

CAPITALISMO e POLÍTICAS PÚBLICAS

na contemporaneidade

Soraya Araujo Uchoa Cavalcanti
(Organizadora)



CAPITALISMO e POLÍTICAS PÚBLICAS

na contemporaneidade

Soraya Araujo Uchoa Cavalcanti
(Organizadora)



Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Gabriel Motomu Teshima

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Capitalismo e políticas públicas na contemporaneidade

Diagramação: Daphynny Pamplona
Correção: Bruno Oliveira
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizadora: Soraya Araujo Uchoa Cavalcanti

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C244 Capitalismo e políticas públicas na contemporaneidade / Organizadora Soraya Araujo Uchoa Cavalcanti. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-258-0054-7

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.547222303>

1. Capitalismo. I. Cavalcanti, Soraya Araujo Uchoa (Organizadora). II. Título.

CDD 330.122

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editora
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

A coletânea Capitalismo e políticas públicas na contemporaneidade apresenta 06 (seis) artigos decorrentes de ensaios teóricos, pesquisas qualitativas, dentre outros.

O primeiro artigo discute a extrema direita nas redes e nas ruas, analisando o desenvolvimento da extrema direita no Brasil a partir das manifestações de junho de 2013 e suas repercussões na atualidade.

O segundo texto analisa o discurso presidencial estadunidense em Clinton, W. Bush e Obama e especificamente como esses governos *trataram a temática ambiental no que tange às mudanças climáticas e quais os esforços implementados com vistas às demandas internacionais*.

O terceiro artigo analisa a Política de Controle de Tabagismo no Brasil de 1986 a 2014, a trajetória, os pressupostos da oferta de tratamento para dependentes de nicotina no Sistema Único de Saúde e o processo engendrado enquanto Programa Nacional de controle de tabagismo de modo a alçar para uma Política de Controle de Tabagismo no Brasil.

O quarto texto discute a política de fomento à industrialização na Bahia discutindo as políticas de fomento à industrialização e se seria possível o desenvolvimento econômico local.

O quinto artigo discute a Privatizações não clássicas no Brasil e suas repercussões para a classe trabalhadora no processo de privatização do Aeroporto de Salvador.

E finalmente o sexto texto explora o impacto da compreensão da relação entre exclusão/inclusão social, capital social e renda na perspectiva da efetivação do direito ao desenvolvimento humano.

Assim, convidamos o leitor a acessar às análises e discussão vinculadas acerca dos impactos nas políticas públicas do atual estágio do capitalismo.

Soraya Araujo Uchoa Cavalcanti

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
EXTREMA DIREITA NA REDE E NAS RUAS Geovana Alves Pinto  https://doi.org/10.22533/at.ed.5472223031	
CAPÍTULO 2	8
MEIO AMBIENTE E O DISCURSO PRESIDENCIAL ESTADUNIDENSE EM CLINTON, W. BUSH E OBAMA William Daldegan  https://doi.org/10.22533/at.ed.5472223032	
CAPÍTULO 3	21
A POLÍTICA DE CONTROLE DO TABAGISMO NO BRASIL DE 1986 a 2014 Soraya Araújo Uchoa Cavalcanti  https://doi.org/10.22533/at.ed.5472223033	
CAPÍTULO 4	47
A POLÍTICA DE FOMENTO À INDUSTRIALIZAÇÃO DA BAHIA Edson Costa Vieira Antônio Raimundo Chagas Magalhães  https://doi.org/10.22533/at.ed.5472223034	
CAPÍTULO 5	57
PRIVATIZAÇÕES NÃO CLÁSSICAS” NO BRASIL E SUAS REPERCUSSÕES PARA OS (AS) TRABALHADORES (AS): A VOZ DOS (AS) AEROPORTUÁRIOS (AS) NO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO AEROPORTO DE SALVADOR Ana Claudia Caldas Mendonça Semêdo  https://doi.org/10.22533/at.ed.5472223035	
CAPÍTULO 6	69
CAPITAL SOCIAL E POLÍTICAS PÚBLICAS DE GERAÇÃO DE EMPREGO NO BRASIL: DA EXCLUSÃO À INCLUSÃO SOCIAL Elizabeth Rodrigues de Souza Robson Alves Holanda  https://doi.org/10.22533/at.ed.5472223036	
SOBRE A ORGANIZADORA	83
ÍNDICE REMISSIVO	84

PRIVATIZAÇÕES NÃO CLÁSSICAS” NO BRASIL E SUAS REPERCUSSÕES PARA OS (AS) TRABALHADORES (AS): A VOZ DOS (AS) AEROPORTUÁRIOS (AS) NO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO AEROPORTO DE SALVADOR

Data de aceite: 01/02/2022

Ana Claudia Caldas Mendonça Semêdo

Universidade Federal da Bahia, Instituto de
Psicologia
Salvador - Bahia
<http://lattes.cnpq.br/2668933931544942>

