

Memórias, disputas de sentido e transformações sociais: as estratégias e trajetórias dos ex-trabalhadores da VARIG dez anos após sua venda¹

Madhiana V. de A. Rodrigues (UFRR/UFRJ-MN/FAPERJ)

Palavras-chave: Memória; Trajetórias; Aviação.

INTRODUÇÃO

Por mais que recuemos no tempo, nunca perdemos de vista o presente.

Émile Durkheim

Este artigo foi baseado em entrevistas realizadas com antigos funcionários da VARIG, assim como pela análise de sites criados por eles com intenção de registrar queixas e insatisfações, rememorar histórias saudosas e perenizar memórias compartilhadas. As entrevistas foram idealizadas como instrumento para que eles pudessem falar livremente de suas trajetórias. O caminho das narrativas, inevitavelmente, diz respeito aos momentos que vão desde a entrada na empresa, o desfecho traumático e, por fim, o momento atual vivido. Nas falas buscaram-se as articulações, paralelos ou contradições, entre as narrativas e suas posições atuais como profissionais em novas áreas de trabalho ou em novas empresas do ramo aeroviário.

Uma preocupação inicial era de não me deixar enredar pelo fascínio das narrativas longas. As entrevistas passaram sempre de três horas e ainda terminavam em algum local aprazível para um lanche. Entre um pastel e outros apetites surgiam novas observações sobre o que foi dito. Acréscimos e justificativas pareciam inevitáveis, porém, sem o registro de áudio ou anotações. Nesse artigo irei utilizar três entrevistas por considerá-las as que mais sintetizam núcleos temáticos recorrentes. Vale ressaltar, que estive acompanhada de teóricos que desenvolveram estudos sobre narrativas biográficas, entre eles, Passeron, Lejeune, Becker, Bertaux e Bourdieu. A preocupação esteve voltada, sobretudo, com o foco da pesquisa e de manter claros os objetivos, assim como, o importante papel da ‘ilusão biográfica’ tão bem analisada por Bourdieu. A ‘naturalização’ das perdas trabalhistas, os fenômenos de transformação expressos, a reconstrução de suas identidades profissionais, os novos projetos de vida e o papel da memória, nesse processo, portanto, sempre estiveram presentes de uma maneira ou de outra como focos da pesquisa.

É difícil descrever, nos limites de um artigo, o cenário que o grupo profissional estudado esteve inserido antes do leilão e posterior fechamento da empresa. Artífices de uma empresa que alcançou 79 (setenta e nove) anos de vida, que chegou a ter 23 (vinte e três) empresas, 127 (cento e vinte e sete) aviões, aproximadamente vinte mil funcionários e destinos para 36 (trinta e seis países). Seu leilão e decretação de falência se deu a partir de

¹ Trabalho apresentado na 31ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 09 e 12 de dezembro de 2018, Brasília/DF.

uma nova legislatura². O que é veiculado pela imprensa é que a empresa foi uma das primeiras a se *'beneficiar'*, em 2005, da Lei de Falências – como é popularmente chamada a Lei Federal nº 11.101/2005. Na opinião, no entanto, do vice-presidente da Associação de Pilotos da Varig (APVAR), *“Vendeu-se a empresa para recuperá-la, o que já é uma incoerência jurídica. A situação só piorou e não pagaram absolutamente nada aos trabalhadores. Foi um golpe clássico e descarado”*³.

Não há números precisos, mas estima-se que pelo menos cerca de nove mil e quinhentos funcionários ainda existiam quando da sua venda⁴. Hoje conta-se mais de mil funcionários mortos após o seu fechamento, entre eles, a primeira morte registrada, em julho de 2006, do piloto Rodrigo da Matta, em sua residência, por ataque fulminante do coração. Consta que o mesmo tinha acabado de passar nos exames médicos exigidos para a renovação de sua licença, morreu aos 44 anos, filho do antropólogo Roberto da Matta. Como muitos relatam, a VARIG era uma empresa onde as pessoas nasciam, cresciam e morriam, apoiadas por um grupo fiel de funcionários e administradores. Aquela que durante décadas foi a maior companhia aérea da América Latina ficou só na lembrança⁵. No entanto, é de extrema importância traçar pontos que mais se destacam na medida em que é impossível entender a real dimensão dos sentidos e significados dados por eles aos seus projetos de vida e desejos atuais sem fazer referência ao contexto e as especificidades da profissão vivida. Projetos e desejos que estão diretamente fundidos ao universo da aviação no Brasil.

A aviação, apesar de ser um espaço dominado pela técnica, pelos procedimentos frios de um computador, também está repleta da fascinação daqueles que observam e, por que não dizer, daqueles que participam de maneira mais direta desse mundo. Cada um, com sua função e a seu modo, ficavam inebriados pelos ares que, no todo, a aviação fornecia. A sensação de potência, de liberdade, de eternidade, o prazer de fazer parte de algo importante para a humanidade, o senso da responsabilidade por vidas, o estudo constante e, por fim, o improvável das situações cotidianas, que prescinde de capacidade e rapidez para lidar com o imprevisto, com decisões importantes, exigia deles a habilidade de se relacionar com o novo. O conjunto de habilidades vividas através do ofício permite hoje uma reação positivamente relacionada aos valores apreendidos nos anos de VARIG.

² Conforme tese defendida no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito, na UFF, em 2014, Taíssa Romeiro, assevera em seu resumo que, *o que se verificou foi que a recuperação judicial permitiu a alienação da parte produtiva solvável e das subsidiárias lucrativas, mas a Varig, em si, não foi recuperada, ficando com a dívida, além dos trabalhadores se sujeitarem aos riscos do negócio, quando o acordo judicial os fez suportar todo o ônus da atividade empresarial; às demoras processuais, quando exigiu que aguardassem anos sem receber, e à imperatividade do juízo, que mesmo sem a observância da norma do artigo 612 da CLT, declarou o Plano de Recuperação Judicial cumprido, restringindo frontalmente os direitos dos trabalhadores, via Acordo Coletivo de Trabalho, alterando o seu status para investidor/debenturista, enquanto que nem ao mínimo tiveram direito. Nem mesmo as instituições que deveriam proteger os abusos, ou seja, o MPE e o administrador judicial, e que deveriam zelar pelo princípio da função social da empresa, não o fizeram, violando, inclusive, a norma de garantia mínima salarial, prevista no artigo 54 da LREF e aplicando interpretações contrárias à lei, para salvaguardar o interesse de determinados grupos.*

³ Segundo consta, além de não ter se recuperado financeiramente, a companhia acumulou uma dívida ainda maior: aumentou de R\$ 7 bilhões para R\$ 18 bilhões, em 2018, um salto de 157%.

⁴ Dados do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

⁵ Há ainda mobilização dos sobreviventes, todas as quartas-feiras úteis, um grupo de ex-funcionários da Varig se reúne em frente ao Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) para protestar contra a letargia do Judiciário e pedir transparência nas operações financeiras feitas pelos gestores da massa falida da empresa.

Apesar da obsessão do progresso técnico ter, constantemente, reforçado a importância dada às considerações econômicas e à maneira como ela orientou às reflexões sobre como organizar e regulamentar uma geografia mundial do espaço –, materializada pelas rotas aéreas e, uma geografia do solo, por meio das infra-estruturas aeronáuticas –, este artigo tem como objetivo demonstrar que a construção dos valores e significados para o grupo aqui considerado se faz por meios simbólicos, culturais, e conseqüentemente a ordenação e a organização da experiência e ação humanas dependem de uma construção irredutível apenas ao mero rendimento em dinheiro e à racionalização do comportamento. Assim, as dimensões do ofício no transporte aéreo são decompostas em elementos qualificativos que, sob a lente microscópica da antropologia, busca demonstrar como seus conteúdos se inserem na desconstrução e construção de suas identidades e projetos de vida atuais.

Projetos de vida e Identidades que estão distantes de serem compreendidos por paradigmas baseados no pensamento dualista, dicotômico do mundo que insiste em contrapor, imaginário/razão, sonho/objetividade, desordem/ordem, expurgando os primeiros elementos do par do ideal de *racionalização do trabalho*.

Contrariamente, as teorias utilizadas para esse artigo não desconsideram o sonho, a desordem, os aspectos inconscientes das ações e decisões dos trabalhadores. O que se procura evitar é o reducionismo epistemológico e com ele a ideia de que a desordem é um elemento apenas desestruturante dos projetos de vida. Portanto, as teorias partilham de outra vertente paradigmática. É preciso alertar que elas não propõem a exclusão dos aspectos racionais, da busca de informação em relatórios e resultados observáveis, por exemplo, pelo uso de técnicas e métodos lineares de ação no campo, mas um diálogo, de forma a criar comunicação e aprendizado através de paradigmas diversos. Para a antropologia o valor intrínseco atribuído a esta distinção é justamente de poder relacionar simultaneamente as mudanças de caráter técnico e econômico, com o universo cultural do grupo pesquisado.

É notório no contato com a pesquisa de campo a influencia de diversas imagens que obsidiam e modelam a vida psíquica e social daqueles que trabalhavam e dos que ainda trabalham no meio aeroviário. As formas de sociabilidades experienciadas através das referências às cerimônias, às festas, às reuniões informais, formadoras de sistemas de linguagem e de representações, proporcionaram a compreensão de como o conjunto dessas imagens ainda participa na questão da identidade do grupo e dos seus projetos de vida.

O conjunto dessas imagens é expressivo, é significativo, na sempre constante construção da realidade cotidiana. Possui certa “verdade” porque é simbólica e influencia de modo mais profundo, a formação de subjetividades. O sentido que lhes é atribuído é proveniente de um considerável reservatório de imagens marcado igualmente pela historicidade. Esses significados prescindem de um aparato conceitual e mantêm uma relação de anterioridade com a materialidade da profissão. A aviação e o desejo de voar são possuidores de um passado muito distante. Trata-se aqui de um fóssil vivo no tempo. A reflexão sobre o uso de significados ligados a ascensão e a mobilidade, são importantes

pontos de reflexão, pois esclarecem um conjunto de significados latentes, e permite assim a compreensão das suas implicações na vida contemporânea do grupo.

