

Pilotos de helicóptero em São Paulo: o assalariamento entre 'céu aberto' e nevoeiro**1

CHRISTIAN AZAÏS*

Resumo

Exercer uma ocupação altamente qualificada e ser submetido à flexibilidade não são incompatíveis como atesta a experiência dos pilotos de helicóptero de São Paulo. Essa profissão, prova da inscrição dessa metrópole na globalização, ilustra a pluralidade dos *status* e dos salários para o segmento da *service class*, parte da nova classe média.

Palavras-chave: Pilotos de helicóptero. Hibridização. Profissão. *Status*. *Service class*. São Paulo. Globalização.

* Doutor em Economia, Université de Picardie Jules Verne.

** Tradução de Patrícia C.R. Reuillard (UFRGS).

1 Agradeço vivamente à minha amiga e colega Donna Kesselman pelos conselhos precisos após várias leituras atentas deste texto. Meus sinceros agradecimentos também a Dominique Horvilleur.

Introdução



ão Paulo, primeira frota de helicópteros do mundo, líder mundial do tráfego de helicópteros à frente de Nova York ou logo atrás... Pouco importa, a mídia joga com isso para colocar a metrópole brasileira no *ranking* das “cidades globais”.

Para alguns, símbolo da modernidade e da aceleração dos tempos, de seu desejo de poder em um capitalismo que perde fôlego, os comentários sucedem-se. Entretanto, a atividade revela a inscrição da cidade no cenário internacional, o que causa orgulho a uma parcela de sua população. Entre glorificação e controvérsia – devido aos prejuízos provocados (barulho e perigo²) –, raramente uma atividade terá produzido tantos discursos contraditórios e, no entanto... tão poucas pesquisas acadêmicas³.

Este texto trata de um segmento de assalariados altamente qualificados, os pilotos de helicóptero, que pertencem à *service class* (BIDOU, 2000). A homogeneidade aparente observada de fora, oculta, na verdade, situações diferenciadas nesse mercado de trabalho fechado. A diferenciação incide sobre a organização interna da profissão, uma organização que se ajusta a fronteiras pouco ou mal definidas entre os diversos subsegmentos da atividade.

Essa discussão dá continuidade a um estudo já iniciado sobre a hibridização das formas de colocação profissional, que aprofunda a análise

2 De 1999 a 2008, o Ministério da Defesa registrou uma média de 14 acidentes de helicóptero por ano (139 no total) em todo o Brasil, dados que relativizam a periculosidade desse meio de transporte (CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, Ministério da Defesa). Disponível em: <http://www.cenipa.aer.mil.br/estatisticas/aviacao_civil.pdf>, acesso em 16 de abril de 2009.

3 Não tenho conhecimento, até o presente, de nenhuma pesquisa acadêmica sobre essa atividade no Brasil.

da zona cinzenta do assalariamento (Azais, 2007). Por “zona cinzenta do assalariamento”, entendo, por exemplo, a imprecisão existente entre as situações de dependência e de autonomia no trabalho. Essa imprecisão corresponde também ao entremeio entre a obtenção do diploma e o acesso real do indivíduo ao mercado de trabalho. A hibridização aplica-se, assim, aos pilotos de helicóptero. O que chamei de “dessegmentação” do mercado de trabalho (AZAÏS, 2006) para significar a nebulosa das formas de colocação profissional para a população assalariada pouco protegida e para aquela situada às margens do assalariamento aplica-se também, como proponho demonstrar aqui, às populações altamente qualificadas. Tais práticas levantam a questão dos contornos móveis de um assalariamento que se ajusta cada vez mais à heterogeneidade em matéria de proteção. A profissão de piloto de helicóptero não escapa, portanto, à diferenciação que constitui, juntamente com a flexibilidade, uma das características centrais da globalização em matéria de trabalho (AZAÏS, 2009). Mantidas as proporções, esses mesmos fenômenos são encontrados nos mais diversos universos societais.

Após uma apresentação sucinta do lugar e do papel dos helicópteros em São Paulo, apresentarei a carreira de piloto de helicóptero, insistindo sobre a flexibilidade inerente à profissão: de fato, zonas imprecisas transparecem, tanto no percurso de formação do piloto de helicóptero, quanto na proteção que lhe é assegurada. Sua grade salarial evidencia a diferenciação e ressalta o aparecimento de situações salariais híbridas, mesmo precárias, que atingem até uma profissão assimilada à *service class*. Para concluir, retomarei o caráter um tanto atípico de uma profissão em fase de institucionalização, cujas normas ainda não estão claramente estabelecidas. Levanto a hipótese de que a institucionalização ou a flexibilização das relações de trabalho dependem do teor do que está em jogo entre os diferentes atores envolvidos. Trata-se do público – grandes empresas,

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

empresas de comunicação, táxis aéreos, associações da sociedade civil de defesa dos ribeirinhos⁴ – o que é uma maneira de evidenciar a pertinência da governança⁵ na maneira como se constrói e se afirma uma profissão.