RESUMO: Este trabalho desenvolve uma crítica da situação da classe trabalhadora diante dos projetos em ascensão das “privatizações não clássicas” em vigor, a partir de um estudo sobre as condições de trabalho dos aeroportuários vinculados ao Aeroporto Internacional de Salvador no contexto de concessão desse respectivo bem público à iniciativa privada - inserido na Administração Pública Indireta. Com esse desígnio, problematizou-se os seguintes aspectos: como compreender a influência desse macroprocesso para as relações de trabalho? O que significa “privatizações não clássicas” e quais os impactos do ponto de vista das condições de trabalho? A pesquisa partiu de uma abordagem metodológica de cunho qualitativo, por meio do desenvolvimento de entrevistas-narrativas com os aeroportuários de Salvador, no período transversal de 2017 a 2020. Nesse sentido, a experiência aeroportuária foi estudada enquanto um *locus* onde se constituiu uma história para além do que foi propagado pelos recursos midiáticos. Através desse formato investigativo, objetivou-se desvelar as mudanças internas ocorridas na Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO que modificaram

os respectivos processos de trabalho. Com tal propósito, as categorias analisadas aqui retrataram as estratégias estabelecidas pela Instituição com o intuito de “desestruturar” setores, funções e fluxos de trabalho. Diante desse panorama, observou-se a implementação de um “discurso organizacional” e mecanismos manipulatórios para silenciar possíveis mobilizações e fragmentar a força coletiva dos aeroportuários, articulando assédio institucional e uma “ideologia de adaptação” a um “*modus operandi da privatização*”, mascarando o espaço institucional enquanto uma histórica arena de luta de classes.

PALAVRAS-CHAVE: Racionalidade Neoliberal; Privatização Não Clássica; Condições de Trabalho.

ABSTRACT: This work develops a critique of the situation of the working class in the face of the rising projects of the “non-classical privatizations” in force, based on a study of the working conditions of the airports linked to the International Airport of Salvador in the context of the concession of this respective public good. to the private initiative - inserted in the Indirect Public Administration. With this in mind, the following aspects were problematized: how to understand the influence of this macro-process for labor relations? What does “non-classical privatization” mean and what are the impacts from the point of view of working conditions? The research started from a qualitative methodological approach, through the development of narrative-interviews with the airports of Salvador, in the transversal period from 2017 to 2020. In this sense, the

airport experience was studied as a locus where a story was constituted for beyond what was propagated by the media resources. Through this investigative format, the objective was to reveal the internal changes that occurred in the Brazilian Airport Infrastructure Company - INFRAERO that modified the respective work processes. For this purpose, the categories analyzed here portrayed the strategies established by the Institution in order to “unstructure” sectors, functions and workflows. In view of this scenario, it was observed the implementation of an “organizational discourse” and manipulative mechanisms to silence possible mobilizations and fragment the collective force of airport workers, articulating institutional harassment and an “ideology of adaptation” to a “modus operandi of privatization”, masking institutional space as a historic arena of class struggle.

KEYWORDS: Neoliberal Rationality; Non Classical Privatization; Work Conditions.

1 | INTRODUÇÃO

Este estudo é, sobretudo, um convite para reflexão acerca da situação da classe trabalhadora diante dos projetos em ascensão das “privatizações não clássicas” (GRANEMANN, 2008) em vigor – que não se restringem à forma da privatização assumida pelo Estado brasileiro na década de 1990 -concernentes ao modelo neoliberal de governar o nosso país, partindo de uma análise crítica da realidade vivenciada pela categoria dos aeroportuários na concessão dos aeroportos brasileiros. O termo “privatização não clássica” é utilizado com o intuito de abranger os variados modelos desenvolvidos nos quais as entidades privadas “atravessam” os órgãos e as instituições para gerir ou administrar os patrimônios e os respectivos serviços de natureza pública sem, necessariamente, implementar a venda definitiva dos organismos subordinados ao aparelho estatal. Nesse cenário, o recorte dado ao estudo buscar analisar as repercussões do macroprocesso de privatização não clássica do Aeroporto de Salvador, antes administrado pela INFRAERO, e o conjunto dos desdobramentos que tais mudanças reproduziram nas configurações do trabalho dos (as) aeroportuários (as). Para elucidar a natureza deste trabalho e o escopo da Instituição, a administração do Aeroporto de Salvador foi cedida à multinacional francesa *Vinci Airports* no ano de 2017. A INFRAERO, por sua vez, era a empresa responsável por administrar sessenta e oito Aeroportos, trinta e dois Terminais de Carga, e cento e quatro Estações de Prestação de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo – EPTAs. Os aeroportuários são empregados públicos vinculados à INFRAERO cujo ingresso na Instituição ocorreu por meio de concurso público, e as respectivas relações de trabalho eram celetistas, sendo admitidos como empregados públicos. Essas ações provocaram mudanças, direta e indiretamente, para a organização do trabalho dos aeroportuários.

Por compreender que este trabalho pretende preencher uma lacuna, - uma vez que foi observada a inexistência de um estudo acerca do processo de concessão do Aeroporto de Salvador à iniciativa privada, cujo foco de análise esteja direcionado para as condições de trabalho dos aeroportuários – buscou-se conhecer os efeitos do que aqui intitulamos de *privatização não clássica* para os respectivos trabalhadores. Para tanto, foram explorados

elementos teórico-críticos que permitiram esclarecer tais aspectos: como compreender a influência desse macroprocesso para as relações de trabalho? A forma da concessão do Aeroporto de Salvador à iniciativa privada pode ser considerada um tipo de privatização? Por quais motivos? O que se entende por privatizações não clássicas e quais os impactos do ponto de vista das condições de trabalho?

