

EMBAIXO DOS AVIÕES, A "PISTA":
SOCIOLOGIA DOS TRABALHADORES DE ASSISTÊNCIA AEROPORTUÁRIA CONFRONTADOS COM A
MODERNIZAÇÃO DO TRABALHO
Fabien Brugière

**EMBAIXO DOS AVIÕES, A "PISTA":
SOCIOLOGIA DOS TRABALHADORES DE ASSISTÊNCIA
AEROPORTUÁRIA CONFRONTADOS COM A MODERNIZAÇÃO DO
TRABALHO¹**

**SOUS LES AVIONS, LA "PISTE":
SOCIOLOGIE DES OUVRIERS DE L'ASSISTANCE
AÉROPORTUAIRE CONFRONTÉS À LA MODERNISATION DU TRAVAIL**

Fabien Brugière - CRESPPA-GTM/Université Paris Ouest Nanterre

A liberalização dos transportes aéreos na França, ordenada pelas diretivas europeias nos anos 1980-1990, contribuiu para uma profunda transformação estrutural do setor, ocasionando privatização de companhias nacionais, surgimento de sociedades "*low cost*", terceirização, bem como a organização do trabalho aeroportuário. A mídia e, de certa forma, a literatura científica atribuíram mais atenção às mudanças econômicas do que à evolução das condições de trabalho e de emprego. Quando é esse o caso, no entanto, trata-se mais frequentemente de "profissões" estabelecidas, como pilotos ou controladores de tráfego aéreo, com forte potencial de mobilização, do que dos "cargos" subordinados atribuídos à esfera da terceirização. No que concerne a essas últimas categorias profissionais, a instabilidade e a terceirização do emprego e suas consequências sobre o trabalho são apreendidas de maneira indireta pelas representações dominantes (autoridades aeroportuárias e políticas) e retransmitidas pela mídia, sob o ângulo das falhas em potencial nos dispositivos de segurança aeroportuária. O caso dos aeroviários (trabalhadores

¹ Tradução de Tradutorium Centro de Traduções e Intérpretes. Disponível em: <www.tradutorium.com.br>.

da pista), objeto de estudo desta pesquisa, foi bem ilustrado através de uma lista divulgada nos anos 2000 como uma figura pertencente às “classes perigosas”, seguido dos incidentes de roubo de bagagem e da suspeita de ameaça terrorista islâmica.

Tal problematização está focada, para descrever as ações relativas às evoluções do setor aeroportuário, na questão da qualidade da mão de obra diante dos riscos de falhas, e não na qualidade do trabalho e suas condições. Esta pesquisa se propõe a, em vez de questionar esse enquadramento institucional que legitima um controle mais rígido, estudar o trabalho invisível dos aeroviários e suas evoluções. Abrange o conjunto de movimentos de desregulamentação do emprego, que enfraquece a profissão, e uma lógica inversa de regulamentação do trabalho e recomposição das regulamentações informais. Defendo ainda a tese de que esses dois movimentos de sentidos opostos são dois elementos complementares de uma estratégia de modernização organizacional, implementada de maneira privilegiada nas margens de terceirização do setor aeroportuário (mas que se insinua igualmente em grandes empresas centrais), o que visa a ajustar a utilização da mão de obra em um mercado instável de alta concorrência, que tenta manter controle sobre a mobilização e a qualidade do trabalho.

UM PROCEDIMENTO DE INVESTIGAÇÃO BASEADO NA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

Fiz a escolha de analisar questões restritamente relativas ao emprego e à organização do trabalho a partir da posição dos aeroviários, conduzindo uma investigação, por observação participante, dos salários de uma filial de um grupo especializado em terceirização de atividades de assistência aeroviária em um aeroporto da Île-de-France. Entre a primavera de 2010 e o verão de 2012, fui contratado de forma temporária durante um período de cerca de dois meses, em um primeiro momento com um contrato profissional como