Qualquer pessoa que vá a São Paulo, capital econômica do Brasil, fica surpresa com o tráfego de helicópteros no céu. Vistos de avião, os arredores próximos ao aeroporto de Congonhas situado em plena cidade, em meio aos arranha-céus, são crivados de helipontos⁶ que formam um verdadeiro mosaico. Existem não menos de cento e vinte deles em cerca de vinte quilômetros. Essa concentração é única no mundo. Por ano, trata-se de coordenar na “área controlada”⁷, um tráfego aéreo em pleno desenvolvimento de 200.000 movimentos de avião e 60.000 de helicópteros. Essa tarefa cabe às autoridades militares, que devem compartilhar suas atribuições, desde 2005, com a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – criada pela lei 11.182 de 27 de setembro de 2005. São Paulo possuía, no final de dezembro de 2008, 42% da totalidade dos helicópteros brasileiros –, 503 de 1.194, ou seja, mais do que o dobro do Rio de Janeiro, que vem bem atrás (ANAC, 2009⁸).

4 Para não sobrecarregar o texto, explicitarei o papel de algumas dessas instituições à medida que aparecerem.

5 As questões da governança e da globalização são a temática central do programa ANR-Suds Metraljeux do qual faz parte esta pesquisa sobre os pilotos de helicóptero. Disponível em: <<http://www.irisso.dauphine.fr/fr/programmes-anr.html>>.

6 Os helipontos são as pistas de aterrissagem situadas no topo dos prédios; os heliparques são empresas privadas que oferecem quase os mesmos serviços que os aeroportos, mas unicamente para os helicópteros. Existem 4 em São Paulo.

7 Trata-se de uma zona do espaço aéreo próxima do aeroporto de Congonhas, delimitada pelas autoridades aeroportuárias de São Paulo para regular o tráfego aéreo. São Paulo é a única cidade no mundo a ter um controlador aéreo para os helicópteros, sob a autoridade do Serviço de Controle do Tráfego Aéreo, ele próprio dependente do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo – SRPV – organismo ligado ao Ministério da Aeronáutica.

8 Disponível em: <<http://www.abraphe.org.br/estatisticas.html>>, acesso em 22 de abril de 2009.

Em termos absolutos, há muito poucos pilotos de helicóptero, principalmente em uma metrópole como São Paulo, com cerca de 11 milhões de habitantes⁹. Estima-se em aproximadamente 6.400 o número de pilotos de helicópteros no Brasil: 60% em São Paulo (3.850 aproximadamente), 30% no Rio de Janeiro e os 10% restantes distribuídos entre os demais Estados. Parece, todavia, que o número de helicópteros em Belo Horizonte, terceira cidade do país, está em franca expansão nos últimos tempos¹⁰.

A utilização do helicóptero como meio de transporte explica-se pelas condições “caóticas” do tráfego na cidade, conforme os termos de um ex-secretário do planejamento da Prefeitura de São Paulo, mas também pela exigência de rapidez própria a certas profissões. O ganho de tempo justifica, então, recorrer a um helicóptero, que desempenha alternadamente o papel de ambulância táxi ou transporte aéreo para resolver emergências profissionais de todo tipo (se acontece, por exemplo, de um medicamento faltar ou de uma peça danificada paralisar toda uma cadeia de produção) ou não.

A especialização terá duas conseqüências para os pilotos de helicóptero: eles fazem parte das categorias mais bem remuneradas, mas isso não impede que o *status* de alguns deles seja igualmente flexível, fazendo com que a flexibilidade não seja apenas o apanágio dos mais frágeis do mercado de trabalho. Flexibilidade e corrida contra o tempo andam juntas na carreira de piloto de helicóptero.

9 O recenseamento do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) estimava a população da cidade de São Paulo em 10.886.518 habitantes em 2007.

10 Essa cifra está aumentando rapidamente devido à retomada da atividade econômica desde o início do segundo semestre de 2009. Prova disso é o sistema de lista de espera para aquisição de helicópteros, que se tornou competitivo e que deverá aumentar ainda mais com a demanda proveniente da atividade offshore. Esta, prometida a um verdadeiro boom, diz respeito à descoberta de jazidas de petróleo, situadas em profundidades que variam de 5 a 7 000 m ao largo de uma zona (o Pré-sal) que se estende por 800 km, do Espírito Santo a Santa Catarina, disponível em: <<http://www.portalms.com.br/noticias/Com-presenca-de-Lula-Petrobras-inicia-producao-da-area-presal/Brasil/Economia/20806.html>>, acesso em 15 de abril de 2009.

A carreira de piloto de helicóptero

Conseguir ser piloto de helicóptero não é fácil. Prova disso é a trajetória a que se devem submeter os candidatos a uma profissão cujas normas são instáveis e, no melhor dos casos, ainda não formalizadas. Essa profissão fica dividida entre as exigências do Ministério da Defesa e as da ANAC, que têm uma função reguladora em tudo o que diz respeito ao tráfego aéreo, incluindo os helicópteros.

Conseguir ser piloto de helicóptero faz parte do caráter instável da profissão e ilustra, já de início, a realidade da “zona cinzenta”. Com efeito, para ser piloto de helicóptero, o candidato – embora raras, as candidatas existem – deve seguir uma formação composta de aulas teóricas e práticas, não inferiores a 40 horas. Para se tornar piloto comercial, são necessárias 60 horas suplementares. Assim, ao cabo de 100 horas de voo, o candidato poderia exercer a profissão para a qual se formou. A realidade, contudo, faz com que um piloto só seja considerado confirmado, se tiver voado pelo menos 500 horas. Cabe a ele preencher a brecha entre as 100 horas oficialmente exigidas e as 500 horas solicitadas praticamente sempre pelos empregadores e que são, na verdade, uma exigência das companhias de seguro. Esse limiar varia em função da conjuntura, do mercado de trabalho e do tipo de atividade requerida, o que obriga o piloto a múltiplas estratégias para conseguir ser (re)conhecido e exercer plenamente sua profissão.