21 NA CONTRAMÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA: O SIGNIFICADO RESTRITO DE PRIVATIZAÇÃO E SUAS FORMAS “NÃO CLÁSSICAS”

Porém, antes de compreender os questionamentos suprarreferidos, é importante salientar a perspectiva de Estado com a qual se trabalhou. Para tanto, recorreu-se à contribuição de Dardot e Laval (2016). Para os autores, o Estado não se restringe à intervenção nas políticas econômicas de mercado, mas “mina os alicerces de sua própria existência” (Ibid., p. 15); ele delibera e se configura, ativamente, para regular as relações sociais de modo a eleger o modo econômico como “supremo tribunal” de todas as deliberações na sociedade. Desse modo, quando Dardot e Laval (2016) afirmam que a questão é as diferentes formas de intervencionismo, traz à tona que a explicação acerca da ausência do Estado não esclarece suficientemente a natureza do neoliberalismo. Nessa perspectiva, as privatizações são as principais representantes das deliberações do Estado quando o propósito é a expansão da *mercadorização dos serviços públicos*, uma vez que é o aparelho estatal que legitima e constitui as regras do direito para tornar privado o que antes tinha caráter universal, com outra lógica divergente da concorrência – aqui nos referimos aos serviços sociais que passam, atualmente, por um ofensivo ataque dos modelos de privatizações não clássicas, tais como as parcerias público-privadas que se multiplicam em diversos setores.

Nesse sentido, a questão da privatização requer uma discussão prévia acerca de aspectos conceituais com a finalidade de traçar linhas de definição entre os termos “desestatização” e “concessão da coisa pública”, haja vista que o *locus* em estudo – o Aeroporto de Salvador – foi entregue a iniciativa privada sob a forma de concessão que, não obstante, aqui argumentamos ser uma espécie de *privatização não clássica*. O intuito, porém, será construir uma crítica partindo dos alicerces ideológicos que subjazem o Estado neoliberal para compreender quais os interesses na elaboração de conceitos formais distintos, com diferentes características no arcabouço jurídico, mas que mantêm o mesmo propósito de viabilizar o avanço da propriedade privada por “dentro dos serviços públicos”. Tem-se, como exemplo, a modificação realizada na Lei nº 9.491/1997, que regulamentou o Programa Nacional de Desestatização – PND e substituiu a Lei nº 8.031/1990. Enquanto a Lei revogada utilizava o termo “privatização”, a nova lei passou a utilizar o termo “desestatização”. Quais os motivos que sustentaram essa alteração? Quais seriam os pontos que os distinguem, e os aspectos que os aproximam? Nessa direção, exploraremos

algumas contribuições.

Vejam os significados evidenciados na própria redação formal-jurídica. Carvalho Filho (2018, p. 366) afirma que a desestatização “significa retirar o Estado de certo setor de atividades, ao passo que a privatização indica tornar algo privado, converter algo em privado”. Segundo ele, anteriormente, a Lei Nº 8.031/1990 usava o termo privatização, mas a nova concepção gerou uma interpretação “desconforme ao preceito legal”, “entendendo algumas pessoas que significaria privatizar atividades, o que não seria verdadeiro, visto que muitas atividades do programa continuariam a caracterizar-se como serviços públicos (...)” (Ibid.). Nessa perspectiva, **“converter algo em privado” parece ser uma prerrogativa apenas da privatização clássica, o que acarreta uma interpretação de que o processo de desestatização incluiria outras modalidades de “não privatização”**. Nessa concepção, no arcabouço jurídico, a desestatização seria apenas o afastamento do Estado da “posição de executor de certas atividades e serviços (Ibid., p. 367)”. Diante de tais definições, constrói-se uma reflexão mais ampla, partindo da perspectiva de que o termo privatização não causou uma “interpretação desconforme ao preceito legal”, uma vez que tanto essa modalidade como a desestatização evidenciam uma expansão nítida da **mercadorização dos serviços públicos**, de diferentes modos legais, com impactos que corroem o trabalho dos assalariados. Em outras palavras, restringiu-se o termo privatização, no âmbito formal-jurídico, à mera venda do patrimônio público às empresas, mas o alcance do seu significado é mais abrangente, posto que o domínio privado sobre a execução e direção dos serviços públicos também é verificado nas ocasiões em que a desestatização se configura, ainda que tal processo seja ofuscado pelo entendimento legal de que o órgão ou serviço concedido, temporariamente, à iniciativa privada permaneça sob a titularidade do Poder Público. Ou seja, parece haver um fetiche da titularidade pública¹, uma vez que as respectivas relações e o modo de organização de trabalho das instituições que passaram por uma desestatização também são modificados e adequados ao estilo privado. Portanto, ao substituir o Estado por um ente privado na execução dos serviços públicos, não se trata aí de trocar apenas o executor, mas de importar toda a lógica privada, os meios de gerir, a ótica gerencialista e privatista de compreender, desenvolver ações e programas públicos, e, principalmente, o poder de decidir, nesse âmbito, sob essas mesmas concepções mercadológicas.

