

EM CÉU DE BRIGADEIROS, FAB PRENDE E EXPULSA CONTROLADORES DE VÔO, À MODA DA DITADURA

Fausto Salvadori Filho
Jornalista

Antonio Milena/AE



Controladores de vôo militares em atividade na torre de controle do Aeroporto de Congonhas

O Brasil é um dos raros países do mundo a conservar o controle do espaço aéreo em mãos militares, no caso as da Força Aérea Brasileira. Assim, 85% dos controladores de vôo são sargentos e suboficiais, subordinados à hierarquia militar e submetidos a jornadas de trabalho exaustivas e ordens de prisão arbitrárias. Neste cenário, a cúpula da FAB parece ignorar propositalmente um erro no software de proteção aos vôos, ao mesmo tempo em que acusa os controladores pela tragédia do Boeing da Gol em 2006. Após a greve de 2007, 102 controladores foram afastados da função ou expulsos. Oito deles foram condenados pela Justiça Militar a penas de prisão por crimes como “incitamento à desobediência” e “publicação e crítica indevida”

Dezoito horas seguidas de atividades militares na selva amazônica, com direito a duas horas e meia de sono. O controlador de tráfego aéreo só teve tempo de passar em casa para um banho e um almoço apressados antes de seguir para o Destacamento de Proteção ao Vôo de Porto Velho (RO) e iniciar seu turno em uma das profissões mais estressantes do mundo. Ali, o controlador, um sargento da Força Aérea Brasileira (FAB), não resistiu e foi questionar seu superior, um major. Observou que não é inteligente privar um homem do sono, submetê-lo a um treinamento extenuante, e logo depois colocar em suas mãos as vidas de centenas de pessoas, conduzidas por mons-

tros voadores de 200 toneladas.

O major não gostou do questionamento. Acusado de desacato, o controlador pegou dez dias de prisão administrativa. O episódio, contado por um controlador que prefere se manter no anonimato, aconteceu anos atrás. Em 2007, um comandante da Aeronáutica em Salvador (BA) ordenou a prisão de outro controlador por um motivo semelhante. Seu crime? Desobedecer às ordens e anotar no Livro de Registro de Ocorrências um incidente que poderia apontar uma falha na segurança aérea¹.

“A hierarquia vale mais do que a segurança”, resume o procurador Fábio Fernandes, do Ministério Público do Trabalho (MPT), que em 2006 instaurou uma investigação das condições de trabalho dos con-

troladores. “Se o controlador desobedece a uma ordem tecnicamente errada de um superior, será punido com advertência, suspensão, prisão ou expulsão. Se obedece e ocorre algum acidente, ele também responde”, afirma.

A partir de 2007, sargentos e suboficiais do controle de vôo passaram a ser proibidos de anotar as falhas de sistemas e equipamentos de vôo no Livro de Registro de Ocorrências sem antes passar pelo crivo de um oficial, que decide o que deve ou não ser registrado. “No mundo inteiro, é dever do controlador registrar as falhas que representem risco à vida humana, para que medidas corretivas possam ser adotadas. No Brasil, o Comando da Aeronáutica impediu os controladores de fazerem seus relatos, o que é um

absurdo”, denuncia Roberto Sobral, advogado da Federação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo (Febracta).

Tudo mentira, segundo a Aeronáutica: “A hierarquia se reflete na relação humana, não na profissional. Quando um mecânico, que é sargento, diz a um piloto tenente-coronel que um avião não tem condições de voar, não está quebrando uma hierarquia, mas cumprindo o dever profissional”, garante o Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

Não é o que dizem controladores e especialistas. “Quando um controlador reporta o mau funcionamento de um equipamento, é como se estivesse cobrando a chefia. Isso não existe no militarismo, em que o chefe é quase um deus”, afirma um controlador militar com duas décadas de experiência, afastado por “indisciplina”. Seu nome, como o de outros colegas, não aparecerá aqui: “Eu posso ser preso por esta entrevista. E estou cansado de ser preso.”

