

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

CAROLINA CASTELLITTI

A CARREIRA DE COMISSÁRIA DE BORDO NA VARIG: PROCESSOS
DE INDIVIDUALIZAÇÃO FEMININA EM CONTEXTOS URBANOS

Rio de Janeiro

2018



A CARREIRA DE COMISSÁRIA DE BORDO NA VARIG: PROCESSOS DE INDIVIDUALIZAÇÃO FEMININA EM CONTEXTOS URBANOS

Carolina Castellitti

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora em Antropologia Social

Orientador: Luiz Fernando Dias Duarte

Rio de Janeiro
Fevereiro de 2018

Castellitti, Carolina.

A carreira de comissária de bordo na Varig / Carolina Castellitti.
- Rio de Janeiro: UFRJ/ MN, 2018.

246f.

Orientador: Luiz Fernando Dias Duarte

Tese (doutorado) – UFRJ/ MN / Programa de Pós-Graduação em
Antropologia Social, 2018.

Referências Bibliográficas: f. 225-236.

1. Comissária de bordo. 2. Varig. 3. Individualização. 4. Gênero.
I. Duarte, Luiz Fernando Dias. II. Universidade Federal do Rio
de Janeiro, Programa de Pós-graduação em Antropologia Social. III.
Título.

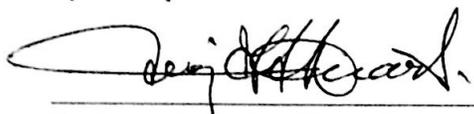
A CARREIRA DE COMISSÁRIA DE BORDO NA VARIG: Processos de individualização feminina em contextos urbanos

Carolina Castellitti

Orientador: Luiz Fernando Dias Duarte

Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutora em Antropologia Social.

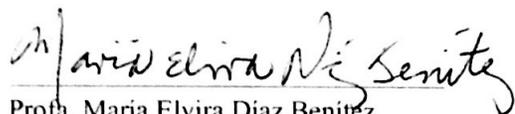
Aprovada por:



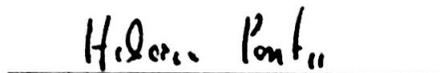
Presidente, Prof. Luiz Fernando Dias Duarte



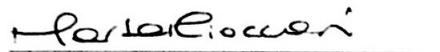
Profa. Adriana Vianna



Profa. Maria Elvira Diaz Benitez



Profa. Heloisa André Pontes



Profa. Marta Regina Cioccarri

Rio de Janeiro
Fevereiro de 2018

Agradecimentos

Esta tese encerra um longo processo pedagógico e de pesquisa que foi possível somente graças ao apoio de muitas pessoas e algumas instituições. Em relação às instituições, me sinto enormemente privilegiada por ter podido transitar toda minha formação superior em instituições públicas e gratuitas, tanto no Brasil quanto na Argentina. A universidade pública é a única garantia de um ensino inclusivo e de qualidade, e defende-la será sempre uma responsabilidade. De igual modo, agradeço às agências de fomento públicas, por me proporcionar o suporte para sobreviver no Brasil, dedicando-me exclusivamente aos meus compromissos de estudo e pesquisa. No doutorado, recebi bolsas da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), primeiro, e da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), depois. Ameaçada de sucateamento pela atual direção do Governo do Estado do Rio de Janeiro, a FAPERJ atrasou o pagamento das bolsas em diversas ocasiões ao longo de 2016 e 2017, deixando os bolsistas sem condições materiais e psicológicas para desenvolver seus estudos. Esse tipo de ameaças atenta gravemente contra o desenvolvimento da ciência e da tecnologia, fundamentais para o crescimento do país.

Agradeço enormemente ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social do Museu Nacional, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde me senti acolhida e tive a oportunidade de aprender com excelentes professores. Foram seis anos em total, muitas horas de aula, bastante também de refeições e conversas no belo jardim do Museu. Aos professores Gilberto Velho, Adriana Vianna, Luiz Fernando Dias Duarte, Antônio Carlos de Souza Lima, Giralda Seyferth, Marta Ciocari, Eduardo Viveiros de Castro, Marcio Goldman, John Comerford e Maria Elvira Díaz Benítez, agradeço pelos cursos a que tive oportunidade de assistir durante o mestrado e o doutorado. Igualmente agradeço ao Professor Luiz Fernando Rojo pela disciplina sobre Antropologia do Corpo, cursada na Universidade Federal Fluminense. O acolhimento proporcionado pelo PPGAS inclui sua fantástica biblioteca, onde fui sempre bem recebida e auxiliada por Dulce, Márcio, Fernando, Adriana, Gilda e Beatriz. Sou enormemente grata, do mesmo modo, aos funcionários da Secretaria do PPGAS, responsáveis pela burocracia que faz essa máquina funcionar: Drica, Anderson, Afonso e Natália.

Agradeço especialmente às professoras Adriana e María Elvira pelos conselhos proporcionados na qualificação, e por aceitar participar da banca de defesa da tese. Enorme é

minha honra por contar também, nessa ocasião, com a presença das professoras Heloísa Pontes e Marta Ciocari.

À professora Andrea Moraes Alves, com quem tive a oportunidade de realizar um estágio docente na Escola de Serviço Social (ESS) da UFRJ, e que gentilmente me incluiu em outros projetos de pesquisa por ela coordenados. Aos estudantes da ESS que participaram do projeto “Entrar para a Universidade: os sentidos dos apoios para a construção de trajetórias educacionais”, agradeço pelas conversas e aprendizados.

Outros dois importantes estudiosos da aviação comercial brasileira contribuíram com minha pesquisa. Claudia Musa Fay me recebeu em sua sala na PUC, em Porto Alegre, e compartilhou comigo saberes e materiais incluídos na análise. Cristiano F. Monteiro debateu meu trabalho no Seminário de Alunos do IFCS, UFRJ, com atenção e expertise. Agradeço os dois pela amabilidade e interesse.

Agradeço aos amigos do PPGAS pela companhia, discussões, dicas, favores, cafés, comida, conselhos etc. À Ana, irmã carioca que (contrariando todos os estereótipos) me abriu as portas de sua casa, me cozinhou, me chamou para sair e me proporcionou as mais delirantes tardes de estudo. À Uliana, pela amizade que aumentou mais que nosso conhecimento. À Malu, pela parceria sagitariana, a culinária mineira e o teto em Santa. Pelo teto também a Amanda, em Porto Alegre e além. A Cecilia, pelos encontros e desencontros. A Vivi, Luan, Ivan, Luis, Tássia, Guilherme, Conrado, Paula, colegas da turma de mestrado com quem convivi no início dessa longa jornada pelo Museu. E aos amigos de outras turmas com que fui cruzando neste longo percurso: Fernanda, Morena, Dibe, Lucas Bilate, Francesca, Samantha, Marlise, Taiguara. Um agradecimento especial para o Felipe Magaldi, com quem compartilhei as angústias e ansiedades do processo de escrita da tese.

Ao Núcleo de Estudos em Corpos, Gênero e Sexualidade, pelas reuniões, seminários, palestras e festas onde tanto aprendi sobre gênero e sexualidade. Nos dois Seminários organizados em 2015 e 2017, tive a oportunidade de apresentar informes parciais desta pesquisa, aproveitando a leitura e comentários de Raphael Bispo, na primeira ocasião, e Laura Murray, na segunda. Agradeço os dois pela generosidade. No NUSEX fiz apaixonantes amizades: Lucas, Camila, Everton, Oswaldo, Bárbara, Carol, Samara, Lorena, Vítor, Nathalia, Natânia, Nathanael. Luc, obrigada pelas dicas bibliográficas, leituras, e pela amizade, que sem dúvidas vai sobreviver ao doutorado.

Aos professores argentinos que de alguma forma me acompanharam na continuação dos meus estudos no Brasil. A Ernesto Meccia por ler e comentar, tão generosamente, o projeto para a qualificação. A Pablo Semán, pela conversa e o *ping-pong*.

O professor Luiz Fernando Dias Duarte me orientou, ao longo dos seis anos que percorri na pós-graduação, com sabedoria, paciência e generosidade intelectual inigualáveis. Ele soube escutar, estar presente e respeitar meu processo de aprendizado com um equilíbrio que admiro e agradeço de coração. Ele me inspira a, um dia, poder me tornar uma guia pedagógica tão justa e valiosa.

Sem o apoio incondicional da minha grande família nunca teria tido a paz necessária para chegar nesta instância com a satisfação do dever cumprido e a felicidade do enorme aprendizado alcançado. Agradeço a minha mãe e ao meu pai, por me transmitir o amor pela cultura brasileira, pelo suporte à distância e por sentir tanta saudade quanto orgulho por me verem crescer longe deles. A José, Fede e Martín, porque, amadurecendo ao lado deles, me tornei uma mulher mais forte e segura. Aos meus avós Doris, Coco, Luchi e Chiche: sou tão afortunada de chegar até aqui com a companhia de vocês quatro. À minha “nona” Doris agradeço especialmente, porque sei que a saudade é profunda, mas o amor é maior. Aos meus tios, tias, primos, primas, sobrinhos e afilhada, por me receberem com tanto carinho quando volto a Santa Fe.

Agradeço às mulheres com que cresci, a que devo muito de quem eu sou: Lu, Pome, Flor, Chipi, Vale, Ro, Choper, Ire e Anto sempre souberam celebrar minhas conquistas com um carinho imenso e incondicionalidade. A minhas colegas sociólogas (ou quase): Gringa, Caro, Anto, Pato e Silvi, muito do que aprendemos juntas está incorporado nesta tese.

Aos meus novos amigos no Rio, Veloso, Mica e “alerteiros”, pela companhia necessária aos que vivemos longe de casa. Agradeço enormemente ao Carioca Hóquei Clube, porque através dele conheci outro Rio de Janeiro, e porque sem o hóquei nunca teria podido escrever esta tese a tempo. Durante um percurso tão introspectivo, o esporte coletivo me proporcionou um oxigênio fundamental.

Agradeço ao André pelo amor. Não encontro outra palavra para sintetizar a companhia, o cuidado, o respeito, a paciência, a escuta, a leitura, as refeições, faxinas e todo o demais que compartilhamos nos quase cinco anos de vida a dois. Sou muito grata por, através dele, ter ganhado uma família brasileira que me cuida tanto quanto a argentina: Sandra, Lalo, Laura e Didi, obrigada por me fazer sentir em casa.

Devo muito mais que um agradecimento especial a minha querida tia Claudia, inspiradora e facilitadora da pesquisa da qual esta tese é produto. A generosidade com que Alice, Ana Beatriz, Cristina, Diana, Ellen, Giovana, Irene, Ivete, Marília, Matilde, Miriam, Patrícia, Raissa e Regina aceitaram participar desta pesquisa é enorme, muito obrigada a todas!

RESUMO

O objetivo desta tese é explorar como as trajetórias de vida das comissárias de bordo da extinta Varig formam parte do processo de individualização feminina em contextos urbanos contemporâneos. Através de entrevistas biográficas com mulheres que pertenceram a essa companhia entre 1970 e 2006, o trabalho reconstrói essas trajetórias desde o afastamento do núcleo familiar de origem até as últimas instâncias de uma promissora carreira, caracterizada pela estabilidade financeira, a aventura e o *glamour*. Acompanhando as narrativas com a análise de documentos históricos (artigos de jornais, depoimentos, fotografias e objetos), são também examinadas dinâmicas institucionais da companhia, como o tipo de relações laborais propugnado e o papel das comissárias nas estratégias comerciais e publicitárias da empresa. Cara ao enfoque privilegiado, a relação entre o projeto profissional, o casamento e a maternidade, é abordada no terceiro capítulo. A falência da companhia, narrada como um forte “baque”, representou uma bifurcação biográfica na vida dessas fieis funcionárias. Os movimentos biográficos posteriores dependeram de disposições (capitais, afetos e valores) variáveis, e foram denominados adaptação, reconversão e renúncia. Produto de relações de trabalho perduráveis e da luta pelos direitos trabalhistas e previdenciários negligenciados, a sociabilidade atual desses ex-colegas é descrita no quinto e último capítulo. Concluo com alguns apontamentos sobre o modo como independência, autonomia e gênero se interconectam neste particular setor das camadas médias metropolitanas.

Palavras-chave: comissária de bordo, Varig, individualização, gênero.

ABSTRACT

The goal of this thesis is to explore how the life trajectories of the flight attendants of the extinct Varig are part of the process of female individualization in contemporary urban contexts. Through biographical interviews with women who belonged to this company between 1970 and 2006, the work reconstructs these trajectories from the removal of the family nucleus of origin to the last instances of a promising career characterized by financial stability, adventure and glamor. The narratives are accompanied by the analysis of historical documents (newspaper articles, testimonials, photographs and objects), the institutional dynamics of the company, such as the type of labor relations advocated and the role of flight attendants in the company's commercial and advertising strategies, are also examined. Crucial to the privileged approach, the relation between the professional project, marriage and maternity is approached in the third chapter. The bankruptcy of the company, narrated as a strong "thump", represented a biographical bifurcation in the lives of these faithful employees. Later biographical movements depended on variable dispositions (capitals, affections and values), and were called adaptation, reconversion and renunciation. As a result of enduring labor relations and the struggle for the neglected labor and social security rights, the current sociability of these former colleagues is described in the fifth and last chapter. It concludes with some notes on how independence, autonomy and gender interconnect in this particular sector of the metropolitan middle classes.

Key-words: flight attendants; Varig; individualization; gender.

LISTA DE SIGLAS

ACVAR: Associação de Comissários de Varig
ALERJ: Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro
APVAR: Associação de Pilotos da Varig
BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CHT: Carteira de Habilitação Técnica
CONAC: Conferência Nacional de Aviação Civil
CPI: Comissão Parlamentar de Inquérito
DAC: Departamento de Aviação Civil
ECV: Escola de Comissários da Varig
RAN: Rede Aérea Nacional
SNA: Sindicato Nacional dos Aeronautas
SOCILA: Sociedade Civil de Intercâmbio Literário e Artístico
TGV: Trabalhadores do Grupo Varig
VARIG: Viação Aérea Rio-Grandense

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: “Suba na vida com a VASP”, Diário de Notícias, 17 de fevereiro de 1972.....	60
Figura 2: Claudia (primeira a partir do lado direito) e colegas da Cruzeiro do Sul durante o curso de etiqueta na SOCILA.	80
Figura 3: “Almanaque Gaúcho”, Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 13/12/2001.	86
Figura 4, Figura 5 e Figura 6: Crachás utilizados por Claudia na Cruzeiro do Sul e na Varig.	88
Figura 7, Figura 8 e Figura 9: Lojas da Varig em Nova Iorque, Paris e Caracas.	104
Figura 10: José Manuel sendo entrevistado para a BandNews.....	178
Figura 11 e Figura 12: Símbolo da luta dos aposentados da Varig e fotografia do interior da sala durante uma sessão da CPI.	180
Figura 13: Distribuição do público durante sessão da CPI.	180
Figura 14: Protesto de afetados da Varig depois de uma sessão da CPI.....	184
Figura 15: Fotografia grupal na escadaria da Alerj.	187
Figura 16 e Figura 17: Mesa central com bolos.....	195
Figura 18 e Figura 19: Aniversários variguianos no Restaurante “Antigamente”.....	197
Figura 20: Eu em uma das fotos grupais do aniversário.....	198
Figura 21: Fotografia grupal na Praça.	201
Figura 22 e Figura 23: Ex-comissárias uniformizadas durante o protesto.	202
Figura 24: Alice Klausz.	237
Figura 25 e Figura 26: Propagandas da Vasp e da Varig.....	237
Figura 27: Capa de vinil da Varig.....	238
Figura 28: Voo inaugural da Varig para Tóquio.....	238
Figura 29: Crachâ da Varig com imagem alusiva a Ícaro.....	238
Figura 30: Telegrama demissional.....	239
Figura 31 e Figura 32: Lençóis da Varig e da Cruzeiro guardados por Claudia.	239
Figura 33, Figura 34 e Figura 35: Coleção de nécessaires de Claudia.	240
Figura 36: Crachás e medalha de Claudia.....	240
Figura 37: Boneca “Susi aeromoça”, com uniforme e mala da Varig.	241

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
1.1	Etnografia, intersubjetividade e narrativa	18
1.2	Autonomia, gênero e trabalho, ou a partir de onde olhamos os outros	27
1.3	Estrutura dos capítulos.....	33
2	CAPITULO PRIMEIRO: Como se chega a ser comissária de bordo?	35
2.1	Primeiras reações: “nunca pensei em ser comissária de bordo”	35
2.2	Influências.....	38
2.3	Da predileção à realização: gênero, classe social e raça no ingresso à carreira	59
2.4	Conclusão do capítulo.....	68
3	CAPITULO SEGUNDO: Uma vida de mulher maravilha	71
3.1	Primeira parte. “De Macapá direto para Montreal”: gênese e movimentos de uma vida no céu	73
3.2	Segunda Parte: Gênero, Aviação e Nação.....	91
3.3	Conclusão do capítulo.....	104
4	CAPITULO TERCEIRO: Trabalho e família: dificuldades, recursos e estratégias.....	109
4.1	Sobre “virar mulher” na Varig.....	111
4.2	Compromissos.....	115
4.3	Desapego.....	127
4.4	Conclusão do capítulo.....	136
5	CAPITULO QUARTO: “A orquestra do Titanic”	139
5.1	O naufrágio como metáfora da contingência	141
5.2	O futuro que seria.....	145
5.3	O não tempo da falência.....	150
5.4	Outros futuros	163
5.5	Conclusão do capítulo.....	171
6	CAPITULO QUINTO: Sociabilidades variguanas hoje: envelhecimento, luta e memória	175
6.1	Santos Dumont.....	176
6.2	ALERJ.....	179
6.3	Rua do Ouvidor.....	194
6.4	Praça do Expedicionário	200
6.5	Do avião às ruas: sociabilidades variguanas hoje	206
7	Considerações finais, retornando a individualismo e gênero	213
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	225
9	ANEXO I: Imagens	237
10	ANEXO II: Trajetórias	243

1 INTRODUÇÃO

Em março de 2012, eu estava começando o mestrado, tinha acabado de me mudar para um novo país e tive a sorte de ser acolhida pela então tia do meu namorado no seu apartamento, até conseguir um quarto para me instalar definitivamente na cidade. Eu tinha conhecido Claudia quando estive no Rio para fazer as provas do processo seletivo. André e eu vínhamos de São Paulo e ela nos esperava com cerveja gelada; esse era o ritual de sempre, ele me disse na época. Divertida, cúmplice, extrovertida, aquela morena de mais de 1,80 metro de altura produz até hoje uma impactante impressão em quem a conhece pela primeira vez. Além de sua personalidade, uma das coisas mais atrativas de Claudia são suas anedotas da “época em que voava”. Em 2011, quando nos conhecemos, tinham transcorrido uns cinco anos desde que a Varig, a companhia onde ela trabalhou mais de vinte anos, fechou; ela morava sozinha e não trabalhava. Em São Paulo, ela é famosa por receber sempre em seu apartamento no Rio suas irmãs, sobrinhos e amigos quando vêm para passar uns dias na cidade, principalmente durante o carnaval. Há cinco anos, quando moramos juntas, eu começava o mestrado no Museu Nacional e ela um novo emprego como secretária em uma clínica de cirurgia estética.