Nos anos 1940, o empresário Assis Chateaubriand criou um programa garantindo a formação dos pilotos, que devia ser feita em aeroclubes privados, espalhados por todo o país, cabendo ao governo federal a continuidade do serviço em todo o território nacional. Essa situação mantém-se hoje e ainda não há uma escola oficial para pilotos. Entretanto, uma hierarquia oficiosa estabeleceu-se entre os aeroclubes ou as escolas; a de Ipeúna, por exemplo, no interior do Estado de São Paulo, é muito pro-

curada, mesmo que a instrução seja em aparelhos de uma marca pouco usual no mercado. Os pilotos precisam então fazer uma miniformação para pilotar outros aparelhos.

A pessoa que deseja exercer a profissão dirige-se ao setor privado, aeroclube ou escola de aviação, pagando uma formação – que custa um valor considerável, entre 80 e 100 mil reais – e obtém a permissão de voar. Os pilotos encontrados¹¹, jovens na maioria, sonhavam desde a infância em exercer essa profissão, às vezes contra a vontade da família¹². Alguns se tornaram pilotos após uma estadia no exército, meio mais barato para conseguir a qualificação; outros, de condição modesta, financiaram seus estudos trabalhando, já que o governo não dá bolsas. A duração dos estudos varia muito de um indivíduo a outro, e as pessoas encontradas levaram vários anos para se tornarem pilotos; o custo da formação foi mais determinante do que a vocação, que não faltava a nenhum deles.

A trajetória típica do(a) piloto

Uma trajetória com contornos pouco definidos. Após as 100 horas de formação e com o diploma no bolso, o piloto frequentemente se torna repórter aéreo de rádio ou televisão. Seu *status* é bastante instável.

Ele cobre, então, acontecimentos como acidentes, ataques, incêndios, inundações, ou simplesmente a situação da circulação em uma metrópo-

11 Informações fornecidas por vinte e um pilotos interrogados entre dezembro de 2008 e janeiro de 2009 e de julho a setembro de 2009. A maioria das entrevistas não-diretivas aconteceu no local de trabalho, na empresa (táxi aéreo), nas salas de espera dos heliparques, onde o piloto pode esperar um dia inteiro até que seu patrão o chame e que ele então tenha de fazer vários deslocamentos no mesmo dia ou nenhum. Uma entrevista foi feita na casa do piloto; duas, em um bar. Todas as entrevistas duraram de 1 a 3 horas.

12 Uma jovem que teve de esperar a morte do pai para realizar seu sonho. Graças ao dinheiro de um seguro de vida, ela pôde pagar as aulas e se tornou uma das primeiras mulheres piloto de helicóptero do Brasil. Em vida, o pai sempre se opusera a que ela fizesse essa formação. Atualmente, ela é piloto offshore, i.e., trabalha para uma empresa terceirizada da Petrobrás.

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

le com um tráfego particularmente denso. Posteriormente ou ao mesmo tempo, é instrutor, o que lhe permite “ganhar” horas de voo. Só depois de ter atingido a cota de 500 horas, ou mais, o piloto pode apresentar-se em grandes empresas que possuam helicópteros e se tornar piloto executivo ou piloto *offshore*. Este, empregado de uma empresa de táxi aéreo, transporta os funcionários para as plataformas petrolíferas da Petrobrás.

Tampouco a situação do co-piloto é clara. Sua presença é obrigatória ao lado do piloto no caso de helicópteros que voam com instrumentos, mas ele não goza do pleno *status* de piloto. As horas que ele passa como co-piloto nem sempre são contabilizadas nas 500 horas “regulamentares”. Há discussões na ANAC para que, ao menos 50% das horas voadas, sejam contabilizadas, ou para que o limite das 500 horas seja diminuído para, no máximo, 400, a exemplo do que ocorre em outros países, na Europa e nos Estados Unidos. A razão invocada é a futura falta de pilotos, que poderá ser sentida nos próximos anos, com a exploração das jazidas de petróleo do pré-sal. É preciso esclarecer que, embora pareça, à primeira vista, que o número de pilotos pode cobrir plenamente o de helicópteros em uma proporção próxima de 1/5, na verdade, a insuficiência de pilotos é bem real. Há três razões para isso. Primeiramente, a ANAC impõe a presença de dois pilotos por aparelho – o piloto e seu co-piloto – em todos os helicópteros que voam por instrumento; para os aparelhos de navegação visual, não há a mesma exigência. Além disso, devido ao ritmo de trabalho penoso dos pilotos executivos, a exigência de disponibilidade total por parte dos patrões, que estende a jornada de trabalho, vários proprietários de helicópteros vêem-se obrigados a empregar dois pilotos para terem certeza de poder voar a qualquer hora do dia ou da semana, no caso de aparelhos sem instrumentos, ou do dia ou da noite e quase todas as situações climáticas, quando o helicóptero conta com instrumentos de navegação. Finalmente, embora não sejam muitos, certos proprietários têm mais de um aparelho.