Ele é uma das vítimas do amplo expurgo conduzido pelo comando da FAB no Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo de Manaus (Cindacta-4), em represália ao aquartelamento dos controladores, equivalente a uma greve no mundo civil, ocorrido em 30 de março de 2007 em âmbito nacional. Desde então, a força expulsou ou afastou de suas funções, em vários centros de controle no país todo, 102 controladores, dos quais 40 chegaram a ser presos.

A Justiça Militar chegou a condenar oito controladores de vôo do Cindacta-4, em julho de 2008. Um deles foi condenado por “incitamento à desobediência, à indisciplina ou à prática de crime militar”, recebendo pena de dois anos de prisão; outro, além desses crimes, incorreu no de “publicação e crítica indevida”, e sua pena foi de dois anos e dois meses de prisão. Outros seis foram condenados por “publicação e crítica indevida” e por “desrespeito a superior”, recebendo penas que variam de dois meses a seis meses e 15 dias de prisão.

*Ameaças,
censura, perseguições...
Para os controladores de vôo,
é como se o regime militar
continuasse até os dias
de hoje*

Todos sofreram prisão preventiva em 2007; sete foram soltos somente após 50 dias. Eles aguardam em liberdade o julgamento do recurso nas instâncias superiores (inicialmente, o Superior Tribunal Militar, depois o SFT). Sete já não estão mais na Aeronáutica: seis foram expulsos e um se desligou voluntariamente após passar num concurso público.

Na Justiça Militar, as sentenças são exaradas por um colegiado formado por quatro oficiais e um juiz togado. “A Justiça Militar é uma justiça de exceção, um resquício da

Ditadura que não faz sentido em épocas de paz”, protesta o advogado Sobral, da Febracta. Alguns controladores preferiram recorrer de suas prisões à Justiça comum, onde têm mais chance de serem ouvidos por juízes a quem não têm de bater continência.

Denúncias sobre perseguições e ameaças partem inclusive de quem nunca vestiu uma farda. “Fui vítima de truculência e espionagem”, afirma o procurador Fernandes, ao contar que teve uma surpresa quando foi depor na CPI do Apagão Aéreo, em 2007, em Brasília. Segundo Fernandes, o deputado Marco Maia (PT-RS), relator da CPI na Câmara dos Deputados, mostrou-lhe cópias de mensagens eletrônicas que o procurador trocara com os controladores. “Perguntei como ele conseguiu aqueles e-mails. Ele disse: ‘Apareceu no meu escaninho’...”.

Sobral, por sua vez, relata ter recebido várias ameaças de morte desde que passou a acusar nove tenentes-brigadeiros, membros do Alto Comando da Aeronáutica, de abandono de posto durante a greve dos controladores, em 2007: “Já recebi ameaças até no telefone de um hotel onde me hospedei em Buenos Aires”, recorda. Seu *site* pessoal saiu do ar após ataques de *hackers* e ele tem certeza de que seu celular está grampeado.

Prisões, expurgos, perseguições... Para boa parte dos controladores de vôo, é como se o regime militar iniciado em 1964 continuasse até os dias de hoje. Pois

foi nos céus que o testamento da Ditadura espalhou um de seus legados mais persistentes: o controle militar do espaço aéreo nacional. Ao contrário do que ocorre na maioria dos países, no Brasil a aviação civil não é encarada como simples meio de transporte, mas como uma questão de segurança nacional, integrada à defesa aérea e tutelada pelas Forças Armadas.

O controle militar do transporte aéreo coloca o Brasil ao lado de Coréia do Norte, Eritréia, Togo e Gabão. “Não há lógica nenhuma para a Aeronáutica controlar a aviação civil. É como se o Exército resolvesse controlar o tráfego nas estradas”, compara Jorge Botelho, presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo, que representa os controladores civis de tráfego aéreo.

Subordinados à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) os controladores civis são minoria: 497, enquanto os militares são cerca de 3.000, segundo a Aeronáutica. Que é, contudo, a única responsável pela formação dos dois grupos: os militares prepararam-se na Escola de Especialistas da Aeronáutica, em Guaratinguetá (SP), enquanto os controladores civis fazem o curso do Instituto de Controle do Espaço Aéreo (Icea), em São José dos Campos (SP). Ambas instituições pertencem à FAB.