Durante o mestrado eu decidi dar continuidade a minha pesquisa de graduação, sobre família e conjugalidade, entrevistando mulheres de camadas médias da cidade de Santa Fe (Argentina), onde nasci e morei até vir para o Rio. Quando conversava com Claudia sobre as entrevistas, ela frequentemente se colocava no papel de interlocutora, imaginando quais seriam suas respostas, me contando sobre suas experiências conjugais (casos, namoros e mais que namoros), acidentes reprodutivos etc., tudo no meio de escalas em Montreal com temperaturas abaixo de zero, férias em Taiti em praias engolidas pelo mar depois do tsunami, pernoites em camas não adaptadas a sua altura, em Hong Kong e no Japão etc. Eu nunca tinha ouvido falar da Varig, mas ela estava muito presente nesse espaço, não só nas memórias de Claudia, mas também nos talheres, vasilhas e decoração do apartamento: uma placa na cozinha repleta de ímãs de diferentes cidades do mundo, um pote com caixinhas de fósforos de hotéis e fotografias exibidas em porta-retratos (Claudia do lado de uma árvore de natal banhada em neve, ou em uma praia de água cristalina). Para mim, que nunca tinha atravessado os mares que rodeiam nosso continente e não conhecia ninguém que “voasse”, tudo aquilo era novo e fascinante.

Morei com Claudia quase três meses até achar um quarto confortável e que eu pudesse pagar com a bolsa de mestrado. Além de todo um saber prático sobre “choques culturais”, cidades e “povos”, conheci os prazeres e dissabores de ser uma mulher sozinha de sessenta

anos em nossa sociedade, as dificuldades de se adaptar a um mercado de trabalho que paradoxalmente valoriza a experiência e a juventude ao mesmo tempo, exigindo muito e pagando pouco (Claudia tem quase o dobro de minha idade e naquela época ganhava o mesmo que eu); enfim, os desafios e ganhos de tomar decisões individualmente e enfrentar as consequências também de forma individual¹.

No entanto, foi somente dois anos mais tarde – depois de muitas hesitações originadas na desconfiança de fazer da relação com minha recentemente ganhada “tia” um objeto de pesquisa – que comecei conscientemente a pensar nessa trajetória como assunto de reflexão antropológica. Pesquisas anteriores tinham ido me revelando a centralidade da profissão para mulheres de camadas médias urbanas (CASTELLITTI, 2011; 2014). Minhas perguntas sobre as mudanças da família e da conjugalidade, dos modos de fazer e desfazer uniões, das expectativas e frustrações das mulheres na vida de casal, derivavam invariavelmente em apreciações sobre o significado de escolher uma carreira, o valor do estudo e do emprego próprio, os desafios de conciliar esses tempos na vida de casal etc. Além dessas inquietações, algumas advertências da banca durante a defesa do mestrado precisavam ser incorporadas na definição do meu projeto de doutorado inicial, que visava problematizar as condições da autonomização feminina no contexto urbano contemporâneo, a partir de uma empreitada comparativa entre os cenários argentino e brasileiro.

Por outro lado, o trânsito da sociologia argentina para a antropologia brasileira tinha me feito deparar com novas questões sobre a construção do objeto de pesquisa e sobre as implicações do trabalho etnográfico a partir da dimensão das intersubjetividades. Transitando por flutuantes limites disciplinares fui afastando a desconfiança (sem desconhecer os desafios) de fazer pesquisa com a própria “família” (DUARTE e GOMES, 2008; DUARTE, 2011).

Assim, depois de discutir essas implicações com meu orientador, finalmente decidi estudar as trajetórias das comissárias da Varig para minha tese de doutorado em Antropologia Social. Nesse percurso, um último desafio foi me apresentado. Quando comentei com Claudia essa decisão, ela recebeu a iniciativa com entusiasmo e se ofereceu a fazer os contatos necessários, mas também me fez uma advertência: se o que me interessava era a profissão de aeromoça², talvez fosse melhor escolher outra empresa, porque, no caso da Varig, o drama da

¹ Os termos *individuo*, *autonomia*, *independência*, são caros ao enfoque teórico que guiou grande parte das questões desta pesquisa, sobre os quais realizarei alguns comentários mais adiante. Talvez valha a pena esclarecer de entrada que sempre que falo em “indivíduo” ou “individual” não estou imaginando uma pessoa isolada do médio social; sobre o contraste entre a categoria *individualismo institucionalizado* e as teorias sobre uma “sociedade de mônadas”, ver: BECK, 2002.

² Ao longo desta tese utilizei o termo “aeromoça” para evitar uma repetição excessiva de “comissária de bordo”. O trânsito entre essas nomenclaturas corresponde a mudanças na institucionalização da profissão que analisarei

falência ocuparia um espaço superlativo das narrativas, abafando o resto das experiências vivenciadas durante a carreira. Conhecendo em alguma medida o que a falência significou para ela própria, eu decidi continuar com o projeto, incorporando também a questão das vicissitudes e rupturas de carreira.

Tendo em conta esse percurso, o objetivo geral desta pesquisa é explorar as trajetórias de vida das comissárias de bordo da extinta Varig no quadro dos processos de autonomização feminina em sociedades ocidentais contemporâneas. De que forma emergiu a escolha pela carreira de aeromoça no cenário familiar e social mais amplo? Quais eram as expectativas e ambições despertadas pela profissão, assim como as dificuldades, medos e desafios? Qual era a dinâmica institucional do trabalho na Varig, e como se configurava no contexto nacional, econômico e político? Como eram administradas cotidianamente as dimensões laborais e não laborais (lazer e tempo livre, relacionamentos e laços familiares, maternidade etc.) da vida? Quais foram as estratégias de sobrevivência após a falência? O quê essas pessoas fazem hoje? Continuam se encontrando? Essas foram algumas das perguntas que inspiraram o desenho desta pesquisa e às que procuro dar respostas nas páginas seguintes. Antes disso, realizarei algumas considerações metodológicas e teóricas importantes.

1.1 Etnografia, intersubjetividade e narrativa

Explicitando minha relação com Cláudia espero ter deixado claro o modo como me aproximei ao tema de pesquisa, o tipo de vínculo que mantenho até hoje com a principal interlocutora desta tese e a forma como a trajetória dessas mulheres cruzou-se com a minha. Como em grande parte dos objetos da pesquisa antropológica, ao longo do trabalho de campo estabeleci uma relação de troca com diferentes dimensões de familiaridade, compromisso, distanciamento (ELIAS, 2002) ou exterioridade (MAGNANI, 2009). Assim, às dimensões nacionais, linguísticas e urbanas contrastivas opuseram-se identificações em termos de gênero, classe e trajetória migratória.

Como desenvolverei ao longo da tese, o contexto urbano, especificamente o “metropolitano”, possui um carácter explicativo fundamental para grande parte dos fenômenos analisados, começando pelo fato de que a concentração de funcionários da Varig no Rio de Janeiro só foi possível pela existência de um grande aeroporto na cidade (um dos principais do país). Embora a Varig tenha nascido no Rio Grande do Sul, suas principais “bases” foram

no Capítulo Primeiro. Em coerência com isso, minhas interlocutoras preferem o termo “comissárias de bordo”, mas frequentemente dizem aeromoças, como, por exemplo, quando sabem que seu interlocutor não está familiarizado com essa terminologia.

estabelecidas em São Paulo e Rio – também em Porto Alegre, embora mais frequentemente essa cidade funcionasse como centro de recrutamento de pessoas que depois de aprovadas nas primeiras entrevistas eram enviadas para São Paulo e Rio para realizarem os cursos de formação e treinamento; e por um curto tempo também em Manaus, com o objetivo de atender às rotas do Norte do país. A dimensão “metropolitana”, neste sentido, incorporaria uma diferenciação relevante no interior dos ditos fenômenos urbanos, apontando para relações sociais que são específicas das grandes metrópoles contemporâneas.

Se as perguntas e recortes que guiaram minhas indagações partiram sempre da tentativa de *pôr-se no lugar do outro* (VELHO, 1987), tanto as identificações quanto os desentendimentos participam das condições de possibilidade desta pesquisa, das distorções e dívidas, assim como dos acertos e contribuições. Nesse sentido, atenta ao modo como afetos, obrigações morais e subjetividades atuam de forma relevante na economia ética da pesquisa, fui percebendo que minha condição de “sobrinha de” produziu marcas mais e menos evidentes – pelo menos para mim – ao longo do trabalho de campo. Procurei dar conta delas em cada capítulo, sempre que algum alerta (expressões, gestos e silêncios) conseguia despertar minha atenção sobre as implicações da intersubjetividade no trabalho etnográfico. Cada vez que eu me via na situação de justificar minha presença em determinado espaço, ou que, pelo contrário, minhas marcas corporais potencializavam certa sensação de pertencimento explicitada pelos outros (“você também é do voo?”), esses limites revelavam seu lado mais evidente. Se minha cor, altura e sotaque são traços que automaticamente me colocam no lugar de “gringa” em todos os espaços em que transito no Rio de Janeiro (começando pela rua, onde as pessoas frequentemente se me aproximam falando inglês), entre as comissárias, provenientes de diferentes lugares do Brasil e do mundo, eu facilmente passava por uma a mais; minha idade, por outro lado, estabelecia um limite claro: eu poderia ser comissária de bordo, mas muito dificilmente poderia ser da Varig.

Junto a esses balizamentos, foi somente com o tempo que percebi que a dupla condição de “sobrinha” e “migrante” colocavam-me em certo lugar de infantilização, daquela que precisa de orientação e proteção. Se as comissárias de bordo, sobretudo as mais amigas, estão “sempre se ajudando no que podem”, estar longe da família é uma condição que muitas conhecem por experiência própria. Migrar sozinha para uma nova cidade, para estudar ou trabalhar, procurar apartamento, sentir saudades, mas sentir-se alheio em cada regresso, foram sensações e vivências que possibilitaram a construção de um vínculo empático. Ao mesmo tempo, o parentesco com Claudia certamente originou evitações e discretos silêncios entre as mulheres que não contatei por meio dela, não ditos de que talvez nunca tenha plena consciência.

Nesse sentido, nas entrevistas que realizei com contatos que não foram realizados por Claudia, eu evitei mencionar de entrada esse vínculo, procurando não transferir para essa situação de interlocução afetos – ou, sobretudo, desafetos – cuja origem e consequências eu dificilmente poderia chegar a conhecer (principalmente porque, uma vez que eu mencionasse o parentesco, esses possíveis rancores seriam automaticamente silenciados). Minha intenção demonstrou sua futilidade quando, ao começar cada entrevista, eu era questionada sobre minha aproximação previa ao tema; perguntas como “quem te ajudou a elaborar essas questões?”, “o quê você sabe sobre a história da companhia?”, assim como meu relativo domínio de uma linguagem comum (das siglas, cargos, tipos de aviões, setores do avião, rotas etc.), faziam evidente que não era a primeira vez que eu ouvia falar sobre aviação. Nunca saberei que tão sinceramente, em todas as ocasiões a explicitação do vínculo foi recebida com simpatia e carinho: “uma morena alta? Claro que eu conheço!”, “não voei muito com ela, mas ela sempre me pareceu simpática”, foram algumas das respostas que recebi nessas ocasiões.

Sobre a pesquisa com a própria família, Duarte e Gomes (2008) observam que a reflexão sobre o “familiar”, na acepção lata do que é cultural ou socialmente próximo (DAMATTA, 1978; VELHO, 1978), tem sido mais frequente na tradição antropológica do que investimentos analíticos dedicados a objetivar parcial e sistematicamente o pertencimento familiar do próprio pesquisador. Além de uma reflexão sobre as consequências da participação de familiares nas pesquisas de campo (BOURDIEU, 2005; ABU-LUGHOD, 1986; ROSALDO, 1989), são raros os esforços que assumem a disposição de modelizar e apresentar publicamente informações em geral consideradas próximas e íntimas e obtidas através de “uma radical mas inexplicita e heterodoxa ‘observação participante’” (DUARTE e GOMES, 2008, p. 32)³. Se, como esses autores apontam, a família é o lugar do segredo, reduto daquilo em que a sociedade não interfere ou que não se revela, minha situação era ainda mais comprometedor porque não se tratava de minha família “de sangue”, mas de minha “família política” – expressão de uso comum na Argentina e outros países hispanofalantes para se referir à família do cônjuge.

Em consonância com traços culturais do universo das camadas médias letradas, minha “família política” acolheu com respeito e discrição minha escolha intelectual. Talvez potencializado pelo fato deles morarem em São Paulo e não acompanharem de perto o

³ Uma exceção recente é o trabalho de Everton Rangel (2016) sobre a vida cotidiana de dançarinas e dançarinos brasileiros em um importante circo estadunidense, especificamente o artigo onde o autor busca descrever a gestão empresarial de pessoas e relações atentando para as implicações de pesquisar a partir da posição de filho de uma antiga dançarina do circo. Embora no meu caso o tipo de filiação não corresponda ao laço maternal, a diferença geracional também fez de mim, frequentemente, “alguém a ser cuidado” (RANGEL, 2016, p. 153).

desenvolvimento da pesquisa, eles se interessam, mas não me fazem muitas perguntas e nunca me pediram para ler algo do que estava escrevendo. Trata-se de uma descrição que eu vivencio mais como um gesto de confiança, do que de desinteresse. Principalmente depois de perceber que existiam certas expectativas depositadas em meu trabalho; isso ficou patente quando minha cunhada – que chegou a escrever um breve texto sobre a tia aeromoça para um trabalho na graduação – comentou que “tia Caca sempre se perguntava qual de suas sobrinhas escreveria a história dela”, e no fim quem tomou essa iniciativa fui eu, a única sobrinha não consanguínea (ela não se referiu ao vínculo de sangue, mas isso ficou implícito em sua fala). Claudia tem três sobrinhas mulheres, duas jornalistas e uma psicóloga, e um sobrinho homem, arquiteto; por enquanto, somente seu sobrinho e eu fizemos pós-graduação.

Em relação a isso, um dos aspectos que mais me preocupava ao começo desta pesquisa era a dificuldade de gerenciar os limites do dizível, do tornado público e perdurável a partir de sua inscrição em um texto. Muito do que eu sabia da trajetória de Claudia era produto da relação familiar cotidiana, anterior à pesquisa. Sendo consciente de que somente no texto eu enfrentaria cabalmente a tarefa de traçar esses limites – e que, mesmo assim, nunca estaria isenta de todo risco – tomei duas medidas. Em primeiro lugar, realizei com Claudia uma entrevista gravada, a partir do mesmo roteiro utilizado em todos os primeiros encontros, onde ela repetiu, frente a um gravador, muitas informações que eu já conhecia, e muitas outras que eu nunca tinha escutado. Se não poderia afirmar que não inclui nesta tese nada do que me foi contado fora dessa situação de entrevista, ela serviu como termômetro ou guia do tom da narrativa, do que ela considerava significativo em relação a cada momento de sua carreira e, sobretudo, do que não valia a pena (ou preferia evitar) mencionar. A segunda decisão que tomei foi dar à Claudia uma cópia de um texto que escrevi para um congresso em novembro de 2015 (CASTELLITTI, 2015). Apesar de decidir manter o anonimato das fontes, o texto começava com uma breve descrição de tipo “narrador onisciente” do seu aniversário de 60 anos, que passamos Claudia, seu sobrinho e eu em Petrópolis. Era uma situação bastante alheia ao que ela poderia imaginar como meus interesses de pesquisa (ela frequentemente expressava essa curiosidade, tentando entender “o que realmente me interessava estudar”), e eu tinha incluído no trabalho informações do *Facebook*, como fotos e comentários de amigos.