Consequentemente, a equação 1 piloto/1 helicóptero não se verifica, o que justifica em parte a afirmação de que há penúria de pilotos de helicópteros no espaço aéreo brasileiro, apesar do *ratio* aparentemente elevado que deixaria presumir grande quantidade de profissionais. Não é nada disso. Essas informações foram confirmadas por muitos pilotos, que se poderia suspeitar de “puxar a brasa para sua sardinha”, mas também pelos proprietários de táxi aéreo e pelos responsáveis da ANAC do Rio de Janeiro. Para atenuar esse problema, a profissão pensa em modalidades de flexibilização da exigência de 500 horas feita pelas companhias de seguro, como, por exemplo, contabilizar a totalidade das horas dos aprendizes quando estiverem no comando ao lado de um piloto, enquanto agora somente é contabilizada a metade delas.

Vejamos, porém, as diferentes modalidades de exercício da profissão e os contratos de trabalho decorrentes.

As diferentes acepções da profissão

O(a) piloto de helicóptero é um profissional qualificado que pode gozar de vários *status*, por diferentes razões e, às vezes, simultaneamente. Isso pode remeter à inserção do piloto neste mercado específico de trabalho e ao fato de que a profissão ainda não é totalmente institucionalizada (cf. *infra*), ou ser uma estratégia empresarial, cujo resultado seria ampliar a hibridização e a zona cinzenta do assalariamento e, por consequência, poder jogar com uma margem flexível de mão-de-obra. Todos esses elementos compõem as fronteiras instáveis desse *status* profissional.

Uma tipologia global dos diversos *status* do piloto de helicóptero revela que ele é:

- militar de carreira, geralmente tenente ou capitão;
- repórter aéreo de rádio ou de televisão;
- empregado em turno integral de uma grande empresa que tem sua própria frota de helicópteros, frequentemente após ter sido militar;

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

é o piloto executivo, que também pode ser piloto “familiar”. Ambos são assalariados, todavia, a relação com a empresa onde trabalham não é idêntica. O primeiro é empregado da empresa e tem os mesmos direitos que os executivos; o segundo, mesmo sendo empregado, está a serviço de um patrão e sua família. Ele é, de certo modo, o equivalente de um chofer de luxo. Uma certa forma de lealdade e, reciprocamente, de paternalismo transparecem em muitos casos, o que contribui para manter o caráter instável do *status*, assim como o relacionamento entre piloto e patrão, que se baseia na confiança mútua. Um exemplo: raramente ele aceitará fazer uma corrida para uma terceira pessoa fora de suas horas de trabalho, pois, a qualquer momento, seu patrão pode precisar dele... e ele não poderia deixar de atendê-lo. O telefone celular facilita esse tipo de dependência. Assim, dentro do mesmo *status* de piloto executivo, encontramos dois profissionais assalariados, mas com condições de trabalho e, conseqüentemente, *status* não totalmente idênticos;

- ou, último caso emblemático, empregado de uma empresa (táxi aéreo) que aluga seus serviços à Petrobrás; é o piloto *offshore*. Seu *status* de assalariado é claramente estabelecido. Encontram-se homens e mulheres nessa categoria, considerada, hoje em dia, a mais promissora, embora não seja a mais bem remunerada.

A diversidade das possibilidades de exercício da profissão deve ser comparada à multiplicidade dos contratos de trabalho. Vários pilotos que trabalham para um patrão relataram terem sido contratados como “empregado doméstico”, de luxo, é verdade, mas é o que consta na sua carteira de trabalho¹³. Uma cooperativa emprega-os como associados, como os motoristas de táxi. Outros ainda são simples empregados de uma empresa e beneficiam-se, por essa razão, de todas as vantagens desse *status*.

13 Nenhum deles fez referência ao montante de salário indicado, mas se pode facilmente supor que o empregado está plenamente ciente dos direitos trabalhistas aos quais pode pretender.

A grade salarial dos pilotos de helicóptero

O salário que o piloto pode pretender é variável e depende não só do tipo de helicóptero que ele manobra, mas também da natureza de seu contrato de trabalho. A grade salarial mensal dos pilotos de helicóptero compõe-se da seguinte maneira¹⁴:

- o salário do piloto militar corresponde ao posto que ele ocupa no exército. Ele vai de R\$ 5.500 a 7.000¹⁵. Seu *status* é claro e a antiguidade também conta no estabelecimento do salário;

- o piloto repórter aéreo acompanha os jornalistas na reportagem. Existem dois casos típicos, que revelam *status* diferenciados conforme o tipo de empresa para a qual o piloto trabalha e conforme a qualificação e a antiguidade na profissão:

1) ele é estagiário e trabalha para uma rádio. Nesse caso, é principiante e precisa acumular horas de vôo para atingir as 500 horas. Na maior parte do tempo, exerce sua atividade gratuitamente, assim como o co-piloto. Mas, em um acordo quase sempre tácito com a empresa, geralmente a metade das horas passadas a bordo do helicóptero é contabilizada no cálculo das 500 horas;

2) ele é empregado “formal” e trabalha para uma cadeia de televisão; seu salário, mais do que razoável, varia de R\$ 5.000¹⁶ a 12.000 por mês. Já o co-piloto não recebe, em princípio, nenhum salário, o que o aproxima da categoria do estagiário que trabalha para uma rádio.

14 As estimativas iniciais, obtidas durante a primeira pesquisa em dezembro de 2008/janeiro de 2009, foram confirmadas pelos pilotos entrevistados a seguir, entre julho e setembro de 2009. Suas declarações convergiam, o que permite avançar esses valores.

15 A título comparativo, o salário mínimo é de R\$ 465 por mês (equivalente a cerca de 165 euros), o de um professor universitário em fim de carreira gira em torno de R\$ 9 a 10.000 por mês, e o de seu colega iniciante, com doutorado, fica em torno de R\$ 3.000 por mês. O salário de base de um alto funcionário é de R\$ 10.400.

