

AUTORIDADE E RECONHECIMENTO DE SI: A FENOMENOLOGIA DE HEGEL NO AEROPORTO

Authority and self-recognition: Hegel's Phenomenology at the airport

Autoridad y reconocimiento de sí: La Fenomenología de Hegel en el aeropuerto

DIANA HELENA FERREIRA
ONDINA PENA PEREIRA

Resumo: Este artigo tem como objetivo investigar a relação dos profissionais de segurança nos aeroportos com a autoridade que esses profissionais devem impor em seu ambiente de trabalho, em contraste com a sua posição muitas vezes subalterna diante de passageiros que se julgam as verdadeiras autoridades. É uma tentativa de entender a percepção dos profissionais de segurança nos aeroportos quanto a consciência-de-si e seu auto reconhecimento enquanto autoridade. Para isso a natureza do trabalho aeroportuário em segurança da aviação civil será investigada a partir do capítulo IV-A (A verdade da certeza de si mesmo – Independência e dependência da consciência de si: Dominação e Escravidão) da Fenomenologia do Espírito de Hegel.

Palavras-chave: Reconhecimento; Autoridade; Inspeção de Segurança; Fenomenologia do Espírito.

Abstract: This paper aimed at the relationship between security professionals at airports with the authority that these personnel must show in their work environment, in contrast to their subaltern positions, facing passengers who believe themselves to be true authorities. It is an attempt to understand the perception of security professionals in the airports in relation to an awareness of themselves and their self-perception as authority. To experience this goal, the aspects of aviation security will be analyzed on the basis of Hegel's phenomenology of the spirit.

Keywords: Recognition; Authority; Security Inspection; Phenomenology of the Spirit.

Resumen: Este artículo tiene como objetivo investigar la relación de los profesionales de seguridad en los aeropuertos con la autoridad que estos profesionales deben imponer en su ambiente de trabajo, en contraste con su posición muchas veces subalterna ante pasajeros que se juzgan como las verdaderas autoridades. Es un intento de entender la percepción de los profesionales de seguridad en los aeropuertos como la conciencia de sí y su auto reconocimiento como autoridad. Para esto el trabajo aeroportuario en seguridad de la aviación civil será investigado a partir del capítulo IV-A (La verdad de la certeza de sí mismo - Independencia y dependencia de la conciencia de sí: Dominación y Esclavitud) de la Fenomenología del Espíritu de Hegel.

Palabras clave: Reconocimiento; Autoridad; Inspección de Seguridad; Fenomenología del Espíritu.

Introdução

Os procedimentos de inspeção de segurança aplicados de forma padronizada em quase todos os aeroportos do mundo visam em princípio garantir que nenhuma pessoa possa cometer atos de interferência ilícita contra pessoas e instalações aeroportuárias. Segundo o Programa Nacional de Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), por ato de interferência ilícita entende-se todo ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo (PNAVSEC¹, 2010).

¹ Atos de interferência ilícita segundo o PNAVSEC: “apoderamento ilícito de aeronave em voo, apoderamento ilícito de aeronave no solo; manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos; invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica; introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto; comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil.”

Os chamados agentes de proteção da aviação civil, doravante chamados APAC, são alguns dos profissionais responsáveis pela garantia da segurança nos aeroportos brasileiros. Antes de iniciar suas atividades, eles devem ser submetidos a um treinamento específico e devem ser aprovados em exame de certificação de responsabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). No ponto de controle de acesso às Áreas Restritas de Segurança (ARS), esse profissional deve conduzir o seu trabalho de modo a evitar que sejam introduzidos artefatos e demais objetos que possam ser usados no cometimento de atos de interferência ilícita. Para isso, é necessário não só que o treinamento ao qual são submetidos seja de qualidade no que concerne o aspecto técnico, mas também que esses profissionais aprendam a demonstrar a postura de autoridade que representam nesse local. O que se percebe algumas vezes é uma intimidação por parte de passageiros com

poder aquisitivo alto, sobretudo quando ocupantes de cargos políticos, que tentam usar de seu aparente poder para se esquivar de cumprir as regras comuns a todos que desejam ingressar à ARS, por um lado, e, por outro, uma inflação da autoridade quando se trata de pessoas de diferentes raças, etnias ou classe social, tema que será desenvolvido em outro artigo.

Nesse sentido, este trabalho se propõe a investigar o reconhecimento que esses profissionais têm acerca da autoridade que devem exercer nas atividades de segurança aeroportuária. Em que pese a importância de se analisar o sentimento inflacionado de autoridade quando se trata de pessoas consideradas, só pelo julgamento da aparência, como perigosas, nesse artigo particularmente, o objetivo é entender como esses profissionais percebem a própria autoridade ao lidar com passageiros que se recusam à submissão das medidas de segurança.

A motivação para este trabalho se deve ao fato de que, sendo uma das autoras deste artigo servidora da ANAC, atuando especificamente nos assuntos concernentes à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), temos percebido a dificuldade desses profissionais ao lidar com alguns passageiros e gostaríamos então de compreender a percepção dos profissionais de segurança quanto a sua capacidade de exercer a autoridade no trabalho que executam na garantia da segurança das operações aeroportuárias. Assim, é importante identificar os sentidos atribuídos pelos APAC à própria autoridade e qual a percepção que esses profissionais possuem acerca da importância do trabalho que desempenham para a garantia da segurança. Ademais, este estudo é de interesse geral, uma vez que trata da segurança da aviação civil em tempos de aumento da demanda pelo transporte aéreo em escala mundial.