A decisão foi acertada. Se a intenção, um pouco inconsciente, era menos contribuir a objetivar o vínculo de pesquisa que afogar um sentimento de culpa que por momentos me invadia, Claudia gostou bastante do texto. Respondeu a meu e-mail dizendo que tinha se emocionado por ser mencionada “logo de cara” e, começando a leitura como “uma leiga de antropologia” foi se “envolvendo cada vez mais com meu trabalho”. Também insistiu em que

utilizasse seu nome verdadeiro, assim como o fez a maioria das mulheres que entrevistei, pois “não tinha vergonha de nada do que ali era dito”. Apesar desse pedido, pelo menos para a versão da tese decidi seguir o conselho das professoras que participaram da banca de qualificação, mantendo o anonimato de todas minhas interlocutoras, trocando seus nomes e evitando informações muito específicas ou alterando-as (como o nome do município do estado onde nasceram, a idade, o sexo dos filhos, o nome do conjugue, o nome da empresa onde trabalham atualmente etc.). O único nome que não tinha como mudar era o de Claudia, pois, mesmo assim, a explicitação de nosso vínculo (impossível de evitar) possibilitaria de qualquer modo sua identificação.

Tendo em conta o objetivo geral de indagar as trajetórias de vida das comissárias de bordo da extinta Varig no quadro dos processos de autonomização feminina, esta pesquisa desenha-se a partir de um enfoque qualitativo, de caráter exploratório. Qualitativo porque, como já mencionei, interessa-nos conhecer o significado da carreira e o sentido da profissão de comissária de bordo, no contexto sociocultural (urbano, geracional, de classe etc.) mais amplo. Exploratório porque a escassa literatura disponível sobre o tema não nos permite formular mais que hipóteses muito gerais e aproximativas. Em coerência com isso e com as limitações impostas pelo recorte do objeto⁴, a técnica principal utilizada foi a entrevista de tipo biográfico, com mulheres que foram comissárias da Varig desde finais dos anos 1970, até o encerramento das atividades da companhia, em agosto de 2006.

Para Bertaux, as entrevistas narrativas, aquelas que possibilitam a construção de relatos de vida, constituem uma forma particular de entrevista, produzida a partir de um encontro entre um pesquisador e um sujeito, no qual lhe é solicitado que faça um relato de toda ou uma parte de sua experiência vivida (BERTAUX, 2010, p. 10). Essa concepção parte de uma perspectiva que o autor denomina “etnosociológica”, orientada para as realidades práticas e materiais, políticas e sociais, e cuja finalidade é estudar um segmento particular da realidade sócio-histórica. Aderindo a uma concepção predominante na França sobre a distinção entre antropologia e sociologia, Bertaux define a perspectiva etnosociológica como a combinação de uma percepção etnográfica do campo, com uma visão sociológica das questões examinadas e

⁴ Esse recorte me fez rejeitar a ideia, que alguma vez cogitei, de me inscrever em algum dos vários cursos para comissário/a de bordo disponíveis na cidade. A iniciativa tinha o objetivo de conseguir obter uma aproximação “mais etnográfica”, realizando observações participantes que de outro modo seriam menos acessíveis. Abandonei a ideia quando percebi que o curso em si, assim como o desempenho dessas mulheres e homens na prática, fugia bastante dos meus interesses de pesquisa; mas, principalmente, após os primeiros contatos fui me dando conta de que entre a geração de minhas interlocutoras e a geração de pessoas que estão entrando atualmente na aviação existe uma enorme brecha, enfatizada por elas constantemente.

da construção dos objetos estudados (Op. Cit., p. 11). Os dados construídos a partir da perceptiva etnosociológica aproximam-se, segundo o autor, do que Geertz chamou *thick description*: uma descrição densa do objeto social que considera as configurações internas das relações sociais, suas relações de poder, suas tensões, seus produtos de reprodução permanente e suas dinâmicas de transformação.

Segundo essa perspectiva, os relatos de vida constituem vias adequadas para o estudo de mundos sociais, categorias de situação e trajetórias. As trajetórias, em um sentido que adoto nesta tese, são entendidas como tipos de *percursos biográficos* definidos em relação a um mundo social (como um homem ou uma mulher tornam-se políticos, educadores, caminhoneiros ou, no caso, comissários de bordo) ou a uma categoria de situação (doentes terminais, viciados em tóxicos etc.). Em relação às trajetórias profissionais, especificamente, na medida em que as condutas são apreendidas em sua duração, as entrevistas permitem deduzir os tipos de condutas valorizadas ou desvalorizadas, seja pelos colegas de trabalho, seja pela direção da empresa; isso deriva, não somente em uma melhor compreensão das lógicas de promoção e de marginalização, mas também da *economia moral* que caracteriza uma empresa ou organização (Op. Cit. p. 45).

O verbo contar (fazer um relato) é essencial: significa que a produção discursiva do sujeito assume a forma narrativa. Existem mediações subjetivas entre a experiência vivida e sua construção narrativa (*mise en récit*), o que faz dos relatos de vida um recurso apropriado para o estudo dos significados:

Entre la mémorisation des situations, événements et actions et leur évocation ultérieure s'interposent la médiation des significations que le sujet leur attribue rétrospectivement à travers la totalisation plus ou moins réflexive qu'il a fait de ses expériences (totalisation que ne peut éviter de tenir compte des perceptions et évaluations de ces mêmes événements ou actes par ses proches). (BERTAUX, 2010, p. 39)

É a mediação dos significados que faz da atividade narrativa um tipo particular de enunciação, “um meio para estabelecer um senso de realidade, definir, fortalecer, estabelecer as identidades individuais e coletivas, e para representar acontecimentos, pensamentos, emoções e refletir sobre eles” (VASILACHIS, 2016, p. 17⁵). Como observa Meccia (2016), diferentemente das crônicas, as narrativas contêm interpretações dos fatos e valorações; emergem a partir de um ponto de vista e são resultados de uma seleção. No entanto, se elas

⁵ Ao longo desta tese, traduzirei somente as citações incorporadas ao texto, com o objetivo de favorecer uma leitura mais harmoniosa. Não farei o mesmo com as citações transcritas em parágrafos separados (aquelas que superam as três linhas, segundo os acordos acadêmicos). As traduções serão sempre minhas e livres.

sempre contêm algo de ficção, não são ficções literárias, mas, em todo caso, *ficções necessárias*: uma atividade cotidiana que não supõe uma imitação representativa da realidade, mas menos ainda uma criação arbitrária, *ex nihilo* (MECCIA, 2016, p. 47).

Um último comentário sobre a relação entre o relato de vida e os processos de mudança social. Se, por um lado, o testemunho, enquanto relato ou narração, constitui uma via de acesso ao estudo da mudança, ele próprio é produto dessa mudança. Nesse sentido, a indagação da relação entre mudança histórica e biografia torna-se complexa, incluindo linhas de determinação em diversas direções (BALÁN e JELIN, 1979). No caso aqui estudado, a crise da Varig constitui um evento biográfico importante na medida em que obriga a reelaborar o relato de uma vida; o evento é paralelamente desencadeante e objeto do relato, como aponta Leclerc-Olive:

Les événements marquants sont les points nodaux de l'expérience biographique : c'est au moment où les représentations incorporées de soi, de la société et du monde sont bousculées que le sujet s'interroge, interprète, tente de produire un sens, de nouvelles représentations. (...) [Un événement marquant] crée de multiples dissonances : cognitive – il donne à penser –, affective (voire physique) – il peut faire souffrir – et morale – on s'interroge sur l'injuste de la situation. (...) Ils sont des moments privilégiés où s'élaborent faits et significations, le plus souvent irrémédiablement intriqués. (LECLERC-OLIVE, 2010: 334)

Os relatos de vida de dezesseis mulheres que foram comissárias de bordo da Varig entre finais dos anos 1970 e 2006 compõem o principal material desta tese. Por meio da técnica conhecida como *bola de neve*, construí uma rede de contatos a partir de Claudia, minha informante principal, e outros contatos sugeridos pelas mulheres que fui entrevistando, assim como por colegas e amigos. Ao longo de 2015 e 2016 realizei umas 25 entrevistas em profundidade, cada uma de entre 50 minutos e duas horas de duração, em sua maioria gravadas, sempre com o consentimento de minha interlocutora. Com muitas delas me encontrei mais de uma vez, mas não todos esses segundos encontros foram no contexto de uma nova entrevista (muitas vezes foi para tomar um café, ou encontros casuais em outros eventos de ex colegas). Também realizei entrevistas com dois ex-comissários da Varig, que decidi não incluir na tese (pelo menos consciente e explicitamente). Sendo os dois grandes amigos de Claudia, ela insistiu para entrevistar um deles, que fez parte da Associação de Comissários da Varig (ACVAR), e esse foi o tema central da entrevista; o outro, eu conheci em uma comemoração de aniversário e fiquei curiosa por ser um dos poucos daquela geração que continua “voando” até hoje. Apesar de manter o interesse de trabalhar somente com mulheres, o que resulta coerente com meu objeto de pesquisa, realizei essas entrevistas como “casos de controle”, com

a intenção de que, talvez, o contraste com “trajetórias masculinas” me permitisse observar novas dimensões do problema. Quando dei por encerrada a etapa das entrevistas decidi enviar por e-mail um questionário com questões básicas (nascimento, ano de ingresso na Varig, casamento etc.), caso alguma dessas informações tivesse fugido do áudio. Somente algumas delas responderam. Por outro lado, é importante mencionar que tive inconvenientes para transcrever alguns dos áudios (porque o encontro foi marcado em um local muito barulhento, ou porque a gravação se perdeu ou foi interrompida). Nesses casos, utilizei minhas notas de campo e não realizei citações diretas.

Junto às entrevistas, desde 2014 realizei uma pesquisa exploratória na Internet e na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, com que fui construindo um grande corpus de materiais bibliográficos (acadêmicos e literários), depoimentos, notícias, fotografias e filmes, que também foram incorporados à análise realizada ao longo dos capítulos. Assim como os filmes e seriados, grande parte das narrativas de ficção (romances, poemas e contos), é de autoria de, ou foi realizada com a participação de pessoas que pertenceram à aviação. Trata-se de um enorme material que nesta tese incorporo de modo ilustrativo, para exemplificar ou reforçar argumentos, mas que não analiso em sua especificidade. Esses materiais, por outro lado, apresentam um carácter interconexo: na medida em que me familiarizava com ele, fui descobrindo toda uma rede de relações entre livros que foram utilizados para filmes, entrevistas que desembocaram em romances, ensaios críticos concebidos como resposta a outros depoimentos ou livros etc. Muitos deles giram em torno da questão do erotismo e da sexualidade das aeromoças, dimensão que evidentemente desperta curiosidade, atração e fetichização. Tive acesso, por exemplo, a um livro titulado “Objetos sexuais nos céus”, escrito em colaboração com uma comissária estadunidense afastada da profissão, com o objetivo de derrubar “o mito das aeromoças como símbolo do sexo” (KANE e CHANDLER, 1976). Abordo a questão da erotização da profissão no segundo capítulo, mas o aprofundamento dessa tensão entre erotismo, narrativas de ficção e de denúncia ficará pendente para futuros desdobramentos desta tese.

Além de dois trabalhos realizados por ex-comissárias da Varig – um literário, de tipo autobiográfico (VASCONCELOS, 2011) e o outro jornalístico (CUSTODIO, 2014) – nessas pesquisas fui percebendo que a vontade de narrar das comissárias, a ideia de que existe algo a ser contado, que não pode “se perder”, era mais pujante do que eu imaginava⁶. A partir desses

⁶ Além da função de conservação e reconstrução identitária que esse exercício de memória demonstrou, a reflexividade assumiu também um formato acadêmico, em ocasiões em que elas dedicaram-se a estudar determinadas características da profissão, seja por alguma função assumida dentro da Varig (como instrutoras, ou

materiais e de primeiros encontros espontâneos, confeccionei um roteiro aberto e flexível para as entrevistas que progressivamente revelou um caráter *natural* ou *naturalizado*: dado o pé inicial no contato para marcar o primeiro encontro (“a entrevista girará em torno de sua trajetória na Varig”, “a ideia é conversar sobre como era ser comissária de bordo na Varig”), minha intervenção durante as falas foi praticamente desnecessária. A interrogação “posso emendar?” que elas me fizeram em várias ocasiões da conta dessa facilidade para oferecer um concatenamento dos tópicos que era para elas “autoevidente”: começando pela escolha da carreira, elas continuavam falando do processo de seleção, do curso de formação, dos primeiros voos até chegar na falência, evento que invariavelmente emergiu como um divisor de águas entre o passado e o presente.

Finalmente, se eu procuro incorporar o olhar etnográfico em cada desgravação de entrevista, depoimento oral, escrito ou fotográfico, o trabalho de campo mais classicamente etnográfico (me refiro à tradição de origem malinowskiana) foi possível em uma variedade de eventos e encontros que reúnem funcionários da Varig na atualidade, por motivos comemorativos e políticos. Desde o início da pesquisa, a desapareção da empresa que dava sentido e aglutinava essas trajetórias constituía para mim um desafio metodológico importante: como proceder (por onde começar?) quando a entidade que outorgava uma circunscrição espaço-temporal a esses fluxos não existe mais? Assim, depois de localizar várias páginas na Internet e no *Facebook* que conectam esses antigos funcionários, sempre que ficava sabendo de qualquer evento de caráter público procurava assistir para realizar contatos, conversar e me familiarizar com a atualidade dessas pessoas. Foi assim que assisti a missas, debates organizados pelo Sindicato (SNA), manifestações e passeatas. Por outro lado, convidada por Claudia e, posteriormente, por outras interlocutoras, participei de almoços e comemorações de grupos mais ou menos reduzidos de antigos colegas. Apesar de ter decidido encerrar o trabalho de campo no fim de 2016⁷, ao longo de 2017, enquanto escrevia a tese, ainda participei de eventos de que ficava sabendo por Claudia ou pelo *Facebook*, cuja importância para as pessoas era mais imponente do que qualquer cronograma de pesquisa. Refiro-me sobretudo à “CPI da Varig”, levada a cabo na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, de que participei entre agosto e novembro de 2017.

assessoras de recursos humanos), seja em função da realização de um trabalho de conclusão de curso (como foi o caso de uma delas, formada em psicologia).

⁷ O encerramento do trabalho de campo foi simbolizado pela conclusão das entrevistas, decisão que tomei quando concluí que tinha sido abordada grande parte dos percursos biográficos (socioprofissionais) possíveis. Não adoto qualquer ideia de saturação ou representatividade, pois sou consciente de que essa decisão teve a ver com limites de tempo e capacidade de trabalho que são bastante pessoais.

1.2 Autonomia, gênero e trabalho, ou a partir de onde olhamos os outros

A antropologia me apresentou a etnografia e foi nessa espécie de viagem epistemológica pessoal que eu fui desenhando esta pesquisa de doutorado. No entanto, no modo como me aproximo das trajetórias das comissárias de bordo também participam teorias e quadros conceituais com que eu venho trabalhando desde a graduação, e em relação aos quais comprovo que se a sociologia e a antropologia são disciplinas muito próximas, suas tradições, perspectivas e contribuições, que também dependem de cada tradição nacional, podem ser bastante específicas. Comentarei brevemente as principais categorias com o objetivo de traçar um horizonte comum de discussão.

A teoria sociológica contemporânea tem dedicado importantes análises à questão da individualização, como parte de um diagnóstico das transformações do mundo ocidental que procura romper as amarras da prolongada discussão modernidade versus pós-modernidade (BAUMAN, 2001; BECK, 2003; GIDDENS, 1993). A partir de um olhar crítico que identifica tanto as rupturas quanto as continuidades da “nova agenda” global, alguns desses autores propõem a noção de “destradiconalização”, entendida como referência a uma ordem social em que a tradição muda seu status e passa a ser contestada permanentemente (BECK, GIDDENS e LASH; 2012). Com ênfases em arestas específicas da realidade social (política, estética, conhecimento, identidade, questões ecológicas etc.), esses autores têm indicado o alto grau de abertura e contingência da época atual, propondo a noção de “risco” como constitutiva da chamada “cultura moderna”. A reflexividade, o conhecimento que acumulamos sobre nós mesmos e sobre o ambiente material, é uma das causalidades do risco, “em um mundo em que a oportunidade e o perigo estão equilibrados em igual medida” (GIDDENS, 2012, p. 92).

Se durante a maior parte de sua história a modernidade reconstruiu a tradição enquanto a dissolvia, na modernidade reflexiva ou radicalizada, inerentemente globalizadora, a tradição é abandonada, desincorporada e problematizada (GIDDENS, 2012). Assim como a tradição, a individualização, já apontada pela teoria sociológica clássica como característica estrutural de uma sociedade altamente diferenciada, muda de estatuto. Segundo o casal Beck, trata-se de um *individualismo institucionalizado*, que implica que as instituições constitutivas da sociedade (o sistema educativo, o mercado de trabalho e a família) já não se orientam ao coletivo, mas ao indivíduo (BECK & BECK-GERNSHEIM, 2001). Insistindo na especificidade do termo alemão *Individualisierung*, os autores pretendem diferenciar esse uso daquele proposto pela teoria econômica neoliberal, que pressupõe um indivíduo autárquico e autossuficiente, sempre dotado de liberdade de escolha, a partir dos critérios da maximização de interesses, que são

sempre utilitários e egoístas.