16 R\$ 1 = € 0,35 em abril de 2009.

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

A diferença de tratamento entre esses dois *repórteres aéreos*¹⁷ que, no entanto, exercem estritamente a mesma função, advém da experiência do empregado de uma cadeia de televisão, que já voou mais de 500 horas.

O salário do piloto executivo, que pode ser “piloto familiar”, obedece quase às mesmas regras. A principal diferença entre eles diz respeito às condições de trabalho, o que soa como um convite a retomar as questões da zona cinzenta e da flexibilidade.

Seu salário gira em torno de R\$ 18.000¹⁸. Diferentemente do piloto de helicóptero empregado de uma empresa, o piloto “familiar” está 365 dias por ano à disposição do patrão, embora voe em média apenas 30% de seu tempo de trabalho. Cerca de dez pilotos brasileiros “familiares” ganhariam até R\$ 40.000; alguns teriam até mesmo o salário indexado pelo câmbio do dólar, mas isso é só uma hipótese. Seus colegas em início de carreira ganhariam 10 vezes menos;

Os co-pilotos executivos recebem, por sua vez, R\$ 8.000, o que os diferencia nitidamente dos colegas repórteres aéreos.

Um dos *status* mais desenvolvidos, o de piloto *offshore*, pode ser invejável para os outros. Pode-se imaginar que a Petrobrás exige dos “táxis aéreos”, cujos serviços ela aluga, atendimento impecável em termos de segurança e de qualidade, o que coloca o piloto *offshore* em uma posição salarial bastante decente – pode pretender a um salário de R\$ 13.000, tem direito a 15 dias de folga por mês, a todas as vantagens atinentes a um contrato formal de trabalho e não pode trabalhar mais de 11 horas por dia. Nesse caso, o salário do co-piloto, R\$ 6.000, coloca-o numa situação confortável, comparado à média dos salários brasileiros (cf. *infra*);

- o piloto de helicóptero que trabalha para um táxi aéreo (exceto para a Petrobrás) começa com R\$ 2.300 e já acumulou uma experiência

17 É assim que são chamados.

18 Trata-se de valores médios.

de ao menos 500 horas de vôo; somente após muitas horas de vôo, poderá ter um salário mensal de R\$ 12.000/13.000. Uma parcela variável de seu salário funciona como uma comissão e depende do tipo de helicóptero utilizado e da quantidade de horas de vôo efetuadas no mês. O tratamento do co-piloto corresponde à metade daquele recebido pelo piloto, salvo se for considerado aprendiz em formação; nesse caso, não recebe nada. A situação desse piloto corrobora a idéia de que existem zonas imprecisas entre os membros de uma mesma profissão.

A essas disparidades salariais internas vem somar-se um novo elemento de diferenciação que diz respeito, no caso dos pilotos executivos, ao tipo de helicóptero utilizado¹⁹, isto é, ao tamanho do aparelho e ao grau de dificuldade para dirigi-lo.

Três fatores compõem a fixação do salário do piloto: o grau de antiguidade na profissão, medido em termos de horas de vôo e, portanto, de experiência; o tipo de aparelho utilizado e o tipo de contrato que liga o piloto e seu empregador, público ou privado.

- No caso dos helicópteros a pistão, de pequeno porte (Robson RH22 e RH44), ele fica entre R\$ 4.000 e R\$ 6.000;

- no dos helicópteros monoturбина (Jet Ranger BH06, Colibri EC120), oscila entre R\$ 8.000 e R\$ 10.000. É ligeiramente superior – entre R\$ 10.000 e R\$ 15.000 – para os pilotos dos Esquilo B2, B3 & B4, Bell 407 BH07);

- quanto aos aparelhos biturбина Agusta A109, Bell 430 BH30 e Dauphin AS65, os salários variam de R\$ 20.000 a R\$ 25.000²⁰.

19 Por enquanto, não tenho informação sobre o tipo de helicóptero pilotado prioritariamente por esta ou aquela categoria de piloto. A única indicação é que, quanto maior o helicóptero, maior é a experiência exigida. Isso se explica pelo preço dos aparelhos, pois o proprietário não deseja confiar um helicóptero de vários milhões de dólares a um piloto inexperiente.

20 Informações recolhidas com os pilotos e confirmadas pelos responsáveis da ANAC.

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

Os salários dos pilotos de helicópteros são mais altos do que os da média da população economicamente ativa em janeiro de 2009, na região metropolitana de São Paulo: R\$ 1.477,59, valor quase igual ao dos empregados declarados do setor privado (R\$ 1.480,10) e inferior à média das remunerações da função pública – R\$ 2.005,69 (IBGE, 2009²¹). Ora, salário elevado não é sinônimo de garantias jurídicas firmemente estabelecidas.