Dessa forma, no que se refere à metodologia, este artigo pretende se utilizar dos conceitos desenvolvidos na Seção IV, Primeira Parte, da *Fenomenologia do Espírito*, de Hegel. Serão utilizadas, também, as interpretações de alguns comentadores da obra de Hegel, tais como o capítulo III da obra de José Henrique Santos *Trabalho e Riqueza na Fenomenologia do Espírito de Hegel*, a obra *Para ler a Fenomenologia do Espírito*, de Paulo Meneses, assim como o livro *Introdução à leitura de Hegel*, de Alexandre Kojève. Tais conceitos serão nossas ferramentas na investigação acerca das percepções dos profissionais de segurança com relação ao reconhecimento de sua própria autoridade quando do desenvolvimento do seu trabalho nos aeroportos brasileiros. Além dos conceitos de reconhecimento em Hegel, o método também compreende o trabalho de observação participante no aeroporto, o que permitiu captar certas posturas de profissionais de segurança frente a passageiros e vice-versa. Como complemento, tivemos acesso aos dados de 2018 constantes do Relatório de Difusão de Informações de Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC²).

2 Documento sigiloso com informações a respeito de ocorrências, de incidentes e de anormalidades, ou outros assuntos de interesse da segurança da

Para melhor apresentar os resultados da investigação, optamos por dividir este artigo em três itens: no item 1, será contextualizado o trabalho em segurança da aviação civil e apresentada a nossa percepção quanto à atuação desses profissionais nos aeroportos; o item 2 apresenta a concepção hegeliana de consciência-de-si e de reconhecimento; por fim, o item 3 apresenta a nossa percepção da relação entre inspetor e inspecionado, associando-a aos conceitos de reconhecimento de si desenvolvidos por Hegel.

1. O Trabalho em Segurança da Aviação Civil

Quando pensamos em viagens normalmente estamos falando de momentos de prazer, de alegria entre família e amigos, ou mesmo de viagem a negócios. E, em se tratando do transporte aéreo, temos sempre como objetivo locomovermo-nos de um ponto a outro de maneira rápida e segura. Porém, segundo Mattos (2010), a experiência de viajar é complexa e vários são os fatores que podem gerar desconforto, medo ou ansiedade, tais como as condições de infraestrutura dos aeroportos, as informações sobre acidentes aéreos, a memória negativa de experiências de viagens anteriores, a preparação das bagagens, o tempo de deslocamento para o aeroporto, a realização do *check-in*, o despacho da bagagem e o medo de seu extravio, a permanência na sala de embarque, o uso de transporte terrestre para chegar à aeronave, a preparação para decolagem e pouso e todas as demais etapas pós-voos, como o desembarque, a restituição de bagagem e a saída do aeroporto. De acordo com a autora acima citada, o *stress* e o medo de uma viagem de avião variam de pessoa para pessoa, pois alguns temem acidentes, outros têm a sensação de desconforto pelo confinamento ou sensações cinestésicas pela altitude alcançada pelo avião, dentre outros.

Um desconforto adicional no mundo contemporâneo, sobretudo após os chamados atentados terroristas ocorridos nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, é a inspeção de segurança realizada nos aeroportos, que pode muitas vezes ser considerada invasiva por algumas pessoas e em certas situações. Num mundo cada vez mais globalizado e onde se tenta encurtar as distâncias entre os países, pessoas com intenções alheias à viagem podem tentar ingressar nas instalações aeroportuárias portando objetos proibidos com a finalidade de cometer atos considerados ilícitos pela legislação em vigor. O problema do terrorismo não é algo novo, mas Aguilar (2010) afirma que a chamada globalização transformou a forma de se perceber o fenômeno, pois o desenvolvimento da tecnologia, o uso dos meios de comunicação para atingir um número maior de pessoas e a maior circulação entre os países deu visibilidade a grupos organizados que praticam ações consideradas terroristas. O mesmo pensamento é compartilhado por Paniago (2007), que

aviação civil, cuja finalidade é a divulgação de informações de segurança às pessoas e setores que devem ou necessitem aplicar medidas ou procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

afirma que a globalização impactou sobremaneira as áreas de comunicação e transportes, fazendo com que regiões antes isoladas ganhassem visibilidade, aflorando as divergências religiosas, culturais e ideológicas, aumentando a intolerância às diferenças e, conseqüentemente, a violência.