Metade do tempo de curso é absorvida por conteúdos de formação militar, sem qualquer relação com a navegação aérea. Um dos problemas de formação mais conhecidos é o precário ensino de inglês, que obriga os controladores a lidar com

pilotos de vôos internacionais sabendo pouco mais do que algumas frases prontas.

Uma vez formado, o controlador se vê forçado a trabalhar em dupla jornada, usando o tempo livre para cumprir obrigações de caserna. “A situação de submissão do controlador de tráfego aéreo à rígida disciplina militar impõe a esses trabalhadores o cumprimento de funções tipicamente militares, tais como participar de desfiles, formaturas, guarda armada etc. em seus dias de folga”, aponta Fernandes.

Publicada no final de 2008, a Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-25, destinada aos controladores, fortaleceu a obrigatoriedade das rotinas militares. Os profissionais responsáveis pela segurança de vôo das aeronaves devem passar por programas de instrução que incluem “ordem unida, (...) condicionamento físico, prática de tiro, marchas, acampamentos, formaturas e outras julgadas de interesse”. Um controlador resume: “Estão militarizando cada vez mais nossa rotina. Fica mais fácil nos controlar. Não é bom para a população, que passa a receber um serviço pior”.

O Centro de Comunicação Social da FAB rebate: “Não existe dupla jornada. O controlador tem alguma atividade militar durante o período de formação. Depois que se torna controlador operacional, o comprometimento dele com as questões de caserna, no sentido de desfilar e marchar, é mínimo. Normalmente, uma vez por ano”.

Ao contrário dos países em que o controle do tráfego aéreo é uma

profissão bem remunerada (embora sem exigir diploma universitário), no Brasil os soldos dos controladores militares vão de R\$ 1.872 para terceiro-sargentos a R\$ 3.076 no caso de suboficiais. A baixa remuneração leva os controladores a apelarem para “bicos”. Quando não estão orientando aviões no espaço aéreo, muitos sargentos trabalham nas ruas como taxistas. Cerca de 90% dos controladores têm um segundo emprego, segundo a especialista em saúde do trabalho Rita de Cássia Araújo Sampaio, autora de um dos primeiros estudos sobre o cotidiano dos controladores².

Além de detectar conflitos entre a estrutura militar e as necessidades do controle aéreo, a pesquisadora registrou várias queixas relativas à má qualidade dos equipamentos. Na época, os controladores já denunciavam que eram obrigados a gerenciar mais aeronaves, ao mesmo tempo, do que o limite permitido por normas internacionais. Reclamavam de radares antiquados que exibiam aviões inexistentes sobre a tela, das frequentes “quedas” do sistema, da existência de “buracos negros” no espaço aéreo — que durante anos fizeram várias aeronaves sumirem dos radares ao sobrevoar a região amazônica. Novamente, a Aeronáutica nega tudo: “O sistema é seguro e foi desenvolvido com a colaboração dos próprios controladores”.

“Nas atuais condições, só não temos um grande acidente aéreo por semana porque os controladores se desdobram para trabalhar em condições que acabam com a



Procurador Fábio Fernandes

sua saúde.” Rita de Cássia fez-se alerta em 2000. Seis anos antes de o voo 1907 da Gol matar 154 pessoas ao se desintegrar na selva amazônica. E sete anos antes que o Airbus do voo 3054 da TAM perdesse o controle no aeroporto de Congonhas e matasse outras 199. A investigação conduzida em 2007 pelo MPT chegou às mesmas conclusões: “O sistema está em colapso, seja do ponto de vista humano, seja do ponto de vista dos equipamentos”.

Uma das causas da colisão do Boeing da Gol com o jato Legacy da ExcelAire, em 29 de setembro de 2006, já era uma velha conhecida dos controladores: uma falha que permitia ao *software* X-4000, empregado na navegação aérea brasileira, modificar automaticamente o nível de voo das

aeronaves registradas na tela de controle, sem conhecimento do controlador.