Na abordagem de Pietro (2013), a concepção apresentada é contrária ao entendimento restrito de privatização enquanto venda de bens ou serviços públicos. A autora constrói uma reflexão na doutrina do direito administrativo quanto à amplitude que o conceito de privatização abrange e à definição legal limitada com a qual foi conformado o seu significado em nosso marco regulatório. Assim, enquanto, para a legislação, a

¹ A título alusivo, menciona-se as concessões dos aeroportos à iniciativa privada: muito embora os aeroportos estejam sob a gestão de multinacionais, a modalidade de concessão se caracteriza como uma “transferência temporária” da coisa pública à iniciativa privada, uma vez que a respectiva **titularidade ainda está reservada ao Poder Público**.

privatização é uma modalidade de desestatização, para Pietro (2013), desestatizar é uma forma de privatizar. Assim, essa estratégia neoliberal que imprime, na legislação, o termo desestatização viabiliza a inserção de entidades privadas para gerir o patrimônio público, e pressupõem a manutenção de uma “pseudotitularidade” pública dos órgãos cujos processos de trabalho estão totalmente vinculados ou submetidos à lógica do mercado, à supremacia das técnicas e racionalidades empresariais. Para tanto, a legislação fraciona e desmembra as funções de gestão e de execução do Estado para distribuí-las entre os parceiros particulares, modificando o próprio direito brasileiro e suas regulações, visando viabilizar formas de expandir a economia de mercado. Desse modo, a privatização está presente nas engenhosidades administrativas que conservam o interesse de deslocar as competências do Poder Público para outras iniciativas: o Estado transfere, constitui parcerias, extingue entidades, reconstrói estatutos, forma sociedades, renegocia contratos, autoriza suspensões e “remissões de crédito” ou assume passivo de empresas. Por tal razão, e partindo dessa abordagem, todas as outras formas de relação público-privada, que não fosse a venda definitiva, seriam consideradas como não clássicas, incluindo-se, nesse grupo, a própria modalidade de concessão dos serviços públicos sob a qual foi operada a transferência dos aeroportos brasileiros às multinacionais “colonizadoras”. Nesses termos, a reflexão aqui apresentada **não é que a privatização é um tipo de desestatização, conforme determina a Lei Nº 9.491/1997; mas que qualquer espécie de desestatização é, fundamentalmente, uma forma de privatização.**

Destarte, buscando revelar uma concepção mais ampla da privatização, que incluam, em sua análise, as consequências desse fenômeno para as condições de trabalho dos assalariados, abordaremos o outro lado da história contada pelos aeroportuários vinculados ao Aeroporto de Salvador até 2018.

3 | O PERCURSO DA PESQUISA

Este artigo – cujo estudo é parte sucinta de uma pesquisa de doutorado – está consubstanciado numa metodologia de cunho qualitativo, a partir de entrevistas-narrativas desenvolvidas com vinte e seis trabalhadores aeroportuários, vinculados à INFRAERO enquanto empregados públicos, no âmbito do Aeroporto Internacional de Salvador. Foram quinze entrevistas realizadas com indivíduos que se reconheceram do sexo masculino e onze do sexo feminino, todos acima de trinta anos, com mais de quinze anos de empresa, com exceção de dois assalariados que possuíam oito anos de vínculo empregatício.

O estudo teve um recorte transversal ao período de 2017-2020, abrangendo situações que antecederam a privatização até a efetiva entrega do Aeroporto à iniciativa privada. Os trabalhadores, no desencadear desse cenário, tiveram seus desfechos funcionais encerrados por meio de demissões, a partir de pedidos de demissão “voluntária”, de cessões para outros órgãos públicos ou por meio de transferência para outros aeroportos

da INFRAERO ainda não privatizados.

4.1 EFEITOS DA PRIVATIZAÇÃO NÃO CLÁSSICA DO AEROPORTO DE SALVADOR ÀS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS AEROPORTUÁRIOS

Nessa arena organizacional, as categorias resultantes da pesquisa, representadas no Gráfico 01 a seguir, retrataram as estratégias estabelecidas pela Empresa para “desestruturar” os setores, as funções e cargos dos (as) trabalhadores (as), de modo a implementar um “*modus operandi*” da privatização e um respectivo “discurso organizacional” que manipulou as relações ali estabelecidas. As categorias analíticas convergiram para três aspectos genéricos que repercutiram nas condições de trabalho dos (as) aeroportuários (as): 1) a constituição de um “*modus operandis*”, ou seja, de um modelo de gestão organizado para a privatização; 2) o **assédio** moral institucional que configurou uma forma de relação para o propósito da demissão em massa; 3) e a perspectiva da “**falsa consciência**” e da ideologia de adaptação manifestada pelos (as) trabalhadores (as). Vejamos.

No período de 2005 a 2011, encetou-se uma série de medidas institucionais para reestruturar o setor aeroportuário, aqui intitulado de *modus operandis*, que abrangeram as situações provenientes das narrativas evidenciadas no Gráfico 01, abaixo representado.

