



A SALA DE CONTROLO É ONDE TODAS AS DECISÕES SÃO TOMADAS. É UM ESPAÇO REPLETO DE ECRÃS, ONDE O SILÊNCIO REFLECTE O NÍVEL DE CONCENTRAÇÃO. NA FOTO, OS PONTOS VERMELHOS REPRESENTAM DOIS AVIÕES EM RISCO DE COLISÃO

profundamente concentrado. A minha anestesista diz que, quando opero, mergulho, e que só volta a falar comigo quando venho à tona. Quando mando vir o microscópio, acabou a conversa, acabou a desconcentração. Se estou a fazer uma coisa muito precisa, mando desligar a música. Normalmente quando tenho uma cirurgia delicada, não quero barulho.

Nas horas que antecedem uma neurocirurgia, faço a operação toda na minha cabeça. Desde o primeiro corte na pele até ao fim. E insisto com todos os meus internos para fazerem o mesmo. É que a sorte constrói-se... De resto, a única coisa que faço para me preparar para uma operação difícil é, na véspera, não tomar café. Deito-me mais cedo, durmo sete horas. Mas não faço ioga, nem shiatsu, nem meditação. Faço o inverso: mergulho, ultraleve... Durante muito tempo, fiz judo e karaté, que me ajudava a descarregar a frustração. Uma boa sessão de tarefa dá cabo de tudo!

Escolhi neurocirurgia por dois motivos. Pri-

meiro, porque tinha uma curiosidade enorme em saber como é que a nossa mente funciona. Depois, sempre quis descobrir a alma na ponta do bisturi. Nunca a encontrei. Mas descobri que aquilo que consideramos como alma está sujeito a tantas modificações... Ou se calhar nunca a encontrei porque não existe...

Não conheço nenhum cirurgião que faça meditação. Às vezes, sinto-me quase como um ladrão: entro, roubo, tiro, fecho e ninguém deu porque eu lá estive. Operei uma vez um deputado europeu que tinha um tumor muito grande na cabeça, e passados 15 dias ele estava a fazer conferências em Bruxelas... Isso é para mim a perfeição do trabalho neurocirúrgico: resolver um problema sem deixar qualquer sequela. Não preciso de fazer meditação para ficar em paz. A maior parte dos neurocirurgiões tem um ego muito grande. Nós somos talvez o mais próximo que há de Deus.»

Virgílio Belo, controlador aéreo, diz que «ninguém gere o stresse melhor do que os controladores. Num dia normal, um controlador aéreo entra às 8h da manhã, e se for Verão apanha um dos maiores picos de tráfego, com aeronaves em espera, em pontos pré-definidos. Não nos sentamos no posto de trabalho às 8h — chegamos 15 minutos antes e ficamos a tentar entrar na posição. Depois, até às 9h30, é 'non stop'. Não há tempo sequer para ir à casa de banho.

Nunca trabalhamos sozinhos. Há um controlador executivo, que fala com as aeronaves e toma as decisões; e ao lado está o nosso 'duplo', que planeia tudo. Quando o tráfego chega às minhas mãos, limito-me a fornecer instruções e autorizações para manter o equilíbrio, a segurança e o fluxo das aeronaves. Às 9h30, sou

rendido. Vou ao bar, tomo um café — bebo cerca de oito por dia —, e às 10h regresso, já não à posição de executivo, mas para fazer apoio. As coisas ficam mais calmas até à hora de almoço. Às 14h sou rendido, às 22h entro de novo ao serviço. Até às 4h da manhã. Das 14h às 22h, almoço e durmo duas, três horas, porque vou fazer a noite. Trabalhamos três dias seguidos e folgamos dois.

Tudo acontece no centro de controlo de tráfego aéreo. É aí que as decisões são tomadas. Durante o dia, podem estar até 30 pessoas na sala de controlo. Os turnos são de seis a oito horas, com intervalos de descanso de meia hora após cada 90 minutos. Em Lisboa, um sector radar pode trabalhar cerca de 40 aviões por hora, por controlador. Em horas de pico.

Estamos de tal forma habituados a trabalhar com stresse que não conseguimos viver sem ele. Para nós, o stresse é ótimo, porque mantém cargas de adrenalina necessárias para reagirmos muito rapidamente às situações. A avaliação das várias opções tem de ser tomada em milésimos de segundos. Está mais que provado que a maioria dos incidentes acontece nas alturas de menor tráfego, quando as defesas baixam e a adrenalina. O stresse tem de ser gerido. Mas penso que ninguém melhor do que um controlador aéreo gere o stresse. Descomprimos a jogar futebol. Há quem faça BTT, caça submarina, parapente, surf, acrobacias com aviões... E reformamo-nos aos 57 anos. Nessa idade, já não temos a mesma destreza mental.

No controlo de tráfego aéreo, jogamos com vários elementos muito falíveis. De vez em quando, pode haver incidentes. Na NAV, não trabalhamos a ponta do icebergue, trabalhamos o que está por baixo. Para acontecer um acidente, ou um incidente grave, aconteceram 300 coisas pequeninas que levaram a ele. Sempre que um controlador está envolvido num incidente é retirado da sua posição e substituído por outro. Mas a maioria passa toda a sua vida profissional sem um acidente — nem sequer um incidente.

Em 30 anos de experiência, estive envolvido num único acidente, com um helicóptero, no Sado. Foi em 1998, no dia 21 de Março, às 9h04, com um helicóptero que vinha do Algarve. Isto foi num sábado de manhã. O supervisor disse-me logo para me ir embora. Fui para o Alentejo e só vim trabalhar na quarta-feira seguinte. Os testes de selecção para o controlo são conhecidos pela sua exigência. Entre mais de mil concorrentes, normalmente apuramos 12, para frequentar um curso de 18 meses. Muitos não conseguem chegar ao fim.

Somos continuamente avaliados. Há formação em situações anómalas e emergências pelo menos uma vez por ano, com base em casos passados no estrangeiro. Treinamos determinadas situações até à exaustão. Desde o 11 de Setembro, uma aeronave que seja vista com determinados comportamentos é imediatamente remetida para a Força Aérea. Nós, controladores, não temos um gene diferente das outras pessoas. Não somos heróis, mas o controlo das emoções treina-se. A formação é fundamental. ■

Virgílio Belo

CONTROLADOR AÉREO

IDADE 52 anos

CURRÍCULO ABREVIADO Controlador de tráfego aéreo há 30 anos. Responsável pela investigação de incidentes da NAV há 10 anos

TRABALHA por turnos de seis a oito horas, com intervalos a cada hora e meia

CAFÉ Bebe cerca de oito por dia

FRASE «Ninguém melhor que um controlador aéreo gere o stresse»