“assistente de pista” (cargo de qualificação intermediária) e em um segundo momento, mais brevemente, como “agente de carga” (cargo sem qualificação). A escolha metodológica da observação participante constitui uma opção etnográfica pertinente (se não necessária), a fim de pesquisar um terreno tão dividido como o espaço aeroportuário da “pista”, para ter condição de superar as barreiras de entrada. A “área restrita” em que trabalham os grupos pesquisados não oferece a possibilidade de uma presença informal no local, além de o acesso ser extremamente controlado e restrito às pessoas que possuem uma habilitação emitida pela prefeitura e materializada como crachá pelo aeroporto. A possibilidade de pesquisa foi apresentada, então, por meio de um acordo entre as autoridades aeroportuárias, os empregadores e a empresa de contratação, o que constituiu um meio privilegiado de atravessar essa barreira de entrada tão grande (conservando-se uma relativa liberdade de investigação), a fim de observar *in situ* práticas e discursos sobre o trabalho, além de coletar alguns dados (contagens, documentos de trabalho, fotografias). A realização das entrevistas biográficas (em número limitado) veio complementar esses elementos.

TERCEIRIZAÇÃO E INSTABILIDADE DE EMPREGO NA ASSISTÊNCIA AEROVIÁRIA

A primeira parte da tese destina-se a analisar a dinâmica das estruturas econômicas e organizacionais contemporâneas na área de assistência aeroviária na França, seguida da desregulamentação do transporte aéreo definido pelas diretivas europeias. Em um contexto de mercado marcado pela crescente concorrência e pelas reestruturações, as companhias aéreas optaram por se concentrar no ponto central de suas atividades, a oferta de viagens, que tem por consequência a terceirização de atividades de assistência em escala, tidas hoje como periféricas, estratégia encorajada pela abertura à concorrência nessa área pela União Europeia em 1996.

A mudança na esfera da terceirização levou à precarização do emprego e dos salários dos aeroviários encarregados de orientar as aeronaves no solo e de carregar/descarregar os compartimentos. A título de exemplo, na empresa investigada, o grupo de operários e técnicos a serem contratados de forma precária (36% interinos, 11% em CDD e contratos profissionais) era próximo da metade (47%) na primavera de 2011. A atribuição por chamada para ofertas de contratos de assistência de curta duração (6 meses a 2 anos) estende-se, além disso, para a instabilidade profissional de funcionários mais antigos, diante do risco de serem transferidos para outra empresa, sem garantia de manterem seus benefícios salariais. De forma geral, a distribuição por cargos instáveis divide em segmentos o grupo dos funcionários aeroviários ao longo do eixo vertical de qualificações entre postos de trabalho e, no interior dessas categorias, segundo um critério de tempo de serviço (integração, fidelização). Os grupos de trabalhadores das empresas são, ainda, hierarquizados conforme uma estrutura concêntrica inspirada no modelo de Atkinson da “firma flexível”, formada por um “coração” composto por operários qualificados, técnicos e pessoal de enquadramento em CDI, um “primeiro círculo periférico”, que reúne os funcionários estáveis pouco qualificados e os trabalhadores sob contrato temporário em qualificação, e um “segundo círculo periférico”, que reúne os trabalhadores sob contrato de interinos não qualificados.

A segmentação de cargos constitui o meio e o produto de uma estratégia administrativa que visa a ajustar o volume de mão de obra às necessidades conjunturais da atividade, a assegurar a seleção de candidatos à integração permanente e a mobilização do conjunto, bem como a impor as novas regras de trabalho em ruptura com a cultura profissional. Os funcionários são postos em concorrência para o acesso ao emprego fixo através de uma fase de inserção permanente, e dentro de um mercado interno do trabalho, no acesso à formação de qualificação vetora da ideologia administrativa. Essa lógica organizacional, combinada à promoção da polivalência, permite uma utilização mais intensa e flexível da mão de obra, marcando o progresso de um “modelo

EMBAIXO DOS AVIÕES, A "PISTA":
SOCIOLOGIA DOS TRABALHADORES DE ASSISTÊNCIA AEROPORTUÁRIA CONFRONTADOS COM A
MODERNIZAÇÃO DO TRABALHO
Fabien Brugière

de competência” e de uma individualização do trabalho, que tende a dividir o grupo de trabalho e a reforçar o poder administrativo. Este último leva vantagem nas oposições entre categorias de trabalhadores de acordo com o emprego e a geração, o que a coloca em crescente concorrência.