Dessa forma, devido à crescente ameaça de terrorismo em todo o mundo, que pode vir tanto de governos quanto de grupos fora do poder, a forma encontrada pelos administradores para tentar garantir a segurança das instalações aeroportuárias e de quem as frequenta, é realizar a inspeção de segurança em passageiros e suas bagagens de mão, funcionários e tripulação, bem como nas bagagens despachadas e nas cargas transportadas em praticamente todos os aeroportos do mundo. A inspeção de segurança nada mais é do que aplicar medidas para se garantir que nenhuma pessoa acesse as áreas operacionais do aeroporto portando objetos que possam ser usados para cometer atos de interferência ilícita. Essa atividade pode incluir inspeção com o uso de aparelhos de raios-X para cargas e bagagens, passagem de pessoas por pórticos detectores de metais, inspeção com detector manual de metais (DMM), busca pessoal para identificação de possíveis objetos ocultos no corpo, uso do *body scanner* (equipamento que gera imagem 3D das pessoas e permite uma visualização bem precisa de tudo o que o indivíduo carrega em seu corpo), ou ainda a utilização de *Explosive Trace Detector* (ETD) que é um equipamento usado para a detecção de traços de explosivos em pessoas e bagagens, dentre outros meios. Muitas vezes a aplicação dessas medidas exige a retirada de sapatos, cintos ou itens pessoais das bolsas, sem contar a exibição de imagens do corpo do passageiro, o que pode gerar desconforto e constrangimentos em quem vai viajar.

Assim, diante de tantas medidas de segurança que podem ser aplicadas e suas implicações para a viagem dos passageiros, ainda que entendam a importância desses procedimentos para a segurança do voo, muitos dentre eles se sentem incomodados com os procedimentos e se esquecem de que no canal de inspeção o profissional de segurança é a autoridade que ditará as regras, enquanto o passageiro deverá atender ao que for solicitado por esse profissional. Nesse sentido, podemos citar, por exemplo, Amores e Fernández (2012), que afirmam que a opinião da maioria dos passageiros, funcionários de aeroporto e tripulantes com relação às medidas de segurança aplicadas nos aeroportos é contraditória. Os autores apontam que, de um lado, todos concordam que a segurança deve estar em primeiro plano e que todos devem apoiar as medidas necessárias para garantir a segurança dos voos. Porém, os autores afirmam que, quando se personaliza o sentimento provocado pela inspeção, é comum ouvirem as expressões “Mas eu sou de confiança!”, “Por acaso eu tenho cara de terrorista?”, “Se eu não tenho nada, porque vão me inspecionar tão profundamente?”, “Hoje passei vinte vezes por aqui e em todas fui inspecionado. Isso é perda de tempo!”, dentre outras.

Amores e Fernández (2012) dizem também que, na realidade, todos acreditam que não há motivos reais para tanto rigor na inspeção e que os funcionários da segurança abusam de sua posição, fazendo normas e aplicando procedimentos sem critérios. E este seria talvez o primeiro grande conflito entre passageiros e profissionais de segurança: a precária consciência da importância desse trabalho. É por isso a necessidade de se conhecer os riscos associados a uma inspeção mal executada, estar ciente de que a colaboração de todos é fundamental no processo e entender que o profissional de segurança é a autoridade no canal de inspeção.

No que se refere aos riscos de uma inspeção mal conduzida, à necessidade de mitigação de erros humanos e a busca por uma inspeção de segurança de melhor qualidade, Arcúrio (2014) afirma que há grande rotatividade entre os profissionais que atuam nos canais de inspeção nos aeroportos brasileiros e que um dos motivos para a desistência da carreira refere-se ao baixo salário percebido pelos profissionais diante de uma atividade de grande responsabilidade e complexidade. A autora diz ainda que uma cultura de segurança deve ser:

Constituída pelo conjunto de normas, atitudes, crenças, funções e métodos sociais e técnicos que se preocupam em limitar a exposição de seus colaboradores, da equipe gestora, usuários e do público em geral, às condições consideradas perigosas ou que podem colocá-los em perigo. Portanto, deve fomentar uma atitude compartilhada de preocupação com as conseqüências decorrentes dos comportamentos de todos os atores envolvidos. (Arcúrio, 2014, p. 102)

Na tentativa de uma promoção de cultura de segurança, o artigo 35 do PNAVSEC (2010) estabelece que as comunicações de atos de interferência ilícita, em âmbito nacional, relativas à proteção da aviação civil, deverão ser feitas por meio de DSAC. Assim, para organizar as ocorrências recebidas de operadores aéreos, aeroportos e usuários acerca de possíveis atos de interferência ilícita ou vulnerabilidades no sistema de segurança, a ANAC gerencia um sistema de informações por meio do seu portal na internet. Nesse sistema, qualquer pessoa ou entidade pode registrar uma irregularidade identificada no sistema de segurança de um aeroporto ou nas medidas de segurança adotadas por uma empresa aérea e a agência reguladora deverá tomar as devidas providências quanto ao esclarecimento do fato e correções de possíveis fragilidades encontradas.

Todas as informações desse sistema têm caráter restrito, assim como muitas das normativas em segurança AVSEC. Portanto, não é possível fornecer informações sobre quais aeroportos registraram atos de interferência ilícita, ou nomes das administrações aeroportuárias ou de empresas aéreas envolvidas, nem

as ações tomadas pelos responsáveis para a correção da irregularidade. Porém, por meio de análise dos registros efetuados no sistema, constantes do Relatório de DSAC, com dados do primeiro semestre de 2018, percebe-se que no dia 17 de maio de 2018 foi registrada uma ocorrência de acesso indevido de pessoa à área restrita de segurança que justificou estar acompanhando uma autoridade e por isso não necessitaria submeter-se à inspeção. Da mesma forma, no dia 29 de junho do mesmo ano foi registrada ocorrência em que parte da tripulação de um determinado voo recusou-se à inspeção de segurança por considerarem que não representam ameaça.