Não se trata aqui, evidentemente, de demonstrar um simples espelho agradável e fantástico do ofício aeroviário ou monumentalizar episódios, porém sublinhar que por um lado, as imagens e suas raízes afetivas, ao tomar lugar no âmago da condição humana, vão ao fundo do ator social e possuem significação no seu intelecto; de outro, as imagens que permeiam esse universo estão carregadas de um determinismo eficaz⁶ sem, contudo estarem reduzidas ao aspecto meramente funcional. Buscar-se-á, igualmente, explicitar como o investimento dos agentes no trabalho (mesmo tendo a aviação comercial passado por diversas crises até o fechamento da empresa), mantém um sentido inalienado de seu ofício derivado de um antigo vínculo entre o ser humano e o sonho de voar.

Pude perceber que o esforço, a preocupação e a seriedade, qualidades absolutamente necessárias para a segurança do voo, compunham a fidelidade com que todos, envolvidos na tarefa de poder voar, estavam unidos. Apesar de todas as dificuldades, sejam elas financeiras, políticas ou pessoais, o sentimento de confiança mútuo inerente dessa profissão sempre se mostra presente. Fidelidade e fascínio formavam o elã necessário para conseguir colocar e manter no alto aquele objeto mais pesado que o ar. E, por mais que entendamos os princípios da Física e da Aerodinâmica, ainda hoje, quem ao olhar um avião no céu não se questionou o porquê dele não cair? Atração e fascínio fazem parte desse universo. Um bom exemplo é verificar que aeroportos ainda são lugares atraentes de passeio aonde pessoas vão para assistir o vai vem das aeronaves no pátio, mas, sobretudo, olhar seus pousos e decolagens.

É preciso abrir outro parêntese igualmente importante nessa introdução. É preciso dizer que diferente de Clifford Geertz (1978) quando descreve como se sentia em sua pesquisa de campo em Bali⁷, – eu fazia parte da rinha. Portanto, posso dizer que, de certa forma, foi nas figuras de profissionais da aviação encontradas nos tios, primos e pai (lembranças infantis) e, posteriormente, na minha própria experiência (o contato e a vivência com o grupo pesquisado) que a problemática foi se delimitando. Trago para essa investigação igualmente os anos que trabalhei em empresas aéreas. Somente através do afastamento necessário para a pesquisa, no entanto, compreendi os fatores ou poderíamos dizer às pulsões que levavam as pessoas desse universo a acreditar que é quase impossível sair desse emprego.

É, portanto, com a mesma fidelidade e fascínio, outrora inconsciente, que escrevo cada linha desse trabalho. Responsabilidade, amor, respeito, confiança, como muito bem descreveu Eugène Enriquez (1997:08) devem fazer parte de todo trabalho que se deseja publicar: *“Ora, um livro só o é de verdade se foi desejado, escolhido, sonhado e se foi escrito com amor. As palavras fazem amor, dizia André Breton”* (Enriquez, 1997:08). Espero poder demonstrá-lo.

⁶ Como já assinalaram Lévi-Strauss (2008), Durand (1997) Bourdieu (1989), Sahlins (1979), entre outros, aquilo que uma determinada cultura considera como puramente prático pode igualmente ser pensado nas dimensões cultural, subjetiva e objetiva.

⁷ No capítulo, *‘Um Jogo Absorvente: Notas sobre a Briga de Galos Balinesa’* (Geertz, 1978).

O CAMINHAR PELAS NARRATIVAS: MITOLOGIA, RAZÃO PRÁTICA E (RE)CONSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Os símbolos, ideias, mitos, criaram um universo onde os nossos espíritos habitam. Edgar Morin.

A ideia para este artigo, portanto, vem da possibilidade de acompanhamento dos projetos de vida atuais dos ex-funcionários VARIG e como eles vão moldando sonhos, desejos, sentidos e significados do trabalho, continuidades e descontinuidades na forma de vida e necessidades de sustento. Ou seja, como eles vêm (re)significando suas experiências passadas no trabalho na VARIG e como vem renegociando a busca pela sobrevivência no confronto com os desafios práticos do dia a dia. Busca-se encontrar instrumentos que permitam compreender e analisar as mudanças sociais. Para tanto, o papel da memória na vida das pessoas nos mostra um caminho promissor na direção da compreensão desejada. Como salientou Leite Lopes (2016), com relação aos trabalhadores industriais, *de símbolo de progresso, mudança e transformação social, os ex-trabalhadores da VARIG passaram a ser objeto de memória*. O enfoque da pesquisa realizada busca, portanto, responder à necessidade de incorporar o estudo da memória e das trajetórias profissionais como chave para a compreensão dos processos de transformação acelerada que vêm atravessando a sociedade e cultura brasileiras.

Um ofício certamente designa, em primeiro lugar, uma realidade objetiva relacionada ao sustento próprio e familiar, dotada de ação intencional e pragmática, de obrigações, normas, funções e responsabilidades, mas a relação pessoal, subjetiva e íntima com ele se desenvolve também por meio de um conjunto de representações que o modificam, mediada pelo projeto cultural, sobrecarregam-no de valores negativos ou positivos, transformam seu estado naturalizado ou suas aparências sensíveis. As imagens criadas em torno de cada ofício formam-se tanto em sua vertente interior, imagens de prazer, de sofrimento, de patologias, quanto em sua vertente exterior, em sua superfície visível, estando seus uniformes e objetos técnicos revestidos não somente de praticidades⁸, como também de signos, e estendida até mesmo a tipos de formas gestuais. A experiência vivida no trabalho oscila, pois, entre um trabalho necessário e real acessível ao olhar de todos, e outra dimensão feita de possíveis, de devaneios, de fantasias, de irrealidades que o podem esvaziar, expandir, duplicar, mascarar, ou mesmo fazê-lo indesejado paulatinamente.

A experiência vivida no ofício da aviação e as insistentes e saudosas referências de satisfação, orgulho, paixão e amor, se devem, muito provavelmente, à importância que as próprias características desse ramo de atuação assumem por meio das marcas e sentidos da sua trajetória. Os valores do ofício estão repletos de devaneios que começam a ser tecidos no passado, quando a humanidade se sentiu atraída pela magia de voar, e quando surgem os primeiros sonhos acordados de elevação. Um tempo que reanima a memória dos mitos de

⁸ Sahlins, em *Cultura e Razão Prática*, já chamou atenção para o fato de que a cultura na prática são muitas. Ou melhor, a realização prática pelo trabalho está, portanto, intrinsecamente relacionado ao que é instituído como *desejante* em cada cultura. Sahlins (1979), alerta, a qualidade de uma determinada cultura não se prende apenas ao fato de *conformar-se a pressões materiais, mas o fato de fazê-lo de acordo com um esquema simbólico definido, que nunca é o único possível* (1979:08). Cultura e razão prática, portanto, definem valores locais e se expressam na forma de identidade do grupo social.

ascensão e do voo, do tempo dos xamãs e das bruxas, da magia daqueles que já voavam bem antes dos pilotos atuais. A aviação fornece uma forma alongada à modernidade, pois se projeta sobre uma tradição que se inicia, para a memória da civilização ocidental, na Antigüidade Clássica, saída do mito de Dédalo e Ícaro, até alcançar os dias de hoje. Trata-se de uma memória expandida.

A memória não se pretende como verdadeira, mas dilemática, carregada de contradições, paradoxos, que apesar de poderem ser conciliados temporariamente estão desvinculados da noção de tempo lógico, métrico, matemático. Gilbert Durand alerta que a memória é o poder reflexógeno geral da vida e, como tal, tem a capacidade de reação, de regresso, enfim, de uma organização que nega a irreversibilidade do tempo. A memória como imagem, diz Durand, “*é essa magia vicariante pela qual um fragmento existencial pode resumir e simbolizar a totalidade do tempo reencontrado*” (1997:403).

André Comte-Sponville (1984:219), em sua obra, “*Le mythe d’Icare: Traité du désespoir et de la béatitude*”, faz uma analogia entre o artista e o personagem de Ícaro. O artista é como um militante que assalta o céu, mesmo que o céu não exista. É ele que constrói sua rota para o céu e, nesse sentido, Ícaro é a sua casa, é o chefe do seu trabalho, funcionando como metáfora da eternidade, pois a sua queda não muda nada. Afinal, Ícaro é a história de uma ascensão furiosa. O importante é a linha que o voo de Ícaro conseguiu fazer, ou no caso do poeta, a linha que o voo do poema fez e é ela que irá conservar-se na imagem infinita dos seres vivos. Da mesma forma, a atitude prometeica⁹ de aceitar desafios, enfrentá-los e acabar triunfante está permeado por uma racionalidade instrumental, por uma racionalidade de meios, por uma “*Desobediência tecnocrática hábil*”¹⁰, que lhe garante a vitória.

Voar, ter liberdade e enganar o tempo, eternizando-se, características desse universo aéreo, que permitem que a constelação de imagens associadas a eles multiplique-se. Prometeu e Ícaro estão juntos no que se refere ao tema da liberdade. Este tema é flutuante, integra-se tanto no mito de Ícaro, como no de Prometeu. O mesmo acontece com o tema da imortalidade. Apesar de Prometeu ocupar o papel de ladrão de imortalidade, Ícaro também eterniza o momento do voo. Ou melhor, quando Ícaro atinge seu objetivo (a realização do voo que deseja) através de seu esforço e trabalho, esvazia o sentido moral e mortal da queda. A liberdade, diz Durand, “*é um repouso, luxo supremo que engana o destino. O valor situa-se na explosão do devir*” (1997:400).