Profissionais submetidos à instabilidade jurídica

Na verdade, entre as 100 horas regulamentares e as 500 efetivamente requeridas para poder obter a certificação reconhecida de piloto, existe toda uma zona imprecisa, de incerteza, onde cada um tenta virar-se. Não declarar o piloto, não lhe pagar um salário, alegando que ele não tem experiência suficiente, ou contar apenas uma porcentagem das horas efetivamente voadas fazem parte das estratégias de desclassificação (ou de não-reconhecimento) utilizadas pelos empresários, sob o pretexto, é verdade, de preocupação com a segurança. A distância entre as 100 horas – que, no papel, dão ao candidato a possibilidade de “postular a...” – e a realidade do que lhe é efetivamente exigido, as 500 horas, cobre essa zona cinzenta que permite às empresas usufruírem de uma mão-de-obra qualificada, disponível e que preenche mais ou menos a função para a qual foi formada. É como se o motorista de ônibus ou de trem, que acaba de tirar sua carteira fosse informado de que ainda precisa esperar antes de se lançar sozinho na estrada ou nos trilhos e que deve permanecer cinco vezes mais tempo como aluno numa auto-escola ou ao lado de um motorista experiente. Somente ao final desse período, igualmente extensível, ele poderia gozar plenamente de seu direito de dirigir. Tal prática lembra a solicitação recorrente de acúmulo de estágios feitos aos jovens diploma-

21 Esses dados dizem respeito à região metropolitana de São Paulo e não apenas à cidade de São Paulo e permitem estabelecer comparações internacionais.

dos, recurso utilizado pelas empresas para aproveitar uma mão-de-obra qualificada bem barata ou até gratuita. Essa tendência espalhou-se *urbi et orbi* e atinge agora a parcela mais qualificada da mão-de-obra.

Assim, possuir um diploma – uma licença, neste caso, que deve ser renovada a cada ano e para cada um dos tipos de aparelhos pilotados (exigência da ANAC) – ou ter um emprego não é garantia de gozo automático de direitos. A situação jurídica permanece instável. Outrossim, a flexibilidade nos horários de trabalho também atinge os pilotos e os expõe a um *status* intermediário híbrido, tornando imprecisa a fronteira jurídica da proteção do empregado e de sua segurança. Essa relativa indeterminação seria uma característica da *service class*.

Como já vimos, o piloto encontra-se mais ou menos à mercê da agenda de seu patrão²² conforme o tipo de contrato de trabalho. Como exemplo, o caso de um piloto avisado, na véspera, que podia tirar uma semana de férias, pois seu patrão ia à Europa participar de uma reunião anteriormente marcada. O piloto teve de tirar férias, sem poder planejar nenhuma viagem com a mulher, que trabalhava naquele período, ou com os filhos, que estavam na escola. Nisso, a condição desse tipo de piloto não difere realmente daquela de um motorista. Apenas as más condições atmosféricas podem justificar a recusa de voar. Entretanto, frequentemente, no caso de reportagens aéreas, o piloto vê-se na obrigação de voar, mesmo que isso seja desaconselhado pelos serviços de meteorologia e represente um perigo. Para a empresa, só conta buscar a última notícia, mais prioritária do que a segurança. Todavia, é dele, em última instância, a decisão de continuar a operação ou não, podendo ser repreendido e até demitido, contra a perspectiva, jamais demonstrável na seqüência, de talvez ter poupado sua vida, a de seus colegas e de ter salvo o helicóptero de um desastre.

22 Salvo exceção, a planificação dos pilotos executivos é determinada de antemão e sua agenda não é, em princípio, alterada, principalmente se vários pilotos trabalham para a mesma empresa.

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

O gênero também pode originar diferenciação. Assim, não é raro um certo tipo de discriminação de que são vítimas as mulheres, resumido muito bem por uma delas: “a discriminação existe, sim, mas eu sempre me virei para estar em situações em que o passageiro não tinha escolha”. Isso é possível para o repórter aéreo ou para o piloto *offshore*; nesse caso, o viajante não tem realmente escolha, situação diferente daquela dos pilotos de táxi aéreo ou de particulares, em que o passageiro é livre para escolher entre vários pilotos ou simplesmente não partir. Essa mesma pessoa conta que foi recusada por um passageiro que não desejava de modo algum que uma mulher pilotasse o helicóptero no qual ele ia supostamente subir.

Embora haja pouca homogeneidade entre as situações que remetem a *priori* a uma única e mesma carreira, seja do ponto de vista do *status* ou dos salários, a profissão de piloto de helicóptero diz respeito ao terciário superior. Ela tem a maioria das características da *service class*, mesmo que suas normas de funcionamento ainda não estejam totalmente estabelecidas.

Uma profissão da *service class*

Suas características

Primeiramente, ser piloto de helicóptero é exercer uma “profissão” no sentido estabelecido por Lallement: “reivindicado em nome da detenção de um saber esotérico e de competência de alto nível, o *status* profissional é produto de uma luta, às vezes acirrada, que coloca frente a frente grupos concorrentes e que também envolve o Estado como instância de legitimação” (LALLEMENT, 2007, p. 496). A profissão de piloto de helicóptero assume, devido a suas características intrínsecas, a exclusividade que ela representa em termos de saberes – ninguém pode, de um dia para outro, improvisar-se piloto de helicóptero, nem qualquer tipo de piloto

–, os salários pagos e o nível de qualificação exigido, as características daquilo que a literatura sociológica anglo-saxônica chama de *service class*. Traduzida em termos de categorias socioprofissionais, as dos “executivos e profissões intelectuais superiores” e das “profissões intermediárias menos os contramestres” (BIDOU, 2000, p. 778), a *service class* desempenha um papel central nas mutações econômicas e trabalhistas nas sociedades capitalistas do século XX. A autora lembra as afirmações de Goldthorpe acerca dos membros dessa *service class* em termos que se adaptam aos pilotos de helicóptero: “a confiança depositada neles por seu empregador (...) para produzir saberes ou conselhos de especialistas (*professionals*)” (BIDOU, 2000, p. 780). Do mesmo modo, ela indica a relação de ambivalência que eles mantêm com seus empregadores, que os “distingue nitidamente dos meros empregados” (BIDOU, 2000, p. 780).