O defeito, que poderia levar o sistema a fornecer informações erradas sobre o posicionamento das aeronaves, surpreendeu os representantes da Federação Internacional de Controladores de Tráfego Aéreo (Ifacta, na sigla em inglês), que visitaram o país logo após o acidente da Gol. A organização, que reúne 50 mil controladores em 130 países, afirmou que controladores e pilotos foram vítimas dos equipamentos em operação e de “armadilhas inaceitáveis”, “geradas por um sistema não tolerante a erros, um sistema de controle do tráfego aéreo mal desenhado”³.

Apesar das denúncias, a Aeronáutica continuou a manter no sistema as modificações automá-

ticas de nível de voo apenas para não dar razão aos controladores e eximir-se de sua responsabilidade na tragédia do voo 3054, sustenta o advogado Sobral. A prática foi reconhecida por uma autoridade aérea (não identificada) em auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU)⁴. A FAB se defende dizendo que a decisão final do TCU aprovou as condições de funcionamento do sistema.

O acidente da Gol abalou a categoria. Os controladores passaram a adotar ações de “operação-padrão” e conduzir os vôos dentro dos estreitos limites determinados pelas normas de segurança e por recursos humanos e tecnológicos escassos, o que gerou meses seguidos de atrasos nos vôos. Era o “apagão aéreo”.

Os controladores sabiam que seriam os principais responsabilizados pelo acidente, tanto quanto os pilotos do jato Legacy que voavam com o *transponder* desligado. Eles não esperavam que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (Cenipa), subordinado à FAB, fosse apontar, como causas da tragédia, as falhas no sistema de navegação aérea e na formação dos controladores. Representantes das associações da categoria passaram a fazer, então, o impensável para militares: mostrar a cara em entrevistas à mídia e depoimentos no Congresso, nos quais denunciaram as falhas do controle aéreo e pronunciaram, até, a temível palavra “desmilitarização”. Pela primeira vez, a opinião pública ouvia falar de “buracos negros” nos céus da Amazônia e tomava conhecimento de controladores que não falavam inglês.

Teve início uma batalha entre os controladores e o Alto Comando da FAB, que culminou, em março de 2007, no aquartelamento de sargentos e suboficiais lotados em Manaus, Brasília, Curitiba e Recife, que paralisaram o espaço aéreo em busca de melhores salários e condições de trabalho. O presidente Lula enviou o ministro Paulo Bernardo, do Planejamento, para negociar com a categoria, o que irritou o Alto Comando. A negociação resultou na suspensão da greve, decisão que levou em conta a promessa do governo de que não haveria punições

vimento dos controladores, tratando reivindicações econômicas e sociais da categoria como quebra de hierarquia”, afirma José Geraldo Corrêa Júnior, o Gegê, sindicalista da central Conlutas. “Temos informação de que vários controladores militares que reivindicaram melhores condições de trabalho estão sendo perseguidos por seus superiores. E isso ocorre durante um governo ‘democrático e popular’”, afirma Francisco Lemos, presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários, filiado à Central Única dos Trabalhadores (CUT).

*Lula prometeu
que não haveria punições, mas não
cumpriu. Conlutas e CUT denunciam:
a FAB criminalizou a greve, e as
reivindicações foram tratadas como
indisciplina militar*

(vide quadro), mas o Alto Comando retaliou, ordenando aos oficiais, no mesmo dia, que abandonassem as torres de controle.

Depois que os controladores retomaram o trabalho, Lula ignorou o acordo e permitiu que a cúpula da Aeronáutica iniciasse a caçada aos controladores considerados subversivos. Nos meses seguintes, o que se viu foi um arrastão que arrancou da navegação aérea 102 controladores, muitos dos quais ocupavam cargos de instrutores e supervisores.

“Com a conivência do governo, a Aeronáutica criminalizou o mo-

Para compensar a perda de efetivo, a FAB resolveu chamar de volta profissionais aposentados, e reduziu de dois anos para dez meses o tempo de formação dos controladores. Para o advogado dos controladores, a Aeronáutica força uma preparação a toque de caixa para compensar os expurgos, sem se importar com a qualidade dos formados: “O que se faz na formação desses novos profissionais é uma temeridade criminoso. Jovens despreparados estão sendo atirados em posições operacionais, expostos a situações de risco tanto para quem controla quanto para quem voa.”