Além disso, há alguns relatos nas mais diversas fontes da internet em relação a políticos que se recusaram à inspeção de segurança nos aeroportos brasileiros, tais como um secretário de assuntos estratégicos do governo de Michel Temer, que cancelou viagem aos Estados Unidos por não concordar em submeter-se à inspeção aleatória feita pelas empresas americanas no Brasil e um deputado federal pelo estado de São Paulo, que se recusou a colocar sua bagagem de mão para inspeção no equipamento de raios-X no aeroporto de Brasília por considerar que sua condição de parlamentar o isenta de tal obrigação. Além disso, a nível internacional, percebemos o caso de um ex-ministro das relações exteriores do governo Fernando Henrique Cardoso que oficializou reclamação depois de ter que retirar os sapatos em aeroporto dos Estados Unidos em uma viagem oficial em nome do governo brasileiro, alegando que um ministro não é um viajante comum.

A partir desses dados, pode-se afirmar que existem registros de pessoas que se recusaram à inspeção de segurança nos últimos anos, em sua maioria políticos e seus parentes. Esse tipo de ocorrência pode ser até considerado pequeno em relação a outros tipos mais comuns de atos praticados ou vulnerabilidades no sistema, mas pode representar uma falha no processo caso o passageiro consiga adentrar as áreas restritas de segurança sem a devida inspeção. Além disso, há que se salientar que muitos outros casos podem ter ocorrido sem que tenha sido feito o devido registro do DSAC, seja por desinteresse na prestação da informação ou desconhecimento.

Assim, é forçoso admitir que, com o aumento da demanda pelo transporte aéreo, procura-se intensificar os procedimentos de segurança nos aeroportos e valorizar a figura do profissional de segurança quanto ao seu papel determinante na segurança da aviação civil. Mas será que esse profissional, muitas vezes com baixo nível de escolaridade e salário aquém da importância da atividade que exerce, possui a real consciência de sua autoridade no espaço do trabalho?

No próximo item tentaremos compreender de que forma os profissionais de segurança percebem a sua própria autoridade no ambiente de trabalho por meio dos conceitos de “reconhecimento” e “consciência-de-si”, utilizadas por Hegel na *Fenomenologia do Espírito*.

2. A Dialética do Senhor e do Escravo na Fenomenologia do Espírito de Hegel

A Fenomenologia do Espírito, segundo Santos (1993), “é a viagem do espírito em busca de si mesmo.” É a tentativa do espírito de se conhecer por meio do alienar-se de si e buscar o reconhecimento do outro, considerando ainda que o espírito se manifesta como figuras da consciência.

Segundo Garcia-Roza (2009), a fenomenologia de Hegel analisa “o homem tal como ele aparece a si próprio enquanto fenômeno existencial”, compreendendo o percurso que este segue da consciência à autoconsciência. Para o autor, esse caminho percorrido pelo homem reflete-se em três momentos: o homem como em-si (consciência do mundo exterior, o homem visto de forma passiva no mundo); o homem como para-si (autoconsciência, o homem que não se confunde com o mundo, mas, sim, como um ser atuante nele, portanto, consciente de si e do outro, também como um para-si); e o homem como em-si e para-si, o que determina a razão, expressa muitas vezes por meio de manifestações culturais, religiosas e políticas.

Kojève (2002), ao analisar a referida obra de Hegel, afirma que para que haja uma consciência-de-si é necessário, antes de tudo, que haja uma consciência. A essa forma mais básica de consciência, Hegel (2002) chama de certeza sensível ou imediata. O homem, enquanto contempla um objeto, se esquece de si e, portanto, sua consciência está voltada para fora de si. Porém, é a partir do desejo que o homem toma consciência de si mesmo e, segundo Kojève (2002), “para ser antropogênico, o desejo deve dirigir-se a um não-ser, isto é, a um outro desejo.” (Kojève, 2002, p. 163). E isso é o que diferencia o homem de outros animais: um cachorro tem o desejo de comer, mas somente com o objetivo de transformar o alimento para sua sobrevivência, como instinto. Já o ser humano é o único capaz de, além do desejo biológico de sobrevivência, também desejar um outro desejo. Nesse sentido, o ser humano deseja algo não apenas para ter sua posse, mas para fazer-se reconhecido por ter essa coisa, numa demonstração de superioridade.

É por esse motivo que a primeira expressão da consciência-de-si é imaginar que se basta a si mesma, ou seja, que é autossuficiente, pois essa certeza de si ocorre de forma imediata. Contudo, ao se deparar com o outro, passa a conhecer a relação de dependência e independência, deixando assim de se perceber de forma completa, percebendo-se apenas de forma relativa ao outro. Nesse sentido, Meneses (1985) afirma:

O ponto de partida, como sempre, é o imediato: a consciência-de-si na sua simplicidade e igualdade consigo mesma, excluindo o outro, toma por objeto o seu Eu singular. Qualquer outro que apareça já virá marcado com sinal negativo, não lhe é essencial como objeto. Ora, o outro que surge é uma consciência-de-si, com igual independência; e a relação que estabelecem as duas consciências

ainda imersas no ser da vida (...) é imediata: enfrentam-se como simples indivíduos, que ainda não se apresentaram um ao outro como consciência-de-si. (Meneses, 1985, p. 60)

