilitarização da área, que de fato ainda não ocorreu (NUZZI, 2006).

Com essas modificações e a necessidade de compreender problemas vinculados aos sentidos do trabalho na profissão de controlador de tráfego aéreo é que esse artigo se efetiva. Isso por que, dado a importância que o controle do espaço aéreo possui nos dias atuais – principalmente pela quantidade de vôos e aeronaves que trafegam sobre o país e sobre os grandes centros, além do fato de que a profissão ganhou destaque na mídia pela atuação peculiar e acuidade no tráfego de aeronaves, entender os sentidos do trabalho nessa profissão pode contribuir para se pensar os pontos positivos e negativos nas alterações realizadas até o momento.

2 OS SENTIDOS E SIGNIFICADO DO TRABALHO

Não seria o caso aqui retomar a ampla 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), Borges e Yamamoto (2004). Mesmo não sendo necessário o retrocesso nessa discussão, seria importante – até pela compreensão do contexto deste artigo – elucidar alguns aspectos referentes ao trabalho. Como expõe Codo (1984), o trabalho não se enquadra apenas como uma ação, mas é gerador de significados, o que altera a relação estabelecida entre o homem e a natureza. Além disso, enquanto uma ação transformadora sobre a natureza ou objeto, outra peculiaridade do trabalho é que, antes mesmo do sujeito constituir essa transformação, ele a idealiza, ou seja, planeja e visualiza essa transformação antes de executá-la.

Essa idealização do processo de transformação foi amplamente discutida por Marx (2004), ao elucidar os processos de objetivação e internalização vinculados aos universos subjetivos e objetivos. Na visão de Marx (2004), o trabalho é objeto que se fez "coisal", através da objetivação, que se constitui em um processo de externalizar os aspectos idealizados. Por esse motivo, quando Marx (2004) analisou o desenvolvimento do sistema industrial, constatou o

que ele chamou de alienação do trabalhador, pelo fato de que, com a fragmentação do processo produtivo, as possibilidades do trabalhador reconhecer o produto dessa transformação eram irrisórias, pois seu trabalho estava fadado a uma simples parte do objeto final. Nesta linha, Marx (2004) salienta que o trabalho – estabelecido no entremeio do sistema industrial – imprime duas limitações ao trabalhador: perda do objeto e servidão a ele. Primeiro que, não há nesse sistema a possibilidade de o sujeito obter e dar destino aos objetos constituídos de seu trabalho e, segundo que ele passa a depender desse trabalho para sobreviver.

É Arendt (2004) quem elucida algumas distinções importantes para a compreensão do termo trabalho, mostrando diferenças significativas entre labor e trabalho. Para essa autora, o labor está vinculado às ações destinadas à sobrevivência do indivíduo. Por outro lado, longe de uma preocupação com a sobrevivência, o trabalho, salienta Arendt (2004), é que constitui os objetos, aquilo que é durável, aquilo que no interstício social é historicizado, que dura no decorrer do tempo. Longe de uma fugacidade produzida no labor, o trabalho imprime a história, as tecnologias e os significados.

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 por que, 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. Esse efeito um tanto dialético é que possibilitou, durante a história, sentidos diferentes ao processo de trabalho, assim como significados peculiares à ação de trabalhar (BORGES; YAMAMOTO, 2004).

Esse fato mostra que 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. Nesta 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 tornaram possível o surgimento de novas formas de organizar, como as organizações virtuais e organizações em rede, instaurando sentidos e significados diversificados ao processo de trabalho (LOIOLA *et. al*, 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 de que uma nova forma de execução do trabalho foi sendo instituída com o desenvolvimento do sistema capitalista, muito vinculada ao conhecimento, habilidades e ações dos indivíduos. Esse processo fez surgir temáticas que enfatizavam, por um lado, o "fim do trabalho" e, por outro lado, a destituição de significados do trabalho. Visões um tanto catastróficas sobre a tendência do trabalho, mas que contribuíram para pensar tentativas de redução das jornadas e democratização do acesso ao trabalho, mesmo que não tendo os efeitos esperados (LOIOLA *et. al*, 2004).

Não sendo visíveis hoje essas tendências e observando a continuidade e centralidade do trabalho nas ações humanas, a concepção alternativa instituída por Borges e Yamamoto (2004, p.57) em relação a essas duas tendências se torna importante no contexto deste artigo. Isso por que, 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.