As narrativas nesse sentido são emblemáticas. Trabalhar na VARIG, em suas palavras, além de um bom salário *material*, oferecia também um bom salário *psicológico*. Nesse aspecto as profissões procuradas fora da aviação se mantiveram ligadas de certa forma a este elã, ligadas às imagens de liberdade e de imortalidade. Aqueles que

⁹ Prometeu foi um titã da mitologia grega, que roubou de Zeus o fogo do céu para trazê-lo à terra e oferecê-lo aos homens. Zeus o condenou a ser acorrentado num rochedo, onde todos os dias um abutre lhe devorava o fígado, que voltava a nascer. Foi o Centauro Quirão que pôs fim ao seu sofrimento lhe entregando sua imortalidade e Prometeu pôde assim ascender à esfera dos Deuses.

¹⁰ A Desobediência Hábil é um dos mitemas que compõe o Mito de Prometeu, segundo Gilbert Durand. Nesse aspecto, introduzi a palavra tecnocrático apenas para aproximá-lo ainda mais da valorização técnica que a aviação remete. Gilbert Durand reconstitui um tipo ideal do mito de Prometeu com base em mitemas originários, fixos em qualidade e em quantidade, que se alicerçam em atos, situações e cenários, quais sejam, a natureza titanésca, a desobediência hábil, o castigo, o pai dos homens, a liberdade e a imortalidade.

procuraram novos ofícios por não conseguir espaço em outras companhias, foram trabalhar com o transporte terrestre. Transportando coisas e pessoas, viraram motoristas de taxi, de camionetes, muitos, hoje em dia, estão rodando via um aplicativo de corridas de passageiros. Existem aqueles que foram para a área de turismo, abriram pequenos comércios relacionados ao lazer (como quiosque ou trailers de praia), são vendedores ambulantes, outros ainda investiram o tempo estudando para passar em concursos. Sem falar de muitos variguanos que seguiram carreira internacional após o fim da companhia. A maioria deles aeronautas, pilotos, comissários de bordo e os que já moravam fora do Brasil. Há ainda registros de um ex-comissário que virou morador de rua¹¹. O grupo de aposentados também foi afetado, pois mesmo com o rendimento proveniente do INSS, precisam complementar renda, pois o fundo de pensão AERUS, também faliu.

Muitos dos relatos são comoventes, muitos estão expostos pelos sites pesquisados, que também tentam manter viva a memória variguiana. Frases redundantes revelam que ao sair da VARIG, algo além do sustento, foi retirado deles, *“Tiraram de mim não só um emprego; tiraram uma paixão, meu orgulho”*, declaração feita por uma ex-comissária, hoje com sessenta anos, ou mesmo, a permanência cotidiana de estar ainda trabalhando nela, como revela as falas de outro ex-comissário da VARIG, de 53 anos, *“Sonho quase todos os dias que estou dentro de um avião, servindo as pessoas. Era a coisa que eu mais amava. Quando acordo, sento na cabeceira da cama e choro. Sei que, pela idade, é algo que não vou mais voltar a fazer”*. Para alguns, mesmo morando de favor em casa de amigos a esperança se mantém, como revela um ex-comissário da VARIG, *“A vida é um ciclo. Agora, estamos girando na parte de baixo da roda, mas creio que ela vai girar de novo e vamos parar na parte de cima.”*¹²

Sendo assim, diante desse cenário complexo de funções diferenciadas e pessoas nas mais diversas condições de reação econômica, busquei reunir através dos sentidos e significados dados ao ofício passado uma chave para interpretação dos momentos vividos. A ideia é demonstrar que forças movem ainda os ex-funcionários independente da atual posição que possuem hoje. Vejamos, a seguir, algumas narrativas que condensam trajetórias profissionais após o fechamento da empresa. Entrevistado PERTINVOLZES:

“Eu entrei na VARIG em dezembro de 1988 e saí de lá em junho de 2006, que foi quando a VARIG faliu, né (com tristeza na voz). Então foram quase 18 anos trabalhando na VARIG, como DOV. Essa foi a profissão que eu escolhi. Nunca tive nenhum tipo de talento para outra área, comercial, educacional, musical, artística, apesar de gostar muito de música e atualmente estar aperfeiçoando o cavaquinho que ganhei da minha filha. Mas foram quase dezoito anos exercendo a mesma função. Algumas vezes em estados diferentes e, muito eventualmente, em outros países. A falência da VARIG trouxe, né, um inusitado de uma realidade que eu não pensava apesar da crise estar iminente e que se aproximava, com os salários parcelados, as pessoas muito emocionalmente abaladas, mesmo antes dela falir. Essa situação já se arrastava assim há uns três anos para você ter uma ideia! Mas mesmo assim eu acreditava que eu era – sei lá – **intocável** pelo fato de eu ser um ..., por achar que eu era um **padrão de profissional**, né. Também por não acreditar no fim de uma empresa assim!

Mas eu percebi então que no momento que eu estava demitido que isso realmente não contava, não tinha que ser padrão, nem nada disso, na falência todos foram atingidos, né (pigarro e pausa). Nós e a empresa, apesar de sua **importância social**.

Em termos financeiros eu saí de lá sem receber nada.

A sorte – vou chamar de sorte – é que eu nunca tinha usado o fundo de garantia durante os dezoito anos e me vi com ele para me suprir durante um tempo e mesmo a esposa trabalhando – isso também me ajudou bastante – e aí a gente combinou que eu ia me preparar para um concurso público, estudar para isso, já que eu não queria ir para São Paulo, porque era o único mercado disponível na época. Então eu ficava o dia todo estudando até que uns dois ou três meses depois eu fiquei sabendo que a ANAC tinha aberto um concurso e – **coisa de Deus** – pedia dois DOVS – tinha duas vagas para DOV.

Aí eu pensei: é a grande chance que eu tenho para ficar no Rio. Quando eu li o Edital, eu vi que **o salário era a metade do que eu recebia na VARIG**, mas eu não achei isso tão ruim pelo fato de eu ficar no Rio. Para mim já seria bom. Eu tomei posse no dia 3 de setembro de 2007, como técnico em regulação aérea, na atividade de DOV, pois lá tinham muitas outras profissões, piloto, engenheiro, muitas outras. E eu consegui uma dessas duas vagas de DOV que estavam dedicadas ao concurso.

Trabalho no grupo de exames teóricos desde que entrei. A partir de abril, se eu quisesse ter me aposentado eu poderia ter me aposentado, ou seja, eu já consegui os requisitos mínimos para me aposentar, mas **eu não quero me aposentar agora**. Poderia me aposentar e continuar fazendo outra coisa, mas confesso a você que eu não me vejo correndo atrás de outro trabalho fora da aviação para tentar ganhar mais um pouco. Eu acho que na fase atual eu estou ganhando um salário que para o meu padrão e para as condições que eu tenho de conhecimento e de experiência, se não é o justo, mas para mim é o necessário. Então eu não tenho grandes ambições assim de ganhar um salário muito alto.

Então, eu me sinto um privilegiado, confesso a você. Eu gosto muito de trabalhar lá, eu gosto muito do que eu faço. Apesar de nesses quase 29 anos ou mais na profissão eu não ter me desenvolvido dentro dessa área da aviação de uma forma mais, como é que eu vou te dizer, assim, mais brilhante, sei lá, de uma melhor forma, de não ter conseguido assim grandes progressos como profissional. É uma profissão técnica que eu não, não. Ao longo do tempo, se você não procurar se desenvolver você vai ficar nela a vida toda. O máximo que pode chegar numa empresa aí, depois de muito trabalho e depois de muita **política!** É uma gerência, é uma supervisão, assim, e depois uma gerência. Eu sequer consegui nos 18 anos de VARIG uma supervisão, mas aí já são outras histórias, né. Já é outra situação. Mas nunca fiquei digamos assim **magoado** por essas coisas porque eu acho que depende muito de mim eu não culpo ninguém de nada. Depende demais da minha, da minha, do meu desempenho, da minha procura, depende muito do que **eu queira realmente da vida**. E eu nunca fui muito **ambicioso**, isso é que é a verdade, nunca fiquei de olho ou digamos assim, ou tentando conseguir graus maiores de sucesso. Eu nunca fui assim.

Eu vejo como ponto positivo, como eu falei, eu me sinto muito satisfeito. Existem essas situações de **viajar** para trabalhar que eu acho legal. Essa **liberdade** de ir e vir. Dá uma experiência boa. Um **conhecimento** maior. Eu tenho hoje, em relação há 20 anos atrás, uma mente mais aberta. Eu tenho uma disposição melhor. As pessoas que eu conheci agregaram a mim certos valores de vontade. De ter um pensamento positivo.

Mas mesmo com 60 anos de idade agora. É eu deveria ter uma cabeça mais madura! Apesar de sessenta anos, às vezes eu tenho a impressão que eu não cresci. É como se eu estivesse ainda com 15 anos de idade. Pode parecer uma **loucura**, né? Mas às vezes eu acho isso. Eu resolvi **agora estudar também**, vou me inscrever na segunda-feira, num curso à distância, curso de **Ciências Aeronáuticas**. É de uma Universidade do Rio Grande do Sul.

De positivo nesse tempo todo eu consegui melhorar minha autoconfiança isso é que é a verdade. Me sinto mais confiante o que eu era há anos atrás. Eu não me preocupo mais com O **FUTURO**. Eu vivo os dias, eu vivo hoje, vou viver amanhã, e os dias vão passando e eu vou vivendo. Eu tenho mais coragem para fazer mais determinadas coisas. Apesar de eu falar que eu tenho, às vezes, essa impressão de ter 15 anos, mas também, às vezes, eu me olho e vejo que **eu estou numa posição melhor tanto cronológica, como emocionalmente, eu acho**.

Eu acredito que o **tempo**, ele tem sido bom comigo. Acho que eu sei, acho que eu aprendi a usar melhor o tempo. Esse tempo ele me favorece muitas vezes. Eu acho que a minha maior qualidade é a **paciência**, eu percebi já há um tempo, atrás, que essa minha **serenidade**, ela é apesar de ser uma serenidade que se vê, que eu deixo transparecer, mas as vezes por dentro eu estou, digamos assim, muito **agitado**. Tanto é que em certas situações eu sou muito **impulsivo**. Eu sei que tenho que me controlar nessa parte”.