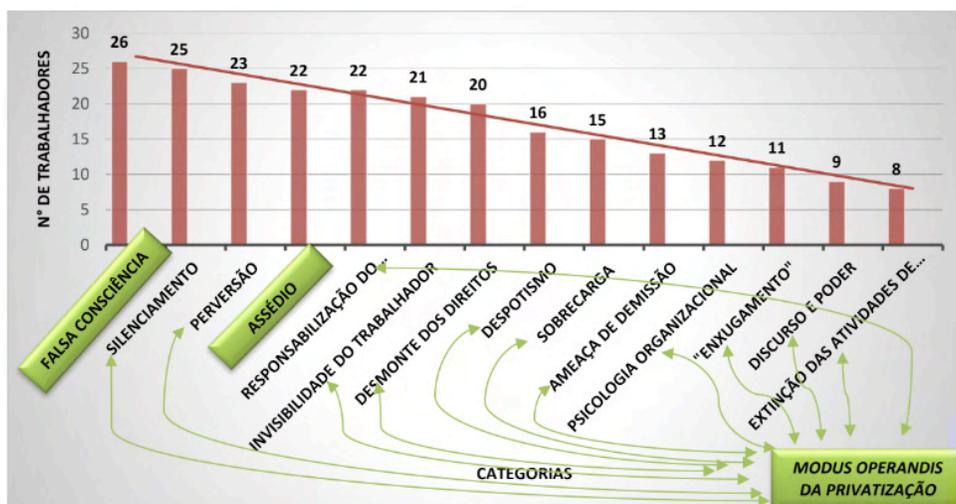


Gráfico 01 – Categorias Analíticas.

Fonte: elaboração própria.

Essa configuração constituiu um modelo de gestão consubstanciado:

a) numa **estratégia de “silenciamento”** das informações sobre a privatização, efetuando uma comunicação dirigida para os interesses organizacionais; b) em uma forma de gerenciar as relações laborais por meio de uma constante **ameaça de demissão** aos

(às) trabalhadores (as); c) a partir de mecanismos de **“enxugamento”** dos setores, cargos e funções; d) numa **sobrecarga de trabalho** para os setores operacionais da Empresa com a diminuição do efetivo nessa área; e) na **transferência de responsabilidade** para o (a) trabalhador (a) por problemas de ordem estrutural e de competência da Empresa; f) na criação de um **discurso institucional** com a finalidade de manter e propagar o poder organizacional para efetivar a privatização; g) na implementação de um **despotismo** como elemento central de gestão; h) na configuração de um modelo de operacionalizar os processos de trabalho sem o interesse de atender as condições mínimas de trabalho dos (as) aeroportuários (as), **invisibilizando** suas respectivas demandas e pleitos; i) na constituição de uma perspectiva de **“psicologia organizacional”** enquanto estratégia essencial para o alcance da meta institucional de implementar a reestruturação, encobrendo conflitos, questionamentos e resistências; j) na instituição de mecanismos que **desmontaram direitos estabelecidos no Acordo Coletivo de Trabalho**, especialmente quanto à perda financeira e de assistência de saúde; l) na **extinção dos serviços de suporte ao (à) trabalhador (a), como a Saúde e Segurança no Trabalho** e os Recursos Humanos antes da privatização; m) e numa organização esquizofrênica e “velada” que transformou a experiência do (a) aeroportuário (a) numa forma de **“perversão”**, no sentido desenvolvido por Silva (2009, p. 127-128), responsável por inverter um processo de demissão em massa numa “escolha” dos (as) empregados (as). Discorreremos, a seguir, como tais categorias da reestruturação institucional, constantes no Gráfico 01, influenciaram nas condições de trabalho dos (as) aeroportuários (as).

A **estratégia de silenciamento** desenvolvida pela Empresa conseguiu manter sob controle a efetiva informação acerca do contexto de reestruturação interna para a concessão dos aeroportos à iniciativa privada por cerca de treze anos, segundo as narradores: desde quando iniciou as tratativas legais e jurídicas para implementar uma estrutura de governo e administrativa voltadas para a privatização em 2005, até a formalização da privatização do Aeroporto de Salvador em 2017. A Empresa manteve essas mudanças internas e legais distantes dos “olhos da mídia”, dos (as) aeroportuários (as), e até de muitos gestores que integravam os processos de decisão em nível menor. Ao que parece, tratava-se de uma informação manipulada pela alta direção.

Outros três elementos suprarreferidos que constituem esse *modus* de privatização são o tipo de gestão sob a constante **ameaça de demissão**, o **enxugamento** dos setores e cargos e a **sobrecarga de trabalho** nos setores operacionais. Quando a informação sobre a privatização foi oficializada, a empresa desenvolveu um “terrorismo” com (as) os empregados (as), impelindo-os a serem transferidos às outras dependências aeroportuárias no Brasil, sob a ameaça de demissão implícita, conforme relato a seguir: “(...) muitos caíram no terrorismo da empresa, porque a partir de outubro de 2016 houve um terrorismo explícito da empresa. A empresa ficava falando “olha, se até tal dia não escolherem, a folha de

pagamento está rodando (...)" (Entrevista nº 08, 2020, p. 35)². Era um estado de ameaça constante para movimentar o pessoal com o intuito de realizar um enxugamento geral de setores e cargos: "Eu acho que palavras não definem, sabe? É muito... você perder um sonho, sabe. Estar a todo tempo ameaçado, porque o que a gente... a gente vive em um estado de ameaça desde 2012" (Ibid., p.7).