Neste 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 exprimir que, quando dissemos que as mudanças nos modelos de gestão instituíram mudanças no próprio sujeito trabalhador, fica evidente a necessidade, nos dias atuais, de uma organização e processos de gestão avessos ao que promulgavam o modelo taylorista-fordista, ou seja, que o trabalho não seja repetitivo, que a organização não seja extremamente hierarquizada, que haja espaços de participação, etc., possibilitando observar maior ou menor significado e os sentidos atribuídos ao trabalho.

Apesar da proximidade entre termos como sentido e significado, existem diferenças expressivas entre eles. Como ressalta Tolfo e Piccinini (2007), enquanto o significado denota a representação que o indivíduo possui de 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 auto-realização, a satisfação e a possibilidade de liberdade. Nesta linha, essas autoras expõem as diferenças entre trabalho com e sem sentido, elucidando aspectos vinculados às dimensões: individual, organizacional e social. Sem adentrar aos pormenores dessas dimensões, Tolfo e Piccininni (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).

Sem adentrar à discussão psicopatológica do trabalho de Dejours (1992), uma das temáticas estabelecida é o significado do trabalho. Esse significado está diretamente atrelado ao que o esse autor chamou de "organização do trabalho", ou seja, a divisão do trabalho, o sistema hierárquico, as modalidades de comando, as relações de poder e as questões de responsalibidade. Na visão de Dejours (1992), quando esta organização do trabalho está compatível e de acordo com as necessidades dos sujeitos, o trabalho passa a ter um conteúdo cada vez mais significativo. Esse fato foi possível de ser constatado na discussão realiazada anteriormente da temática marxista, onde um fator importante e que está atrelado ao trabalho é a possibilidade que o indivíduo possui de se reconhecer no objeto gerado pelo seu trabalho e dar destino a ele. Nesta linha, salienta Dejours (1992), o significado do trabalho está diretamente ligado a capacidade que o trabalhor possui de 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 significado do trabalho.

Na pesquisa desenvolvida por Morin (2001) entre estudantes e administradores, que Tolfo e Piccinini (2007) discutem muitos aspectos, o trabalho tem sentido quando possibilita – e aqui a autora identifica uma regularidade nas respostas de ambos os sujeitos pesquisados – atualizar seu potencial, aprendizagem e sentimento de utilidade, além de ser interessante, permitir interação com as outras pessoas e ser benéfico para 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. Com essa discussão, há a possibilidade de infiltrar mais especificamente na profissão de controlador de tráfego aéreo.

3 A FUNÇÃO DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

Apesar de sua indiscutível importância para a segurança da aviação nacional, a função de controlador de tráfego aéreo não é regulamentada no Brasil. Tal função que envolve atividades de prestação de serviço para pilotos em vôo, além do acompanhamento e apoio em áreas que há tráfego aéreo, muitas vezes não tem o seu devido reconhecimento, tornando-se incógnita para muitas pessoas que utilizam o transporte aéreo (ARAÚJO, 2000). Assim, tais profissionais são lembrados apenas em situações desfavoráveis para sua imagem, como acidentes ocasionados por falhas humanas ou 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 foi outorgada à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), pela Lei nº 5.862, de dezembro de 1972 (NUZZI, 2006; BRASIL, 1972). A implantação do controle de vôo em aeroportos civis apenas veio a ocorrer 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 através de concursos públicos, tendo em seu contrato de trabalho discriminadas as horas semanais e mensais a serem cumpridas. Quanto à escolaridade, para ambos os controladores exige-se o nível médio completo, sendo que, para os militares a formação se inicia com o concurso para Sargento da Aeronáutica (ITANI, 2009; ARAÚJO, 2000).

