

Título: *AVIADORES EM AÇÃO: Narrativas sobre a aviação civil no Brasil*

Autor: Alejandra Saladino (Mestranda em Memória Social e Documento, UNIRIO)

Rua Lauro Müller 26/1011 - Botafogo - cep.:22290-160, Rio de Janeiro (RJ)

e-mail: alejandrasaladino@yahoo.com.br

1 Introdução

O presente trabalho tem por objetivo caracterizar e analisar as ações do Marimbás Air Force - o MAF - direcionadas à reconstrução da memória da aviação civil no Brasil - entre as quais a formação de acervos organizados por esses amantes da aviação - tendo como base metodológica privilegiada as narrativas orais de indivíduos envolvidos em atividades aviatórias. Recolhendo as memórias do MAF recuperam-se elementos para a construção da memória da aviação civil do Brasil. São objetivos específicos caracterizar o perfil profissional dos integrantes do MAF, no que diz respeito aos traços identitários comuns aos aviadores, e identificar a existência de acervos reunidos e organizados pelos membros do grupo. O MAF, objeto deste estudo, é um lugar de memória criado com a finalidade de reunir, lembrar, comemorar e legitimar as próprias atividades. Frequentado por sócios do Clube dos Marimbás, em sua maioria, reúne semanalmente um grupo de ex-aeronautas e amantes da aviação.

Este grupo, que promove os encontros há pouco mais de doze anos, apresenta linhas consideravelmente heterogêneas, pois seus integrantes vêm de diversos círculos sociais, representados pelas companhias aéreas e pelas Forças Armadas. Além do mais, seus membros, que têm o hábito de convidar para as reuniões ex-colegas de profissão e amantes da aviação em geral, participam de outros grupos, de caráter celebrativo mais evidente, e da clara ligação com outras instituições, como o grupo de ex-funcionários da Panair do Brasil e o do Correio Aéreo Nacional. Este quadro suscitou-me as seguintes indagações: o que tais personagens têm em comum que os faça manter o compromisso de se reunirem semanalmente há mais de uma década?; quais as relações que estabelecem entre si e com o espaço conquistado, espaço este dividido com um grupo maior, o de sócios do Clube dos Marimbás?; e, finalmente, em que medida se poderia caracterizar as atividades desenvolvidas pelo grupo - ou por seus integrantes - enquanto estratégias de reconstrução da memória da aviação civil brasileira?

Diante deste perfil inicial, o MAF, um núcleo agregador de amantes da aviação, onde ações são direcionadas - formal ou informalmente - para a reconstrução, a evocação de um passado comum: as experiências vivenciadas na aviação, são formuladas outras questões: o grupo, com suas reuniões semanais, sistemáticas, é capaz de dar conta de uma memória da aviação civil brasileira? De que memória poderíamos falar? Há efetivamente a construção de uma memória do MAF pelos próprios integrantes?

A pesquisa é norteada por duas noções: a primeira considera que a memória, assim como a identidade é construída nas relações sociais, onde são praticadas disputas e negociações que alcancem uma coesão relativa capaz de garantir a sobrevivência do grupo; a segunda indica que, apesar do indivíduo ser constituído socialmente, quer dizer, a estrutura o constitui, ele, que transita por diversos círculos que o constituem, é capaz de compreender, re-significar e manipular as representações coletivas a partir de sua vivência. Por isso a contextualização dos atores e suas narrativas é fundamental.

As entrevistas exploratórias de história oral, realizadas num primeiro momento, permitiram uma efetiva apropriação do tema, na medida em que os entrevistados, detentores de um saber acumulado pela experiência do ofício, contribuíram com subsídios que ampliaram o escopo da pesquisa, para além do projeto original. Como os contatos com os narradores são fundamentais para o desenvolvimento do nosso trabalho, uma de nossas maiores preocupações é justamente a abordagem dos indivíduos. É no trabalho em campo que efetivamente tomamos consciência das potencialidades de nosso estudo, pois *o uso do testemunho oral possibilita ao pesquisador o acesso a perspectivas e nuances que podem estar fora do seu alcance a partir de outras fontes documentais*¹.