O ACORDO QUE LULA NÃO CUMPRIU

A minuta de negociação entre o governo e os controladores militares, que pôs fim à greve de 2007, tinha o seguinte teor:

“O ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão e a secretária-executiva da Casa Civil da Presidência da República se comprometem com os seguintes itens de negociação a respeito do Controle de Tráfego Aéreo.

1. O governo federal vai fazer revisão dos atos disciplinares militares tais como transferências, afastamentos e outros, envolvendo representantes de associações de controladores de tráfego aéreo ocorridos nos últimos seis meses, assim como assegura que não serão praticadas punições em decorrência da manifestação ocorrida no dia de hoje (30).

2. Abrir um canal permanente de negociação com representantes, inclusive dos controladores militares, para o aprimoramento do tráfego aéreo brasileiro, tendo como referência de início dos trabalhos a implantação gradual de uma solução civil a partir de terça-feira, 3 de abril de 2007.

3. Abrir um canal de negociação sobre remuneração dos controladores civis e militares a partir de terça-feira, 3 de abril de 2007.

*Paulo Bernardo Silva
Erenice Guerra”*

A Aeronáutica nega perda de qualidade. Diz que conseguiu encurtar o tempo de estudo por meio de um laboratório de controle de tráfego aéreo, um simulador implantado em 2006 ao custo de R\$ 12 milhões, e que as reclamações partem de profissionais mais velhos que têm dificuldade para aceitar novas tecnologias.

No processo que move em defesa dos controladores acusados de “motim”, a Febracta acusa por sua vez o comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, e mais oito oficiais-generais de abandono de posto e descumprimento de missão: “Fato que ninguém se atreve a negar é que desde aquela noite de 30 de março, no exato momento em que o ministro do Planejamento Paulo Bernardo entrou no Centro de Controle de Brasília, até o meio dia de 2 de abril, o Comandante da Aeronáutica, encabeçando o Alto Comando da Força Aérea Brasileira, ordenou o abandono de posto, retirando todos os oficiais dos centros de controle de tráfego aéreo”, afirma Roberto Sobral na ação.

Ministério da Defesa, Supremo Tribunal Federal, Procuradoria Geral da República, Ordem dos Advogados do Brasil... Nenhuma das instituições que receberam as representações da Febracta se manifestou sobre elas, reiterando o véu de silêncio em torno de questões

que envolvam as Forças Armadas. “Todos têm medo de falar contra os militares”, lamenta Sobral. “Mas continuo a ter esperança de que a norma funcione. É isso ou a barbárie”, acrescenta, acenando com a possibilidade de recorrer ao Tribunal Internacional de Haia.

Apesar das várias irregularidades apontadas pelos procuradores, a investigação do MPT também não trouxe consequências. Fernandes conta que foi perseguido dentro da própria instituição por criticar abertamente os militares. Quando a Procuradoria Geral do Trabalho resolveu criar uma força-tarefa em

“Fui defenestrado dentro da própria instituição” por criticar os militares, afirma o procurador Fábio Fernandes, do MPT

parceria com outros órgãos para analisar a situação dos controladores (“uma bela estratégia de *marketing*”), Fernandes ficou de fora. “Fui criticado e defenestrado dentro da própria instituição”, conclui.

Hoje, a cúpula da Aeronáutica pode se dar por satisfeita: conseguiu desarticular o movimento dos controladores. A maioria abandonou as entidades representativas —

a Associação dos Profissionais de Controle de Tráfego Aéreo de São Paulo, por exemplo, que chegou a ter 112 membros, hoje tem apenas dois. Para substituir os trabalhadores expulsos, a FAB prossegue com a formação em ritmo acelerado e pretende chegar a 4.000 controladores militares em 2010.

O relatório final do Cenipa sobre o acidente da Gol, divulgado em dezembro de 2008, imputou aos controladores a maior responsabilidade pela tragédia, ao lado dos pilotos do Legacy. Nada de problemas nos equipamentos ou na formação dos controladores — é a versão oficial. Na Justiça Federal, porém, os controladores foram absolvidos.

