



Macaé

Macaé. Dezoito horas. Os helicópteros vão chegando um a um, pousam mansamente e são recolhidos aos hangares. Aqueles que fazem voar estas máquinas estranhas e desengonçadas, se dirigem para aquele que, durante 10 dias, se tornou o hotel mais importante do Brasil.

As fisionomias são calmas mas a tensão pode ser sentida no ar. Dali a pouco será iniciada uma assembléia destinada a tornar-se um marco na luta dos trabalhadores brasileiros por melhores condições de trabalho.

Dentro de poucos minutos, no saguão do hotel Ouro Negro, na pequena mas importante Macaé, um grupo de determinados tripulantes aprovará por unanimidade a deflagração da 1.ª greve na área de helicópteros em todo o mundo e, a 1.ª de aeronautas no Brasil desde 1963.

A partir da 0 hora do dia 13 de novembro de 1984, os helicópteros de todas as empresas de táxi-aéreo de todo o país, estarão parados.

Aquele grupo pequeno que só aparecia publicamente quando engrossava as estatísticas de acidentes, passaria a frequentar as páginas de todos os jornais, os noticiários das rádios e das TVs com uma assiduidade só reservada à sucessão presidencial.

Estava rompida uma barreira legal, política e até psicológica.

Uma greve nacional, de um grupo minoritário dentro da categoria, de uma categoria diferenciada e essencial, tutelada por um ministério militar, numa área de segurança nacional.

Mas afinal o que levou este pessoal até uma decisão de tal envergadura, envolvendo tantos riscos?

A resposta é simples. A intransigência pessoal e personalista do sr. José Afonso Assumpção, que alia à sua posição de dono da Líder Táxi Aéreo à de presidente do Sindicato patronal da área.

Acostumado a usufruir ao longo dos anos uma legislação e uma postura

das autoridades que sempre beneficiou os patrões e esmagaram os trabalhadores, não se apercebeu das mudanças que estão ocorrendo à sua volta. Talvez não lhe tenha passado pela cabeça que opressão tem limites e que chega uma hora em que o trabalhador percebe que na realidade não tem mais nada a perder a não ser a dignidade.

Foi isto o que aconteceu.

Esmagados, oprimidos, achatados, aviltados em seus ganhos, os tripulantes de helicóptero sentiram que não havia como continuar suportando esta situação. Mas não foi de estalo. Foi decorrência de todo um processo que se iniciou há alguns anos mas que tomou vulto de junho para cá. Desde então tudo foi feito na tentativa de encontrar soluções que harmonizassem as relações de trabalho. No entanto a insensibilidade patronal foi tal, com manobras, mentiras, promessas não cumpridas, negações, trapaças ameaças, que chega a ser surpreendente que a revolta e a insatisfação não tivessem aflorado muito antes.

Durante os dois últimos anos algumas tentativas foram feitas para que o Sindicato intermediasse estes conflitos, justamente quando a insatisfação atingiu seu pico mais elevado. Nessas ocasiões, matreiramente, as empresas propunham soluções isoladas para o seu grupo específico de tripulantes, fazendo baixar a temperatura. Depois, não cumpriam, é claro...

Pensaram que poderiam manter indefinidamente esta situação. Subestimaram a inteligência, a indignação, a capacidade de mobilização e organização do grupo. Não levaram a sério o aviso do grupo quando no dia 23 de outubro, DIA DO AVIADOR, passaram a usar uma tarja preta simbolizando o luto pela morte de seus salários. Acharam que poderiam continuar a usar as mesmas táticas quando, nas reuniões realizadas com o nosso Sindicato, prometeram atender uma série de reivindicações e na hora de formalizar este

compromisso já não era mais nada daquilo combinado. Resolveram pagar para ver, com um par de setes na mão.

Quando sentiram que a greve era uma realidade irreversível passaram a usar de outra de suas armas preferidas: a prepotência. Começaram então as ameaças. Inútil. Só conseguiram acirrar ainda mais os ânimos. Na verdade o movimento só dependia de marcar o dia e a hora.

Zero hora do dia 13 de novembro. Estava decidido.

Agora era avisar todo mundo. A partir do QG ("a casa em frente") montado em Macaé começam os contatos com as outras bases. De repente, lugares cujos nomes muita gente sequer tinha ouvido falar até então, estarão durante 10 dias sendo alvo da atenção de todo o Brasil. Caruaru, Eirunepê, Salinas, Tucuruí.

Quando o dia amanhecer, ao contrário da atividade frenética de todas as manhãs, reinará o silêncio. As máquinas estarão paradas nos hangares e pátios dos aeroportos e ficarão assim durante 10 dias.

Para isso, muita gente ficará sem dormir, rouca de tanto falar, será obrigada a se deslocar para lugares distantes para segurar a barra. Outros, individualmente, darão mostra de uma firmeza de caráter notável, como aquele piloto que sozinho com seu helicóptero em Tucuruí, polida mas firmemente, se recusará a transportar um ministro de Estado.

Inúmeras serão as ocasiões em que serão necessárias atitudes de igual bravura, desprendimento e firmeza, mas esta permanecerá como símbolo.

Aliás, virtudes como desprendimento, coragem, firmeza, paciência, poder de convencimento, de autocontrole e inclusive de superação da própria capacidade física, terão que ser exercitadas nos seus limites extremos durante a greve.

Não fosse assim, certamente não teriam acontecido fatos inusitados como o de chefes chamados às pressas de suas funções burocráticas (comenta-se que alguns tiveram suas habilitações técnicas renovadas por telefone) para "furar" o movimento, terem aderido a ele em cenas emocionais e às vezes emocionantes.

Mas foi sobretudo a serenidade e a maturidade com que o pessoal se conduziu, que tornaram o movimento vitorioso.

Nem tentativas isoladas das empresas apresentando soluções parciais para grupos isolados, nem a aparição oportunista e deslocada de pseudomediadores de última hora, fizeram com que o grupo se desviasse de sua rota.

Demonstração ainda maior de maturidade seria dada quando de posse da setença do TST, soube avaliar a importância histórica da mesma e decidiu pela suspensão da greve mesmo sem ter atendidas na totalidade suas pretensões. Em nenhum momento houve vacilações em função de boatos, ameaças e finalmente decretação da ilegalidade da greve.

Sempre tiveram presente que não existe greve legal ou ilegal. O que existe de fato é greve vitoriosa ou não. Esta sem dúvida, apesar de ilegal, foi vitoriosa em todos os sentidos.

Saiu vitoriosa a classe trabalhadora brasileira, que diga-se de passagem, desde o primeiro dia hipotecou seu apoio e solidariedade (ver matéria página 9) — por ter agora jurisprudência formada no TST quanto ao percentual de reajuste salarial; saiu vitoriosa a categoria dos aeronautas por saber que pode contar em suas fileiras com um segmento tão forte, coeso e consciente; e principalmente, saiu vitorioso o grupo de tripulantes de helicóptero que tem hoje a avaliação exata de sua força e unidade.