A metodologia da história oral possibilita-nos contemplar e explorar com acuidade a maior riqueza que esse tipo de fonte traz para as pesquisas em ciências sociais: a subjetividade. É potencialmente responsável *no esclarecimento de pontos e lacunas nas fontes escritas, e na percepção das representações dos atores sociais sobre a própria história*². No relato dos informantes, muitas vezes vêm à tona lembranças de fatos esquecidos, alegres ou tristes, e devemos ter sempre em mente a característica essencial destas fontes: são pessoas e têm sentimentos, portanto, somos responsáveis pelo seu bem-estar. Uma entrevista prazerosa ao informante, mesmo que tenha trazido lembranças de algo que queria esquecer, é o passaporte para futuras entrevistas e recomendações a outros possíveis informantes. Respeito e confiança são fundamentais, pois precisamos ter em mente que nosso trabalho é, de certa maneira, uma invasão na vida de outrem, com todas as suas conseqüências e não podemos assumir o papel de saqueadores da maior riqueza de um ser humano: suas lembranças, sua alma.

2. Memórias e narrativas

O indivíduo é uma construção social e histórica. O contexto influencia sobremaneira suas impressões e considerações. Isto ficou claro ao iniciarmos as entrevistas com informantes que apresentaram alguns pontos em comum e outros, devido às questões de gênero e, principalmente, ao período em que viveram a aviação, absolutamente diferentes. De qualquer maneira, o sonho de voar, realizado por estas pessoas, imprime sua marca, sendo um dos aspectos mais relevantes para a constituição do perfil destas pessoas, aquilo que dá todo o diferencial em relação àqueles que não têm seu cotidiano alterado pelos efeitos da pressurização do ar, nem o sentimento de serem, pela profissão ou pela paixão, diferentes, especiais.

Alguns entrevistados relatam a motivação que os impulsionou para a carreira³:

Ainda pré-adolescente, uns onze, doze anos, eu queria trabalhar viajando, conhecer lugares. Sempre gostei de geografia e história, talvez influenciada pelos professores do Pedro II. Meus pais me encaminhavam para ser professora mas eu sabia que não queria ser professora. Não se podia falar, naquela época, com os pais sobre essas coisas. Em 61, acho, me formei no Conservatório. Por essa época arranjei para ser aeromoça da VASP. Na VASP qualquer um trabalhava... era mais fácil entrar. Eu já tinha inglês fluente. Meu pai naquela época não queria nem que eu trabalhasse. Queria que eu ficasse dando aula de piano dentro de casa. (...) Voltando à Varig, tinha tudo pronto: uniforme, bolsa, tudo e “comuniquei” ao meu pai. Mandei recado pela minha mãe para ele que eu ia trabalhar na Varig. Se ele não aceitasse eu sairia de casa...⁴

Conhecendo as dificuldades que enfrentaria na família, uma das entrevistadas relata:

... e aí eu sempre fui muito assim aventureira... a ponto de minha família não se despedir quando eu vim morar em SP, quando eu entrei na aviação, porque eu fiz tudo escondido, né? Minha mãe, nem pensar! (ênfase) em sair debaixo da saia dela aí eu fiz tudo escondido...(...) Eu sempre queria mais, né?... queria conhecer... eu achava Porto Alegre muito pequeno pra mim... e aquilo pra mim já tava me sufocando... a aviação pra mim era o meio d’eu bater minhas asas, porque eu não tinha um poder aquisitivo bom que eu pudesse viajar bastante, a única coisa que eu conhecia era o RJ e SP, mais o interior do RS. Mas eu queria mais (ênfase)!!⁵

Para realizar um sonho era preciso contrariar expectativas:

Meu pai queria que eu fosse ahn... engenheiro químico. E eu, inclusive, fiquei ahn... cursei dois anos de engenharia química aqui no Brasil. Larguei pra ir pra América. (...) ... E fazer o curso na América. Papai

queria que eu, por força, fosse engenheiro químico. Eu fui contra a vontade dele. Mas já era maior de idade eu digo não. (risos) E eu fui! ⁶

Com efeito, observamos que a escolha profissional de todos os entrevistados não teve o consentimento dos pais. O que nos interessa aqui é o traço de rompimento com o círculo familiar e a vontade de conhecer outros lugares, outras culturas, o diferente. A aviação era um meio possível para que indivíduos de classe média pudessem entrar em contato com outras culturas, outros mundos, enfim, ampliar seus horizontes. Todo este processo espelha o imaginário da liberdade.