O que eu quero chamar atenção nesse relato é o sentido cíclico dado à vida. Na verdade um tempo cíclico, que é bom com ele, que não o leva a morte, um tempo similar há um tempo litúrgico, de uma temporalidade sagrada, um presente eterno.

É estar agarrado ao trabalho que lhe permite o tempo das viagens e também ao conhecimento, à experiência, à liberdade, todos eles reunidos, enche de sentidos esse ofício. E esses sentidos relacionam-se diretamente com a função fantástica do imaginário¹³ pelo poder de bloquear o fatal determinismo do destino. A intensa e imediata projeção de imagens percebidas permite mantê-los fora do tempo. No caso do entrevistado, aos sessenta anos se sente na verdade com quinze e está em busca de iniciar um novo curso universitário. Poderia ser em música, pois frequenta todos os sábados, o curso de extensão da UFRJ, para músicos, porém se inscreveu para Ciências Aeronáuticas, mesmo sendo à distância. O único curso de graduação nessa área, no Brasil.

O fato de não se aposentar, de não se achar ambicioso suficiente para galgar novos cargos e fazer política para tanto, o fato de ser um profissional padrão – apesar de não ter sido considerado na VARIG como um profissional possuidor de potencial para assumir sequer uma supervisão –, o fato de viver o presente, de sentir-se sereno e ao mesmo tempo impulsivo, revelam a temática do eterno retorno, de uma eternidade que mesmo após ter o fígado devorado, como Dédalo, após o fechamento da VARIG, ele volta a nascer no dia seguinte. Esses significados diretamente associados ao seu ofício, além do sentimento de plenitude e totalidade que a experiência de participar dele oferece, se relacionam diretamente à missão de continuar a existir como projeto de vida. E a missão da vida para Durand é “<<retardar>> a queda de energia; por esta dilatação da morte, é anunciadora da liberdade” (grifos do autor) (1997:400). Como se aposentar, então?

Na obra “Ensaio sobre a dádiva” (1974), Mauss chama a atenção para a existência do jogo entre liberdade aparente e constrictão verdadeira que, para ele, existe em toda sociedade humana. O que faz com que os funcionários, no caso específico da aviação, não se sintam apenas como sujeitos “aprisionados” por um contrato de trabalho ao exercer suas funções? Por que se sentem satisfeitos, bem na sua pele, como diriam os franceses, no local e na função que habitam? Quais são os “*presentes voluntários*” trocados? A análise dos relatos permite contemplar o fato de que, apesar de toda a rigidez, controle, precisão e disciplina exigidas pelo ofício, as obrigações realizadas são recompensadas pelo sentimento de liberdade e de segurança. A segurança não vista apenas pelo progresso das técnicas, de forma linear; como assevera Durand, o sapateiro mantém sua arte, na medida em que “o verdadeiro processo de hominização não consiste no fato ou no processo da vida, nem no progresso das técnicas. Situa-se nos valores “estéticos”, isto é, no nível da invenção dos ritmos, dos símbolos, da arte” (Durand, 1995:140). O ofício aeroviário, nesse aspecto, tem a ver com o ritmo das suas próprias vidas. A maximização da responsabilidade de todos não é sentida como coerção, mas antes disso é um projeto de vida coletivo. Com efeito, podemos dizer que vemos interligadas as simbologias da arte e das invenções dos ritmos,

¹³ Cf. Durand (1997), a função fantástica do imaginário, tem o sentido de instituir-se contra o destino mortal.

com o ofício aeroviário, proporcionadas pelos valores e atrativos estéticos que as mobilizam.

O projeto de vida coletivo associado a esses sentidos da vida se mostra ainda mais valorizado, quando a questão prática de poder manter o sustento próprio aparece como algo de pouca importância. A ‘sorte’ de ter o dinheiro do FGTS nas mãos para poder se dedicar a outro ofício, era uma sorte lamentável e lamentada por não ter mais aquele lugar variguiano para *habitar*, lugar do qual ele nunca quis sair, e muito menos, acreditava que ia sair ou mesmo que a empresa poderia acabar. De certa forma, todas essas emoções permaneceram presentes nas decisões de um novo, ou melhor de um renovado projeto de vida. Fincado em valores que apreendeu nos seus dezoito anos de trabalho.

Por fim, do ponto de vista de uma importante representação simbólica, vemos surgir coerentemente um mito explícito, qual seja: Deus. A coerência é imagética e repleta de pulsão pela vida. Poderíamos dizer, em termos durandianos, que nesse caso: *as imagens figurativas de Deus podem passar justificadamente por modelo de todo antidestino, pelo que transcende as fatalidades lineares de um tempo newtoniano e das causalidades entrópicas* (1995:142). Dessa forma, mais uma vez, está presente a negação de um tempo dramático para eles, a negação da própria morte profissional, na medida em que o Eterno abole os valores cotidianos (Durand, 1995:143). Destaca-se, portanto, no seu relato, a ênfase na transitividade e circularidade dinâmicas, criadora da necessidade de opções por vezes não duradouras, mas constante e conscientemente renovadas. A figura de Deus redundante na maioria das entrevistas tem como função essa transcendência diante das situações efêmeras e da frágil e soberba segurança que a história lhes oferece (Durand, 1995:170).

Neste particular, as qualidades dos heróis solares que são valorizadas no meio aeroviário encontram-se nas características dos personagens míticos¹⁴ que sobrevivem na memória dos ex-funcionários da aviação. Na sua maioria, são os fundadores, os primeiros administradores das empresas aéreas, o próprio Santos Dumont. Eles são os benfeitores da aviação, aqueles que não só tornaram possível ao homem voar, mas que faziam questão de dividir com todos as benesses que seu investimento alcançou. Essas formas míticas estão vivas e são expressas em forma de lamento na memória do grupo. Os relatos são seguidos por queixas de um tempo que não existe mais. Atingidos primeiro pela precarização e depois pelo desemprego, administradores como Ruben Berta, o comandante Rolim, são lembrados para mostrar que os propósitos deles foram esquecidos. Os relatos sugerem o caráter quase filantrópico dos fundadores e dos antigos presidentes das empresas aéreas.

Mais uma vez a memória tem papel importante. Percebemos aquilo que Durand chamou de reintegração de um tempo perdido através da memória, através dos reencontros organizados, mesmo aqueles com objetivos pragmáticos para reivindicação de seus direitos.

¹⁴ Cf. Durand, *Mito e Sociedade*, p. 57, é possível construir uma escala de realização do mito. O autor pega emprestado o conceito de distância do real, que vem de Abraham Moles e toma como exemplo o mito de Ícaro que, pertencendo aos grandes sonhos, já é mais ou menos realizado pela ciência, pela técnica: “Nos nossos dias, quando se vê na televisão os cosmonautas que pousam o pé na lua, já não é um mito (...) tendes aí uma distância do real que é muito pequena, de onde, paralelamente, a mitologização dos cosmonautas, são personagens que se divinizaram - ou dos grandes aviadores de minha juventude, como Lindbergh, que foram personagens absolutamente míticos mas realizados”.

Manter-se como um profissional padrão em outros ofícios ou reconhecer um passado de glórias pessoais e grupais, também permite a recordação de histórias e acontecimentos do passado no presente, dá lugar à criação e ao *redobramento dos instantes*. Segundo Durand, a memória se integraliza com a função fantástica do imaginário:

“Longe de estar às ordens do tempo, a memória permite um redobramento dos instantes e um desdobramento do presente; ela dá uma espessura inusitada ao monótono e fatal escoamento do devir, e assegura nas flutuações do destino a sobrevivência e a perenidade da substância (...) A memória pertence de fato ao domínio do fantástico, dado que organiza esteticamente a recordação” (1997:402).

O espaço representativo que a memória ocupa para o grupo, seja através da manutenção de objetos, uniformes, seja através das histórias e de seus lugares de identificação, ao se tornar dominante em relação a um todo, concede a esse grupo a possibilidade de reversibilidade no tempo, “*quer deter o voo do tempo*”¹⁵, assim, a vida profissional recomeça não só a partir de fragmentos vividos e compartilhados, mas também de sentimentos de potência e possibilidade de enfrentar novos desafios.

Numa análise que busca ultrapassar a noção de espaço apenas como um meio material, determinado, Bachelard chama a atenção para o fato de que o espaço e a memória se estabelecem a partir da vivência íntima e interior, chega a afirmar que “as lembranças são imóveis e tanto mais sólidas quanto mais espacializadas” (1976:25). Daí, apesar de considerar as representações do tempo e do espaço indissociáveis da memória, reserva ao espaço uma posição de maior destaque:

“Aqui o espaço é tudo, porque o tempo não mais anima a memória. A memória - coisa estranha! - não registra a duração concreta, a duração no sentido bergsoniano. Não se podem reviver as durações abolidas. Só se pode pensá-las na linha de um tempo abstrato privado de toda densidade. É pelo espaço, é no espaço que encontramos os belos fósseis de uma duração concretizados em longos estágios (...) Mais urgente que a determinação das datas é, para o conhecimento da intimidade, a localização nos espaços de nossa intimidade” (1976:25).

A possível reabertura do Museu VARIG, fechado em 2005, em Porto Alegre, motiva muitos depoimentos no desejo de manter a VARIG viva para as futuras gerações. A contribuição para um possível filme sobre a história da Pioneira, como eles gostam de nomear, não somente faz parte das dimensões das identidades dos sujeitos no presente, mantendo memórias vivas, como se revela importante motivador de luta para os projetos de vida em seus novos ofícios. O papel da memória, portanto, torna possível ao grupo pesquisado, que viveu num universo de tecnologias de ponta, uma experiência simbólica contínua de positividade e esperança em dias melhores, de novas decolagens. O lugar da memória, portanto, surge como antídoto contra a maré avassaladora de um destino mortal, fornece em superabundância imagens ativas de fé em novas possibilidades. A memória faz a sutura dos tempos vividos com a manutenção de suas vidas atuais gerando esquemas de percepção e ação no mundo social para o grupo mesmo estando fora da VARIG.