UM AUMENTO DOS CONTROLES FORMAIS SOBRE O TRABALHO AEROVIÁRIO

A segunda parte compreende o fortalecimento observado na regulamentação do controle² sobre o trabalho aeroviário, operado conjuntamente pelas autoridades aeroportuárias e pelas empresas. Defendo, portanto, a tese de que esse movimento procede da intenção desses sujeitos hierárquicos de se protegerem dos efeitos contraprodutivos da instabilidade do emprego periférico, ou seja, a perda da lealdade e do comprometimento dos funcionários cristalizou o ressurgimento das ilegalidades discutidas anteriormente, sem se voltarem sobre os benefícios econômicos que representam para eles a terceirização e a flexibilidade do emprego.

É possível observar ainda, desde os anos 1990, um aumento da regulamentação de segurança impulsionada pelas autoridades internacionais, nacionais e locais da aviação civil em resposta à intensificação e à globalização do tráfico aéreo, bem como ao trauma causado pelos atentados de 11 de setembro de 2001. No que se refere à segurança (prevenção de atos criminosos), os aeroviários, que trabalham em “área restrita” nos aeroportos, devem obter uma identificação aeroportuária, algo indispensável para a passagem em entradas controladas, e uma etiqueta de rastreabilidade dentro do espaço de grades da plataforma. Essa habilitação emitida pela prefeitura pode ser adquirida após uma investigação administrativa de polícia que inspeciona casos judiciais e arquivos do STIC e JUDEX, em uma lógica de

² REYNAUD, Jean-Daniel. Les régulations dans les organisations: régulation de contrôle et régulation autonome. **Revue française de sociologie**, v. 29, n. 1, p. 5-18, 1988.

esterilização de ilegalidades no espaço aeroportuário, bem além da ameaça de terrorismo. A identificação também representa um dispositivo disciplinador da mão de obra, diante dos riscos de saída e não renovação. A regulamentação da segurança (prevenção de acidentes involuntários) traduz-se concretamente no trabalho aeroviário terceirizado, que está exposto aos riscos (colisão, explosão de reatores, incêndio), por uma multiplicação de procedimentos de segurança impostos pelas autoridades e fortalecidos pelas empresas responsáveis, preocupadas em controlar os serviços produzidos por seus provedores.

A relação de terceirização constitui o quadro de regulamento industrial sobre a instituição de companhias aéreas e de gestão do espaço aéreo em uma organização *just-in-time* do tráfego aéreo e, por extensão, em operações de assistência em escala, segundo o modelo do “*hub and spokes*”. Esse modelo organizacional coloca em xeque o trabalho aeroviário, pois se apoia na redução dos horários de escala, no trabalho em equipe, na polivalência e na escassez crônica. Tal intensificação do trabalho, à qual se junta uma exigência de bem-estar, é legitimada pela “qualidade de serviços” imposta pelas empresas para garantir a competitividade pelos provedores. A aplicação dessa palavra de ordem conduz a delegação aos aeroviários da resolução no trabalho real e injunções contraditórias prescritas pelos regulamentos de segurança e industrial, em um contexto de individualização de responsabilidades.

RENOVAÇÃO DOS REGULAMENTOS INFORMAIS NO TRABALHO DE MODO FRAGMENTÁRIO

A segmentação do coletivo de trabalho através do emprego e do aumento da pressão gerada pelos regulamentos de controle sobre o trabalho

desestabiliza a regulamentação autônoma³ anterior com base na estabilidade e provoca uma renovação das regras informais no trabalho e nas relações de trabalho. O fortalecimento das ações organizacionais aumenta a exigência física e psicológica do trabalho aeroviário, o que se prova pelas condições dessa função (clima, riscos, horários deslocados) e gera sofrimento relativo aos sentimentos de medo (erros, perda do emprego) e de tédio (individualização, monotonia). Para assumir o trabalho, os aeroviários participam, inegavelmente, em função de seu estado, de uma estratégia coletiva de defesa⁴ (virilidade, consumo de estimulantes ou maconha) ou de ausência (afastamento, aposentadoria). Uma “divisão moral” do “trabalho sujo”, constituída pela manutenção das bagagens e do material (cones, porões, geradores, carrinhos) em um contexto de polivalência, e do trabalho de urgência renova-se no coletivo de trabalho em benefício dos trabalhadores do núcleo, mais qualificados e mais aptos a negociar as funções através de acordos informais com a empresa.