Em todas as narrativas analisadas até o momento observamos questões comuns. O fascínio que a aviação exercia na vida das pessoas transforma-se em orgulho. De certa forma, esses indivíduos consideram-se especiais, afinal eram responsáveis pela vida de pessoas e pelo bem estar delas durante uma viagem estressante, onde os ânimos podem se exaltar e o corpo sofre com a pressão atmosférica. Também eram responsáveis pela soberania da nação, pela segurança do seu território e da sua população, conforme diversos relatos.

Pedi ao comandante se eu podia fazer uma visita à cabine. Ele me permitiu e ele era um homem entusiasmado pela profissão. Como aliás, a maioria dos aviadores gostam da sua profissão... têm entusiasmo por aquilo. Então... ele me deu uma verdadeira aula ali, aqueles instrumentos me fascinaram...

Aqui C. conta como se deu o início de seu entusiasmo pela aviação, estimulado pela paixão do comandante que pilotava o avião onde viajava. Um mesmo sentimento os uniu naqueles instantes, o interesse que marca definitivamente o indivíduo e que o identifica dentre aqueles que não vibram ante a sensação maravilhosa de desprenderem-se do chão.

Algumas palavras fazem parte de todas as narrativas quando da necessidade de expressar o que significava voar. ‘Liberdade’ é a mais repetida – e de maneira bastante enfática – em todos os depoimentos, seguida de ‘poder’. A aviação possibilita, segundo os narradores, uma ampliação dos horizontes para um maior número de pessoas; o mundo pode ser visto sob uma nova perspectiva. A máquina voadora mais pesada que o ar é o elo entre terras, lugares, culturas e saberes e estabelece novas relações com as noções de tempo e espaço. ‘Aventura’ e ‘aventureira’ compõem também o quadro de considerações acerca da aviação e de si mesmos.

O depoimento de M. F. foi fundamental para fazer um contraponto entre a aviação de ontem e de hoje e da aviação para a mulher e para o homem, ou seja, para abordar questões de gênero e de geração. Se notamos claramente nas narrativas dos informantes na faixa dos setenta e oitenta anos matizes de idealização, quase mitificação de um passado de glória, aventura e patriotismo, na fala de quem vive a aviação de hoje, em crise mundial, o *glamour* está recalcado.

Durante uma visita ao MAF tivemos a oportunidade de conversar com R. A., único integrante do grupo ainda na ativa, como comandante do avião mais moderno da Varig, o 777. Identificamos também no seu desabafo os tons de cansaço, preocupação, indignação e descrença presentes no depoimento da supervisora de cabine dos vôos internacionais da mesma companhia. O orgulho de ser da tripulação da companhia aérea brasileira que se destacou mundialmente, sendo considerada por bons períodos, a melhor devido ao seu atendimento cordial e eficiente, dá lugar à ansiedade pela chegada do tempo da aposentadoria.

Ainda nesta narrativa observamos as conseqüências que o ritmo acelerado da vida citadina imprime de forma mais violenta naqueles que trabalham nas alturas⁷:

Eu quando chego nas férias já tô, todos nós, cansados, né? Hoje eu estava conversando com a Célia: olha eu estou tão chata... ‘Eu também! Já me disseram isso!’ Eu não tô agüentando mais nada, já tô bah! (risos) Eu estou explodindo... ela disse: ‘M., em casa dizem a mesma coisa!’ Eu digo: bom, então, não tô enlouquecendo...

A pressão diária no trabalho, que envolve desde passageiros cada vez *menos educados* à vertiginosa crise que o setor vem atravessando, agravada pelos atentados de 11 de setembro de 2001, desglamouriza a profissão de mulheres independentes e cosmopolitas. Por outro lado, no relato de outra narradora, C. S., que trabalhou em terra num período de crescente expansão do setor - os anos 60 - percebemos que a informante não sofreu o desgaste de um confinamento a milhares de metros do chão, mas também lidou com o outro e seus desejos de passageiro, nem sempre possíveis de serem atendidos.

Era legal trabalhar. A equipe era boa. A Varig já era considerada uma das melhores do mundo em atendimento, em comida. O pessoal era escolhido a dedo. As funcionárias das outras companhias eram uns bagulhos. (...) Eu gostava de vestir o uniforme. Era prático e tinha o status. Não me confundiam com p..., a Varig fazia muita seleção.