Segundo Nuzzi (2006), no ano de 2006 existiam 2.706 controladores de tráfego aéreo no país, dos quais 2.112 eram militares, 499 civis e 95 servidores federais, que são subordinados ao Comando da Aeronáutica. A falta de uma regulamentação para a função faz com que os controladores passem por diversas dificuldades relacionadas a representatividade profissional. Enquanto os controladores civis, que representam menos de 20% do total de profissionais, têm no Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo 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 sindicalismo, o controle militar também representa um agravante nas relações de trabalho desses profissionais. As queixas mais recorrentes estão relacionadas ao acesso às informações, por muitas vezes estarem disponíveis apenas aos altos escalões, e às 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 pode ser 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. Dessa forma, para os militares esse processo torna-se ainda mais difícil devido a exigências relacionadas à disciplina e 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, pautando, assim, os seus procedimentos e satisfazendo, 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 Áreas do país. Entre os anos de 2000 e 2006 a Escola formou 835 Sargentos Controladores de Tráfego Aéreo, tendo uma média de 130 oficiais por ano. A jornada de trabalho deste profissional é de 156 horas mensais, sendo o turno de 8 horas diárias com direito a um descanso de 2 horas por turno. Para evitar o desgaste físico e psicológico, bem como a fadiga peculiar à função, o controlador não pode ficar mais de 3 horas consecutivas no console (local onde o controlador exerce sua atividade), por causa da posição que o controlador de tráfego aéreo fica quando exerce suas atividades (FAB, 2009).

A importância social do trabalho de controlador do tráfego aéreo é evidente, mesmo que, antes de meados de 2006 a população soubesse pouco sobre sua função, o que pode impactar no reconhecimento social da profissão. Além disso, com o problema do "apagão aéreo" no Brasil, a necessidade de novas contratações se tornou evidente, o que, em meados de 2007, ampliou o contingente de civis no quadro de controladores. Acrescido a esse fato, está a regulamentação das horas/trabalhadas/dias, que foi uma das principais reclamações e exigência dos controladores na época. Nesta linha, houve modificações significativas no conteúdo do trabalho que, por exigência dos próprios sujeitos controladores, impulsionou certas compatibilidades, mesmo que problemas estruturais ainda persistissem. Tendo em vista essas constatações é que a pesquisa sobre os sentidos do trabalho de controlador de tráfego aéreo se torna importante, mas antes de elucidar os resultados é necessário apresentar os procedimentos de realização da pesquisa.

4 PERCURSO METODOLÓGICO

A pesquisa aqui desenvolvida se caracteriza como uma pesquisa qualitativa, realizada através de um estudo de caso. Como pesquisa qualitativa, Neuman (2007) elucida que é uma modalidade de pesquisa onde se busca explicações sobre o "como" e o "por que" das ações

sociais. Diferente da pesquisa quantitativa, onde o intuito é a busca de generalizações através de dados quantificáveis e variáveis pré-definidas, 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. Nesta linha, como mostra Berg (2007), a pesquisa qualitativa não se constitui através de variáveis pré-definidas e passíveis de quantificação, mas através da obtenção de informações coletadas que leve em consideração a visão daqueles que são sujeitos da pesquisa.

Por esse motivo, a principal ferramenta de pesquisa foi a entrevista não estruturada, desenvolvida com cinco controladores de tráfego aéreo, que foram nomeados ficticiamente no decorrer das discussões dos dados como Controlador 1, 2, 3, 4 e 5. Dentre os 5 profissionais entrevistados, 4 atuam na profissão por mais de 3 décadas, participando de importantes transformações ocorridas no setor nos principais momentos políticos e econômicos do país. 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.

A entrevista não estruturada é conceituada por Fontana e Frey (2000) como aquela modalidade de entrevista onde o pesquisador não possui um questionário pré-formado, apenas um roteiro que permite com que ele aborde aspectos importantes durante a execução da pesquisa em si. Sendo assim, mesmo que contemplada sob uma perspectiva qualitativa onde o número de sujeitos possui uma importância marginal, esta se constitui como uma pesquisa preliminar, desenvolvida com controladores de tráfego aéreo do Estado do Rio Grande do Sul.

Dentre os 5 profissionais entrevistados, 4 atuam na profissão por mais de 3 décadas, participando de importantes transformações ocorridas no setor nos principais momentos políticos e econômicos do país. O Controlador 1 é o entrevistado com menor tempo de atuação na função, ingressando no Centro de Controle de Tráfego Aéreo (CTA) em 2004. 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.

Paralelamente ao trabalho no controle de tráfego aéreo, alguns dos entrevistados afirmaram desenvolver outras atividades ligadas à aviação, tendo como destaque a função de instrutor em cursos de formação de novos profissionais ou na capacitação de colegas. A experiência como instrutor fez com que o Controlador 2 seguisse a docência também fora das Forças Armadas, desempenhando o papel de professor universitário em uma renomada instituição de ensino superior em Porto Alegre.