Assim, como ambas as consciências se conhecem como certeza de si, elas sabem dos poderes e fraquezas de si e, portanto, também do outro que lhe é idêntico, logo, essa independência será substituída por uma dependência aliada a uma necessidade de reconhecimento do outro para que se possa ter a verdadeira consciência-de-si. Nesse sentido, “a consciência-de-si só é para-si e em-si quando assim é reconhecida por outra consciência-de-si.” (Meneses, 1985, p. 59), ou seja, a consciência-de-si só alcança sua satisfação em uma outra consciência-de-si (Hegel, 2002). Assim, o reconhecimento é uma grande batalha, visto que “o outro é a negação da certeza imediata e reafirmação da certeza obtida vinda de fora” (Santos, 1993, p. 90). Ou seja, o reconhecimento passa a ser uma necessidade da própria consciência na certeza de sua existência, ocorrendo o que Hegel (2002) chama de uma luta de vida ou morte. E essa luta, segundo Kojève (2002), deve terminar de maneira que os dois adversários saiam vivos, necessitando, portanto, que um dos adversários ceda e se sujeite ao outro, reconhecendo-o sem ser reconhecido por ele. “O movimento do reconhecimento é o duplo movimento de duas consciências-de-si, as quais fazem as mesmas coisas e executam o que da outra exigem.” (Hegel, 2002, p. 144).

Na tentativa de exemplificar a sua teoria, Hegel (2002) cria uma dialética, ou seja, ele exemplifica os aspectos da necessidade de reconhecimento a partir de perspectivas bastante antagônicas, cunhando assim o seu trabalho como a dialética do senhor e do escravo. Por meio dessa dialética, Hegel analisa a relação entre o senhor e o escravo, mediados pelo trabalho. Por meio da reflexão sobre o reconhecimento, apesar da nítida dependência do escravo com relação ao senhor, é possível perceber também a dependência do senhor em relação ao escravo. Essa dependência existe não só do ponto de vista dos produtos e bens que o escravo extrai da natureza para o consumo imediato do senhor, mas, sobretudo, em relação à consciência. Ora, se para alcançarmos a consciência-de-si (que é em-si e para-si) necessitamos de outra consciência-de-si, ambos (senhor e escravo) deveriam se reconhecer mutuamente. Porém, esse reconhecimento não é recíproco, tendo em vista que, enquanto o escravo reconhece o ser em-si que é o senhor, este, quando o percebe enquanto uma coisa, mercadoria, unicamente como um ser biológico, não reconhece o escravo como um ser em-si, chamando-o inclusive de uma consciência inessencial. Daí a necessidade do senhor, em algumas vezes, colocar o escravo em uma condição de pessoa (e não de coisa) para que possa dele obter o reconhecimento de que tanto necessita. Kojève (2002) afirma que “o movimento dialético é duplo, é uma interação. É o homem social, histórico” (Kojève, 2002, p. 50).

Hegel (2002) destaca que essa necessidade de

reconhecimento é como uma grande batalha, já que “a relação das duas consciências-de-si é determinada de tal modo que elas se provam a si mesmas e uma a outra através de uma luta de vida ou morte” (Hegel, 2002, p. 145). No caso, o senhor se sujeita à morte em nome do reconhecimento, porém, o escravo não quer reconhecimento, pois teme a morte e se sujeita assim à escravidão.

Ainda que pareça que o senhor conquistou tudo o que queria, essa não é uma verdade, pois, como afirma Kojève (2002), o homem arriscou sua vida para tornar-se senhor e para fazer-se reconhecer por outro homem, mas no final da luta ele percebe que só é reconhecido por um escravo. O autor continua:

Para ser homem, ele quis fazer-se reconhecer por outro homem. Mas, se ser homem é ser senhor, o escravo não é homem, e fazer-se reconhecer por um escravo não é fazer-se reconhecer por um homem. Seria necessário fazer-se reconhecer por outro senhor. Mas isso é impossível porque – por definição – o senhor prefere a morte ao reconhecimento servil da superioridade de outrem. Em suma, o senhor não consegue nunca realizar seu objetivo, o objetivo pelo qual arrisca a própria vida. (...) Ou seja, a dominação é um impasse existencial. (Kojève, 2002, pp. 168-169).

É nesse impasse que se percebe que o senhor nunca estará conscientemente satisfeito, pois ele tem a necessidade de se superar por meio do reconhecimento de um outro. Do contrário, o escravo encontra a sua satisfação por meio do trabalho, pois é somente por meio do trabalho, da utilização da natureza como fonte única de vida, que o escravo irá conhecer o seu para-si e em-si e tornar-se consciência-de-si a ser reconhecida pelo senhor. Nesse sentido, Meneses (1985) afirma que, como o senhor chega à certeza de si por meio de uma consciência dependente, ele não adquire a verdade sobre si mesmo e é aí que se percebe que a consciência autenticamente independente é a do escravo, pois é a única que opera um retorno de consciência, que se esvazia e se compreende.