Embora se trate de um mercado fechado de trabalho, ele dá provas de certa heterogeneidade e, mesmo que não se possa falar propriamente de precariedade, sobretudo para aqueles que ainda não alcançaram a cota das 500 horas, as garantias que se poderia esperar para pessoas altamente qualificadas, cuja profissão evolui rapidamente, ainda não foram normatizadas. Um exemplo disso é o temor de ficar desatualizada “em uma profissão que evolui muito depressa” e que leva uma mulher piloto a continuar a se formar mesmo durante a licença-maternidade.

Assim, encontra-se confirmada a aceção de que “em suas fronteiras externas, o contrato de trabalho é incessantemente confrontado com outras formas jurídicas do trabalho para terceiros; em seu próprio território, ele se fragmenta em múltiplos contratos especiais” (SERVERIN, 2008, p. 14). Unidade em relação ao exterior, que permite assemelhá-lo a um mercado fechado; diversidade em seu interior, o mercado de trabalho dos pilotos de helicóptero é um mercado fragmentado, cujas normas estão sendo construídas.

O surgimento de normas: o enquadramento de uma profissão

A profissão está em fase de institucionalização. Nos últimos anos, a regulamentação relativa aos helicópteros é objeto de tratativas entre o poder militar e os civis. Até 2005, o tráfego aéreo e as infraestruturas aeronáutica e aeroportuária incumbiam aos militares, i.e., ao DAC – Departamento da Aviação Civil. A criação da ANAC provocou certas tensões com os militares: sabendo-se destituídos de suas atribuições em um futuro próximo, eles não mais demonstravam muito interesse em “tocar o negócio”. A Agência continua ligada, todavia, ao Ministério da Defesa, porém, enquanto entidade da administração pública federal indireta, ela goza de um regime especial. Com o tempo, qualquer questão relativa ao tráfego de helicópteros passará por ela.

Em fase de transição, a construção de normas que estruturam o acesso a esse segmento fechado do mercado de trabalho reflete as questões em jogo, que se precisaria elucidar posteriormente. Por exemplo, o desnível entre as 100 e as 500 horas pode ser percebido como um meio de levantar barreiras à entrada desse mercado onde o peso das companhias de seguro é bem grande; são elas que exigem esse mínimo de 500 horas – mesmo que a cifra não seja estável. É verdade que fazer um esforço financeiro para alcançar as 100 horas pode ser aceitável, mas prolongá-lo até 500 horas é uma maneira de limitar o número de candidatos e de testar sua motivação. A pesquisa ainda não avançou o suficiente para validar essa hipótese e determinar quais interesses estariam em jogo.

Atualmente, a profissão compreende vários *status*. A dificuldade de acesso à qualificação, o custo inicial para obter um diploma, a não-uniformidade dos contratos de trabalho representam entraves ao que deveria ser um mercado quase cativo para os raros indivíduos que possuem os diplomas e a qualificação exigidos. Ora, não é assim que ocorre. As condições de exercício da profissão variam, não há homogeneidade.

Nisso, a profissão está em fase de consolidação. Pode-se esperar que as zonas imprecisas em termos de *status*, de proteções, de salários tenderão a atenuar-se, abrindo espaço apenas para serviços bem remunerados, que o nivelamento não se dará forçosamente por baixo, em suma, que os sinais distintivos de uma atividade que se pode considerar globalizada não serão sacrificados à rentabilidade e ao enfraquecimento das proteções jurídicas. Seria um desejo irrealizável? O futuro dirá. Se assim fosse, a profissão de piloto de helicóptero viria infirmar a regra de que a flexibilidade é sinônimo de perda de poder dos assalariados e, em contrapartida, que as passarelas de um *status* a outro sejam facilitadas. Parece que ainda não se chegou a esse estágio, pois vários pilotos de helicóptero mencionaram seu desejo de serem piloto executivo, atraídos por salários mais altos que os atuais.

Duas questões conceituais permanecem em suspenso. A primeira é a do vínculo entre globalização e diferenciação; a segunda incide sobre a hibridização ou, como foi principalmente tratado neste texto, sobre o caráter indefinido das fronteiras entre os *status* ligados ao trabalho.

A questão da globalização perpassou todo o texto. De maneira sucinta, afirmo que a globalização remete a um agregado complexo de processos contraditórios que se desenvolvem em múltiplas direções e de diferentes formas (ASSAYAG, 2005, p. 271); certos autores empregam o plural *globalizations* (THERBORN, 2000, p. 154) para evidenciar as contradições inerentes ao fenômeno e suas diversas facetas. Assim, insistir sobre a diferenciação, como uma das marcas da globalização – já que o capitalismo precisa disso para se desenvolver –, não é incompatível com a segunda ideia desenvolvida neste texto, de fronteira indefinida entre as situações de trabalho. É com esses espaços não rígidos que os empregadores podem jogar para criar concorrência entre os indivíduos, o que confere à hibridização – aqui examinada sob o ângulo da multiplicidade dos *status* – um valor político.