Feitas as entrevistas, os dados foram analisados através 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 construções ideológicas e sociais, o que possibilita visualizar a produção de sentidos (GODOI, 2005). Essa perspectiva 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, que visa a existência de peculiaridades individuais (história), assim como estão atreladas a uma visão compartilhada (social).

5 OS SENTIDOS E SIGNIFICADO NO TRABALHO DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

Como forma de analisar os sentidos e significado no trabalho dos controladores entrevistados é interessante partir do processo de escolha da profissão. Se nas discussões sobre os sentidos e significado do trabalho há a necessidade de que esse trabalho seja desafiante, interessante em seu conteúdo e que possibilite autonomia, reconhecimento e desenvolvimento, então a escolha pela profissão deve ser algo deliberado, para que o indivíduo possa ter ou encontrar esses atributos na profissão. O que se verificou nas entrevistas com os Controladores é que nenhum deles escolheu a profissão, por assim dizer, de livre e espontânea vontade, mas no início foram alocados de acordo com suas potencialidades, como é possível observar nos relatos a seguir:

> Olha, não foi exatamente 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 na época que 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 e, por isso, determinaram que eu seria um controlador. Um teste para ver se você tem as qualificações, um dia inteiro de testes psicológicos de vários tipos e foram eles que determinaram, que 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 tinha oferecidas lá – que a gente tinha 1 ano de curso básico e depois, no segundo ano, a gente escolhe a especialidade – tinha o tráfego aéreo. Eu não tinha a menor relação de querer ser controlador de tráfego ou coisa parecida, foi totalmente aleatória, foi uma coisa que aconteceu. Eu não tinha idéia. Fui descobrir isso quando fui fazer os testes. A gente faz testes de avaliação pra descobrir as aptidões e dentre as aptidões que foram colocadas estava o tráfego aéreo. Eu me identifiquei dentro dessa, entendeu? (CONTROLADOR 3).

> Nós temos relacionado um perfil, que era antigamente escolhido daquela seleção feita nas turmas da escola de sargento, onde se forma o controlador militar em Guaratinguetá-SP. Então, nas turmas entram 500 alunos com diversas especialidades. Eles fazem então um ano de base – como a gente chama, 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 daqueles alunos que estão ali. Dentro desse perfil, o psicólogo lá que faz a análise e eles indicam o aluno para fazer o teste que ele mostrou capacidade (CONTROLADOR 5).

Os relatos mostram que tanto os Controladores selecionados na área civil quanto 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 adéqua-se à função de controlador de tráfego aéreo, aprofunda os 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 época mais remota, como pode ser observado na fala do Controlador 5 – que já é aposentado pela área militar e retornou ao trabalho como civil – até nos dias atuais, conforme salienta o Cotrolador 1 – que possui pouco tempo na área, os testes de seleção e a identificação de aptidões são centrais nessa profissão. Isso por uma série de fatores que ficarão mais claros no decorrer deste artigo: como o risco que a profissão pode causar, o ambiente de trabalho, etc. Mas aqui vale uma reflexão, pois o processo de seleção, pouco comentado nas discussões sobre os sentidos do trabalho, é que permitem a constituição de vários desses sentidos. Isso pelo fato de que, ao detectar características pessoais e aptidões nos indivíduos, sabendo as exigências da profissão, os testes de seleção promovem uma compatibilidade entre aquilo que se deseja e o que se obtém no trabalho.

Um fato interessante é a comparação entre a fala do Controlador 1 (recente na profissão) e do Controlador 5 (com maior tempo de atuação na profissão), mostrando que, cada vez mais, a exigência dos testes psicológicos aumenta. Essas considerações apresentam uma contribuição aos estudos sobre os sentidos e significado do trabalho, pois há que se levar em conta a potencialidade de alocar os indivíduos naquelas funções que possuem mais compatibilidade com seus anseios. Isso fica claro nos relatos seguintes, que mostram a identificação que os Controladores possuem hoje com a profissão:

> Tanto me identifico que eu saí e me chamaram de novo e eu estou aqui, por que eu me identifico com o meu trabalho. Claro que daqui a um tempo vai terminar pra mim essa atividade, mas é uma atividade muito prazerosa pra mim. Embora haja responsabilidades, essas coisas todas, mas pra mim é um prazer. Tráfego aéreo pra mim é um prazer (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, por que 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 o significado que o trabalho possui na vida desses Controladores. Quando Dejours (1992) discute aspectos ligados ao significado no trabalho, a existência desse trabalho como fonte de prazer e satisfação é um dos fatores fundamentais. Esse fato vai além da organização do trabalho, pois Dejours (1992) salienta que, quando há essa relação de prazer pelo trabalho executado, não é difícil imaginar que dificuldades produzidas pela organização são facilmente aceitas. Isso ficará evidente mais adiante, pois algumas insatisfações – como a regulamentação da profissão – são amplamente comentadas pelos Controladores.

Nessa relação de prazer com a profissão, a função exige algumas aptidões necessárias e, neste ponto, os Controladores entrevistados expõem as exigências, mostrando a complexidade da profissão. Como fica claro nos seguintes relatos:

> O controlador tem que ter poder decisório, ele não pode deixar pra depois. Ele tem que correr o risco de decidir até errado, ele tem que passar confiança para o piloto. Nada pior pra um piloto que estar numa situação difícil, numa confluência de rota chegando e sentir uma indecisão por parte do controlador. Isso é péssimo. Então, ele tem que ter uma entonação decisória. [...] Então, ele não pode ser indeciso, ele tem que ter uma boa antecipação. Porque na hora em que ele trabalhar sem radar ele não está vendo. [...] E pra 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 vai treinar (CONTROLADOR 2).

> Eu acho que a grande aptidão que tem que se ter dentro da função de tráfego aéreo é 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 em tempo maior, o que vai acontecer daqui a algum tempo. 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 que tenha que ser melhor que os outros, mas tem que ter algumas características. O cara que desempenhe bem a função. 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, as vezes, sob pressão (CONTROLADOR 4).

Aqui retomamos a importância dos testes psicológicos na triagem do candidato ao cargo de Controlador, pois a necessidade de uma pessoa com boa dicção, autônomo em suas decisões, com raciocínio rápido e um bom sentido espacial, são fatores necessários à realização da função, ocorrendo uma compatibilidade entre o perfil dos candidatos e as exigências do cargo. Conforme já observado por Tolfo e Piccininni (2007), para que o trabalho tenha sentido, fatores como autonomia, reconhecimento, desenvolvimento e crescimento são fundamentais. Nesta linha, a compatibilidade entre as exigências na função e os atributos pessoais, possibilita entender aspectos como a autonomia da profissão. Essa importância dos testes psicológicos fica claro no relato abaixo:

> Competências, por exemplo, são identificadas na gente isso na parte psicológica. Justamente são fatores assim, como trabalho em equipe, a gente ter uma visão espacial, ou certas características que são identificadas. Eu entendo que são características do controlador de tráfego aéreo. E eu, assim, a principio 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 nesse trabalho psicológico,

> principalmente pela psicóloga, que são aplicados e desenvolvidos nesse trabalho, para esse tipo de trabalho (CONTROLADOR 1).

O interessante de ser ressaltado aqui é que aspectos como utilidade da tarefa, auto-realização, satisfação e possibilidades de liberdade, são facilmente produzidos quando há compatibidade entre os anseios dos sujeitos e a execução do trabalho. Coisas que, em grande parte, os Controladores acham naturalizadas – como fica claro no relato do Controlador 1: "Eu, assim, a princípio nunca soube identificar" – 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 a esse processo, que denota certa manipulação, por outro lado, há que se ressaltar os ganhos sociais. Isso pelo fato de que, como fica nítido no próprio trabalho de Dejours (1992), quando a organização do trabalho é avessa aos anseios dos trabalhadores, os prejuízos psicológicos se tornam evidentes (como sofrimento e o desenvolvimento de patologias mentais), o que de tudo é um prejuízo social, dado o fato de que os sujeitos não vivem isolados no mundo. Como o trabalho possui uma centralidade evidente em nossa sociedade nos dias atuais e como o sistema em que vivemos está assentado sobre a execução de modalidades de trabalho, não podemos negar os ganhos desse processo. Além disso, a identificação que esses Controladores possuem hoje com o trabalho que executam – começaram não conhecendo a profissão, mas logo se identificaram – expressa a existência de sentimentos bons provenientes da profissão.