Kojève (2002) afirma que o ideal humano nasce no senhor, mas só pode tornar-se verdade no escravo. Isso porque:

Para que alguém consiga parar e se compreender, é preciso estar satisfeito. E para isso é preciso deixar de ser escravo. Mas para deixar de ser escravo, é preciso ter sido escravo. E, como só há escravo onde houver senhor, a dominação, mesmo sendo um impasse, é justificada como etapa necessária da existência histórica que leva à ciência absoluta de Hegel. (Kojève, 2002, p. 169)

Assim, somente o escravo tem a oportunidade de, ao sentir o medo da morte, perceber o nada que existe no fundo do ser humano e, dessa forma, se compreender e revelar a verdade sobre o homem.

3. A Relação entre Inspetor e Inspeccionado na Perspectiva da Dialética do Senhor e do Escravo

No trabalho de inspeção de segurança nos aeroportos, inspetores e inspeccionados são duas figuras que se relacionam de maneira bem particular, em que um é a autoridade que exigirá o cumprimento das regras, enquanto o outro é quem irá se submeter a essas regras. Mas quem desempenha cada um desses papéis? Parece óbvio dizer que a autoridade é o profissional de segurança que, uma vez treinado e habilitado, detém o poder de autorizar ou negar o embarque de um passageiro, enquanto que o passageiro está na condição de dependente de uma aprovação para que possa seguir com a sua viagem. Porém, se considerarmos as divergências econômicas e culturais entre os dois lados, percebe-se que muitas vezes essa definição de papéis não parece clara o suficiente, pois alguns passageiros, com grande poder aquisitivo, classe social mais alta e, muitas vezes, ocupantes de cargos políticos, julgam desnecessário e abusivo serem submetidos a tais regras. É como se devêssemos tomar como natural o fato de que uma pessoa “bem de vida” não é capaz de cometer um ato ilícito ou promover uma ameaça. No entanto, todos sabem que não pode haver isenções quando o assunto é segurança, sobretudo quando se envolvem diferentes nações, culturas, divergências religiosas e políticas.

No momento em que o APAC se sente intimidado por um passageiro que se recusa a passar por inspeção, estaria esse profissional agindo apenas no sentido do homem como em-si? A vivência nos mostra que, em determinadas situações, quando sua autoridade é questionada, o APAC muitas vezes acaba se percebendo unicamente de forma passiva no mundo, como se o mundo fosse apenas algo externo a ele, não reconhecendo a si próprio como uma autoridade nesse ambiente de trabalho. A consequência dessa forma de agir no mundo pelo APAC reflete-se em passageiros, sejam políticos, personalidades ou pessoas com alto poder aquisitivo, que se julgam superiores às regras comuns a todos os passageiros.

O caminho para se chegar à percepção de si enquanto autoridade é árduo, conforme Santos (1993), pois não é uma posição que pode ser alcançada de maneira solitária. A autoconsciência e a certeza de si só são possíveis a partir do reconhecimento do outro, ou seja, é necessário que o outro (passageiro) reconheça o APAC como uma autoridade para que esse profissional tenha a autoconsciência e a certeza de si enquanto autoridade. Isso porque, conforme Santos (1993), comentando Hegel, o outro atua como uma intersecção para que o homem tenha a certeza de si próprio a partir de uma visão externa, ou seja, da visão de outro homem.

Segundo Garcia-Roza (2009), cada pessoa tem o seu desejo, seus anseios e o encontro desses desejos gera um “confronto de duas afirmações que procuram através da negação (...) do outro, o reconhecimento.” (Garcia-Roza, 2009, p. 143). Essa é uma luta pela destruição do

desejo do outro, pois, ainda segundo o referido autor, ao reconhecer o desejo do outro estamos atribuindo a nós mesmos o valor que o desejo do outro representa.

Se pensarmos no ambiente aeroportuário, o APAC tem o seu desejo de ser reconhecido como uma autoridade no seu posto de trabalho, pois é contratado e submetido à capacitação para o desempenho dessa função. Da mesma forma, o passageiro que não aceita ser submetido à inspeção deseja o reconhecimento de si enquanto uma pessoa isenta à inspeção, por pensar que possui mais autoridade do que o profissional de segurança. Dessa forma, cada um dos dois irá, se pudermos utilizar aqui a linguagem da *fenomenologia do espírito*, “arriscar a sua própria vida” em nome do reconhecimento, ou seja, o APAC e o passageiro que não aceita submeter-se à inspeção irão entrar em uma disputa a fim de demonstrarem quem é a verdadeira autoridade nesse local.

O problema está no fato de que, nessa luta pelo reconhecimento, ambos os competidores devem manter-se “vivos”, o que quer dizer que devem manter-se convictos das posições que ocupam, afinal, como já afirmado anteriormente, o reconhecimento depende da existência do outro. Portanto, para que se reconheçam nas posições em que se julgam pertencentes, o APAC precisa ser reconhecido pelo passageiro como uma autoridade para que reconheça a si próprio enquanto autoridade, da mesma forma que o passageiro que se julga no direito de não ser inspeccionado precisa ser reconhecido pelo APAC enquanto uma pessoa isenta de inspeção para que de fato se reconheça nessa condição de não precisar passar pelo procedimento de inspeção de segurança.