A fragmentação do emprego e a organização *just-in-time* enfraqueceram as identidades das categorias e da cultura profissional que tinham surgido com base no modelo produtivo anterior taylorista-fordista. As sociedades de trabalhadores perderam a força e deixaram espaço para a lealdade informal⁵ entre os trabalhadores e a gestão de pessoas, baseada na mudança assimétrica entre o comprometimento no trabalho e a proteção contra a instabilidade. O desenvolvimento dessas relações paternalistas, que frequentemente ganham uma aparência ética, favorece o progresso (relativo) de “eticização das relações de trabalho”, que pode ser observado no discurso, nas formas de sociabilidade e de solidariedade e nos conflitos pessoais.

Em um contexto de renovação da mão de obra a favor da terceirização pela contribuição de pessoas resultantes da imigração pós-colonial (e não

³ Reynaud (1988).

⁴ DEJOURS, Christophe. **Travail, usure mentale**: essai de psychopathologie du travail. Nouvelle édition augmentée. Paris: Bayard, 2008. (Edition originale publiée en 1980).

⁵ JOUNIN, Nicolas. **Loyautés incertaines**: Les travailleurs du bâtiment entre discrimination et précarité. Thèse (Doctorat en sociologie) – Université Paris 7 Denis Diderot, 2006.

mais europeia), o referencial de identidade étnico tende a representar um valor de refúgio diante do declínio relativo da profissão.

CONCLUSÃO E PERSPECTIVAS DE PESQUISA

A abordagem de investigação por observação participante permitiu a esta pesquisa iluminar a atividade e a relação de trabalho de um grupo de trabalhadores invisíveis fisicamente, porque atuam nos bastidores do aeroporto (sobre a pista e embaixo dos aviões), mas sobretudo econômica e profissionalmente, devido à precarização de seu trabalho e seu posicionamento na periferia da terceirização. O estudo desse grupo profissional constitui, na verdade, um ponto de entrada interessante para analisar as evoluções do modelo produtivo aeroportuário relativo à divulgação de uma lógica e de uma racionalização dos custos e dos benefícios, além da concorrência entre as empresas e dentro do coletivo de trabalho: terceirização da assistência em escala, instabilidade e segmentação do emprego, flexibilidade e mobilização do trabalho. Além disso, o estigma das ilegalidades, paradoxalmente onipresente nas representações de sentido comum e invisível no local (o que não prova sua existência), sublinha um segundo ponto desta pesquisa: a articulação entre a lógica de desregulamentação de um princípio inverso de enrijecimento dos controles sobre os planos de segurança e a de produção, que delega aos trabalhadores a responsabilidade de realizar os objetivos contraditórios da produção de serviços de assistência, limitando toda a sua autonomia profissional. A instabilidade no emprego e a fragmentação do grupo previsto nos novos regulamentos de contrato de trabalho enfraquecem a cultura e as sociedades profissionais, mas não excluem a elaboração de regulamentos informais no coletivo de trabalho. Estes últimos renovam-se e adaptam-se às novas ações de trabalho (estratégia de defesa, delegação do “trabalho sujo”) e de emprego (lealdades informais com a hierarquia), conservando uma dimensão fragmentada própria da estruturação do grupo pelo emprego. A partir

EMBAIXO DOS AVIÕES, A "PISTA":
SOCIOLOGIA DOS TRABALHADORES DE ASSISTÊNCIA AEROPORTUÁRIA CONFRONTADOS COM A
MODERNIZAÇÃO DO TRABALHO
Fabien Brugière

disso, a etnicidade toma uma posição ambivalente, sendo o recurso de integração lógica da divisão do grupo, mas incerta e não exclusiva de outros princípios transversais de agregação (estado, geração).

Os elementos permanecem em suspenso no caso desta pesquisa, o que pode ficar como pista para trabalhos futuros. Assim, seria esclarecedora uma investigação de outras plataformas aeroportuárias além da estudada, sobre aeroportos fora da Île-de-France ou em outras cidades da Europa. Do mesmo modo, pode-se aplicar o procedimento comparativo a outros grupos profissionais da assistência aeroportuária mais femininos (agentes de *catering*, pessoal da limpeza), a fim de elaborar um modelo de trabalho aeroportuário sem regulamentação e periférico.

Resenha recebida em: 08/05/2015