Esse fato permite a manifestação desses Controladores de que possuem autonomia na profissão, pelo fato de o trabalho ser quase que 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, as decisões devem ser tomadas quase que instantaneamente, não havendo a possibilidade da obtenção de uma segunda opinião. Uma das conotações que deveria ser observada é a própria ideia de autonomia que esses Controladores possuem, pois o que fica transparente é a não dependência de outros indivíduos. Nesta linha, ao mesmo tempo em que essa autonomia é observada na possibilidade de tomar decisões, ela é limitada, pois a consciência que esses Controladores possuem de que a decisão tomada não pode ser errada, coloca nítidos limites a essa autonomia. Isso fica evidente na fala dos Controladores abaixo:

> [...] 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, e manter essa linha de raciocínio, manter a calma e continuar executando o serviço. Graças a Deus fica só no medo, errar é acontecer alguma coisa. A gente sofre uma pressão muito grande e aí que tu tem 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 pra reserva, ele passa a vida toda dele ali 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 a profissão, deixa de ser um motivo de prazer para tornar-se motivo 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 por dois motivos. Primeiro, a compatibilidade entre os anseios dos trabalhadores e o conteúdo da função exercida – amplamente comentado. Segundo, o trabalho é visto pelos Controladores como algo não corriqueiro ou parte de uma rotina, como fica claro no relato abaixo:

> Olha, é uma função que eu aprendi a encarar hoje de uma forma assim 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. Muitas dificuldades, todo um aprendizado que tem que se ter. 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 sentidos e significado 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 a vivenvia de um trabalho de acordo com os anseios atuais. Aqui é necessário retomar uma discussão realizada no percurso teórico, pois se há mudanças no mundo do trabalho, há mudança nos anseios dos trabalhadores. Por mais que, no relato a anterior, fique evidente certa regularidade na execução da função, ela não é vista como rotineira. Claro que deveríamos entender o que esses Controladores compreendem por rotina, mas ao elucidar que as situações são diferentes, os locais são diferentes, etc., a rotina possui caratecterísticas de um trabalho repetitivo, provavelmente, semelhante ao disseminado no modelo taylorista-fordista. Mas como foi ressaltando, o mundo do trabalho em si sofreu várias alterações, assim como a ideia em torno do trabalho, o que trouxe maneiras peculiares de entender aspectos vinculados à rotina.

Mas se essa não rotina é algo importante na profissão e que possibilita satisfação no trabalho, a regulamentação da profissão é algo ainda problemático para os Controladores. 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 encontra-se 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:

> É, assim, basicamente, na minha opinião – é uma visão particular minha – basicamente com relação a essa questão militar. Por quê? Por que como é uma profissão que originalmente 100% eram militares, pois eles passaram para alguns civis, você fica com um problema, porque o militar ele faz um

> curso e vai ser sargento especialista. O sargento especialista tem um salário fixo como sargento especialista e não como controlador de tráfego aéreo. 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 nós poderíamos pedir a equiparação em relação a eles, entendeu? Então isso aí é um problema. Isso aí dificilmente será regulamentado para nós enquanto não for feita uma diferenciação dentro da 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 que os controladores sejam militares em função do próprio tráfego militar e porque é um processo muito longo, como eu disse. [...] A tendência é que as torres realmente passem para os operadores civis e com o decorrer do tempo isso vai acontecer, mas ainda vai demorar algum tempo. Mas tudo 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 crescer mais, de fornecer mais recursos. A coisa fica muito atrelada a parte militar e isso deixa a coisa meio limitada (CONTROLADOR 4).
>
> Realmente a função de controle de tráfego aéreo é uma das especialidades que tem uma responsabilidade tremenda em cima dele e, na minha opinião, não ganha o que deveria ganhar pela responsabilidade que ele tem. [...] Então, eu não sou assim também 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).

Pôde-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. 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 geradas pela própria história de cada Controlador na função.