Toda essa configuração não poderia ter sido propagada sem se apoiar num **discurso organizacional** que sustentou um **despotismo** como fundamento desse modelo gerencial, de modo a reproduzir as relações de poder e apagar qualquer participação dos (as) trabalhadores (as) no processo. Porém, essa gestão déspota se manifestou sob novas formas, fortalecendo-se e se perpetuando nas relações organizacionais de modo diverso. Nesse sentido, o **discurso** desenvolvido pela Empresa expressou um forte ideologismo, uma vez que operou uma distorção da realidade, ocultando-a sob o "véu" da modernização, negando a participação efetiva dos (as) trabalhadores (as) nas deliberações, e, sobretudo, cooptando-os para assumirem obrigações e funções de competência organizacional, qual seja, delegar aos próprios aeroportuários a função de buscar novas instituições para serem cedidos e realocados. A Empresa transfigurou o processo de participação, invertendo seu significado para alcançar interesses referentes à sua própria meta de enxugamento de pessoal: incumbiu os empregados de "procurarem trabalho" nas instituições, caso não fosse bem-sucedida a cessão, seriam transferidos para qualquer aeroporto do Brasil. Complementa-se, que o perfil da maioria dos trabalhadores, aí nesse cenário, era constituído por assalariados com mais de quarenta anos de idade, com famílias estabelecidas em Salvador. Com tal abordagem, operou-se uma **transferência da responsabilidade** institucional para os (as) aeroportuários (as) quanto à competência de realocar cargos e de realizar as cessões para outros órgãos públicos. De fato, a INFRAERO não somente transferiu a sua responsabilidade, mas, sobretudo, criou uma falsa perspectiva no imaginário do (a) trabalhador (a) de que havia participação e envolvimento dos subordinados no processo amplo de reestruturação, ao mesmo tempo em que controlou e redirecionou a mobilização dos (as) aeroportuários para atender o seu próprio fim: a aceleração da redução de empregados (as). O (a) aeroportuário (a) foi **invisibilizado** durante a reestruturação: suas demandas, necessidades, problemas de saúde, familiares, financeiros foram, de fato, ignorados enquanto fator principal e elementar ao se estruturar a privatização de uma instituição que mantinha, só diretamente, mais de dez mil vidas.

Dentro desse *modus operandis* da privatização, a "**psicologia organizacional**" foi integrada ao conjunto de recursos que reproduziram o ideologismo da "responsabilidade empresarial". Profissionalizou-se mecanismos e táticas de manipulação das subjetividades dedicados a constituir um acervo de soluções para o "sofrer humano" em que até o stress

² Entrevista realizada em 30/07/2020, gravada e transcrita, conforme autorização do participante, nos moldes da Resolução N° 510/2016.

não fugiu aos encantamentos do “gerenciamento”: gerencia-se o trabalho, os processos, as relações, a vida, e as emoções como uma inovação científica e técnica para consertar o homem e torná-lo produtivo.

Nessa direção, destaca-se o fato relacionado à **extinção dos programas de saúde e segurança no trabalho** e a dissolução da equipe multiprofissional bem antes da formalização da concessão à iniciativa privada. Ainda na reestruturação, foram destituídos, por “inanição”, tanto o serviço de suporte e atendimento presencial da área de recursos humanos local, como os Programas de Controle Médico Saúde Ocupacional – PCMSO e de Acompanhamento dos Empregados Afastados pela Previdência Social – PAPSO, também local. Dada a distribuição desses atendimentos especializados para outras localidades, os (as) aeroportuários (as) permaneceram sem acompanhamento de saúde em geral, que se intensificou com a desintegração da equipe multiprofissional de Segurança e Saúde no Trabalho, tanto quanto foi retirado o suporte remuneratório nos processos de afastamento por motivo de saúde de longo período – indeferidos pelo INSS. No âmbito dos **direitos** garantidos no Acordo Coletivo de Trabalho- ACT, a movimentação e as transferências causaram a interrupção do pagamento dos adicionais dos vencimentos dos (as) aeroportuários (as), extinguiram o plano de assistência médica, congelaram os salários e alteraram a data-base de negociação sindical que passaram a ser realizada a cada dois anos³.

Entre as categorias analíticas que integraram a constituição de um *modus operandis* para a privatização, a última identificada e analisada em 88,46% das narrativas foi a “**perversão**” no estrito sentido desenvolvido por Silva (2009, p. 127-128), ao revelar, em sua pesquisa sobre o Programa de Demissão Voluntária - PDV no Banco do Brasil, a inversão de perspectiva contida nessa medida: a Empresa conseguiu realizar uma transformação do sentido da demissão - que era uma responsabilidade institucional - em um desejo dos (as) trabalhadores (as), enquanto algo “proveitoso” para a categoria. Caso não seja também audacioso, ao que parece, com esse mesmo significado, a INFRAERO conseguiu transformar a demissão em massa dos (as) aeroportuários em um conjunto de medidas “benevolentes”, uma vez que não havia uma demissão explícita e autodeclarada, mas, em seu lugar, “opções de desligamentos voluntários” através do PDV da Empresa – ora chamado de PDITA – e do Desligamento Incentivado a Pedido - DIN, bem como de “cessões para outros órgãos”.