¹⁵ Cf., Gaston Bachelard, *A poética do Espaço*, p.24. Ao se referir ao espaço como lugar que mantém o tempo comprimido.

Nesse sentido, vemos surgir na vivencia atual do grupo a relação entre memória, identidade e o tema da imortalidade. A experiência simbólica possibilitada pela memória surge de modo praticamente terapêutico, nos mecanismos de autodefesa de um grupo que teve seus projetos de vida ameaçados com o fechamento da empresa. Em seus relatos saudosos percebemos a idealização de um tempo fantástico e sem problemas. Podemos dizer que quando se trata da imagem da própria pessoa ou, no caso, da própria empresa e das relações que se estabeleceram a partir da vivencia no trabalho, normalmente, a atitude adotada pelo grupo é similar aquela adotada na cultura Ocidental, ou seja, a atitude é aquela do Narciso. Temos condição, agora, para concluir e para responder a pergunta feita sobre qual o papel da memória e das disputas de sentido no caso estudado; qual seja, a reprodução de imagens positivas tem como objetivo, por um lado, negar a morte, imortalizando-se, por outro lado, produzir uma imagem de si mesmo, a mais bela possível (narcísica), para convencer a si próprio de sua beleza e importância, e assim ganhar autoafirmação. Trata-se aí, da representação encomendada, elaborada, pelos próprios donos da imagem. As representações, as imagens de si e da empresa relatadas não fogem a essa tendência e estão guardadas em suas memórias como fator importante para a vida atual.

A repetida falas sobre a queda dessas figuras emblemáticas e o conseqüente esquecimento da função social das empresas aéreas como um todo direcionam a análise para a situação de abandono e de mudanças no cenários do trabalho em si.

A próxima entrevista que gostaria de trazer para análise é o exemplo de uma entrevista 'entre aspas'. Conheci Lurondi há cinco anos, quando ele trabalhava como taxista de meu pai. Na verdade, trata-se de um ex-comissário de bordo, pai de duas filhas, uma delas fazia faculdade de Turismo, estagiária em uma agência e tinha a intenção de seguir a mesma carreira. O convívio entre nós se intensificou pela debilidade da saúde de meu pai e, entre nossas idas e vindas, durante dois meses, acompanhando papai a médicos e hospitais, ele falava de sua vida na VARIG. Onde trabalhou por vinte anos e que, nessa época, precisava complementar a renda. Apesar de ter conseguido se aposentar pelo INSS e ter contribuído para o Instituto AERUS durante todo esse tempo do mesmo nada recebia.

Naquela época, casado, morava num condomínio de luxo na região oceânica de Niterói. Como, aliás, grande parte dos variguanos aeronautas. Falava dos absurdos e dos abusos sofridos por todo o grupo de ex-comissários aposentados. E, do quanto amava a profissão e estava feliz por uma de suas filhas decidir optar pela mesma carreira. Depois do falecimento de meu pai, Lurandi continuou servindo a família e na época das festas de finais de ano era ele quem me pegava nos aeroportos quando retornava ao Rio de Janeiro para ficar com minha mãe. Em uma dessas viagens ele me perguntou se eu poderia dar uma carona para as duas filhas que estavam no Santos Dumont. Respondi que não haveria problemas e tivemos uma viagem bem animada até a casa de mamãe, no bairro de Santa Rosa. Há aproximadamente um ano e meio antes de iniciar a pesquisa telefonei para ele e expus a minha ideia a qual ele apoiou incondicionalmente. Inclusive, procurando local para eu poder me instalar. No entanto, quando cheguei para a pesquisa e contatei Lorandi para

uma entrevista formal, para minha surpresa, ele se recusou a fazê-la. Por telefone me contou novamente as mazelas que sofreu com o fechamento da empresa e que, naquele último ano viveu coisas ainda piores. Começou dizendo que não estava mais casado e que precisou vender a licença de taxista por necessidade financeira, entre outros problemas.

Contou que a filha tinha desistido da carreira aérea. E que se mudou para um apartamento com ela e andava muito ocupado, pois também cuidava da sua primeira neta. Sem muita vontade de continuar a conversa por telefone logo me ofereceu um outro ex-comissário para que eu pudesse fazer a entrevista e disse que o motivo de sua recusa é que estava completamente traumatizado com tudo que aconteceu com ele depois da saída da VARIG. Em suas palavras, naquele momento, *não suportaria relembrar o passado*.

Como interpretar essa recusa? Estava farto do assunto VARIG? Seria a proximidade das eleições presidenciais? Talvez achasse que meu candidato não seria o mesmo que o dele? Ou deveria acreditar na sua palavra e aceitar que depois de tantas tensões, pressões e perdas, com os dramas pessoais vividos se recusava a fazer aquele voo da memória que no fundo só o fazia sofrer? O que fez com que o trabalho na VARIG tenha se tornado indesejado paulatinamente? Para onde foi sua explosão de devir e seus novos valores?

Trago esse relato, pois ele não foi o único a recusar ser entrevistado por motivos similares. Ou seja, não querer relembrar o passado.

A partir de minha relação anterior com Lurondi, inspirada em Pollak, e por conhecer parte de sua trajetória, busquei encontrar o significado do atual silêncio. Dessa forma, objetivo oferecer um quadro mais completo, sem deixar de fora uma tentativa de expor o porquê de certos ex-funcionários se recusarem a falar de suas trajetórias apelando para os traumas vividos e que não gostariam de relembrar, mesmo na insistência da pesquisadora ao dizer que não precisaríamos necessariamente falar da VARIG e, sim do momento presente.

Peço, portanto, uma dose de vossa indulgência para trazer para essa análise outro conceito que acredito irá elucidar melhor o que talvez poderíamos chamar de fracasso etnográfico. Proponho, para tanto, o conceito de anomia que pode muito bem nos aproximar da análise do que aconteceu com a trajetória desses trabalhadores.

A mutação irreversível da companhia sugere uma complexidade que os conhecimentos de seus funcionários, nem as mitologias incorporadas, muito menos, os analistas de plantão, não estavam preparados para entender, ou explicar.

Com efeito, os ex-trabalhadores da extinta VARIG, desde então, vivem permanentemente fortes perturbações. Pode-se afirmar que eles viveram e muitos ainda vivem em anomia. O conceito de Anomia, cunhado por Jean-Marie Guyau, também utilizado por Émile Durkheim e Jean Duvignaud, mostra como as sociedades vem se transformando e provocando diversas reações imprevistas para os trabalhadores e indivíduos de maneira geral.

No caso de Jean Duvignaud, a anomia é um conceito de extrema importância, pois, para ele, as mutações são condicionantes da vida social. O problema da anomia é

irredutivelmente ligado àquele da ruptura social. Nesse aspecto, a mutação, a mudança, possui três características semânticas distintas.

A primeira diz respeito à ruptura radical, a segunda à transformação política e a terceira, às mudanças econômicas cujas consequências podem ser infinitas, mas não percebidas, como por exemplo, o capitalismo. Não somos capazes de perceber o momento em que ele acontece, apenas quando reconhecemos suas consequências (Duvignaud, 1973:45).

No entanto, a importância principal para se entender a mudança não está na sociedade, mas na individualidade, pois é ela que não só experimenta a mutação, como em grande medida é responsável por ela. O autor não busca, portanto, por leis ou por uma teoria positiva e controladora. Lembra que devemos estudar menos a permanência das estruturas fixas e nos preocupar mais com a mudança, sem encobrir os fatos no vazio da coletividade, mas entender por qual razão a partir do coletivo existe o individual. (Duvignaud, 1973:63).

Na busca de não encobrir os fatos no vazio do coletivo acho importante um esforço interpretativo também das negativas encontradas em campo. Podemos afirmar que o grupo de funcionários VARIG se viu numa espécie de anomia. O desfecho da falência mostrou ao grupo como determinadas formas de organizar ofícios e empresas considerados até então seguros vem se transformando provocando inúmeras reações imprevistas para os indivíduos. Os comportamentos inéditos aparecem e se tornam necessários para a sobrevivência, as normas são contestadas e o desvio se enriquece de novas forças. Se para alguns é possível perceber que o sagrado, o imaginário, o sonho, a contestação, se insinuam aqui e ali, como forma de encarar a nova situação, suas novas realidades. Para outros, o sofrimento, a dor, a saudade, a falta de poder econômico e político, entram as ações, e conduzem o grupo a repensar o lugar e o papel das suas escolhas numa sociedade que vive permanentemente fortes perturbações. Suas ações e reformulações da própria vida deixam claro que a vida imaginária desse grupo mudou de sentido. Não vale mais a pena falar do passado. Ela é negada de uma forma profunda. Afinal, o que permanece?

Na solidão social que se encontraram percebem que as formas aparentemente mais estáveis e mais sólidas de sociabilidade desapareceram (rotinas familiares, rotinas de férias, reunião com amigos, casamentos etc.) ou estão se transformando. Como disse, a vida imaginária mudou de sentido a partir do momento que não possuíam mais o *ethos* e uma rotina ancorada no ofício variguiano de ser. Desempregados percebem que a sociedade vem a ser ao mesmo tempo mais complexa e mais vasta. Descubrem que o domínio da vida se ampliou de uma maneira infinita e indefinida. Os conceitos que serviam para analisar uma realidade dominada de trabalho cotidiano conhecido como mais querido e mais estável, não tem mais valor. Hoje a vida profissional deles somente pode ser apresentada como uma vida das mutações.

O aumento da desordem social e administrativa interna, o pouco apoio do governo entre outros abandonos jurídicos e de representatividade, semeou com eles senão o esquecimento da VARIG próspera, a busca pelo afastamento de tudo que poderia prendê-los aquela derrocada. A VARIG como legítima herdeira de uma empresa de bandeira nacional suscitou mais regressões, contestações e insurreições, que solidariedade por parte do governo e da sociedade envolvente. Além disso, seus funcionários, na represa entre duas VARIG's: uma dona de um passado de glórias e outra esquecida –, entre dois mundos onde tentavam navegar –, tudo os afastava da antiga VARIG Grande na qual foram formados.