Nesta linha, a regulamentação passa a ser algo problemático, mas não passível de geral insatisfação ou prejuízos para os Controladores entrevistados, pois o próprio processo de regulamentação pode gerar restrições e limitações de liberdades, ao mesmo tempo em que permite uma série de benefícios. 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 geram grandes insatisfações e problemas.

6 CONCLUSÃO

Observando as mudanças instituídas na profissão de Controlador de tráfego aéreo a partir de 2007, em decorrência do "apagão aéreo" no Brasil, o presente artigo foi desenvolvido com objetivo compreender os sentidos e significado no trabalho dessa modalidade profissional. Tendo em vista a importância dessa profissão nos dias atuais, investigar aspectos vinculados ao trabalho, se torna algo interessante para impulsionar discussões atreladas á melhoria no exercício dessa função. De início, a constatação que se tinha, particulamente gerada no levantamento de informações sobre o "apagão aéreo" e a profissão de Controlador, era de que houve mudanças importantes no conteúdo do trabalho.

Com a pesquisa com os cinco Controladores o que se observou é que, apesar do aumento de contingentes e da contratação de profissionais da área civil, não houve alterações radicais no exercício da função. Apesar de algumas alterações nas relações de trabalho, ainda existe a não regulamentação da profissão, mas como pode ser constatado, esse não se configura num problema que destitui os sentidos e significado do trabalho executado. Ainda no caso dessa regulamentação – há muito esperada pelos trabalhadores que atuam nessa função – desperta diferentes debates acerca dos motivos para sua não-concretização. Contudo, é 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 do sentido no trabalho, fica evidente no relato dos Controladores um trabalho que faz sentido. Na dimensão individual, foi constatada a identificação do Controlador com o conteúdo do trabalho. As autoras citam que nessa dimensão o trabalho que possui sentido possibilita: a) identificação com os valores pessoais; b) é claro em seu objetivo; c) a pessoa acredita no trabalho que realiza; e d) a pessoa gosta de fazer. Fica claro em várias passagens das entrevistas comentadas no tópico anterior esses atributos vinculados à dimensão individual dos sentidos no trabalho. Vale salientar que, apesar dessa identificação, todos os entrevistados possuíam pouco ou nenhum conhecimento acerca da função que iriam executar, sendo destinados para o controle de tráfego aéreo após os testes de aptidão aplicados por psicólogos. Desse modo, faz-se necessário um estudo mais aprofundado sobre tal particularidade, pouco explorada pelos estudiosos dos sentidos do trabalho, pois esses testes de perfis ou personalidades poderão ser responsáveis por uma maior ou menor identificação com a função a qual o indivíduo foi alocado.

Além dessa dimensão pessoal, Tolfo e Piccinini (2007) citam a dimensão organizacional do trabalho com sentido. Nesta dimensão são importantes no produção dos sentidos aspectos como: a) o trabalho agrega valor e contribui com a empresa; b) não é rotineiro; c) permite pensar e criar; d) possibilita autonomia; e) é desafiante; e f) desenvolve-se num ambiente agradável. Essas características também foram evidentes nos relatos dos Controladores, pois a função: nunca é rotineira (todo dia acontece coisas diferentes, como ficou claro na fala do Controlador 1); possibilita pensar e criar, pois as rotas são desenvolvidas por eles; é um trabalho desafiante, pois não há possibilidades de erros; e permite certa autonomia. São essas características vinculadas à dimensão organizacional que possibilitam prazer e a satisfação no trabalho. Mesmo diante das exigências relativas ao cargo, os Controladores demonstram ter uma forte identidade com o que fazem, reconhecendo a centralidade que o trabalho possui nas suas vidas. Entretanto, características como a autonomia, identificada como imprescindível nessa profissão, nem sempre podem ser encarada de forma prazerosa, tornando-se um sofrimento à medida que a responsabilidade do cargo exige uma total inexistência de erros.

Dessa forma, espera-se que esse artigo tenha contribuído para o debate teórico e prático sobre os sentidos e o significado do trabalho na aviação brasileira, em especial na função de controle de tráfego aéreo, fornecendo subsídios para posteriores estudos que objetivem um maior aprofundamento acerca da temática discutida e das análises realizadas.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** Ensaios sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Campinas-SP: Cortez, 1995.