O estigma da profissão de aeronauta é presente até hoje. A imagem da mulher independente de uma figura masculina, que de manhã está no Rio de Janeiro e à noite em Miami, para o senso comum é ainda sinônimo de libertinagem. Outros relatos demonstram que a profissão de piloto também era mal vista pelos familiares. Profissão de aventureiros, era prosaica demais diante dos sonhos dos pais de verem seus filhos tornarem-se engenheiros, médicos e advogados. Hoje o piloto é considerado um motorista por alguns pais de classe média.

No entanto, a partir das narrativas analisadas até o momento, observamos uma diferença de olhares do aeronauta e da aeronauta. São desempenhadas outras funções – o homem geralmente lidando com a máquina – que estabelecem outras relações; é na relação entre as coisas que está o próprio significado das coisas. Apesar do ímpeto ser o mesmo (homem e mulher utilizam-se das mesmas idéias nos seus relatos: aventura, liberdade, conhecer novas culturas), a grosso modo, a aviação não poderia representar ou ser sentida da mesma maneira pois as implicações de ser mulher fazem com que seja diferente (inchaços, menstruação, marido, filhos, estresse, TPM) além da própria relação com a profissão (a aeronauta, como membro da tripulação de atendimento, tem outro *approach* com os passageiros, estando exposta às relações com o outro, nem sempre, em casos de confinamento, mudança de pressão etc, amenas.

Diante das falas destes atores lembramo-nos de Walter Benjamin⁸ ao assinalar que o narrador original ou era aquele que jamais saíra de sua terra, o camponês que tudo sabia de sua gente, ou o marinheiro, que trazia os ares de outras terras, novas experiências que arejavam as mentalidades e provocavam nos sonhadores viagens ao mundo da imaginação, cujos cenários eram montados pelas impressões do viajante. O aeronauta é como o marinheiro: traz notícias, costumes e modismos de outros mundos e passa a impressão de que está à frente dos seus; seu tempo é outro, onde os fusos horários ditam as regras e o corpo tenta acompanhar tal descompasso. É um ‘aproximador’ em potencial de regiões, de países, de culturas, pois pode desenvolver a comunicação, a compreensão e a participação em outros grupos. Muitas vezes o muambeiro que traz fetiches, objetos de desejo para a periferia.

Pudemos também perceber uma clara distinção entre piloto civil e piloto militar. No MAF, onde atualmente impera o clima da amizade antiga entre os membros, há uma hierarquização, civis adotam um ar de deferimento para com os militares de alta patente. No entanto, este ambiente não impede o ar do gracejo e da ironia que acaba por apimentar as reuniões. Através das narrativas pudemos identificar as diferentes funções dos pilotos civis e militares influenciando no próprio ato de pilotar a máquina. M. L. comenta a viagem que fez de Campinas ao Rio de Janeiro quando transportou o corpo de seu pai, num avião da FAB, em 1976:

... eu já voei num avião da FAB, umas quatro ou cinco vezes... dá vontade de mandar parar pra descer no lugar que estiver, na primeira nuvem que tiver... (...) Porque eles acham que como o avião não é deles eles podem fazer o que quiser com o avião, podem quebrar o avião todo. E esquecem de quem está dentro do avião... as

besteiras que eles fazem são de assustar!! (...) A viagem foi fantástica. Ele não andou de cabeça pra baixo porque ele não tava com vontade, mas fez de tudo que ele quis e que não quis ele fez voando.(...) Quer dizer ele não tem noção (ênfase) da responsabilidade que eles têm de carregar uma pessoa lá dentro. Eles acham que voar um avião da FAB é fazer aquele negócio voar e descer no chão.

Vejam os relatos de M. B., comandante de aviação comercial que iniciou sua carreira na aviação militar:

(...) O piloto militar ele faz um vôo para defender o país ou para atacar outro. Mas é um vôo diferente. E o, o piloto comercial, o comandante... a profissão de comandante não existe. O comandante é um piloto de linha aérea, sabe como é? Agora, quando ele vai pra companhia, a companhia dá o comando quando quiser e se quiser. Ele é comandante naquela (ênfase) companhia. Se ele sair, ele não é comandante. Não tem a função específica de comandante. (...) A função é dada pelo DAC, dado sobre o cartão de habilitação, piloto de linha aérea: DLA. Tanto que pode ser um co-piloto, um primeiro oficial, ele é piloto, todos os primeiros oficiais, todos os de avião a jato, todos (ênfase) eles são DLA. Então, pelo DAC ele é comandante. (...) Na FAB, quem decide o comando da viagem, quando a gente faz uma viagem assim é o mais antigo. Mesmo que ele não seja piloto do avião. Mas ele é o mais antigo. Numa questão qualquer fora do vôo etc, quem manda é o oficial mais antigo, que estiver a bordo, de posto mais antigo.