Apesar dessa distinção, esses reconhecidos sociólogos admitem que o processo de individualização pressupõe condições sociais, econômicas e políticas alcançadas somente em poucos países, em uma fase tardia de desenvolvimento do estado de bem-estar. Como frequentemente acontece com diagnósticos muito generalistas, o que ganham em abrangência perdem em precisão: além da falta de descrições mais rigorosas das diferenças entre países ou regiões, suas observações sobre a dinâmica desses processos para o interior de cada sociedade não passam de afirmações bastante gerais. Como acontece o denominado *projeto auto-reflexo do eu* entre homens e mulheres, heterossexuais e homossexuais, pessoas cis e pessoas trans? Como muda o estatuto da *biografia escolhida* ao longo do curso de vida? Como se distribuem as oportunidades do subjetivismo entre ricos e pobres? Que tipo de singularização é valorizada por artistas e como se diferencia daquela empreendida por engenheiros? Esses são somente alguns dos atributos do social, que hierarquizam, recortam e espalham os processos analisados por esses autores, com frequências e formatos somente reconhecíveis a partir de estudos empíricos circunscritos e aprofundados.

Em relação às dinâmicas de gênero, alguns autores reconhecem a importância das mudanças na situação das mulheres, a partir da expansão da educação e do ingresso massivo no mercado de trabalho, potencializando uma democratização do processo individualizador. Nessa direção, Giddens aponta que a “transformação da intimidade” é uma das principais consequências da modernidade radicalizada na “identidade do eu” e nos relacionamentos afetivos (sexuais e de amizade). Para esse autor, a intimidade implica “uma absoluta democratização do domínio interpessoal, em uma forma em tudo homologável com a democracia na esfera pública” (GIDDENS, 2006, p. 13). Em relação às dinâmicas que exploro nesta pesquisa, permanece a pergunta sobre o modo diferencial em que noções como projeto, escolha, carreira, tempo, autonomia, tornam-se expectativas, desejos e realidades para as mulheres, mesmo no contexto das camadas médias urbanas de um país industrializado do chamado “terceiro mundo”.

Deslocando-nos para a sociologia francesa, temos toda uma corrente de pesquisadores que vêm analisando as mudanças sociais contemporâneas em termos de uma “desinstitucionalização” (DUBET e MARTUCCELLI, 1998). Partindo desse pressuposto, François de Singly define o indivíduo moderno nas sociedades ocidentais contemporâneas recuperando ideias do filósofo Charles Taylor, segundo quem é possível falar de uma “identidade individualizada: particular à minha pessoa e que eu descubro em mim mesmo” (TAYLOR *apud* SINGLY, 1996, p. 12). Essa maneira de pensar a identidade implica uma

conversão ao subjetivismo, uma forma de introversão segundo a qual nos pensamos a nós mesmos como sendo dotados de profundidades interiores. Neste sentido, a concepção moderna de indivíduo desvaloriza os papéis atribuídos, exaltando em seu lugar a originalidade e ainda mais a autenticidade. Para o sociólogo francês, assim como para Beck e Giddens, esta concepção da identidade não leva a suprimir a interdependência. Pelo contrário, o indivíduo precisa de pessoas que saibam reconhecer nele algo mais do que as aparências ligadas às suas posições; a identidade de si só pode ser concebida quando os demais a reconhecem como tal, isto é, como sendo estritamente pessoal e além do pertencimento a grupos e status (SINGLY, 1996, p. 13).

Esforços coletivos entre pesquisadores franceses e brasileiros têm estimulado um diálogo profícuo, nutrido de análises mais atentas às múltiplas facetas da realidade empírica. No prefácio a um livro organizado junto a Clarice Peixoto e Vincenzo Cicchelli, publicado originalmente no Brasil, François de Singly distingue duas dimensões da individualização, a autonomia e a independência:

A independência, e principalmente a independência econômica, é a maneira pela qual o indivíduo pode, graças aos recursos pessoais retirados diretamente de sua atividade, depender menos dos próximos; a autonomia é o conhecimento do mundo no qual essa pessoa vive: mundo definido pela elaboração tanto de regras pessoais quanto, no caso de vida em comum, de regras construídas na negociação entre várias pessoas. (SINGLY, 2000, p. 18)

Nas próximas páginas veremos o modo como as comissárias de bordo falam sobre a independência adquirida ao longo da carreira, em um sentido próximo ao dado por Singly. Resultado de um colóquio internacional sobre família e individualização, esse livro também possui a vantagem de aproximar pesquisas realizadas em contextos diversos – moradores dos subúrbios populares de Bordeaux, mulheres francesas de origem argelina, casais heterossexuais portugueses, avos e netos na França e no Brasil, entre outros – em torno de três questões: o estatuto da família na socialização dos jovens e nas situações de marginalização, as relações familiares intergeracionais e as formas contemporâneas dos laços de parentesco e afinidade (PEIXOTO e CICHELLI, 2000).

No Brasil, o debate sobre modernização e individualização serviu como pano de fundo teórico para análises sobre as mudanças da família, da conjugalidade, da sexualidade e das relações geracionais (FIGUEIRA, 1986; RIBEIRO e RIVEIRO, 1995). No campo da antropologia urbana, Gilberto Velho insistiu na necessidade de desenvolver um olhar mais atento para a história mais profunda, em diferentes manifestações culturais e sociológicas que revelem os desenvolvimentos e inflexões do individualismo (VELHO, 2009, p. 12). Através de

pesquisas sistemáticas nutridas de influências variadas como as da Escola de Chicago e do Interacionismo Simbólico, da Escola de Manchester, da fenomenologia de Alfred Schutz, da antropologia de Louis Dumont e da sociologia de George Simmel, Velho se preocupou por acentuar o caráter relativo da noção de indivíduo e sua gênese como categoria dominante no Ocidente a partir dos séculos XVII e XVIII.

Sua preocupação por mostrar as instâncias desindividualizadoras das sociedades modernas industriais, que aparecem como alternativas possíveis no quadro da carreira, da participação em certas instituições e da própria família, resultam sumamente instigantes. Através de sua orientação, foi desenvolvida uma variedade de pesquisas que questionam o lugar da família de camadas médias nos processos de mudança e permanência, por meio de temas como o uso de drogas, o casamento, o divórcio, a gravidez, a velhice, etc. Algumas delas foram muito importantes para minha pesquisa de mestrado, por se ocuparem especificamente das consequências da difusão da ética individualista nas transformações dos relacionamentos conjugais e familiares (DUARTE, 1986; HEILBORN, 2004; LINS DE BARROS, 1987; SALEM, 2007).

Luiz Fernando Dias Duarte participou dessa grande reflexão observando os desdobramentos da relação entre individualismo e hierarquia nas configurações éticas de diferentes setores da sociedade brasileira. Assim, formulou hipóteses sobre a difusão diferencial da ideologia do individualismo nessa sociedade, e especificamente sobre o caráter hierárquico (não individualista) da visão de mundo das classes populares (DUARTE e GOMES, 2008). Sua prolífica produção em torno do chamado “ethos privado” nas classes populares, lhe permitiu identificar tensões e contradições entre o que poderíamos denominar de forma muito generalizante como “movimentos individualizadores” – declínio das formas convencionais da conjugalidade e da reprodução, aumento de um “subjetivismo” na experiência da moralidade/ sexualidade, aumento geral da desinstitucionalização religiosa – e “movimentos hierarquizantes” – reforço das éticas conjugais e familiares, maior controle da expressão e experiência sexual, intensificação da adesão religiosa (DUARTE, 2009). Suas reflexões sobre pertencimento familiar, autoafirmação e individualização têm me acompanhado ao longo de minhas pesquisas. Faço minhas as palavras dele e de Edlaine de Campos Gomes quando explicam que a temática da individualização não tem um interesse abstrato ou teórico:

Trata-se apenas de um meio para tentar compreender aquelas transformações críticas na relação da pessoa com sua trama relacional atribuída que possam implicar uma mudança mais ou menos estável de estilo de vida, de auto-

imagem, de formulação de projetos individuais (ou relativos à família nuclear) e de assunção de uma visão de mundo igualitarista. (DUARTE E GOMES, 2008, p. 242)

Sempre reparando na ambiguidade e no caráter fragmentário do processo, vários autores concordam em observar uma aceleração da modernização a partir da década de 1960, manifesta principalmente na dimensão dos costumes e valores das camadas médias e altas dos grandes centros metropolitanos. Para Duarte, a especificidade da modernização brasileira pode ser interpretada pela coetaneidade do que, nos países metropolitanos, podia ter sido separadamente característico do “pré-capitalista” e do “pós-industrial”. Por um lado, o autor observa que muitas das transformações culturais associadas à modernidade não se deram na sociedade brasileira, ou não chegaram a atingir um grau equivalente à “destradiconalização” (DUARTE, 1996). Por outro lado, a “difusão formal” da ideologia do individualismo (a que atinge as ordens institucionais da nação) não se desenvolveu paralelamente a uma “difusão material”, que consistiria na internalização dos novos valores enquanto princípios ordenadores da ação (DUARTE, 1995).

Paralelamente a essas discussões, minhas pesquisas sobre mudanças da família e da conjugalidade (CASTELLITTI, 2011; 2014) foram me fazendo perceber o protagonismo do gênero nessas transformações. No Brasil, a “explosão” dos discursos sobre a mulher no final dos anos 1970 e, mais especificamente, o diálogo entre a antropologia e o feminismo, já tinha provocado uma reflexão sobre a circunscrição histórica, moderna, do problema da “opressão da mulher” (FRANCHETTO *et al*, 1981, p. 31). Direitos, poder, desigualdade, consciência, antes que conceitos, advertiram essas autoras, são valores cuja configuração apresenta uma categoria abrangente, matriz, que é a de *indivíduo*; daí se desprende a percepção do feminismo como um desdobramento do individualismo (Op. Cit. p. 35). Caracterizada a modernidade como um processo de contínua e incessante autonomização de esferas, a família, *locus* de realização da combinatória sexualidade e reprodução, emerge como um dos domínios resistentes à destotalização. A autonomização da sexualidade e a nuclearização da família – estudados respectivamente por Michel Foucault (2002b) e Philippe Ariès (1978) – são, portanto, processos complementares, dos quais o feminismo e os movimentos de liberação homossexual representam sua expressão política⁸.

⁸ A análise sobre a difusão diferencial da ideologia do individualismo em contextos específicos pode ser enriquecida através do diálogo com os estudos sobre a “questão da mulher” na Ásia e no Oriente Médio (ONG, 1987; ABU-LUGHOD, 1998; MAHMOOD, 2005). Desenvolvidos desde a década de 1980 a partir de um olhar crítico sobre as implicações do “projeto da modernidade” (ABU-LUGHOD, 1998) para com as mulheres, esses estudos partem da crítica pós-estruturalista ao discurso da modernidade que marca todas as retóricas nacionais no Terceiro Mundo. O que aproxima esses estudos do meu é uma preocupação em pôr em relação modernidade,

Individualismo, independência, autonomia, funcionam ao mesmo tempo como marcos teóricos e categorias êmicas nesta pesquisa. A preocupação pela independência, sobretudo, o modo de aquisição, significado, potência, inflexões e carências, é bastante presente nos relatos de minhas interlocutoras. Trata-se de uma independência entendida em termos econômicos e conquistada a partir da mobilidade social ascendente possibilitada pela profissão, em uma sociedade cuja ordem é em grande parte uma questão da relação do homem com o mundo do trabalho (HUGHES, 1971). Por outro lado, as narrativas e práticas conduziram a análise por caminhos não planejados, levando-me a incorporar conceitos e discussões teóricas com as que estava menos familiarizada, mas que me pareciam igualmente necessárias para procurar interpretar o sentido dessas ações.

Explicitados o recorte do objeto e as questões teóricas gerais, resta mencionar brevemente em que aspectos esta pesquisa se diferencia daquelas que a antecedem a partir de perspectivas disciplinares e temáticas semelhantes. Um dos principais antecedentes é o estudo da socióloga norte-americana Arlie Russel Hochschild, levado a cabo na companhia norte-americana *Delta Airlines*, publicado em forma de livro sob o título *The managed heart. Commercialization of human feeling* (1983). Com um material elaborado a partir de entrevistas e observações nos cursos de formação e treinamento, o trabalho de Hochschild apresenta um enfoque original e inteligente para o campo da sociologia das emoções, cuja principal ferramenta heurística é a noção de *trabalho emocional* (*emotional labor* ou *emotional work*). A partir desse conceito e de instigantes observações sobre o modo como gênero e emoção se interconectam diferencialmente no mundo do trabalho (sobretudo no setor dos serviços), a autora procura legitimar um campo de estudos para uma “nova teoria social da emoção”, atenta ao modo como as instituições exercem controle não somente a partir do disciplinamento dos comportamentos, mas também por meio do disciplinamento das emoções (HOCHSCHILD, 1983, pp. 201-222).

Apesar das contribuições teóricas originais, que incorporo em diferentes momentos a partir de aproximações e contrastes, o estatuto do passado, da memória e da narrativa introduzem nesta tese uma gramática que não se apresenta diretamente comparável com a perspectiva da autora, cuja pesquisa foi desenvolvida no presente do dia a dia da profissão. A mesma observação conta para a tese de Ana I. Cabral, baseada em uma etnografia em

mudança social e condição feminina, com uma ênfase particular no estatuto do indivíduo e na noção de autonomia. Tendo em conta o quadro conceitual geral que aqui venho recompondo, os estudos do feminismo pós-colonial possuem o apelo específico de nos convidar a perguntarmos como é possível ser céticos sobre as demandas de emancipação de uma modernidade progressista sem deixar de apreciar as possibilidades, forças e poderes que certos aspectos dessa emancipação podem habilitar, especialmente para as mulheres (ABU-LUGHOD, 1998: 12).

instituições de seleção e formação de comissários de bordo em São Paulo e Rio de Janeiro, entre 2000 e 2001 (CABRAL, 2003). Os contextos geográfico e institucional dessa pesquisa são muito mais próximos da minha: além de realizada e defendida na mesma cidade, toma por objeto a mesma companhia. Essa é, no entanto, a origem do principal contraste, pois a tese foi defendida em 2003, quando a Varig ainda era uma das principais companhias de aviação em operação no país. O grande material composto de observações, resenhas históricas e entrevistas, assim como sua análise das diferentes instâncias da carreira de comissário em termos de rituais de passagem e agregação, a partir da teoria de Van Genneep, constituíram importantes recursos para minhas próprias análises, embora desenvolvidas em outras direções.

Finalmente, os trabalhos da historiadora Claudia M. Fay e seus discípulos (FAY e OLIVEIRA, 2008; 2010; 2013; HELMS, 2010; OLIVEIRA, 2011), sobre aviação comercial brasileira e a profissão de tripulante, assim como os de Cristiano F. Monteiro, a partir da perspectiva da sociologia econômica e das abordagens neo-institucionais (MONTEIRO, 2007; 2008; 2011), me brindaram fundamentais elementos de contextualização, fundamentação e debate.

1.3 Estrutura dos capítulos

A tese está organizada em cinco capítulos. De modo geral, eles acompanham o ordenamento cronológico das trajetórias, segundo como foram apresentadas nas narrativas das protagonistas. Em “Como se chega a ser comissária de bordo?”, recupero os relatos sobre a escolha da profissão, procurando reconstruir o contexto em que emerge essa possibilidade. O que elas faziam antes de decidir prestar o processo seletivo? De onde provinham? Ser aeromoças tinha sido sempre seu sonho? Como participou a família da decisão? Primeiro e grande desafio de uma promissora carreira, os filtros formais e informais operados no processo seletivo são abordados na segunda parte do capítulo, através dos relatos de Diane, Ana Beatriz e Matilde.

O segundo capítulo, titulado “Uma vida de mulher maravilha”, está dividido em duas partes. Em “De Macapá direto para Montreal’: gênese e movimentos de uma vida no céu”, recupero as lembranças de minhas interlocutoras sobre os caminhos trilhados depois de aprovadas no processo de seleção, ao longo do curso de formação e uma vez que começaram a “voar”. Na segunda parte, que leva o título “Gênero, Aviação e Nação”, analiso propagandas de companhias de aviação brasileira da década de 1970 e 1980, procurando pensar como elas

iluminam o papel que a Varig pretendia ocupar na construção de um país moderno. Enquanto representantes da companhia nos aviões, a imagem das comissárias de bordo nessas publicidades será explorada junto a seus relatos sobre o “preconceito” atribuído à profissão.

Em “Trabalho e família: dificuldades, recursos e estratégias” destrincho as condições que existem por trás da ideia, um tanto clichê, de que a profissão de comissária de bordo é de alguma forma incompatível com o casamento e a maternidade. Veremos como, entre minhas interlocutoras, uma forte valorização da profissão interage (de forma conflitiva, por vezes) com diferentes formas de afeto e conjugalidade. É essa valorização a que está por trás de uma maternidade em que o desapego se impõe como condição, condição esta vivenciada com uma dose de sofrimento e culpa.

O quarto capítulo leva como título uma metáfora comumente utilizada pelos funcionários da Varig que permaneceram até os últimos dias de operação da empresa: “A orquestra do Titanic”. Quais são os motivos que levaram essas pessoas a ficarem na empresa até o fatídico final, trabalhando sem receber e em condições críticas? Eles não sabiam qual era a verdadeira dimensão da crise ou não tinham alternativa? Como lidaram com essa ruptura uma vez que foi iminente? São algumas das perguntas que inspiram as interpretações tecidas no capítulo. A relação com o tempo, incorporada nas ideias de futuro, esperança, contingência, imprevisibilidade, terá um importante papel nessas reflexões.