Nesse aspecto, aparentemente, encontramos uma nova *razão prática* surgindo, plena de sua *eficácia simbólica*. Podemos entender a mudança a partir dessas individualidades desconcertantes. Há uma determinante troca de uma verdade subjetiva, por outra que demonstra novos meios de tomada de consciência da atual situação de mudanças de valores. Dessa forma, sugiro que as mudanças individuais e culturais refletem as mudanças mais macro da sociedade, relacionadas às mudanças sociais, políticas e econômicas, voltadas para um individualismo endêmico.

Durkheim deixa claro que, tal como definiu no Suicídio ou na Divisão Social do Trabalho, o conceito de anomia assinala justamente os fatos de desordem que não correspondem a alguma violação da regra, visto que neste caso a regra mesma está contestada. Estes fatos de desordem estariam relacionados a uma situação global, econômica e mesmo social, marcada pelo afundamento do sistema de organização dos valores e mais amplamente da sociedade, afetada por uma mutação lenta ou repentina.

A mudança derivada da ruptura entre a monopolização institucionalizada da substância social reproduzida pela VARIG, através de simbolismo próprio e a efervescência de grupos novos no antigo ofício, provavelmente produziram uma frustração que ao transbordar as regulamentações impostas por uma nova ordem estabelecida, buscou-se como saída o total afastamento da substância social anteriormente vivida. Provavelmente, esse tipo de trajetória tem como objetivo estratégico a administração da própria fragilidade e diferença através do afastamento e da negação da memória dos tempos vividos. Detecta-se, certamente, após mais de dez anos de sofrimentos e perdas, uma transição para outros modos de subjetivação. Na esteira das análises feitas por Lévi-Strauss sobre a *eficácia simbólica*, verifica-se que a verdade subjetiva a uma cultura dada é mais determinante para o processo humano (e mesmo para o processo médico) do que o objeto do qual se toma consciência. Trata-se de viver uma nova ordem que passa necessariamente pela mudança.

As pessoas envolvidas com esse ofício vivem o mal-estar decorrente de uma democracia autoritária que provocou a queda na crença da VARIG como una e indivisível. Foram obrigadas a viver uma dispersão explosiva. Com isso assumem a essência cada vez mais personalista, característica das transformações em curso. Resultado da maximização das responsabilidades da iniciativa individual com a utopia de alcançar um modelo de humanidade capaz de se reciclar a cada instante para responder às exigências do mercado, de maior rentabilidade, eficiência e desempenho. O efeito mais evidente dessa

transformação é uma nova rede de circulação de significados em termos de produção de subjetividade.

Angustiados com a proposta de repensar os papéis disparatados, desconexos que vivem no momento atual da vida, a proposta de dar uma entrevista, provavelmente, faz crescer ainda mais a angústia e o sentimento que voam sem asas, ou melhor, que voam agora só com uma asa.

OS FENÔMENOS DAS TRANSFORMAÇÕES: A VARIG COMO NOVO PARADIGMA.

O que cabe ressaltar, nesse ponto, é que mesmo justificada e, de certa forma estando os funcionários, convencidos das mudanças, aparentemente, necessárias e irreversíveis, a segurança, alicerçada pelo ofício, é completamente abalada.

O enfraquecimento das instâncias reguladoras no âmbito da aviação é, realmente, algo pouco discutido socialmente, as mudanças na lei ocorrem sem a existência de um debate público explícito.

Em termos de trabalho há uma restrição de acesso, uma contestação ou desmontagem (CLT) de direitos historicamente consagrados, uma fragilização dos vínculos e da solidariedade social, uma ampliação da vulnerabilidade, da insegurança e das desigualdades.

Aqui utilizarei as reflexões de um autor, que se transformou em referência sobre as reflexões a respeito das metamorfoses da questão social mundial, Robert Castel (2001). Suas idéias não poderiam ficar de fora dessa análise, pois muitos são os elementos concernentes às questões sobre a precarização do trabalho no meio aviatório. De certa forma, o autor ajuda a consolidação de outra importante dimensão da tese, desta vez, na direção, inevitável, de uma crise da sociedade salarial. Ou melhor, a forma como o capitalismo atual vem encolhendo sociabilidades, ao excluir cada vez mais as pessoas das relações assalariadas. A *falta de consideração*, a *falta de seguridade*, a *falta de bens garantidos e de vínculos estáveis*, configuram, o que Castel (2001:598) denomina como “individualismo negativo”, tornam-se parte do mal estar contemporâneo, interpretado de modo mais amplo por alguns autores como uma crise da nossa própria civilização.

No Brasil existe uma frágil concepção de responsabilidade pública em relação às questões sociais. No caso específico do trabalhador brasileiro, a partir da década de 1930, e da promulgação das leis trabalhistas, o Brasil passou a obedecer ao que (Santos, 1979), identifica como sendo uma “cidadania regulada”. Ou seja, concedida não ao indivíduo e com o caráter universal, mas apenas a algumas categorias sociais e ocupacionais regulamentadas dos assalariados urbanos. Fica a margem então o setor informal, os trabalhadores rurais, e, certamente, os setores terceirizados, pela possibilidade da empresa ser substituída a qualquer momento por outra, e, conseqüentemente, seus contratados serem dispensados por falta de trabalho.

Castel chama a atenção sobre a regulamentação que, no passado constituiu uma identidade social para trabalhador, hoje, ao contrário, vive-se, segundo ele, a vulnerabilidade de "após proteções" (2001:593). Está em jogo uma nova regulamentação do trabalho que vem sendo caracterizada pela falta de vínculos e ausência de suportes, somados a substituição do trabalho humano pelo avanço tecnológico, afastando, portanto, qualquer referência ao coletivo. Mesmo para aqueles profissionais da aviação brasileira, considerados por políticos e dirigentes de empresas aéreas como "diferenciados na sociedade". Pelo menos, no discurso.

MEMÓRIA E (RE)CONSTRUÇÃO DE IDENTIDADES PROFISSIONAIS

Do próximo relato busco mostrar, entre outras dimensões, a experiência do *individualismo negativo* na vida da ex-gerente de aeroporto da VARIG, hoje com 49 anos. Assim como, o quanto a sobrevivência e a perenidade deles ganham novo sentido e possibilitam a tomada de decisões, ou melhor, entram em ação através da memória do antigo ofício. Vamos a fala de Zangolbireve:

- Entrei na VARIG em março de 1988, em Salvador. Eu vim do interior, Itabuna (...) Eu fui com uma leva para o aeroporto de 18 meninas, contrataram de vez. Aí, eu fui, entrei. Me botaram no check-in (...) tinham aqueles que como eu queriam seguir carreira na aviação. Entraram em posições de chefia e tudo. E têm aqueles outros que nunca saíram do check-in também, que ficavam **acomodados** e se tivesse a VARIG hoje estavam no check-in até hoje.

- E você saiu?

- Na verdade, **eu não saí**, né. Tipo assim, em 2006, você foi demitido da VARIG e contratado pela VRG S.A. Demitido num dia e contratado no outro, sei lá. Você só assinou o papel e continuou trabalhando. Tipo assim, ainda existia, mesmo sem voo, lá em Recife. Era um voo por dia que passava até em São Paulo. Ia até Fortaleza e voltava e ficavam aquelas listas de espera gigantes no aeroporto. Nessa época botaram até segurança lá no aeroporto para mim. Eu não sei como. Com que dinheiro que pagaram os seguros, não devem ter recebido também (risos).

Eu lembro que eu ia trabalhar todo o dia com a camisa polo da VARIG. Descia do elevador e o porteiro já perguntava, e aí como é que a senhora está? Entrava no taxi e o motorista do taxi já perguntava. Como a senhora está? (risos)

O pessoal da SATA não tinha dinheiro para ir trabalhar. Aí o povo perguntava, quem tem dinheiro? Eu tenho dez reais, então toma aí para você vir trabalhar. O pessoal vinha trabalhar por amor.

Olha a história. Eu já era gerente de aeroporto, em Recife. Ia fechar, eu estava trabalhando e eu tinha sessenta e poucos funcionários, lá, em Recife. Sessenta e quatro. Aí o chefe liga e fala assim: eu preciso de uma lista com dez nomes, que são os que vão ficar. Você e mais dez, que vão ficar. Tipo assim, uma quarta-feira, aí eu virei para a menina que trabalhava comigo e falei: eu vou embora. Você vai para onde? Eu vou ali. Sei lá. Minha secretária ficou assim desesperada e eu falei. Calma. Fica aí. Preciso de você inteira para me ajudar a me segurar. Olha. Fica aí.

- E hoje, como você está?

- Depois eu te falo dos meus bicos do que é que eu faço para ganhar dinheiro. Se eu recebesse o dinheiro que tão me devendo eu quitava meu apartamento. Com o dinheiro que eu ganho hoje, se eu não tivesse a dívida do apartamento dava para eu ficar tranquila. Sem luxo, mas vivendo, né.

Eu só lembro o pessoal dizendo assim. Há vai deixar a gente trabalhar o final de semana para depois demitir. Aí alguns falavam, assim. Ah eu já não venho mais nesse final de semana. Mas a maioria era muito comprometido, né. Vestiam a camisa, não era nem vestiam a camisa. Estava no sangue.