Enquanto mais uma categoria que resultou dos efeitos da reestruturação para os (as) trabalhadores (as), além desse *modus operandis* que abrangeu os elementos suprarreferidos, compreendemos que o **assédio** foi o segundo aspecto central e generalizado que constituiu a gestão para a privatização. Trata-se de um conteúdo analisado em 84,6% das narrativas, conforme demonstrou o Gráfico 1.

Para o propósito desta pesquisa, observou-se uma proximidade com o conceito

³ Antes da reestruturação, a negociação sindical era anual.

desenvolvido por Gosdal e Soboll (2009, p. 19), que afirmam ser o “assédio organizacional um processo contínuo de hostilidades, estruturado via política organizacional ou gerencial, que tem como objetivo imediato aumentar a produtividade, diminuir custos, reforçar os espaços de controle, ou excluir os trabalhadores que a empresa não deseja manter em seus quadros”. Seu propósito é o exercício do poder e do intenso controle consubstanciados numa lógica perversa naturalizada. Compreende-se que, no contexto do trabalho, é fundamental situar o assédio nas relações de classe no âmbito do capitalismo, uma vez que se trata de uma forma de violência que está integrada ao modelo de gestão organizacional para viabilizar maior exploração. Ao se perder de vista esse panorama, corre-se o risco de reduzir e restringir o assédio às relações interpessoais e deslocar uma forma de opressão a um mero tratamento de âmbito individual, ocultando a responsabilidade e a intencionalidade organizacional ao permitir e reproduzir a violência como um modo de forçar a produtividade, o controle ou de incentivar pedidos de demissão. Os estudiosos sobre o tema têm mostrado que o assédio pode ser entendido como uma técnica de gestão que busca a padronização de conduta e desempenho nas empresas corroborados por práticas e discursos que naturalizam o sofrimento dos (as) trabalhadores (as) e o torna invisível perante os olhos de seus “colaboradores”.

Na Empresa ora em estudo, o assédio que se estabeleceu foi, essencialmente, institucional, integrado como instrumento de gestão para a privatização, e reproduzido entre os pares. Intensificou-se uma pressão pela decisão imediata dos (as) empregados (as), uma vez que “a folha de pagamento estava rodando” e o medo da demissão era constante, sem qualquer relevância para os limites acerca da realidade financeira, familiar e de saúde do (a) trabalhador (a). Com essa configuração, a violência se apresentou através da negação do direito à informação ou de sua manipulação, através da coação manifestada para a escolha pela própria demissão ou transferência, pela naturalização da precarização do trabalho, do sofrimento e adoecimento da categoria. Trata-se da “banalização do mal”, como afirmou Dejours (2009).

Desse rol de categorias, a última identificada concernente às implicações da reestruturação para as condições de trabalho dos (as) aeroportuários (as), foi a perspectiva da **falsa consciência** (KOSÍK, 1969)⁴ e da ideologia da adaptação analisadas em todas as narrativas, conforme ilustra o Gráfico 1. Com essa concepção, aqui argumentamos que, enquanto a Empresa desenvolveu um *modus operandis* consubstanciado em um ideologismo de base, os (as) aeroportuários parecem ter expressado uma falsa consciência sobre a experiência em tela. Ou seja, o sucesso de tal engrenagem da privatização só se concretizou, de modo acelerado, porque a Empresa implementou uma gestão eficaz do ideologismo e os (as) aeroportuários (as) apropriaram-na e viveram essa experiência com

4 Kosík (1969) elucida que a falsa consciência é aquela que constitui o mundo da pseudoconcretidade, que reafirma, equivocadamente, a independência das formas fenomênicas do real. No entanto, o conhecimento dessa realidade perpassa pelo exercício do pensamento dialético que distingue a sua existência mesma, a realidade em si, de sua representação.

uma falsa consciência, resultando numa adaptação e conformação à situação imposta. Entende-se que essa falsa consciência é uma das formas de manifestação do pensamento do (a) trabalhador (a) quando a sua submissão se apresenta de modo incondicional à ordem neoliberal propagada nas relações de trabalho assalariadas numa Organização. A falsa consciência pauta uma crença no ser de que há apenas um modo de viver o espaço institucional: a aceitação, adequação e a completa adaptação às formas de exploração exigidas. Ela é responsável por individualizar questões que são estruturais e apagar a história de luta de classes que constitui a formação da sociedade. Nesses termos, o fim é decretado em sua consciência porque se acredita que o real é fixo, imutável, tal como se apresenta em sua aparência, apagando o movimento das relações sociais na história. Essa falsa consciência parece ter sustentado o “espírito do colaboracionismo”, sonhando o próprio potencial questionador que permanecia sob o véu do deslumbre.