O quinto e último capítulo está dedicado à descrição das sociabilidades atuais desses ex-colegas, produto de relações laborais perduráveis e da luta pelos direitos trabalhistas e previdenciários negligenciados como consequência da falência. O aeroporto Santos Dumont, a ALERJ, a Praça do Expedicionário e um restaurante situado no centro do Rio são os cenários desses encontros. Do avião às ruas, esses espaços, a forma de ocupá-los e falar deles, nos guiarão em uma travessia pelos tipos de vínculos, afetos, reivindicações, sofrimentos e memórias desses antigos colegas.

Nas considerações finais da tese, retorno à discussão sobre individualismo e gênero, para pensar o modo como autonomia e independência emergem, nos discursos de minhas interlocutoras, como valores associados ao trabalho e à renda própria. Observarei como a perda desses atributos determinada pela falência afeta o entendimento de si e do outro em termos de gênero (como deve se comportar uma mulher? Qual é o papel do marido?), procurando contribuir ao debate sobre o processo de individualização nas sociedades ocidentais contemporâneas.

2 CAPÍTULO PRIMEIRO

Como se chega a ser comissária de bordo?

Se é verdade que essas séries discursivas e descontínuas têm, cada uma, entre certos limites, sua regularidade, sem dúvidas não é menos possível estabelecer entre os elementos que as constituem nexos de causalidade mecânica ou de necessidade ideal. É preciso aceitar introduzir a casualidade como categoria na produção dos acontecimentos. Aí também se faz sentir a ausência de uma teoria que permita pensar as relações do acaso e do pensamento.

Michel Foucault, “A ordem do discurso” (1999).

2.1 Primeiras reações: “nunca pensei em ser comissária de bordo”

Para uma pessoa nascida em uma cidade média da “pampa” argentina, com um aeroporto insignificante que até hoje só opera voos para umas poucas cidades do país, essa era uma grande incógnita. Eu não só não conhecia ninguém que fosse tripulante (comissário ou piloto); em certo sentido não sabia como isso era possível. Hoje em dia conheço pessoas que, sem trabalhar diretamente com essa atividade, se interessam por aviação, gostam de ler sobre aviões, companhias, acidentes etc. Mas eu não era uma delas. Portanto, no começo desta pesquisa eu estava ansiosa por conhecer os relatos sobre a escolha da profissão. Queria entender como essas mulheres tinham decidido passar grande parte de suas vidas “voando”: se esse tinha sido sempre seu sonho, se alguém tinha influenciado essa decisão. Foram essas, então, algumas das perguntas que eu lhes fiz.

Se, depois dos primeiros contatos e conversas, eu comecei a identificar alguns motivos e condições comuns dessa *escolha*⁹, agora, ouvindo as entrevistas, eu me surpreendo em reconhecer que a primeira e mais frequente resposta que recebi foi: “eu nunca tinha pensado ser comissária de bordo”. Somente duas mulheres me responderam que esse tinha sido sempre

⁹ O termo *escolha* em si mesmo foi pouco utilizado nesse momento das entrevistas, tanto por elas quanto por mim. Em relação à minha interpelação, a expressão que eu mais frequentemente utilizei foi *decisão* (“E como foi que você decidiu ser comissária de bordo?”). Como comumente acontece, elas recuperavam essa mesma expressão na resposta.

seu “sonho”. Todas as demais enfatizaram certa dose de acaso, surpresa e indeterminação na aproximação a essa profissão. A experiência talvez mais curiosa nesse sentido foi a de Irene, como ela mesma enfatizou, introduzindo sua fala com a expressão “isso é muito engraçado”. Em maio de 2015, quando entrevistei Irene pela primeira vez ela estava com 49 anos e, embora continuasse “na ativa”¹⁰, estava afastada dos voos há um ano e meio por uma licença médica, devido a um problema no joelho. Irene nasceu em Nova Friburgo, mas mora no Rio de Janeiro há mais de 30 anos, quando veio para estudar turismo. Foi, então, naquela época que aconteceu o encontro que marcou sua vida:

Eu trabalhava numa agência de turismo. E um dia, isso é muito engraçado, porque um dia eu estava voltando do trabalho, eu devia ter mais ou menos uns 19 pra 20 anos, eu já trabalhava nessa agência de turismo. E eu vim pro Rio de Janeiro, porque minha família é do interior do Estado. Então eu vim pra cá pra estudar turismo, pra fazer faculdade de turismo, mas eu não fiz e comecei a trabalhar numa agência. [...] E eu estava voltando do meu trabalho e eu passei pelo túnel, ali da... de Copacabana, e vi uma comissária de bordo da PanAm! Ela estava com o uniforme, aquele uniforme azul claro e carregando o porta-casaco, que é onde colocavam o uniforme, e eu achei aquilo a coisa mais linda do mundo! E falei “meu Deus! É isso o que eu vou fazer!”. “Eu vou ser comissária de bordo”.

[*Carolina*] E você nunca tinha pensado nisso?

Não, não tinha pensado. Era a última coisa... Assim, sempre gostei muito de viajar, sempre..., mas não pensava nisso. Mas quando eu vi aquela figura andando, eu falei “é isso o que eu quero”. E aí eu comecei a procurar as empresas.

Assim como para Irene foi a figura impactante de uma aeromoça da PanAm caminhando uniformizada pelas ruas de Copacabana, para outras mulheres o evento meio imprevisível, meio aleatório que definiria o porvir de suas vidas profissionais (e extraprofissionais) foi a descoberta de um anúncio no jornal, a carta de uma amiga contando sobre sua nova vida como comissária de bordo, ou a sugestão de algum familiar.

Esse é também o caso de Ellen. Com a segurança que a caracteriza, antes de eu perguntar como entrou para a aviação Ellen já estava me contando sobre sua trajetória profissional e disse “eu sempre tive a felicidade de trabalhar com aquilo que eu gosto”. Hoje, com 57 anos de idade, Ellen é gerente de Recursos Humanos de uma grande empresa internacional e também realiza treinamentos nesse setor. Mulher elegante, de pele branca, cabelos curtos e loiros que expõem sua origem germânica (ela nasceu em Santa Cruz do Sul, um dos principais núcleos da colonização alemã do Rio Grande do Sul em meados do século XIX), Ellen veio para o Rio de Janeiro para trabalhar em uma grande multinacional de serviços tecnológicos, de recente instalação no Brasil. Em nossa conversa, comparando retrospectivamente suas reconversões profissionais, ela concluiu com grande satisfação:

¹⁰ Estar “na ativa” é uma expressão comum no meio para se referir à continuidade na profissão.

“mesmo quando eu não tinha certeza do que eu queria, eu seguia um caminho e descobria que gostava daquilo. E foi mais ou menos assim que eu entrei para a aviação”. Ellen continuou falando da sua trajetória profissional e, quando eu voltei à decisão de ser comissária de bordo, ela me respondeu:

Na realidade, a decisão foi muito mais tomada porque eu não estava gostando do que eu estava fazendo. Eu era secretária português-alemão na Siemens, e eu não estava satisfeita. Assim... era um ambiente, como dizer, as pessoas todas de muita idade, e eu era a única pessoa jovem e me sentia completamente perdida. Eu tinha vindo morar no Rio de Janeiro por conta desse emprego, né? Então eu não conhecia ninguém aqui, e... eu estava sentindo que aquilo não era bem o que eu queria. Não é que não gostasse, mas não era isso o que eu queria. Aí eu vi um anúncio no jornal e resolvi responder. Eu nem sabia qual era a empresa porque dizia simplesmente “empresa de grande porte procura comissária de bordo”. Aí eu fiz meu currículo e mandei. (...) Não conhecia ninguém na realidade. Na realidade eu estava procurando uma profissão, e eu não sabia exatamente o que eu queria. Mas eu sabia o que eu não queria. Eu sempre tive muita convicção de que “isso eu não quero”, “isso eu não gosto”. E fui nessa procura e eu acabei chegando na Cruzeiro. E o interessante foi que durante o curso, durante os três meses de curso, eu me apaixonei pela profissão. E aí eu sabia que era aquilo o que eu queria para minha vida. Não sabia o que mais, mas aquilo eu tive certeza absoluta que era o que eu queria.

Em um artigo de 1992, Mariza Peirano se debruça sobre o tema do *acaso*, questionamento que teria invadido por esses anos o cotidiano intelectualizado da sociedade urbana ocidental, “apesar (ou por causa) de todos os postulados cientificistas que nos rondam: a crença na previsibilidade, a ideia de progresso e de desenvolvimento, os milagres da ciência” (PEIRANO, 1992, p. 12). Percorrendo algumas tentativas importantes de nossas disciplinas de lidar com a indeterminação e a coincidência, a autora volta para a já clássica etnografia de Evans-Pritchard sobre os Azande, e vai observar que invocar o acaso significaria incluir a nossa versão da bruxaria Zande, matizando assim a visão de mundo ocidental clássica, presa na tensão entre um destino preestabelecido e a vontade individual. Aproximando os discursos dos seus interlocutores das explicações dos Azande sobre as “coincidências indesejáveis”, Peirano evoca duas figuras heurísticas interessantes que podem contribuir para interpretar os sentidos do acaso nos discursos da escolha da carreira de comissária de bordo. Por um lado, tem o que Ricoeur chamou de “eventos fundadores”, acasos que direcionariam os sujeitos no sentido de suas vocações; por outro lado, aqueles que Virginia Wolf denominou *moments of being*, momentos privilegiados em que uma verdade transcendente seria percebida em um flash de intuição.

Há algo de tudo isso nas trajetórias das comissárias de bordo também. Acaso e vocação, transcendência e intuição, são pares que a princípio podem ser vistos como opostos. No entanto, temos aqui narrativas que desafiam essa lógica dicotômica e vão afirmar que é necessário algo de acaso para se encontrar uma paixão, uma dose de aventura para chegar onde sempre

quiseram estar. Como veremos ao longo desta tese, virar comissárias de bordo da Varig foi para elas a melhor coisa que lhes aconteceu; e digo “lhes aconteceu” para sublinhar que é justamente a ausência do projeto, do sonho, da expectativa e da espera que é sublinhada em suas narrativas. Pois assim, ao mesmo tempo em que se nega a familiaridade com a profissão, se exalta a perfeita adequação que essa carreira veio oferecer para suas personalidades e estilos de vida. É isso que expressa Ellen no final da passagem citada, quando afirma que o interessante foi que (apesar de não conhecer ninguém da aviação), depois dos três meses de curso ela “se apaixonou” pela profissão. Não existia aqui nem destino preestabelecido, nem vontade individual (depois de tudo Irene poderia não ter se cruzado com a aeromoça da PanAm e Ellen não sabia muito bem o que queria); ou, melhor ainda, existia um pouco dos dois.

2.2 Influências

Afirmar que existe algo de acaso no desenrolar de uma (ou várias) trajetórias não nos impede de criar *histórias científicas* no sentido proposto por Howard Becker, ou seja, “uma sorte de narração acerca de como algo aconteceu no passado, acontece agora e acontecerá no futuro” (BECKER, 2014, p. 36). Sempre e quando não esqueçamos que para ganhar o estatuto de “teoria” ou “explicação aceitável”, essa história deve ser coerente¹¹ e congruente com os fatos que tenhamos descoberto, ainda segundo o sociólogo estadunidense. Também inquietado pelo papel da coincidência na vida social, Becker observa que ela possibilita o imaginário útil de que as coisas não são exatamente aleatórias, mas não estão completamente determinadas (op. Cit., p. 49).

Citado por Peirano e Becker nesses textos, Norbert Elias já tinha se preocupado por propor novas ferramentas conceituais que se apartassem de oposições clássicas como liberdade e determinismo; ação e estrutura etc. Contra uma ideia de sociedade entendida como reprodução atomística de uma soma de sujeitos, Elias propôs o conceito de *figuração* (ou configuração), entendido como redes ou tramas de interdependência com equilíbrios de poder mais ou menos instáveis (ELIAS, 1982, p. 16). Essa instabilidade era enfatizada pelo sociólogo, na procura de conceitos que “(façam) justiça ao caráter-processo dos dados sociais observáveis” (ELIAS, 1995, p. 15). Nesse seu estudo sobre a vida e a capacidade criativa de

¹¹ Há outra história, a dos longos debates do pensamento sociológico e antropológico, por trás do que essa “coerência” poderia significar. Procurando um sentido mínimo dessa coerência em nossas disciplinas, Becker propõe que a história deve encarnar algum princípio que o leitor e o autor aceitem enquanto “maneira razoável de conectar as coisas” (BECKER, 2014, p. 37).

Mozart, Elias nos lembra que a compreensão de qualquer processo social só é possível se, paralelamente à tentativa de iluminar o destino das pessoas (que produziam música, ou que viravam comissárias de bordo), forem levados em conta os processos econômicos e sociais que afetam determinada figuração – no caso, o desenvolvimento da aviação comercial no Brasil.

Para os efeitos do que aqui estou discutindo¹², vale a pena lembrar que a Varig realizaria pela primeira vez um voo com atendentes mulheres no dia 28 de julho de 1955, saindo do Rio de Janeiro e com destino final para Nova York. Em agosto de 1954 tinham sido contratadas vinte mulheres que conformariam o primeiro grupo de comissárias da companhia, que até esse momento só operava com comissários homens. Um ano antes, a Varig tinha passado por uma grande reestruturação depois de receber autorização do governo para operar voos aos Estados Unidos. Era o contexto do fim da Segunda Guerra Mundial, marcado pela consolidação do aparato institucional da atividade aeronáutica, tanto no plano internacional quanto no doméstico (MONTEIRO, 2008, p. 164). No Brasil, esse crescimento teve como principal efeito a expansão dos serviços aéreos para mais de 300 localidades em todo o território nacional. Ao longo dos anos 1970 o setor de aviação comercial assistiu a um período de alta lucratividade e crescimento, tendo a Varig como empresa-líder e Vasp (única estatal), Transbrasil e Cruzeiro do Sul como coadjuvantes. As políticas de “realidade tarifária” e “competição controlada”¹³ tornavam o mercado aéreo altamente regulado, mas também bastante seguro para as poucas empresas em operação (op. Cit., p. 165). O banimento das lideranças sindicais pela ditadura completaria o cenário favorável para o setor, que se manteve nesse ciclo de expansão até a redemocratização.

Foi nesse contexto que a geração de mulheres entrevistadas entrou para a aviação, entre os últimos anos da década de 1970 e os primeiros de 1980. Assim, quando elas lembram a proliferação de anúncios nos jornais e na televisão reconhecemos os efeitos da expansão do setor e da grande absorção de mão de obra. Porém é necessário considerar que essa visibilidade

¹² Para a redação desta tese, tomei a decisão de não separar as informações relativas ao contexto histórico em um capítulo específico; procurei, antes, introduzir esses elementos de forma que acompanhassem os discursos, auxiliando sua compreensão com dados específicos sobre os diferentes governos, programas e reformas políticas do setor, assim como mudanças institucionais ao interior da empresa. Uma história da aviação comercial brasileira pode ser consultada em: PEREIRA, 1987.

¹³ Essas políticas foram o resultado dos dois primeiros encontros (1961 e 1963) da Conferência Nacional de Aviação Civil (CONAC), convocada pelas autoridades aeronáuticas para discutir junto às empresas e outros setores governamentais os rumos do setor. Segundo explica Monteiro (2008), a partir dessas reuniões foi consolidada a percepção de que a atividade vinha se desenvolvendo em bases muito liberalizadas, carecendo de um maior envolvimento do poder público. Nessa direção, a política de “realidade tarifária” significava que os preços das passagens deveriam refletir os custos das empresas, de forma que o serviço aéreo fosse plenamente custeado pelos usuários; enquanto a “competição controlada” visava evitar a concentração da competição em rotas e horários “nobres” e o abandono de rotas menos rentáveis, porém necessárias à integração nacional.

se deu em relativamente pouco tempo: 25 ou 30 anos depois da admissão das primeiras mulheres na tripulação de um avião. Podemos, assim, imaginar por que não era tão óbvio ou previsível que uma jovem de 18 anos decidisse “fazer seu futuro” na aviação; porque elas podiam “nunca ter pensado nisso”. Neste sentido, uma vez considerado o contexto, ainda cabe a pergunta sobre as condições e possibilidades dessa decisão. De que modo, então, a escolha que fizeram pela carreira não foi completamente aleatória? Ou, melhor, que relações, desejos e medos restringiram o leque de possibilidades dessa escolha, infinito em sua potência?

2.2.1 A relação mãe-filha na definição da carreira

Um primeiro elemento que aparece como relevante para a análise é a relação destas mulheres com suas mães. Desafiando mais uma vez lógicas dicotômicas que reinaram em nossas disciplinas por bastante tempo, hoje sabemos que o indivíduo não pode ser pensado como oposto à sociedade, que a trajetória, por mais desviante que seja, se projeta sempre em uma rede de relações em que a família ainda incorpora um papel estruturante. Escrevo “ainda” porque a individualização muitas vezes é entendida como um processo linear e irreversível de afastamento e ruptura dos laços familiares. É que a oposição cosmológica entre o “indivíduo” e a “sociedade”, construída e estabilizada como suporte da ordem moderna desde o século XVII, marcou a emergência das ciências sociais no século XIX, convertendo-se no principal dispositivo teórico de diferenciação com as ciências psicológicas. A análise da relação geracional, e dos processos de subjetivação nela envolvidos, remete, contudo, a uma dimensão da experiência humana para cuja análise é especificamente desafiadora a relação com a Psicanálise, cujo objeto é justamente o da dinâmica intrapsíquica, sua estrutura e funcionamento.