E quem é então esse passageiro que se recusa ao cumprimento das regras? Percebe-se que normalmente são pessoas com alto poder aquisitivo, empresários, políticos ou ainda familiares de pessoas ocupantes dessas posições. Roberto DaMatta (1997), analisando casos de abusos de poder no Brasil, se apropria de colocações de Érico Veríssimo, quando esse autor diz que são três as formas em que aparece a demonstração da autoridade: questões ligadas ao dinheiro (remetendo ao poder econômico), à posição (no campo político ou social) e no campo do parentesco (se referindo às relações sociais). Esse autor, analisando o uso da frase “*Sabe com quem está falando?*”, afirma que essas pessoas “gozam de uma fama justificada e de um prestígio especial que se manifesta no modo pelo qual são tratados: livres das regras constrangedoras do sistema, colocados unanimemente numa espécie de Nirvana social, um Himalaia das escalas hierárquicas, acima das brigas rotineiras.” (DaMatta, 1997, p. 205).

O inspeccionado é uma pessoa comum, na esfera da igualdade com qualquer outro passageiro, pois a regra é aplicada igualmente a todos que desejam seguir viagem, ou seja, o inspetor não teria que procurar saber quem é quem, uma vez que supostamente todos são iguais. Porém, levantamos a hipótese de que o passageiro que se percebe como autoridade e não quer ser inspeccionado

se acha no direito de questionar a execução da regra, utilizando a expressão estudada por DaMatta (1997), o “*Sabe com quem está falando?*”, colocando, assim, o APAC em situações constrangedoras, principalmente se considerarmos as diferenças econômicas e sociais entre eles. Nesse sentido, DaMatta (1997) afirma:

Outro ponto a ser abordado são os casos que apresentam uma forte oposição entre alguém que está anônimo, posto que atua num papel social universal, e um representante bem caracterizado do universo da ordem e da autoridade. O conflito inicial, então é o papel social universal – motorista, cidadão, contribuinte, cliente, usuário etc. – e da identidade social bem determinada em termos de subsistema ou domínio social – guarda de trânsito, inspetor da alfândega, pagador, cobrador, guardados de carros etc. Temos de um lado as identidades sociais com competência e delegação de autoridade, mas geralmente desempenhados por pessoas situadas nos escalões mais humildes e baixos desse sistema de manutenção da ordem. E, de outro, alguém que aparece na cena com uma identidade geral, não especificada, o que lhe confere o anonimato, pois o guarda todos sabem quem é, mas ninguém imagina quem seja a pessoa prestes a ser autuada, presa ou colocada sob suspeita. (DaMatta, 1997, pp. 210-211).

É exatamente esse o caso que estamos analisando: o APAC é uma pessoa com delegação de autoridade, imposta a ele pela administração aeroportuária e pelas normas da aviação civil internacional, enquanto o passageiro é apenas um usuário do serviço prestado. Apesar de sua autoridade, percebe-se que o APAC é um sujeito simples, proveniente de classe social mais baixa e que deve executar uma tarefa delicada em troca de um salário baixo, enquanto que certa categoria de passageiros são detentores de cargos dos mais altos escalões, sobretudo no Aeroporto Internacional de Brasília, capital do país, e por onde circulam políticos e autoridades das mais diversas classes.

A busca pelo reconhecimento é o que caracteriza a autoconsciência, que só existe se reconhecida por outro para-si, além de si. Portanto, o reconhecimento é a disputa de duas autoconsciências que se reconhecem mutuamente. Dessa forma, a disputa entre inspetor, enquanto consciência-de-si e inspecionado, que também é uma consciência-de-si, está no fato de necessitarem reciprocamente do reconhecimento do outro, mas nenhum deles pode se esquivar de sua posição.

Nesse sentido, podemos dizer que a relação entre quem inspeciona e quem é inspecionado é considerada uma relação dialética? Considerando a afirmação de Garcia-Roza (2009), que diz que para que o vencedor obtenha o reconhecimento do outro, é fundamental que esse outro permaneça “vivo”, ou seja, que mantenha sua posição e considerando ainda que isso ocorrerá desde que o perdedor dessa disputa, reconhecendo-se como

escravo e não querendo “morrer”, ou seja, não querendo se sentir prejudicado quanto a um interesse maior (seja o de viajar, no caso do passageiro, seja o de manter-se no seu emprego, no caso do APAC), se submeta às condições impostas pelo vencedor, reconhecendo-o como senhor, então podemos afirmar que a relação entre o APAC e o passageiro é uma relação dialética, baseada na demonstração de autoridades e na busca pelo reconhecimento de ambos os lados dessa disputa.

Considerações Finais

Quando se fala em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, estamos falando de um trabalho delicado, porém, de extrema importância para o sistema de aviação, realizado em quase todos os aeroportos do mundo, cujo objetivo é o de supostamente garantir a segurança das operações aeroportuárias. As normas a serem seguidas por todos os profissionais envolvidos na segurança AVSEC são ditadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e, como tal, valem para todos, sejam eles passageiros ou funcionários de aeroporto.

Porém, alguns passageiros, sobretudo quando envolve uma situação econômica privilegiada ou cargos de altos escalões políticos e sociais, acreditam que sua “autoridade” é maior do que a autoridade dos profissionais que trabalham em prol da garantia dessa segurança. Nesse momento, vê-se um conflito, que não é um conflito físico, mas sim uma guerra de consciências, pois uma consciência-de-si (profissional de segurança) precisa do reconhecimento de outra consciência-de-si (passageiro) para ter a sua certeza de existência.