Isso posto, essas categorias apontaram para as consequências de um modelo de gestão pautado num padrão de violência disfarçado num ideologismo de base que operou o sequestro da subjetividade do próprio trabalhador, bem como a camuflagem dos interesses contraditórios de classe. É nessa perspectiva que a falsa consciência não exercita o pensamento dialético, e reforça o mundo do colaboracionismo e da “competência neoliberal”, ou da “ideologia da competência” (CHAUÍ, 2014).

5 | CONCLUSÃO

Este estudo possibilitou construir uma reflexão crítica acerca de dois aspectos: o primeiro se refere ao significado restrito de privatização impresso na legislação brasileira. A importância de trazer tal debate à tona se deve ao fato das reproduções em nossa sociedade de novas formas de avanço da gestão privada no interior dos órgãos públicos viabilizadas por privatizações não clássicas, tais como as parcerias público-privadas; ou mesmo o modelo de concessão à iniciativa privada como no caso em estudo, expressando-se enquanto modelos inéditos de expansão da racionalidade neoliberal no aparelho estatal; o segundo aspecto ora destacado é que tal configuração da privatização não clássica oculta e abriga uma corrosão dos direitos sociais, intensificando formas de violência, opressão e precarização da força de trabalho humana.

Tal panorama demonstra uma urgência em relacionar os efeitos da degradação das condições de trabalho no universo de análise dessas novas formas veladas de privatização cujo macroprocesso intensifica a precarização social do trabalho (DRUCK, 2011), multiplica as terceirizações, podendo conduzir não somente a processos de adoecimento dos trabalhadores, como modos de deterioração do trabalho, tal como foi verificado no estudo ora em referência: a proliferação de violências no trabalho e de cenários de perversão da experiência dos trabalhadores, do desmonte dos direitos e da naturalização do sofrimento dos aeroportuários no desenvolvimento da privatização não clássica do Aeroporto de Salvador.

REFERÊNCIAS

CHAUÍ, Marilena. **A Ideologia da Competência**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2014.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A Nova Razão do Mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DEJOURS, Christophe. **A Banalização da Injustiça Social**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

GOSDAL, Thereza Cristina; SOBOLL, Lis Andrea (Orgs.). **Assédio Moral Interpessoal e Organizacional**. São Paulo: LTR, 2009.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella di. **Parcerias na Administração Pública**: concessão, permissão, franquia, terceirização. 12ª ed. São Paulo: Atlas, 2019.

SILVA, Jair Batista da. **A Perversão da Experiência no Trabalho**: um estudo do PDV no Branco do Brasil. Salvador: EDUFBA, 2009.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Ações educativas 28, 30, 31, 32, 42, 43

Acordos internacionais 14

Agências reguladoras 12

Aquecimento global 9, 15, 17, 18

C

Capital 2, 3, 47, 48, 49, 50, 53, 56, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82

Catástrofe ambiental 16

Classe trabalhadora 2, 57, 58

Convenção-quadro para o controle do tabaco 21, 22, 35, 42, 44

Corrupção 2, 5

D

Desenvolvimento industrial 48, 49, 51, 54, 56

Desenvolvimento regional 47, 52, 55, 56

Desestatização 59, 60, 61

Dia mundial sem tabaco 32

Dia Nacional de combate ao fumo 27, 30, 32, 45

Direitos humanos 2, 6, 7, 71, 78, 79, 81

Doenças crônicas não transmissíveis 32, 33

E

Estado 12, 19, 23, 27, 34, 36, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 64, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80

Estado neoliberal 59

Exposição midiática 6

Extrema direita 2, 3, 1, 5, 6, 7

Extremismo de direita 1, 5, 6

F

Fundos de investimento 52

G

Grupos de tratamento 29, 37, 38, 43

I

Industrialização 2, 3, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 72

Instituições bancárias 49, 52

M

Meio ambiente 3, 8, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 31, 32

Mercadorização dos serviços públicos 59, 60

Mudança climática 9, 10, 17

N

Neoliberalismo 59

Nova direita 2, 7

P

Poder público 60, 61

Política de tabagismo 22

Políticas de industrialização 54, 56

Privatização 2, 3, 51, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67

Privatização não clássica 57, 58, 59, 62, 67

Programa nacional de controle de tabagismo 21, 31

Programa Saber Saúde 32

Q

Questão ambiental 13, 15

R

Redes sociais 1, 3, 4

Regime internacional de mudanças climáticas 10, 19

Reorganização produtiva 48

S

Serviços públicos 2, 59, 60, 61

Sistema Único de Saúde 2, 21, 22, 23, 30, 32, 35, 37, 38, 40, 42, 83

T

Tabaco 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46

Tabagismo 2, 21, 22, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45

Temática ambiental 2, 8, 10, 17, 18

U

União Europeia 12

V

v 3, 21, 44

CAPITALISMO e POLÍTICAS PÚBLICAS

na contemporaneidade

- 🌐 www.atenaeditora.com.br
- ✉ contato@atenaeditora.com.br
- 📷 @atenaeditora
- 📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CAPITALISMO e POLÍTICAS PÚBLICAS

na contemporaneidade

- 🌐 www.atenaeditora.com.br
- ✉ contato@atenaeditora.com.br
- 📷 @atenaeditora
- 📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br