_____. **Os sentidos do trabalho**: Ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 1999.

ARAÚJO, Rita de Cássia Seixas Sampaio. **O trabalhador na aviação e as práticas de saúde sob o olhar do controlador de tráfego aéreo**. São Paulo, 2000. [Dissertação de Mestrado – Faculdade de Saúde Pública da USP].

_____. **Prevenção ou Punição?** Considerações para revisão da lógica no controle de tráfego aéreo do Brasil. Observatório social. 2007. Disponível em <http://www.observatoriosocial.org.br/portal/images/stories/documentos/prevencao-punicao.pdf> Acessado em: 10 jun 2009.

ARENDT, Hannah. **A Condição Humana**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

BERG, Bruce L. ***Qualitative Research Methods for the Social Sciences***. 6. Ed. New York: Sage, 2007.

BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade.** 15ª ed. Trad. Floriano de Souza Fernandes. Petrópolis: Vozes, 1985.

BORGES, Lívia de Oliveira; YAMAMOTO, Oswaldo Hajime. O mundo do trabalho. In: ZANELLI, José Carlos; BORGES-ANDRADE, Jairo Eduardo; BASTOS, Antônio Virgílio Bittencourt (Orgs.). **Psicologia, organizações e trabalho no Brasil**. Porto Alegre-RS: Artmed, 2004.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Lei nº 5.862/1972**. Disponível em < http://licitacao.infraero.gov.br/portal_licitacao/details/normas/manual_comercial.jsp > Acesso em: 10 jun 2009.

CODO, Wanderley. O Fazer e a Consciência. In: LANE, Silvia T. M.; CODO, Wanderley (Orgs.). **Psicologia Social**: o homem em movimento. São Paulo: Brasiliense, 1984.

DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. Trad. Ana Isabel Paraguay e Lúcia Leal Ferreira. 5ª ed. São Paulo: Cortez, 1992.

FAB – Força Aérea Brasileira. **O controlador de tráfego aéreo**. Disponível em < http://www.fab.mil.br/portal/trafegoaereo/2911_controlador_trafego.htm > Acesso em: 23 jun 2009.

FONTANA, Andrea; FREY, James H. *The interview: from structured questions to negotiated text.* In: DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. (editors). ***The Handbook of qualitative research***. 2nd ed. Thousand Oaks-California: Sage Publications, 2000.

GODOI, Christiane Kleinübing. Análise do discurso na perspectiva da interpretação social dos discursos: uma possibilidade aberta aos estudos organizacionais. **Revista Eletrônica de Gestão Organizacional** – Gestão.org. v. 3, nº. 2, pág. 90-105. Mai/Jun 2005.

ITANI, Alice. Condições de trabalho e riscos à saúde do trabalhador da aviação. InterfacEHS - **Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente** - v.4, n.1, Artigo 4, abr./ ago 2009.

LOIOLA, Elizabeth; BASTOS, Antonio Virgílio Bittencourt; QUEIROZ, Napoleão; SILVA, Tatiana Dias. Dimensões básica de análise das organizações. In: ZANELLI, José Carlos; BORGES-ANDRADE, Jairo Eduardo; BASTOS, Antônio Virgílio Bittencourt (Orgs.). **Psicologia, organizações e trabalho no Brasil**. Porto Alegre-RS: Artmed, 2004.

MARX, Karl. Trabalho produtivo e trabalho improdutivo. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **A dialética do trabalho**: Escritos de Marx e Engels. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

MORIN, Estelle M. Os Sentidos do Trabalho. **Revista de Administração de Empresas** – RAE. V. 41, N.3, Jul/Set 2001. p. 8-19.

MORIN, Estelle; TONELLI, Maria José; PLIOPAS, Ana Luiza Vieira. O trabalho e seus sentidos. **Psicologia & Sociedade**, v.19, ed. Especial 1, 2007, p. 47-56.

NEUMAN, W. Lawrence. **Basics of Social Research:** qualitative and quantitative approaches. 2. Ed. New York: Sage, 2007.

NUZZI, Vitor. **De olhos bem abertos**. Revista do Brasil, edição n. 7, dez 2006. Disponível em < http://www.revistadobrasil.net/rdb7/trabalho.htm > Acesso em: 10 jun 2009.

TOLFO, Suzana da Rosa; PICCININI, Valmiria. Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. **Psicologia & Sociedade**, v.19, ed. Especial 1, 2007, p. 38-46.