“O Cenipa (como parte da mesma Força Aérea Brasileira que é responsável pela prestação do serviço de controle de tráfego aéreo) escolheu por responsabilizar pela colisão aérea de 2006 somente os operadores da linha de frente”, reagiu em nota a Ifatca. Para a associação internacional de controladores, a decisão do Cenipa “parece dirigida pela sua relutância em expor os responsáveis e os departamentos dentro da própria organização”. Nas palavras de Rita de Cássia, os controladores “chegaram a um ponto máximo de vulnerabilização moral como categoria profissional” e foram “transformados em bodes expiatórios”.

NOTAS

- 1 SELIGMANN-SILVA, E. *A instabilidade aérea e os limites humanos*. Observatório Social. 2007. <http://tinyurl.com/instabilidade>
- 2 ARAUJO, Rita de Cássia Seixas Sampaio. *O trabalho na aviação e as práticas de saúde sob o olhar do controlador de tráfego aéreo*. Dissertação (Mestrado em Saúde Ambiental) – Faculdade de Saúde Pública/USP, São Paulo, 2000. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-09012007-162311>
- 3 Ifacta. *Brasil: Uma oportunidade desperdiçada* (nota à imprensa). <http://www.ifatca.org/press/posn120109.pdf>
- 4 Relatório de Auditoria TC-020.840/2007-4, pág. 57

DEMOCRATIZAÇÃO INCOMPLETA POUPOU CONTROLE MILITAR

Daniel Garcia

A expansão dos domínios da Aeronáutica para muito além da defesa aérea é um dos indícios de uma transição democrática incompleta, incapaz de enquadrar totalmente as Forças Armadas sob o controle civil. Encerrada a Ditadura, os militares abandonaram o exercício direto do poder, mas conservaram “prerrogativas que possibilita-



Alexandre Fuccille

vam a permanência de um papel político relevante, ainda que em outros moldes”, segundo o cientista político Alexandre Fuccille, autor da tese de doutorado *Democracia e questão militar: a criação do Ministério da Defesa no Brasil* (Unicamp, 2006).

O atual sistema de controle aéreo, observa Fuccille, foi implantado nas décadas de 1960 e 1970: “Diante do desafio de estruturar um sistema caro como esse, num período em que a Lei de Segurança Nacional estava vigente e os militares desconfiavam de tudo e todos, se optou por uma solução *sui generis*, a de reunir o controle de vôo e a defesa aérea num único órgão”.

Os governos democráticos deram passos importantes, ainda que insuficientes, para controlar os militares: a criação do Ministério da Defesa (1999) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac, 2006), que substituiu o antigo Departamento de Aviação Civil (DAC). No setor aéreo, contudo, a confusão de papéis entre Anac, FAB e Infraero provoca repetidas trombadas. “As atribuições de cada uma não estão claras, o que gera sobreposição de funções e um controle ineficaz”, analisa Fuccille.

A presença dos militares espalha-se por vários setores da aviação civil. A Infraero, responsável pelos aeroportos, é dirigida por tenen-

tes-brigadeiros. “A Infraero é praticamente uma extensão da FAB”, explica o sindicalista aeroportuário Francisco Lemos, lembrando que várias bases aéreas são instaladas ao lado de aeroportos, de onde tiram a renda para bancar suas despesas.

A sociedade brasileira precisa completar a transição democrática com a criação de mecanismos

de controle sobre os militares, diz Fuccille. “Nossas Forças Armadas continuam a atuar de forma autônoma. A consolidação da democracia depende da criação de mecanismos de controle sobre as políticas de governo, inclusive na área de defesa”.

Para Fuccille, o controle de tráfego aéreo pode continuar a ser feito pelos militares, desde que obedeça a uma orientação civil. “O mesmo vale para a área de defesa, que deve seguir estratégias definidas pelo poder civil; o militar tem que ser operacional”. Em sua tese, ele adverte: “A democracia só pode funcionar se os que têm as armas obedecem aos que não as têm”.