Tendo em mente a contribuição de Luiz Fernando Dias Duarte para a percepção dos mecanismos de “mandato transgeracional” ativos no processo de construção diferencial da subjetividade (DUARTE, 2011), procurarei nesta sessão pensar como a sucessão das gerações, a organização das fratrias (no sentido do conjunto de irmãos e irmãs em uma unidade doméstica) e o contraste do gênero participam do impulso inicial da trajetória profissional de minhas interlocutoras. Não pretendo esgotar aqui a descrição da relação das comissárias entrevistadas com suas mães, densa e profundamente significativa em diferentes momentos de suas vidas, alguns dos quais incorporarei em outros capítulos. Mantendo o foco na escolha da carreira, procurarei principalmente delinear os sentidos do protagonismo das mães nessa decisão, evocando a relação com a trama familiar mais ampla.

Não como nossas mães

Encontrei com Alice pela primeira vez no shopping RioSul para almoçar, local acordado por sua iniciativa, porque seria mais acessível para mim, apesar de ela ter que se locomover de carro desde a Ilha do Governador. Eu tinha ouvido falar dela, e ela de mim, mas não nos conhecíamos. No entanto, assim que apareceu pela escada rolante aquela figura loira, de pele bastante branca, elegante e graciosa, fizemos contato visual e nos identificamos rapidamente; ela se aproximou, me deu um forte abraço e me chamou de “Carol”. Essa afetuosidade, junto com o *pendrive* com fotos e algumas impressões que minutos depois me entregaria, foram as primeiras mostras de sua enorme gentileza e generosidade. Grande amiga de Cláudia, Alice me fez parte com esse gesto do tipo de vínculo de reciprocidade e apoio que caracteriza as grandes amizades na aviação, e que ela mesma reforçou expressando “a gente se ajuda sempre como pode”. A conversa fluiu assim naturalmente, enquanto caminhávamos pelo shopping e procurávamos algum lugar mais silencioso para comer e poder gravar a entrevista. Tanto foi, que quando finalmente sentamos e demos início formal à mesma – início este marcado pela apresentação do gravador – eu tive que pedir para ela repetir muito do que já tinha me contado.

Alice nasceu em Porto Alegre em 1965 e com 21 anos saiu da casa dos pais com destino ao Rio de Janeiro, para fazer o curso na Escola de Comissários da Varig (ECV). Sair de casa para estudar e morar longe da família foram experiências que ela rapidamente identificou como compartilhadas entre nós duas; a partir daí, e do vínculo com Cláudia, nossas trajetórias tornavam-se aproximáveis e comunicáveis: eu fazia perguntas, mas também era interpelada a falar sobre minha própria saída de casa, meus primeiros anos no Rio e a “falta” que sentia de minha família. Foi assim, um pouco por essa aproximação, um pouco porque esta deve ser uma questão ainda pungente na sua subjetividade, que a relação com nossas famílias foi evocada pela primeira vez, ganhando um lugar bastante presente ao longo da entrevista. Ser filha, ser mãe, se distanciar da mãe e se distanciar, enquanto mãe, de suas filhas, são processos, encruzilhadas, que formam parte da identidade pessoal de Alice, e temas de conversa que vêm à tona constantemente em nossos encontros.

Em Porto Alegre, antes de vir para o Rio, Alice fazia graduação em matemática e trabalhava com processamento de dados na Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Quando lhe perguntei como decidiu ser comissária, ela me explicou que aquele trabalho era “muito intenso”, ela “estava trabalhando demais” e foi sua mãe quem achou que “ser comissária de bordo seria uma boa opção”. Alice achou a sugestão um tanto inusitada no começo. Ela “nunca tinha ouvido falar nisso”, e ao mesmo tempo lhe parecia o tipo de carreira que seus pais

não aprovavam¹⁴. Em relação à sua mãe, ela estava enganada, pois soube depois que aquela sempre tinha lhe parecido uma profissão interessante; achava “lindas aquelas comissárias, viajando o mundo inteiro”, então “porque não minha filha?”. Seu pai, de fato, nunca aprovou a escolha pela que considerava “uma profissão de vagabunda”. Ainda assim, ela se inscreveu e fez várias entrevistas a distância desde Porto Alegre, driblando a desaprovação do pai com a cumplicidade da mãe. A Varig tinha “centros de recrutamento” em Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo. Portanto, a primeira fase da seleção, que consistia em entrevistas e uma variedade de exames psicotécnicos, podia ser realizada nessas cidades. Uma vez admitidas para começar o curso de formação (o que ainda não garantia o ingresso na empresa, mas dava início ao vínculo trabalhista confirmado pela “carteira assinada”, embora com um salário bastante baixo), as aprendizes de comissária deviam se deslocar para São Paulo ou Rio de Janeiro, onde, dependendo da época, morariam em locais alugados pela companhia com esse fim (segundo testemunhos, em uma época anterior, a Varig colocava as mulheres e os homens separados, eles em um hotel e elas em um pensionato de freiras; posteriormente todos ficariam em hotel).

Depois de quase um ano desse processo de seleção a distância, quando Alice finalmente foi admitida para o curso e deveria se mudar para o Rio de Janeiro, seu pai tinha adoecido e falecido, com o que ela nunca teve que enfrentá-lo diretamente. Sobre a influência de sua mãe, Alice comenta:

Ela me empurrou pra isso, eu me inscrevi pra Varig e me chamaram. (...) A Varig estava precisando de muitas comissárias em 85, isso foi em 85. Houve a chamada, foram várias chamadas no jornal, em propagandas, que chamou a atenção da minha mãe, né? E ela achou que a profissão seria interessante, que se adequaria a mim, porque eu também sempre fui muito independente, sempre gostei muito de passar férias em Montevidéu, Punta del Este, em Buenos Aires. Sempre gostei de viajar, então ela achou que se adequaria à minha pessoa.

Foi assim que Alice saiu de Porto Alegre e “nunca mais pensou em voltar”. Ao longo do processo seletivo e durante o curso no Rio de Janeiro ela foi se apaixonando pela profissão, que exerce até hoje, depois de conseguir se reinserir como comissária de voos executivos quando a Varig parou de funcionar. A estabilidade decorrente dos vários anos morando, trabalhando e construindo sua própria família no Rio de Janeiro – cidade de nascimento do seu marido – que a levam a afirmar que nunca pensou em voltar para o Sul, não abafam a lembrança

¹⁴ Mantenho no meu texto a aparente contradição da narrativa de Alice, de por um lado não conhecer a carreira e por outro lado ter noção da possibilidade de reprovação, porque me parece deixar entrever uma estratégia discursiva um tanto inconsciente acionada em vários relatos com o objetivo de enfatizar o grande sucesso que veio a ter essa escolha. Como mostrarei mais adiante e verificaremos ao longo desta tese, a perfeita adequação dos seus corpos, condutas e estilos de vida para a profissão é para elas mais uma causa do que uma consequência da enorme satisfação pela profissão.

da “saúde” da família durante os primeiros anos, que ela identificou como uma das principais dificuldades nos começos da carreira.

A mudança para a “grande cidade” na época dos estudos, morando em um hotel no centro, “sem mãe, sem pai, sozinha” e sem conhecer ninguém, compõe o quadro de lembranças dos primeiros anos no Rio. Irmã caçula dos quatro filhos do casal, ao sair de Porto Alegre Alice teve que deixar sua mãe no processo de superar a dupla ausência – do marido e da filha menor – com a companhia menos próxima dos demais filhos, já casados e estabelecidos em novas residências. Ela lembra que no momento de ir embora – momento este muito presente nos relatos de todas minhas interlocutoras, pois significava a aprovação para realizar o curso de formação e para muitas delas a primeira viagem para o Rio de Janeiro – perguntou para sua mãe, agora “viúva e sozinha”, se ainda queria que ela fizesse o curso. Sua mãe respondeu que sim; mas anos depois lhe confessou haver-se arrependido de tê-la “mandado embora”.

Observamos como a pergunta sobre a escolha da carreira conduz a uma reflexão sobre as condições em que as identidades pessoais se constroem em relação às características e dinâmicas familiares¹⁵. Qual era a situação individual no contexto familiar? Quais os projetos e possibilidades de realização? Que caminhos eram inculcados e quais restringidos? No relato de Alice, comprovamos que chegou a existir um embate de projetos em termos de valores no casal progenitor: enquanto a mãe priorizou a “independência” de sua filha, o pai compartilhava um “preconceito” que muitas de minhas interlocutoras afirmaram ter que enfrentar ao longo da carreira. Assim, a influência da mãe de Alice na sua carreira não foi só decisiva (sugerindo a profissão que Alice realiza até hoje), mas foi também estratégica para esquivar a desautorização e condenação do pai.

A valoração do vínculo mãe-filha em detrimento de outras relações de filiação, também foi evidente no relato de Giovana. Nascida na cidade de Niterói, Giovana foi trabalhar em um banco depois de completado o segundo grau. A decisão de tentar uma vaga na ECV foi também inusitada no seu caso, pois “não conhecia ninguém que fosse da aviação”. Na verdade, Giovana tinha um “tio-avô” que teve uma importante trajetória na aviação brasileira, participando do desenho e realização da rota Rio de Janeiro-Nova Iorque e tendo contato com o próprio Santos Dumont – o aeroporto internacional de uma importante cidade brasileira ainda leva o

¹⁵ Acompanho aqui a análise realizada por Duarte (2011) sobre transgeracionalidade, gênero e fratria em uma família brasileira de classe média abastada entre meados do século XIX e o final do século XX. Uma vez afirmada essa filiação, é necessário notar que embora ambas as análises recuperem questões que remetem à memória familiar, o fazem desde caminhos e materiais diferentes. Enquanto na referida pesquisa deu-se maior atenção à herança da terra e de certos traços morais, o material de minha pesquisa me levará a focar nos valores relacionados à transmissão de projetos educativos, profissionais e de mobilidade social.

sobrenome desse antepassado, em homenagem ao seu legado para a aviação brasileira. Ainda assim, quando lhe perguntei se ela o conheceu, sugerindo que o legado do parente pudesse ter alguma influência em sua escolha, ela respondeu com um não rotundo e algumas risadas; “ele morreu lá em mil novecentos e... trinta!”, exclamou burlescamente. Por outro lado, Giovana reconheceu a influência da mãe, que a estimulou a tentar o futuro como comissária, por ela ser uma pessoa “tão comunicativa” e “que gosta de viajar”. Essa ideia “sempre ficou na sua cabeça”, e quando ela estava com dezenove para vinte anos decidiu tentar o processo seletivo da Varig e “acabou entrando”. Em suas palavras:

Tinha terminado a escola e fiquei um ano sem fazer nada. Depois trabalhei um ano em banco. Eu trabalhava em banco quando participei do processo seletivo.

[*Carolina*] E você pensou estudar?

Não, na época eu até tinha feito, quando acabei a escola eu tinha feito vestibular para educação física. Mas passei para uma faculdade muito longe e eu não sabia o quê que eu queria. E como, assim, eh... ser comissária era assim, uma ideia de infância, não precisava de ter faculdade, então você com segundo grau, na época se chamava segundo grau, você com ensino meio completo e inglês era contratado, né? A companhia que fornecia a formação de comissária. E foi isso!

[*Carolina*] E como foi que você ficou sabendo do processo seletivo?

Na verdade, na época, esse processo seletivo foi muito divulgado, porque foi uma época de expansão da Varig muito grande, isso foi o ano de 1986, então foi o ano que entrou mais turmas na companhia. Foram 18 turmas em São Paulo e se não me engano três ou quatro no Rio de Janeiro. Eu fui da turma 15 de São Paulo. Então tinha muita divulgação, muita mesmo.

Em outras pesquisas sobre mulheres e carreiras que trazem informações sobre as influências e conflitos na escolha da profissão, pude observar a mesma valorização do papel das mães no encorajamento e apoio necessários nos primeiros passos. Na sua pesquisa sobre as representações sociais de policiais a respeito do emprego de mulheres na Polícia Militar de São Paulo, Marcos Santana de Souza (2004) destaca uma tendência à reprodução familiar na corporação, presente no incentivo para que pessoas familiares e próximas sigam a profissão. Embora o autor não se detenha nesse aspecto na sua análise, nas histórias de vida incorporadas, as mulheres policiais sempre relatam o protagonismo das mães em suas trajetórias. Souza se refere inclusive ao relato de uma Sargento que “fala que apesar do pai ter servido ao Exército no período, a influência maior veio através da mãe, que revelava admiração pelo mundo militar e costumava levá-la para assistir desfiles” (SOUZA, 2014, p. 319).

Em sua pesquisa sobre professoras de balé clássico em Niterói, Fernanda Ferreira de Abreu também observa que o apoio familiar é ressaltado principalmente pelas professoras que cursaram graduação em dança em uma instituição privada, e que não tiveram nenhum outro tipo de trabalho além do contexto da dança (ABREU, 2016, p. 138). Nos *tecidos biográficos* (DIAZ-BENITEZ *apud* ABREU, 2016) por ela traçados, suas interlocutoras também falam do

papel das mães, não só levando-as para a academia de dança desde muito pequenas (frente à evidência de que sua filha, que passava o dia inteiro “dando shows” em casa, “precisava desenvolver esse lado”), mas também dando apoio nos momentos de desistência: “graças a minha mãe, eu continuei” expressa uma delas, refletindo sobre a mudança de academia proposta pela mãe em um momento em que ela tinha se desencantado com a prática (op. Cit. p. 146).

Segundo observa Pina Cabral, frases relativas à parença do tipo “tal pai, tal filho”, ou “a voz do sangue”, implicam a referência a um passado familiar e uma *disposição narrativa* sobre esse passado (PINA CABRAL, 2003, p. 166). Trata-se de formas de descobrir a identidade e, ao mesmo tempo, de reproduzir as relações familiares que estão subjacentes tanto a essas disposições narrativas como à produção de seres familiares. Nas palavras do antropólogo,

A inserção familiar de cada pessoa é construída como um terreno de diferenças a partir do cruzamento de uma série de referências identitárias. No seio da comunidade de prática, umas personalidades são narrativizadas, transformando-se em focos lendários, outras desaparecem na voracidade do tempo. Um histórias (sejam moralmente positivas, negativas ou ambíguas) vão-se revelando “úteis” para o processo de constituição de identidades no seio de identidades continuadas; outras, por não terem sido atualizadas desta forma, perdem-se. (PINA CABRAL, 2003, p. 167)

Não é difícil comprovar como a pergunta pela transmissão transgeracional recai no âmbito das relações que os antropólogos exploram a partir da noção de parentesco¹⁶, entendido como “multiplicidade de participações subjetivas fundadas na mutualidade do ser” (SAHLINS, 2011, p. 10). Mais adiante, esse tipo de participação subjetiva do parentesco nas escolhas profissionais ficará evidente na fala de Raissa, quando afirma que o apoio que ela recebeu da família para virar comissária de bordo foi “natural”, por se tratar de uma “família de tripulantes”, igual a uma “família de médicos” ou uma “família de advogados”. O que eu quero dizer é que se evitamos dividir arenas de conhecimento, cedendo objetos, relações, ou práticas como “não sociais” (no caso, a relação mãe-filha no desenvolver de uma trajetória profissional), talvez consigamos compreender que é a experiência intersubjetiva, antes que a pessoa individual, o espaço composto de múltiplos outros (SAHLINS, 2011, p. 14). Por mais

¹⁶ Sem ignorar as diferentes tradições de estudos dedicados à “família” e ao “parentesco”, integro-as aqui intencionalmente, não tanto para discutir a relação entre laços de sangue e laços de aliança, pois isso nem aparece como relevante no material analisado neste capítulo (aparecerá sim em outros), mas porque me parece que deixando de lado as ambições teórico-epistemológicas de cada tradição (seja funcionalista para pensar a família ou estruturalista para pensar o parentesco) sua junção resulta ser extremamente produtiva. Para outro tipo de uso e justificação dessa dupla de noções ver Piscitelli (1999: 34-48).

impregnada que nossa cotidianidade esteja de “famílias de médicos” e “famílias de advogados”, dizer que, pelo menos em nossas profissões, muitas vezes vivemos as vidas de nossas mães, pais ou avós – em palavras de Carsten, “‘intrinsic’ to each other, kinsmen are people who live each other’s lives and die each other’s deaths” (CARSTEN *apud* SAHLINS, 2011, p. 14) – vai na contramão de nossa ideologia individualista, em um aspecto tão central como o da “realização pessoal”. No entanto, se esses conhecimentos e recursos não são passados direta e intencionalmente de modo mais objetivo¹⁷, formam parte de algum modo de nossa identidade, que é sempre relacional.