Aí quando chegou sábado de manhã, vamos para o aeroporto! Cheguei no aeroporto, chamei minha secretária, era de minha confiança e começamos a emitir as cartas. Aí tinha um menino que era da segurança do trabalho que disse, eu também venho ajudar vocês. Ele ficou comigo. Aí eu comecei a demitir o povo do turno da manhã. Aí chegou o pessoal do turno da tarde, aí eu comecei a demitir o povo do turno da tarde. Aí, assim, aí eu comecei a passar mal. Aí o emocional, assim. E tendo de dizer. O que que eu ia explicar para as pessoas? Porque que eu não fiquei com fulano. E as pessoas tinham suas expectativas. Mas me diz, de sessenta, você tirar dez. (...) E eram pessoas, e é uma família, gente que eram arrimo de família, que era um salário que bem ou mal sustentava a casa. Aí, só sei que teve uma hora que eu passei mal, a minha pressão baixou. Aí o R. (o segurança do trabalho) veio com um copo de água. Ele trouxe um copo de água para mim. E eu disse, vamos lá, cara. **Eu tenho que passar por isso.**

Aí, fiquei com dez pessoas. E como é que trabalhava? Tinham os horários, tinham os turnos. Eu só sei que um menino falou assim, mas quem é que vai vir amanhã de madrugada? Eu falei, não sei, eu venho. E ele, não eu venho. Eu vou assinar hoje a demissão, mas eu venho. Ele veio trabalhar demitido.

Aí, quando virou VRG S/A, e aí começou a voltar uns voos, aí o primeiro que chamei foi ele. Aí, chamei, M. da loja. Maria hoje está vendendo roupa hoje. Numa lojinha lá em Jaboatão.

Aí ficamos com a história do chinês. Aí depois teve o zum, zum, zum, da GOL. Ah, a GOL comprou a VARIG. Aí já foi em 2007. E eu fui a primeira a ser transferida da VARIG para a GOL, no Brasil todo, de aeroporto. E tinha um detalhe, a VARIG pagava um **salário bom**, né. A GOL pagava um salário **merreca**. E eu fui transferida para o Galeão. E eu lembro que quando cheguei lá me falaram você ganha muito mais que o ex-gerente da GOL. Quiseram baixar meu salário, mas não conseguiram por se tratar de transferência. Eu disse, me transferiram para cá para eu ganhar o mesmo salário.

E olha lá, quando eu me candidatei para ser supervisora de turno no galeão pela VARIG, o trabalho como gerente era dez vezes, muito maior. Então quando eu me candidatei, o salário era 50% maior do que o de gerente de aeroporto em Recife¹⁶. **Eu acho que uma das coisas que eu acho que deve ter quebrado a VARIG também eram esses salários muito altos.**

O fechamento da VARIG, foi **usurpador**, foi **agressivo**.

Porque depois que eu entrei na aviação eu me **fascinei** assim. E fiquei de olho. Olha essa função ganha mais. Eu quero ser isso. Aí depois, olha essa função ganha mais, eu quero ser isso. E fui vendo. Comecei a encerrar como uma carreira, comecei a **estudar**, comecei a buscar a legislação, coisa que ninguém ia assim. Na época não existia faculdade de aviação civil, não existia.

Hoje, eu não tenho vergonha do meu trabalho. Eu não tenho, Graças a Deus, eu não tive problema com isso. Tipo, ah, eu fui uma gerente da VARIG, hoje eu não sou. Hoje eu não tenho nenhum cargo. Sou super de boa com isso. Me viro. Eu foco a minha energia em outra coisa. Olha só. Vamos! Eu tenho apartamento para pagar, tem filho para dar de comer, muita coisa para curtir e vamo que vamo.

Mas é muita história. A gente hoje tem um grupo do pessoal de Salvador e volta e meia todo mundo marca encontros, o pessoal de Brasília, tipo assim, eu vou a encontros de todas as bases que eu já trabalhei. Até hoje nós temos um vínculo que ninguém consegue explicar. Esse grupo tem um menino que trabalha em Barcelona que foi do meu turno. Tem uma menina que mora em Mônaco que foi do meu turno (...) Então, tipo assim, o grupo está com pessoas espalhadas no mundo inteiro e todo o mundo tem aquele carinho, tem aquela lembrança. Aquele carinho. Volta e meia manda fotos antigas da época da VARIG. É em qualquer lugar. Eu tenho um grupo de amigos de Recife, da VARIG de Recife, tenho um grupo de amigos da VARIG de Brasília. Eu Graças a Deus tive essa experiência em três cidades.

Na VARIG, eu gostava desse sentimento de orgulho de trabalhar nela. Toda viagem que a gente fazia no exterior, a gente queria ir na loja da VARIG. Paris, Portugal, Nova Iorque. Eu tenho foto minha na loja da VARIG, em Bangkok, que doideira, **lembrar** disso agora, que eu fui na loja da VARIG em Bangkok, Nossa Senhora. A gente estava voltando de Bali. Na época eu fui com meu ex-marido que também trabalhava na VARIG.

Com a VARIG já em crise, eu vim fazer uma entrevista numa empresa de helicóptero e me chamaram, eu estava em Recife, mas eu não fui, eu disse, eu sei que a VARIG está ruim, mas eu

¹⁶ Em valores nominais, no momento em que se candidatou a vaga, em 2002, o salário de gerente de aeroporto no Recife era de aproximadamente 5.000 mil reais, e um supervisor de turno, com menor responsabilidade do que um gerente, no Galeão, já ganhava 7.500,00 reais. Ela acumularia ainda mais 1000,00 reais de adicional de antiguidade, caso tivesse conseguido a transferência a época.

resolvi apostar ainda na VARIG. Ia trabalhar em Macaé, com transporte para a Petrobras. Fui só testar minha empregabilidade.

Depois que eu fui para a GOL, fiquei de 2007 até 2013. Eu fui gerente de aeroporto, depois virei gerente regional, aí também gerenciava bases no exterior, gerenciava bases na Bolívia e na República Dominicana (...) Foi muita ralação, sofri muito naquele Galeão. Eu cheguei a ficar 36 horas trabalhando no Galeão uma vez.

Depois uma amiga que foi demitida no mesmo dia que eu, da GOL, me falou, olha o pessoal da COPA está contratando para trabalhar na Copa do Mundo, para coordenar os voos nos aeroportos. Tem em Cuiabá, Porto Alegre e Natal. Disse vou para qualquer lugar. Passado uma semana ela ligou. Amiga você vai para Manaus. Mas como assim, você não vai para Manaus? Não, eu desisti! (...) E você vai ficar na casa de minha tia. Eu vou te levar lá. Eu pego um voo aqui de São Paulo e você aí do Rio e vou te entregar para ela. Foi ótimo. Seis meses de trabalho.

Voltei e vamos procurar emprego. Fiquei agosto e setembro, quando foi final de agosto, início de setembro. Fiz uma entrevista de seis etapas para ser gerente de uma escola em Nova Iguaçu. Salário de 8 mil reais. Aí aceitei e passei seis meses em Nova Iguaçu. Curso de mídias eletrônicas. Cuidava da manutenção da escola, dos professores, da administração da escola. Foi de outubro a março, aí me ligam para eu trabalhar nas Olimpíadas. Aí eu estou na escola e me ligam o pessoal da turma de eventos. Que é uma mesma panelinha. Aí me ofereceram 9 mil e 500 reais e eu saí da escola, mesmo sabendo que era por tempo determinado. Resolvi arriscar. Pedi as contas na escola. Me identificava com o trabalho. Fiquei um ano e meio nas Olimpíadas. Me acabei, passei por vários perrengues também. Aprendi muito. Uma galera muito doida, mas sobrevivi.

Aí terminou as Olimpíadas, o Rio de Janeiro, faliu. Ferrou. Aí de outubro de 2016, fiquei no seguro desemprego. A minha síndica, que trabalhou na VARIG, perguntou se eu não queria trabalhar na secretaria para ajudá-la a administrar o prédio, nas férias da funcionária. Me pagando em RPA. Aceitei. Ela e o marido trabalharam na VARIG. Aí a menina voltou das férias, mas a outra menina que trabalhava com ela pediu demissão. Aí a síndica me chamou novamente. Me fez a proposta de não assinar a carteira e pagar como Pessoa Jurídica. Aí eu fiz o Micro Empreendedor Individual e, mesmo sabendo, que o recolhimento da aposentadoria só pode ser no valor de um salário mínimo, aceitei. Cuido de toda parte de orçamento, condomínio e compras.

Rola uns bicos, a gente faz trocentos bicos aí. E vamos vivendo.

Eu provei que eu apesar da expertise na aviação, eu posso administrar qualquer coisa. Eu posso administrar uma escola, uma vila olímpica, que eu era responsável pelo transporte, todos os atletas que entravam eu era gerente geral de transporte, da vila, dos atletas. Então o que rolar aí vamos ter que encarar.

A aviação tem esse poder. A memória é muito forte daquele tempo. Tipo assim, a VARIG me abriu o leque do mundo. Eu não tinha ideia da dimensão do mundo antes de entrar na VARIG. Eu acho **que não é um emprego qualquer** trabalhar na aviação. Mesmo hoje em dia que já perdeu um pouco o glamour. Trabalhar na aviação é assim ... (pausa longa). Vou dizer que eu não sinto saudade, eu sinto saudade, foi quase uma vida inteira, foram 19 anos de VARIG, mais seis de GOL. Mais de vinte e cinco anos de vivência de aeroporto. Quando a VARIG começou com a crise eu tinha todos os meus amigos eram fãs da VARIG. Tipo assim, pro meus amigos que não eram da aviação, isso era um *must*, para a família, para os amigos, nossa! A aviação abriu o leque do mundo. Mas eles agora falam assim, cara, mas **você trabalhou sua vida inteira na aviação, se eu até te indicar para outro emprego, o que você sabe fazer?** As pessoas tinham muito isso também. E eu dizia, o cara, a pessoa só porque trabalhou no aeroporto, essa pessoa pode trabalhar em qualquer lugar! Você tem uma escola de vida, né, de tudo, do que você pode fazer. Tudo o que você encarou no Galeão. Você encontra todo tipo de pessoa, tanto de passageiro, quanto da equipe, como autoridades aeroportuárias. Você lidar com Polícia Federal, com Receita Federal, não é? Então eu lembro uma vez em Salvador que o cara me deu voz de prisão no dia de Natal, por que eu disse para ele que não ia fazer uma coisa que ele tava falando que eu tinha que fazer, eu disse que isso não era obrigação minha. Ele disse, você quer que eu te prenda? Eu respondi, você faz o que você achar melhor. Eu já abri malas com drogas, com ouro. Eu já peguei um paletó que um passageiro esqueceu no avião com vinte e cinco mil dólares em notas de cem. Eu devolvi. Então a aviação tinha essa coisa. Eu conheci o mundo. Criança, meu sonho era ir para Disney. Preenchia concurso quando criança. Mandava carta para ser sorteada. Nunca ganhava nada. Então nas primeiras férias internacionais eu fui para Disney. Levei minha mãe, levei minha tia. Então eu acho que foi tudo na época certa. Foi muito bom. Foi bom enquanto durou. Então se tiver que voltar eu volto. Encaro. É como dizem hoje. Ah, são os órfãos e viúvas da VARIG. Mas tudo que a gente viveu não tem preço. Ano passado nós fizemos um encontro em Salvador, no hotel da Bahia, no Tropical, que era do grupo VARIG. Do pessoal de Salvador e eu peguei uma passagem e fui só para esse encontro. Só para ir nessa feijoada. Então, tinham mais de oitenta pessoas de todos os setores da VARIG de Salvador. Todo mundo feliz! E todo mundo contava os causos e foi uma tarde inteira, a gente