Uma vez que nosso quadro de narradores é composto, em sua maioria, por indivíduos idosos e aposentados, percebemos que a fase ora vivida é extremamente ativa e produtiva, pois eles *têm que se respaldar criativamente em suas experiências de vida anteriores para combater a depressão e a doença*⁹. Eles constroem um presente possível com aquilo de que dispõem, ou seja, as lembranças, os sentimentos vividos outrora que, evocados, provocam sensações animadoras que os encorajam a prosseguir.

3 - Considerações finais

A análise das narrativas, bem como as impressões vivenciadas através da observação participante, devidamente anotadas no diário de campo, permitiram estabelecer alguns pontos, como a influência das ações para a reconstrução da memória praticadas pelo MAF e pelos amantes da aviação sobre a da história deste setor. São selecionados, reunidos organizados e difundidos materiais das memórias da aviação. Identifica-se acervos pessoais das mais variadas intenções: uns constituídos a partir de objetos biográficos; outros, vestígios de figuras importantes para a aviação, são divulgados por seus guardiões com o objetivo de perpetuar tais personagens e, finalmente, aqueles constituídos a partir de pesquisas em arquivos e que, devido ao seu vulto, tomam vida própria, fornecendo fontes suficientes para novos estudos.

Verifica-se a formação de redes de relações entre o MAF e os indivíduos que favorecem o processo de reconstrução das memórias. Dele, onde são originadas memórias negociadas, fazem parte co-produtores de memórias em ações "socializadas". Diante desse quadro observa-se a construção de uma identidade em busca de afirmação, fortalecida e reproduzida nessas ações, mas sentida e vivida de maneiras e intensidades variadas explicitadas pelos informantes, além da coexistência de diversas memórias institucionais.

O trabalho, a profissão de aeronauta - *locus* e fator de socialização e integração social - é um elemento fundamental para a constituição da identidade social e a construção dessa memória. Verifica-se que o ato de refletir sobre a experiência de vida profissional e traduzir as expressões de um saber/fazer contribui para cimentar uma identidade entre os indivíduos, apesar da evidente heterogeneidade, pois dentre os membros do MAF figuram ex-

pilotos militares, comerciais e amadores. E, finalmente, percebe-se a forte influência do espaço nas articulações da memória e da identidade, uma vez que a perda do espaço físico foi responsável crise do grupo.

4 Notas e Referências bibliográficas

¹ SANTANA, Marco Aurélio. Militância, repressão e silêncio: relato de uma experiência com a memória operária. In: *História Oral, Revista da Associação de História Oral*. Nº3, junho de 2000, p.35.

² SANTANA, Marco Aurélio. Op. cit. p.37.

³ Neste trabalho, a identidade dos informantes é preservada.

⁴ C.S..., entrevistada em 19/10/2002.

⁵ M.F., entrevistada em 30/10/2002.

⁶ M.B., entrevistado em 4/11/2002.

⁷ Os informantes relatam o descompasso emocional devido às constantes viagens. As duas narradoras mencionaram o inchaço nos membros superiores e inferiores e região abdominal e as alterações hormonais, decorrentes das mudanças de fuso horário, podendo levar a um sangramento menstrual três vezes num mesmo mês. A preocupação e o sentimento de culpa com relação aos filhos pequenos que são deixados em terra também foram citados pelas mulheres, aliás, fenômeno que não se restringe às profissionais da aviação. Aqui percebemos claramente diferenças de gênero. É interessante também apontar que as mulheres, na sua maioria, trabalham nos setores de atendimento ao público, seja em terra ou como parte da tripulação de bordo. Isto as coloca em outra situação, não menos desgastante, já que lidam diretamente com os medos e exigências dos passageiros.

⁸ BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: editora Brasiliense, 1985, p.197-221.

⁹ THOMPSON, Paul. História Oral e contemporaneidade. In: *História Oral: Revista da Associação Brasileira de História Oral*, nº 5, jun.2002, v.5, p.17.