Mas por que, então, de todas as influências possíveis, a relação com a mãe assume aqui esse papel singular? O componente de gênero é óbvio e talvez por isso a filiação materna acabe na maioria das análises sendo englobada pelas “influências familiares”. Por mais óbvio que seja, não podemos ignorar o fato de que em nossas sociedades são ainda as mães as principais responsáveis do *cuidado* familiar, e este inclui planificar e administrar as atividades escolares e extraescolares das crianças. Por outro lado, mas sem ser um aspecto alheio a essa dinâmica, entendendo com Duarte que as identidades pessoais se desenham contra um fundo comum construído sobre os eixos da sucessão das gerações, da organização das fratrias e do contraste do gênero (DUARTE, 2011, p. 2), me parece haver algo de específico na relação mãe-filha produzido no contexto das mudanças do sistema educativo e do mercado de trabalho brasileiros a partir da segunda metade do século XX.

Remeto aqui ao que Lins de Barros entende como “a particularidade da vivência feminina” (LINS DE BARROS, 2009, p. 48) do momento caracterizado como a convulsão dos anos 1960. No contexto nacional e internacional de denúncia generalizada em que teve um protagonismo fundamental o movimento feminista, os princípios individualistas das interpretações de si e das relações sociais foram elencados como possibilidades reais, tornando-se fundamentais para a intenção de ruptura com o modelo familiar de relações assimétricas de gênero e geração, e para as conquistas sociais das mulheres no mundo do trabalho e na sexualidade.

De fato, Lins de Barros cita uma pesquisa comparativa entre países europeus sobre família, gênero e trabalho que chega à mesma conclusão sobre “os efeitos indubitáveis” da

¹⁷ No sentido de *cultura objetiva* (SIMMEL, 2005). Filha de um casal de arquitetos, segunda na fratria e primeira em não continuar essa tradição profissional, essa cultura objetiva sempre esteve muito presente em minha casa, nos estantes repletos de livros de arquitetura, na variedade de instrumentos de desenho e pintura, no formato das escrivadinhas, nas maquetes e planos, para nomear só alguns poucos exemplos. O conceito bourdesiano de *capital cultural* também abarca a dimensão material à que me refiro, mas possui uma qualidade mais englobante, incluindo também a chamada *cultura subjetiva* (valores, projetos, conhecimentos etc.).

atividade profissional das mães na entrada das filhas no mercado de trabalho (op. Cit. p. 50). Embora indubitáveis, esses efeitos não constituem um catálogo de relações transparentes e lineares entre a “ação A” e o “resultado B”. Isso porque, por um lado, as mudanças sociais e a percepção contemporânea da rapidez das transformações coexistem com a continuidade de valores e de instituições, construindo o quadro complexo das relações intergeracionais. Mas também porque a tensão entre os processos de mudança e de permanência constitui um estilo discursivo das narrativas femininas, “são estratégias para as mulheres falarem de si e de seu lugar nas relações cotidianas” (Op. Cit. p. 47). O *self* não é uma identidade sociocultural, mas sim um campo de identificações cruzadas (PINA CABRAL, Op. Cit. p. 158). A inserção familiar de cada pessoa é construída como um terreno de diferenças a partir do cruzamento de uma série de referências identitárias.

O sentido da reflexão deste fragmento não é afirmar que a relação com a mãe tenha sido mais ou menos importante que outros vínculos familiares e extrafamiliares na definição da carreira de comissária – pois, se isso não é exato para os casos de Alice e Giovana aqui mencionados, o será menos ainda nos relatos que analisarei em seguida. Não temos forma de comprovar isso, nem deve ser esse nosso objetivo. A tentação de projetar nossas interpretações nessa direção provém de uma aproximação à memória a partir do modelo genealógico (INGOLD, 2000), característico do Ocidente Moderno:

Turning from the transmitted component of bodily substance to the ideational component of cultural memory, we find the assumptions of the genealogical model replicated, once again, in an approach to culture as a corpus of traditional wisdom, handed down as a legacy from the past, and which is applied or expressed, rather than actually generated, in the contexts of present activity. (INGOLD, 2000, pp. 137-138)

Como alternativa ao modelo genealógico, Ingold propõe um *modelo relacional* a partir do qual o conhecimento cultural e a substância corporal são vistas como continuamente produzidas no contexto de um engajamento constante com a terra e os seres que habitam nela (INGOLD, 2000, p. 133). Na mesma direção apontada pelo conceito de *disposições narrativas* de Pina Cabral, Ingold insiste em pensar a atividade de lembrar como generativa dos conteúdos da memória, e comprometida com atividades práticas como a atividade de falar (Op. Cit. p. 147). Trago aqui essa noção porque serve para pensar como a expressão de certos caminhos da intersubjetividade não representa um simples ato de retórica, mas (também) uma atividade criativa, com efeitos nas sociabilidades presentes.

Em outro momento do meu primeiro encontro com Alice, refletindo sobre as dificuldades de ser mãe e tripulante, e imaginando as queixas de suas filhas em relação à sua

ausência, principalmente quando elas eram crianças, ela me disse que não se arrependia de ter continuado voando, porque pelo menos assim ela não fez como sua mãe, “que (lhe) transmitiu sua frustração por ter deixado de trabalhar quando se casou”. A mãe de Alice era secretária bilíngue, mas depois do casamento parou de trabalhar e se dedicou a criar seus quatro filhos. Esse pequeno fragmento condensa todo um contexto histórico e social extremamente relevante para pensar o papel das mães na escolha da carreira de comissária de bordo. Em primeiro lugar, na época em que essas mulheres conformaram suas famílias ainda era comum, pelo menos no repertório das classes médias brasileiras¹⁸, que as mulheres interrompessem suas atividades produtivas extra domésticas para se concentrar nas atividades domésticas.

Além do componente de classe, a marcação do gênero é aqui evidente: são as mulheres as que pararam de trabalhar e vão ser elas as que mais enfaticamente darão apoio às carreiras de suas filhas, por mais radicais que no começo parecessem em termos de desenraizamento e independência (ou talvez por isso, se pensamos que é justamente a independência o valor enfatizado). É desse modo que, se as hegemonias inscritas nos fenômenos de organização familiar acabam por estar também inscritas na constituição das pessoas, “a mesma fonte que dá origem à subalternização de certos agentes também é a fonte de sua potencial emancipação” (PINA CABRAL, op. Cit. p. 168).

Por outro lado, e para fechar esta seção, é necessário notar que as lembranças e sentimentos sobre a trajetória produtiva (doméstica e extra doméstica) intergeracional são acionadas não só quando se pensa a própria trajetória, mas também quando se reflete sobre as escolhas dos filhos e filhas. Avançando sobre temas que discutirei ao longo desta tese, me parece ilustrativa desse tipo de construção a reflexão de Raissa sobre as consequências da falência da Varig na mudança radical da orientação profissional de sua filha. Segundo ela me contou, sua filha foi sempre muito apaixonada pela culinária e, enquanto seus pais eram tripulantes, aproveitou as vantagens da Varig na disponibilização de passagens para familiares, para fazer cursos internacionais e conhecer as tradições culinárias de diferentes países.

¹⁸ Além dos trabalhos de Lins de Barros (1987, 2009), que trazem contribuições para a construção de narrativas de distinção geracional desde uma perspectiva de gênero, para um aprofundamento das transformações da participação feminina no mundo do trabalho ver os distintos ensaios dos números 17 e 18 dos *Cadernos Pagu* sobre o dossiê “gênero no trabalho”. Especificamente, o texto de Bruschini e Lombardi (2001, p. 157-196) aponta as principais tendências da participação das mulheres no mercado de trabalho brasileiro segundo características demográficas (queda da fecundidade, aumento da idade) e familiares (crescimento das casadas e mães, escolaridade e tipo de atividade etc.). E o artigo de Guimarães (2001, p. 237-266), que analisa as diferenças que se estabelecem entre grupos de gênero e étnico-raciais, quanto ao acesso e às formas de sua inclusão nos ambientes produtivos em processo de transformação tecnológica e/ou organizacional. Ver também a obra organizada por Paiva Abreu, Hirata e Lombardi (2016) para um aprofundamento das desigualdades entre mulheres e homens no trabalho remunerado e não remunerado, a partir de um olhar diacrônico (histórico) e sincrônico (comparação Brasil, América Latina e França).

Contudo, depois da Varig falir ela abandonou esse interesse repentinamente para fazer faculdade de direito, com o objetivo de “virar funcionária pública” e ter assim “um futuro mais estável” que seus pais. É justamente o caso de Raissa que recuperei em seguida, para analisar um tipo de influência familiar bastante contrastiva com as até aqui mencionadas: a de uma “família de tripulantes”.

2.2.2 Ser contra a família

Encontrei com Raissa para gravarmos nossa primeira entrevista no seu consultório em Niterói, onde hoje ela trabalha como psicóloga. Ela foi a primeira pessoa que eu não contatei por meio de Cláudia, mas por sugestão de uma colega de doutorado. Provavelmente por isso o começo da conversa foi diferente das demais. A distância imposta pela situação de entrevista era mais marcada; eu mesma me sentia mais insegura e tive que conquistar a confiança de minha interlocutora de forma paulatina. De fato, Raissa e outra comissária que eu contatei “independentemente” me perguntaram, antes de começar a entrevista, como eu tinha construído a guia, se alguém tinha “me ajudado” com as perguntas. Numa situação como a de entrevista, essa pergunta coloca em questão mais ou menos diretamente a autoridade do pesquisador sobre o tema. “Alguém te ajudou?” quer dizer, nesse contexto, que por não ser da aviação eu não possuiria o entendimento necessário para perguntar corretamente.

Para além da questão da confiança, que foi aos poucos sendo superada (em parte porque as perguntas acabaram sendo bastante acertadas para minha interlocutora, em parte porque eu acabei mencionando o vínculo com minha tia, a quem Raissa conhecia) essa desconfiança diz muito sobre o tipo de comunidade identitária constituída pelos tripulantes em geral, e pelos tripulantes da Varig em particular. Resumindo aqui dimensões que serão exploradas ao longo da tese, em uma relação de englobamento, essa comunidade rege-se pelas seguintes variáveis: 1- ser tripulante: a “vida no céu” constitui a principal diferença entre as pessoas da aviação e “o resto dos mortais”, que levam vidas “normais”; 2- ser da Varig: a companhia de aviação na que a pessoa trabalha/ou é o segundo parâmetro da classificação; os funcionários da Varig conformam “uma família”, que deve se proteger contra o ataque externo (dos funcionários de outras empresas, principalmente); 3- promoção e “base”: o ano de realização do curso e da formatura, e a cidade em que ficaram “baseadas” pelo menos nos primeiros anos determinam uma maior proximidade e até amizade (embora não todos sejam amigos, claro). É interessante observar que o tipo de função (piloto ou comissário) já não constitui uma dimensão comunitária tão impregnante, pois as lógicas de proximidade e distanciamento neste caso são outras: por um lado, são funções e hierarquias completamente diferentes; por outro, pode acontecer que a

proximidade seja maior, como no caso de casamentos, a partir dos quais os tripulantes podem solicitar ser alocados nos mesmos voos. O anel exterior dessa comunidade identitária estaria conformado pelos familiares e amigos íntimos dos tripulantes, que não são “pessoas do céu”, mas que convivem com elas e, portanto, sabem o “tipo de vida” que estas levam. Declarando minha filiação com Claudia eu era automaticamente alocada a esse círculo de próximos, o que não me garantia afeto incondicional (pois dentro dessa comunidade existem distâncias, brigas e receios, como em qualquer outra), mas pelo menos algum entendimento compartilhado mínimo.

Raissa nasceu em Porto Alegre, mas se considera “carioca”. Ela chegou ao Rio ainda criança, depois de ter morado alguns anos em Recife por causa de um traslado no trabalho do seu pai, comandante da Varig. A sua é uma “família de tripulantes”: pai comandante, tio comandante, tia comissária, marido comissário e filho comandante. Somente não entraram para a aviação sua mãe, “porque naquela época não podia”, e sua filha mais nova, de 24 anos, nascida no seu segundo casamento. Sobre sua trajetória profissional, ela, que hoje trabalha com orientação vocacional, opina que “a gente pode abrir o horizonte para várias coisas”: ela “com certeza seria uma ótima professora, ou antropóloga”, pois gosta de estudar “o comportamento, o homem”. A aviação, no entanto, nunca foi seu objetivo. Ela sabia bem o tipo de vida que as pessoas da aviação levavam e “não queria isso para [ela]”. Ainda assim, com 17 anos e um filho pequeno precisava trabalhar e a aviação lhe oferecia um caminho mais “fácil” e um sustento mais rápido do que a psicologia. Em suas palavras:

A aviação foi mais por facilidade mesmo, por a família ser da Varig. Eu precisava trabalhar, já era mãe, fui mãe aos 16 anos, precisava de ter um dinheiro rápido e a psicologia não ia me dar, no início. E aí, foi assim, foi muito fácil pra mim por conta, com 18 anos, com 17 eu já estava em terra, trabalhei em terra seis anos, e comecei a estudar japonês, por conta disso, desse idioma que eu tentei o voo e fui passando muito rápido. Eu não tive nenhum, nenhum empecilho, apesar que na época, você ter filho não era bem visto não! Você já entrar com filho. Só que como eu tinha idioma, era um diferencial. Sabe, japonês naquela época era um idioma, apesar que até hoje é. Em que ano foi isso? Em 86 eu tirei a nota, tirei 8,5, e não tinha muita gente falando, era só o que eu chamava da calanga do Japão, era só os orientais mesmo. Então ter um brasileiro falando japonês, era muita diferença! Então eu fui, a minha vida foi muito fácil por conta do idioma! [...]

[*Carolina*] E como foi a reação de tua família?

Era, era natural né! Uma família de advogados, uma família de médicos, era natural. Não tinha uma coisa assim... Apesar que eu lutava um pouco contra, sabe? O voo. Eu lutava muito assim, eu não queria! Eu queria ser, assim, eu queria uma coisa mais fácil pra mim! No final, foi aquela coisa, uma cachaça! No final, você vai ficando, quando vê passou um ano, quando vê, ah nas férias você viaja, e a minha vida lá dentro era muito boa! Por conta dessa, desse diferencial, eu fazia a rota Los Angeles, fazia três voos por mês! [*pausa*] Três voos por mês, entre um voo e outro eu ia pra Fernando de Noronha! Entendeu? Eu entrei não querendo. Eu entrei querendo

sair. Eu entrei, assim, não querendo ficar, querendo fazer minha carreira como psicóloga. Mas fui ficando, fui ficando, e é boa a aviação. E bom. Hoje meu filho é tripulante da X¹⁹.

Entrar em alguma companhia como “pessoal de terra” (para trabalhar no aeroporto) e depois “ir para o voo” foi um trânsito comum em várias das trajetórias analisadas nesta pesquisa, principalmente nos casos das mulheres que nasceram – ou chegaram muito novas, como Raissa – em grandes centros metropolitanos como São Paulo e Rio de Janeiro. Para Raissa essa era uma saída “mais fácil” e direta para ter o dinheiro de que precisava agora que era mãe. Um conhecimento ao menos básico de inglês, morar próximo ao aeroporto e ser recomendado por alguém que pertencesse à companhia eram sem dúvida condições favoráveis para a admissão como pessoal de terra. A partir daí, “ir para o voo” era uma escolha que podia ser influenciada de diferentes maneiras – no caso de Claudia, por exemplo, foram as supervisoras da Cruzeiro do Sul que passavam pelo aeroporto de Congonhas onde ela trabalhava, que a estimularam a tentar o processo seletivo nessa empresa, no Rio de Janeiro. Certamente, o atrativo de “conhecer o mundo” exercia uma fascinação a quem permanecia no aeroporto, embora esta posição assegurasse uma estabilidade de rotina inexistente para os tripulantes. Essa deve ser a principal característica das dificuldades “dessa vida” que dissuadiam Raissa de tentar “ir para o voo”. No entanto, o aprendizado do japonês abria-lhe as portas para trabalhar em voos internacionais, que, além de concretizar de fato a aspiração de “conhecer o mundo”, ofereciam uma série de vantagens em termos de escalação e descanso (é ao que se refere Raissa quando fala que fazia somente três voos por mês), e também salariais.

No relato de Raissa, observamos de que forma os fluxos da transmissão transgeracional da profissão podem variar; e como identificações e contrastes que estabelecemos com nossos parentes contribuem para formar nossa subjetividade, e nossa forma de representar quem nós somos. Raissa não virou tripulante porque sua família era uma “família de tripulantes”, mas apesar disso. As facilidades que ela podia ter imaginado não eram suficientes, pelo menos no começo, para superar a rejeição por um tipo de vida que “não queria para ela”. Ela queria ser psicóloga e hoje de fato essa é sua profissão, mas no meio ela teve que entrar na aviação, pela qual acabou se apaixonando e só foi sair quando a Varig fechou. Nesse meio termo, seu filho, que era um bebê na época em que ela começou a trabalhar no aeroporto, também foi mordido pelo “bicho” da aviação e virou comandante²⁰. Sua filha, no entanto, era adolescente quando a

¹⁹ Omito o nome da empresa para conservar o anonimato de minha interlocutora e sua família.

²⁰ Metáforas como esta do “bicho da aviação” são abundantes nos relatos dos tripulantes sobre suas vidas, e repetem-se nos relatos como se formassem parte de um senso comum compartilhado da profissão. Outra que ouvi frequentemente foi a da aviação como “uma cachaça”: algo que pode não ser bom se consumido em excesso, mas que você não consegue “largar”. Dedicarei especial atenção a algumas dessas metáforas no quarto capítulo.

Varig faliu e acabou absorvendo subjetivamente as consequências dessa quebra para seu próprio futuro profissional, abandonando o sonho de ser cozinheira para estudar direito – ou pelo menos essa é a leitura que sua mãe faz dessa escolha, que considerou como inusitada, sendo que sempre tivera mais inclinação para as “carreiras humanísticas” ou artísticas.