fechou o restaurante do hotel. Ficou a tarde inteira e todo mundo relembrou as histórias. E não era barato. Foi novembro de 2017. Fizeram até as bolas para comemorar os noventa anos da VARIG. E a gente organizou o encontro num final de semana. Olha a foto da galera!

Podemos afirmar que os trabalhadores da extinta VARIG viveram e vivem momentos de transformação profunda. Ainda se percebem em busca por novas formas de estar em atividade e produzindo o próprio sustento. Forçados, portanto, pela luta da sobrevivência e também para manter o padrão de vida que possuíam, permanecem no incansável caminho da transição, do imprevisto. As representações, as imagens de si e da empresa relatadas, não fogem a essa tendência e estão guardadas em suas memórias como fator importante para a vida atual.

O grupo de trabalhadores da VARIG pode ter sido o primeiro caso da nova Lei de falência, porém a meu ver, não se trata de um caso isolado. A anomia vista aqui como algo que se apresenta através de manifestações incansáveis que acompanham a difícil passagem de um gênero de atuação profissional que se degrada a outro que lhe sucede (mas que ainda não tomou forma) é muito similar aos acontecimentos sociais de transformação que estamos assistindo na sociedade brasileira.

A anomia vivida pelos variguanos também foi vivida, em 1966, pelos funcionários da Pan-Air do Brasil. A empresa foi fechada pela ditadura militar e envolvida num processo fraudulento de falência. Um processo no qual seus ex-trabalhadores também foram abandonados pelo Estado, nesse caso, pela empresa e seus dirigentes serem considerados inimigos dos desígnios ditatoriais da época.

Nada fica no lugar quando uma empresa fecha suas portas e afasta todos do cotidiano e dos seus espaços vividos. Restaram para eles a memória de tempos compartilhados, suas habilidades e conhecimentos adquiridos com o ofício de voar e de fazer voar. Mas, o que fazer com os padrões culturais aprendidos? O que fazer dos seus projetos de vida? A VARIG era uma empresa que apresentava um rumo certo: a aposentadoria. Era nascer, crescer, estudar e morrer. Todo o pacote incluído com a participação presente dos auxílios que a Fundação Ruben Berta proporcionava a todos. Sem esquecer o respeito pela necessidade, pela hierarquia do tempo de empresa, pelos cargos e salários e, porque não dizer, pela proximidade que o funcionário apresentava com a cúpula do poder executivo da empresa. Como ainda é descrito, para muitos, a aposentadoria vinha como um lamento e mesmo desvinculados profissionalmente do universo da aviação, é suficiente entrar num aeroporto para que a postura técnica e a visão dos detalhes, imperceptíveis para o viajante comum, comecem a fazer sentido. A partir da observação desses sinais invisíveis se tem acesso a informações somente acessíveis aos iniciados.

O espaço de um artigo é pouco para dimensionar a alteridade proporcionada por esse ofício aos ex-variguanos. Ou como eles mesmos afirmam: “uma vez variguanos, para sempre variguanos”. E saem por aí orgulhosos de terem participado de uma empresa tão importante não somente para eles, mas para o Brasil. Infelizmente, segundo o ponto de vista deles, teve no final, como maior inimigo, o próprio Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar da VARIG, ter tido uma longa tradição como empresa aérea de bandeira brasileira, ter tido um domínio do espaço aéreo e aeroportuário, além de ter sido reconhecida em todo mundo como uma empresa estável, com nível constante e elevado de serviços e segurança aérea, teve, por outro lado, sua imagem continuamente ligada ao moderno, ao novo, a vanguarda dos tempos. Ou seja, apesar das estruturas aparentemente estáveis da sua organização de longa duração, tratava-se de um ofício que seus funcionários viviam em um ambiente não homogêneo, mergulhados nas múltiplas formas que tomavam a modernização (trocas de aeronaves, por exemplo, exigiam várias reestruturações internas e novos procedimentos). Justamente porque as formas de existência coletiva apesar de tradicionais, por outro lado, também eram modernas, no sentido, sobretudo, do novo. Se o seu grupo de trabalhadores não estava preparado para ver o fechamento da empresa, de certa forma estava preparado para modificações constantes que ocorriam tanto na forma de procedimentos de trabalho, como nas adaptações das regras mutantes do universo aéreo, onde a modificação é constante, e que escapam frequentemente à observação dos analistas políticos ou administrativos.

Com efeito, o pensamento encontra formas de achar continuidades em rupturas aparentemente permanentes. Logo a memória vem apontar como aquela que irá fazer a sutura dos novos sentidos da vida.

Se podemos falar de um *ethos* variguiano, este provavelmente estaria relacionado à uma heterogeneidade de modo de vida que o trabalho permitia ou melhor exigia de seus funcionários. A vida social era a mais afetada de todas as dimensões da vida desses trabalhadores. O regime por escala, com horários dos mais diversos, enchia de excepcionalidades a vida individual que não se confundia com a vida de quem trabalhava com outros ofícios de horários fixos e com interrupções em finais de semana e feriados. Tinham uma rotina (ou uma não rotina, como costumam dizer) que não se misturava com o que seria esperado em seu meio.

Insisti em falar de memória, no caso VARIG, em grande medida porque ela própria, na busca da conservação e da sua manutenção também tinha como projeto interno e externo o uso da memória do passado da empresa como um meio de acúmulo a ser incorporado à consciência do presente. Com essa estratégia buscava com que todos acreditassem que as normas internas da empresa, suas decisões, poderiam sempre dar resposta a tudo e, portanto, deveriam ser seguidas, apoiadas e respeitadas.

O ofício na aviação, assim como, na literatura parece estabelecer uma convivência entre a imaginação e a vida social, entre a ficção e a existência. O espaço do trabalho ao ser analisado mais detalhadamente, constituído de múltiplas dimensões, torna-se um superespaço subjetivo. Espaço que possui a qualidade de se modificar, recomeçar, renascer e regenerar. Espero que este artigo suscite uma reflexão sobre o homem na organização ocidental que, apesar de trabalhar com as tecnologias ditas de ponta, apesar de ser confundido com o funcionamento de uma máquina, ainda teima em ser uma máquina viva e

não artificial, e através do trabalho vive o sentimento de poder, de controle e de infinitude da própria vida.

Agora, mais do que nunca, os antigos artífices desse ofício precisam para sobreviver, para além das necessidades básicas, desejos e tendências, de objetos sobre os quais eles possam se projetar e pelos quais eles possam ser saciados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BACHELARD, Gaston. *A Poética do Espaço*. Rio de Janeiro: Eldorado, 1976.
- BERTAUX, Daniel. *El enfoque biográfico: su validez metodológica, sus potencialidades*. Propositiones, n.29, 1999.
- BERTAUX, Daniel. *Narrativas de vida: a pesquisa e seus métodos*. Tradução de Zuleide Alves Cardoso Cavalcante e Denise Maria Gurgel Lavallée. Natal: EDUFRN; São Paulo: Paulus, 2010.
- BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaina. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998. p. 183-191.
- _____. *O poder simbólico*. Lisboa: Difel; RJ, Bertrand Brasil, 1989.
- CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social*. 3ª Edição. Petrópolis: Vozes, 2001.
- COMTE-SPONVILLE, André (1984). *Le Mythe D'Icare: Traité du désespoir et de la béatitude*. Vol. I, Paris: Universitaires de France.
- DUVIGNAUD, Jean. *Heresie et Subversion: Essais sur l'anomie*. Paris: Anthropos, 1973.
- DURAND, Gilbert. *As Estruturas Antropológicas do Imaginário*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- _____. *Mito e Sociedade: A Mitanálise e a Sociologia das Profundezas*, Lisboa: A Regra do Jogo, 1983.
- DURKHEIM, Émile. *Suicídio*. SP: Martins Fontes, 2000.
- DURKHEIM, Émile. *Da divisão Social do Trabalho*. SP: Martins Fontes, 1999.
- ENRIQUEZ, Eugène (1997). *A Organização em análise*. Rio de Janeiro: Vozes.
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- _____. *O Saber Local: novos ensaios em antropologia interpretativa*. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.
- LEITE LOPES, José Sérgio. *Memória e Transformação Social*. Rio de Janeiro/São Luís: Casa 8/UEMA, 2016.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. A eficácia simbólica In: *Antropologia Estrutural*. SP: Cosac Naify, 2008.
- POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento e Silêncio. *Estudos Históricos*. RJ: CPDOV. FGV, 1989.
- ROMEIRO, Thaissa. *O uso da Lei de Falências no caso Varig*. Tese defendida no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito da Universidade Federal Fluminense, 2014.
- SAHLINS, Marshall. *Cultura e Razão Prática*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- _____. *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Zahar, 1990.
- SANTOS, Wanderlei. *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.