A ideia de fronteira indefinida remete a processos de institucionalização que estão em curso de institucionalização, situação que se aplica à profissão dos pilotos de helicóptero. A consolidação em relação ao exterior, primeira etapa da construção identitária da profissão, parece estar no bom caminho. De fato, a identidade profissional dos pilotos de helicóptero transparece nos mecanismos de distinção dos seus homólogos pilotos de avião. A linguagem utilizada é um indicador disso, pois os pilotos de helicóptero não hesitam em qualificar seus colegas de “pilotos de asas paralíticas”, o que corrobora a aceção de que os “grupos profissionais sabem trabalhar para a imposição de uma identidade e de uma respeitabilidade profissionais” (LALLEMENT, 2007, p. 505).

Pode parecer surpreendente hoje, quando o Estado desinveste os mercados, a começar pelo mercado de trabalho, que alguém se aventure a prever a constituição de um novo *status* com fronteiras profissionais sólidas. Porém, a exceção não deixa de ter relação com a necessidade de segurança pública e com a existência de uma profissão paralela, já constituída... O futuro também dirá sobre isso.

A diferenciação interna entre os grupos de pilotos de helicóptero e a indefinição de certos *status* ligados à profissão funcionaram bem até agora. Em seu interior, diante dos elementos que a compõem, a profissão conjuga *status* consolidados, híbridos e imprecisos ao mesmo tempo.

Conclusão

Epifênômeno no mundo do trabalho, a profissão de piloto de helicóptero é emblemática do segmento do terciário superior que tange a *service class* e tem a particularidade de ser exercida em um mercado de trabalho onde reina certa penúria de mão-de-obra. Todavia, as características intrínsecas da profissão e a ação das instâncias militares e civis

concorrem para que a flexibilidade e uma certa forma de precariedade alimentem a diferenciação. Pode-se apostar, sem ter a certeza de ganhar, que os *status* permanecerão como estão, ao menos para uma parcela dos pilotos e principalmente para os militares. Tal situação ajusta-se perfeitamente a situações que revelam a importância de manter *status* impreciso entre os profissionais.

A flexibilidade manifesta-se nos contratos de trabalho, nos níveis salariais, nas garantias dadas: sinais distintivos da hibridização das formas de colocação no trabalho. Esses aspectos próprios à globalização atingem até mesmo os segmentos mais qualificados do mercado de trabalho. A profissão de piloto de helicóptero parece ser a exceção que confirma regra. Nela encontram-se indivíduos altamente qualificados que atuam em um mercado de trabalho tenso em razão do déficit de mão-de-obra ao lado de uma reserva de profissionais flexíveis, confrontados com a instabilidade de seu *status*, que poderá ver-se absorvida ou não, no futuro.

O caso de São Paulo aqui estudado não é certamente isolado, compará-lo com o que acontece em outras metrópoles mundiais²³ ajudará a estabelecer o peso dos determinantes locais na configuração de uma profissão. Isso também permitirá compreender a evolução do assalariamento em uma parcela diferenciada da população economicamente ativa, devido à sua qualificação e ao tipo de profissão exercida.

23 A comparação com a Cidade do México está prevista no âmbito do programa Metraljeux

Helicopter pilots of *São Paulo*: the wages between fog and 'open sky'

Abstract

The performance of a highly skilled occupation is not incompatible with flexibility, as evidenced by the experience of helicopter pilots in *São Paulo*. This profession, proof of the inclusion of this metropolis in the globalization process, illustrates the plurality of status and wages for the sector of service class, part of the new middle class.

Keywords: Helicopter pilots. Hybridization. Profession. Status. Service class. *São Paulo*. Globalization.

Referências

ASSAYAG, J. **La mondialisation vue d'ailleurs** - L'Inde désorientée. Paris: Le Seuil, 2005.

AZAÏS, C. Introduction. In: AZAÏS, C. (Ed.), **Labour and Employment in a Globalising World**: autonomy, collectives and political dilemmas. Peter Lang ed., no prelo, 2010.

AZAÏS, C. Mercados de trabalho e hibridização: uniformidades e diferenças entre França e Brasil. In: CAPPELLIN, P.; AZAÏS, C. (Org.) **Globalização e Trabalho: perspectiva comparativa entre Norte e Sul**, **Caderno CRH**, Salvador, Universidade Federal da Bahia, v. 20, n. 51, set./dez., p. 401-417, 2007.

AZAÏS, C. Dé-segmentation du marché du travail et autonomie. In : BOU-TILLIER, S.; UZUNIDIS, D. (Ed.), **Travailler au 21^{ème} siècle**, Nouveaux modes d'organisation industrielle et spatiale du travail. Bruxelles: De Boeck Université, Collection Economie, Société, Région, p. 113-127, 2006.

BIDOU-ZACHARIASEN, C.. A propos de la *service class*: les classes moyennes dans la sociologie britannique. **Revue française de sociologie**, v. 41, n. 4, p. 777-796, 2000.

IBGE. **PME – Pesquisa Mensal de Emprego**, Rio de Janeiro, 2009.

LALLEMENT, M. **Le travail** – une sociologie contemporaine. Paris: Gallimard, Folio Essais, 2007.

Sociologias, Porto Alegre, ano 12, nº 25, set./dez. 2010, p. 102-124

SERVERIN, E. Le travail et ses contrats. In : CEE, **Le contrat de travail**. La Découverte, coll. Paris: Repères, p. 13-23, 2008.

THERBORN, G. Globalizations - Dimensions, Historical Waves, Regional Effects, Normative Governance. **International Sociology**, june, v. 15, n. 2, p. 151-179, 2000.

Recebido: 13/11/2009

Aceite final : 23/11/2009