Uma situação aparentemente tão simples e corriqueira, como é a relação do profissional de segurança com o passageiro, pode ser explicada pela *Fenomenologia do Espírito* de Hegel a partir do momento em que esse autor nos ensina a ideia de que qualquer situação concreta, desde que olhada a partir do que ele chama de absoluto, seria uma garantia de estarmos realizando um exame exaustivo e completo do fenômeno, sem nos deixarmos capturar por interesses particulares que sempre nos atraem nas redes mundanas. O que não quer dizer que se trata de uma posição neutra, abstrata. Ao contrário, é o concreto que ganha universalidade, permitindo-nos vê-lo no movimento que lhe é próprio.

Qual é então o movimento? É o movimento das duas consciências-de-si, que precisam mutuamente do reconhecimento, ou seja, é perceber que o APAC precisa ser reconhecido como uma autoridade no canal de inspeção pelo passageiro para se sentir de fato uma autoridade, e o passageiro, que em se tratando nesta análise de uma pessoa que se julga com maiores direitos do que os demais, necessita do reconhecimento do agente de proteção enquanto uma pessoa a ser isentada do cumprimento de uma regra comum a todos para que possa se manter “vivo” nessa disputa.

Dessa forma, conforme a dialética apresentada, tanto o APAC quanto o passageiro “indisciplinado”

se percebem como autoridades no canal de inspeção, pois só assim conseguem manter suas posições e demonstração de poder. Para que possa demonstrar a autoridade de que está investido no local de trabalho, o APAC poderá se utilizar da inteligência do corpo, que não pode ser ensinada, mas que é baseada na intuição, na autopercepção de si enquanto autoridade. Essa é uma forma desse profissional conseguir desempenhar suas atribuições sem deixar que influências externas possam fazê-lo questionar a sua autoridade e trabalhar assim unicamente em prol de garantir a segurança das operações aeroportuárias.

Assim, as propostas de continuidade deste trabalho podem envolver a investigação sobre a inteligência do corpo como forma de compreensão da autoridade, a partir de Dejours e a relação entre corpo e desenvolvimento no trabalho, bem como avaliar a relação entre passageiro e profissional de segurança na perspectiva contrária, em que o APAC atua com autoritarismo e julgamentos diante de passageiros marcados de diferentes raças, gêneros, etnias e questões sociais.

Referências

- Aguilar, S. L. C. (2010). *O terrorismo e as relações internacionais*. Em Sala, J. B., Gasparoto, A. L. (Orgs), *Relações Internacionais: Polaridades e novos/velhos temas emergentes* (pp. 93 – 110). Marília/SP: UNESP.
- Amores, C. C., & Fernández, I. L. (2012). *Descubrir: la seguridad aeroportuaria*. Madrid: Centro de Documentación Y Publicaciones de Aena.
- Anuário Estatístico de Transportes 2010-2016. (2017). Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (p. 23). Disponível em <<http://www.transportes.gov.br>>.
- Arcúrio, M. S. F. (2014). *Impactos dos Fatores e Erros Humanos no Processo de Inspeção de Segurança da Aviação Civil Brasileira*. (Dissertação de Mestrado em Transportes). Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília.
- DaMatta, R. A. (1997) *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. 6ª Ed. Rio de Janeiro: Rocco.
- Decreto nº 7.168 de 5 de maio de 2010. (2010, 5 de maio). *Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC)*. Diário Oficial da União, Brasília.
- Garcia-Roza, L. A. (2009). *Freud e o Inconsciente*. 24.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Hegel, G. W.F. (2002). *Fenomenologia do Espírito*. 7ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Vozes, Coleção Pensamento Humano.
- Kojève, A. (2002). *Introdução à leitura de Hegel*. 1ª edição. Rio de Janeiro: Contraponto EDUERJ.
- Mattos, D. A. (2010). *Medo, ansiedade e desconforto em viagens aéreas: fatores psicológicos e fisiológicos*. (Dissertação de Mestrado em Psicologia). Universidade Metodista de São Paulo, São Paulo.
- Meneses, P. (1985). *Para ler a Fenomenologia do Espírito*. São Paulo: Edições Loyola, Coleção Filosofia.
- Paniago, P. T. R. (2007). *O papel dos serviços de inteligência na prevenção e no combate ao terrorismo internacional*. Em Revista Brasileira de Inteligência da Agência Brasileira de Inteligência. (pp. 23-28). Brasília: ABIN, v. 3. Disponível em: <<http://www.abin.gov.br>>
- Santos, J. H. (1993). *Trabalho e riqueza na fenomenologia do espírito de Hegel*. São Paulo: Edições Loyola, Coleção Filosofia.

Diana Helena Ferreira (Universidade Católica de Brasília – UCB), Email: dianahelena10@gmail.com.

Ondina Pena Pereira (Universidade Católica de Brasília – UCB).

Submetido em 30.12.2018

Primeira Decisão Editorial em 12.05.2019

Segunda Decisão Editorial em 03.06.2021

Aprovado em 21.06.2021