Em minha pesquisa anterior, a subjetivação diferencial aparecia como uma rejeição ao “mandato” familiar, categoria êmica que fazia alusão aos projetos profissionais e conjugais que os progenitores colocavam nos seus filhos (CASTELLITTI, 2014, p. 75). Termo de uso bastante cotidiano em castelhano, evidentemente não se trata da mesma categoria utilizada pela Psicanálise Transgeracional²¹, embora os efeitos de um discurso psicanalítico popularizado estejam também presentes. De todo modo, o mandato como “uma configuração imaginária projetiva que é transmitida aos descendentes (ou a alguns deles) de um modo não completamente explícito ou consciente” (DUARTE, 2011, p. 16), é um componente impregnante da reflexividade de minhas interlocutoras, como venho mostrando. E não é um dado menor que, tratando-se de discursos de mulheres, essa reflexividade seja mais aguda, mais empenhada, nas considerações sobre os tipos de vida que suas mães tiveram e quiseram para elas, e nos tipos de vidas que elas possibilitaram e querem para seus filhos.

2.2.3 Sobre outras influências e afinidades

Analisamos até agora os caminhos que levaram ao despertar do interesse pela carreira de comissária: a influência familiar e, principalmente, o conselho das mães. Como mencionei, em um contexto de recente institucionalização da profissão no Brasil, esse destino raramente aparecia como um “sonho”, um projeto elaborado desde a infância. Além das influências familiares, o interesse podia ser despertado também por colegas de faculdade ou amigas da infância. Esse foi o caso de Regina, que se formou como tradutora intérprete em Porto Alegre e recebeu o incentivo por parte de uma colega de faculdade, com quem mantinha contato por meio de cartas. Essa amiga já era comissária e nas cartas lhe expressava sua fascinação pela profissão, incentivando-a a tentar o processo seletivo.

Nesses relatos, se procuramos ir um pouco além das primeiras influências podemos observar que existem preferências que, sem ser mencionadas como motivações para a carreira, com certeza contribuíram para formar uma afinidade ou *disposição* (DENAVE, 2006), que mais tarde seria capitalizada na profissão. Estou me referindo principalmente a duas atividades: por um lado, o desempenho em línguas estrangeiras; e por outro, a inclinação por funções

²¹ Sobre a expressão “Psicanálise Transgeracional” e outras próximas no campo como “Psicanálise Intergeracional”, ver: Duarte, 2011 (nota 5).

relacionadas com o atendimento ao público e com atividades físico-corporais. Em ambos os casos, o tipo de relação não é utilitário, no sentido de que nenhuma das minhas interlocutoras fez faculdade de Educação Física ou Letras *porque* queria ser comissária de bordo. Também não seria completamente correto afirmar que chegaram a ser comissárias porque tinham esse tipo de formação, pois saber falar uma língua estrangeira ou ter experiência em atendimento ao público não eram suficientes, por si só, para conseguir uma vaga no curso. Outras condições, principalmente as elencadas sob o rótulo de “apresentação pessoal”, eram tão ou mais valorizadas pelas companhias na seleção de candidatos, como analisarei no último fragmento deste primeiro capítulo.

De todo modo, a verdade é que entre minhas informantes, assim como na literatura sobre tripulantes a que tive acesso durante a pesquisa, muito frequentemente acontece que antes de serem comissários de bordo muitas pessoas tinham feito faculdade em Letras ou Educação Física, e trabalhavam ou tinham experiência com o desempenho em línguas estrangeiras. A relação com uma língua estrangeira resulta mais óbvia, pois é mais ou menos sabido que um dos principais requisitos na profissão é um bom desempenho em inglês. Os caminhos pelos quais essa relação era efetivada podiam ser mais ou menos diretos.

Claudia, por exemplo, começou sua “vida profissional” aos 18 anos como secretária em uma escola de inglês. Depois da escola, graças ao noivo daquela época, soube que a Varig estava contratando gente para trabalhar no aeroporto de Congonhas, perto da casa de seus pais em São Paulo. Trabalhando já no aeroporto, ela começou a estudar Tradutor Intérprete e, embora tenha feito somente um ano, a faculdade começou a “mexer um pouco” com sua cabeça, e fazer ela “querer sair de casa”. Nessa época, a Chefe de Comissários da Cruzeiro do Sul que passava pelo aeroporto começou a incentivar ela e outros dois colegas para tentar o processo seletivo no Rio de Janeiro. Embora a Varig realizasse a seleção em São Paulo, esses dois amigos insistiram em vir para o Rio, “com a Chefe das Comissárias dando a maior força pra gente”. Isso foi em 1979, ela nunca tinha vindo para o Rio de Janeiro, pegou seu “corpinho” e seus “trapinhos” e veio. Seus dois amigos não tiveram sucesso, mas ela sim. O processo foi muito rápido: em vinte dias ela já estava pedindo a liberação do outro emprego e começando o curso no Rio. Segundo ela, foi um “choque”: sair da casa dos pais, ir morar em uma cidade “completamente diferente”, conhecer um “estilo de vida completamente diferente”, para uma “menina acostumada a viver com papai e mamai”.

Por meio da trajetória de Claudia podemos pensar o modo como condições e preferências podiam entrar em jogo para traçar o caminho que levaria à carreira de comissária: morar perto do aeroporto de uma grande metrópole como São Paulo e ter trabalhado como

secretária em uma escola de inglês foram sem dúvida fatores que contribuíram para conseguir o emprego no aeroporto, que mais tarde, graças ao incentivo da então Chefe de Comissários, projetaram a “passagem para o voo” (que, no caso dela, implicou o traslado para o Rio de Janeiro, forçando a saída da casa dos pais). Esse *desenraizamento* (DUARTE, 2008, p. 250), comum a várias trajetórias, é o primeiro movimento de separação e afastamento, não só do núcleo familiar, mas de todo um estilo de vida. Para quem não era do Rio, esta cidade – que muitas não conheciam – exercia uma fascinação. Regina, por exemplo, fez as primeiras etapas da seleção (entrevistas, dinâmicas grupais e exames médicos) em Porto Alegre, e foi aprovada para fazer o curso em São Paulo, em uma turma inteira de gaúchos (“só tinha uma carioca”, ela lembra). Uma vez aprovado o curso, ela teve a opção de formar parte da “base Rio”, conseguindo assim o “sonho” de morar nessa cidade. Quando lhe perguntei como sua família recebeu a decisão, se lhe deram apoio, ela me respondeu:

Eh, não. Assim, era uma profissão né, meia, não tinha ninguém na família, né? E, assim, eu era a única filha mulher, tá? Só tenho um irmão. E foi, foi um baque pra todo o mundo, né? Já sair de casa, já é um baque; aí pra ir pra outro Estado, né, numa profissão que ninguém... ninguém conhecia. Não foi fácil, mais... E ainda tinha o noivado. Mas, vim e foi muito bom!

No começo de nossa entrevista, Regina me falou que era casada, e que a família dela e do seu marido estavam todos no Sul; “a gente não tem ninguém aqui no Rio”, ela reforçou. Quando eu lhe perguntei se tinha conhecido o marido aqui no Rio ela me respondeu que não, que o conheceu em Porto Alegre. Quando entrou para a Varig ela era “noiva dele” e “desmancharam o noivado”, disse ela rindo. Como se precisasse se justificar, ela continuou dizendo que “era a primeira vez que estava saindo de casa, né, 24 anos, era nova... E acabou”. Vários anos depois, quando ela morava no Rio eles voltaram a ter contato e “se encontrar”. Dessa vez ele, banqueiro, conseguiu o traslado no emprego, e veio também morar no Rio, cidade em que permaneceram até hoje (há 26 anos, segundo Regina), criando seu filho carioca de 19 anos de idade.

Esse primeiro movimento de emancipação na vida de uma comissária de bordo não foi só frequente entre minhas interlocutoras, mas é também recuperado dramaticamente em relatos de ficção levados à literatura e ao cinema. No filme “Voando alto” (*View from the top*, nome original em inglês), do diretor brasileiro Bruno Barreto, a atriz Gwyneth Paltrow interpreta uma moça de família popular do interior dos Estados Unidos, que sonha em mudar de vida. Depois de acompanhar pela TV o depoimento de uma famosa aeromoça da *Royalty Airlines*, ela decide ingressar na carreira de comissária. A partir daí, o filme mostra o seu empenho em entrar para

a *Royalty Airlines* junto com as amigas do interior, até que um caso amoroso abala seus planos profissionais.

Esse mesmo tipo de dilema repete-se em outros filmes e seriados, como o *PanAm*, produzido pela ABC em 2011, que estreou sua primeira e única temporada com a história de uma das personagens principais, uma belíssima comissária da *Pan American*, que pouco tempo depois de ingressar na carreira encontra uma foto do seu rosto impressa na capa da famosa revista *Time*. Recuperando a trajetória da moça, o relato nos leva para a cena do seu casamento, do qual ela acaba fugindo com a ajuda de sua irmã mais velha, que já trabalhava como aeromoça da *PanAm*. No capítulo seguinte, a mãe das moças, decepcionada com a mudança de vida da filha, acusa a primogênita de transmitir sua “inconformidade” para sua irmã menor, frente ao que esta responde: “inconformidade?! Semana passada eu passei em elefante na Índia, e você não têm nem passaporte!”. No final desse mesmo capítulo, vemos o piloto e o copiloto conversando em um bar sobre a noiva do primeiro, também comissária, que tinha desaparecido subitamente depois dele a pedir em casamento. Querendo consolar o amigo, o copiloto aponta para uma mesa do bar onde estavam sentadas as quatro comissárias que tinham trabalhado no voo desse dia e fala:

- Eu sei por experiência que estas moças não são mulheres normais, não sei, são mutações. (...) olha praquela mesa. Aquilo é obra da seleção natural, meu amigo. Elas não sabem que são uma nova geração de mulheres. Deu-lhes na veia de alçar voo.
- Então não tente fazê-las pousar [*responde o amigo com uma expressão de tristeza*].

A recorrência deste tipo de representação social (no discurso de minhas interlocutoras, nos relatos de ficção e por essa via também no senso comum) é chamativa. Se os aeronautas em geral consideram-se pessoas “diferentes”, que não levam uma vida “normal”, pois passam grande parte do tempo “voando”, o diálogo citado é importante porque aponta para uma singularidade específica no gênero feminino. Essa “nova geração de mulheres” é caracterizada, na ficção, como mulheres muito livres, que desafiam convenções socioculturais que são sempre normativas de gênero. Claro que elas nem sempre se dão bem: por serem muito irreverentes, elas podem levar sanções disciplinares em seus empregos²², e, por serem livres demais, elas

²² Em outro capítulo do mesmo seriado, uma das protagonistas mais “rebeldes” sofre um episódio de assédio em pleno voo, por parte de um passageiro que tinha flertado com ela durante o atendimento e bebido álcool em excesso. Na *galley*, quando o homem tenta uma aproximação física pela força, a moça defende-se espetando um garfo no peito dele. Depois de darem atendimento médico ao passageiro, o copiloto (e amigo da comissária) conversa com ele, tentando convencê-lo da “instabilidade” da colega e entregando um champanhe a modo de desculpa. A moça fica injuriada com o amigo, por não tê-la defendido, ao que ele responde que agiu desse modo pelo bem dela, para evitar sua demissão. As cartas de opinião dos passageiros (positivas ou negativas) funcionavam realmente como o método mais importante de avaliação dos comissários. Segundo minhas interlocutoras, essas cartas eram entregues aos supervisores de cabina, que decidiam como agir segundo a gravidade da queixa e segundo a reputação do funcionário (se o funcionário tinha uma “boa reputação” e o

arriscam os benefícios de uma “vida normal”. Na ficção, a tensão entre ideais liberais e românticos, representada pelo conflito entre a profissão e o casamento, é levada até as últimas consequências. Na “vida real” das comissárias da Varig, essa tensão aparece de forma mais sutil e nuançada, e nem sempre se revela como uma contradição. Como aprofundarei no capítulo terceiro, pelo menos durante as décadas de 1990-2000 e pelo menos entre as comissárias da Varig, ter uma carreira bem-sucedida e uma família não eram projetos totalmente incompatíveis.

Como bem apontam Duarte e Gomes (2008) sobre a relação entre individualização e pertencimento familiar,

O processo de desenraizamento, concebido como parte constitutiva da individualização, pode se dar em relação aos diferentes níveis do seu mundo de origem: lugar de nascimento, corporação de trabalho, religião herdada e família. O critério essencial é a substituição do status atribuído pelo status adquirido. O afastamento da família de que emergiu o sujeito tem aí uma considerável preeminência, já que dele depende a constituição da neofamília que garantirá a continuidade indefinida do processo. O desenraizamento é pensado também como um desentranhamento da relacionalidade original. (DUARTE e GOMES, 2008, p. 250)

Esse processo tem, sem dúvidas, um significado profundo nas trajetórias de minhas interlocutoras, principalmente as que saíram da cidade onde cresceram e da casa familiar para fazer o curso de formação no Rio. Mas não só para elas. Se pensamos, junto aos autores, que o critério essencial é a substituição do status atribuído pelo status adquirido, entenderemos por que o desentranhamento familiar é também problemático para as mulheres que permaneceram próximas a suas famílias, mas que viveram processos de mobilidade social ascendente bastante acentuados, como nos casos de Ana Beatriz e Diane, que recuperarei mais adiante. De forma geral, vale a pena salientar que o desenraizamento, entendido como mobilidade geográfica, social e relacional (familiar, mas não só, se consideramos os projetos conjugais desfeitos), é representado como o primeiro movimento de ruptura de uma trajetória vista de modo englobante como *singular*.

Finalmente, já que estamos considerando as influências profissionais entendidas de forma ampla, não podemos deixar de observar certas *afinidades* entre tipos de atividade que estão presentes no universo de possibilidades desenhado pelas trajetórias. Refiro-me especificamente ao aludido gosto pelo “atendimento ao público” (materializado nas trajetórias em experiências de trabalho como secretárias) e à relação, menos direta a princípio, entre

passageiro tinha sido problemático durante o voo, o supervisor podia decidir não entregar a carta para seu superior; mas isso era raro, e em todo caso requeria certa antiguidade, pois, tratando-se de um funcionário novo, este podia ser suspenso, colocando em risco toda a carreira).

atividades corporais ou físicas, que também aparece repetidamente entre aquelas que fizeram faculdade em Educação Física. A inclinação por atividades que implicassem o atendimento ao público parece mais direta, e de fato era uma das experiências explicitamente consideradas pelos responsáveis da seleção de candidatos. Se a experiência não era inicialmente exigida, demonstrar interesse e entusiasmo por “tratar com gente”, inclusive e ainda mais quando isso implicasse lidar com o mau humor, a insatisfação ou até o desprezo alheios, eram qualidades valorizadas nas entrevistas de seleção.

A relação com a Educação Física é menos direta, porque, em primeiro lugar, esse tipo de saber não era diretamente exigido ou positivado no processo de seleção; e, em segundo lugar, porque para os neófitos em aviação, a relação com o corpo e o bom desempenho físico podem não parecer, a princípio, qualidade importantes no desempenho da atividade. No entanto, como demonstrarei no segundo capítulo, o corpo tem um estatuto importantíssimo na profissão de comissário de bordo, convertendo-se em objeto de medição, exercício e controle desde as primeiras etapas do processo de seleção. Com fins pelo menos parcialmente estéticos, esse vasculhamento era justificado pelas exigências físicas necessárias em caso de situações de emergência e socorro.

Por outro lado, por meio do relato de Regina, é possível reparar em uma afinidade mais direta entre a Educação Física e o trabalho com pessoas, em um sentido muito próximo ao exigido aos comissários de bordo. Na mesma época em que Regina tentou o ingresso na Varig, ela tinha decidido se inscrever também para tentar uma vaga como “G.O. do Club Med”. Quando lhe perguntei sobre esse trabalho, que eu não conhecia, Regina me respondeu que “são as pessoas que fazem a animação e recreação do Club Med, passando o dia com os hóspedes; o que tem mais a ver com Educação Física, né?”. Conservando as devidas diferenças, a ideia de “animação” se aproxima bastante do trabalho do comissário de bordo que, além de servir e prestar auxílio, deve sorrir, ser simpático e fazer o possível para que o passageiro se sinta à vontade no avião. A comparação me pareceu mais evidente quando, procurando entender um pouco mais sobre a atividade, entrei no site do Club Med e li a descrição do G.O. (Gentil Organizador):

O G.O. é o embaixador do Espírito Club Med e defende os valores da empresa. Ao seu profissionalismo e experiência profissional, alia-se a sua maneira de ser, o que o torna próximo dos clientes e lhes proporciona momentos de felicidade, de cortesia, de convívio, de simpatia e de humor. (...) O G.O. aprecia especialmente o trabalho em equipe. Para ele, a solidariedade não é uma palavra vã. Graças à sua generosidade e às suas competências, o GO sabe personalizar o serviço prestado aos clientes. Apaixonado e

sorridente, representa a alegria de viver e gosta de a partilhar. (Club Med Jobs, 2017)

Profissionalismo, proximidade com os clientes, cortesia, simpatia e trabalho em equipe: valores e condutas que também eram perseguidos pelos instrutores da ECV, transformando-se em disposições que os comissários deviam exercitar cotidianamente em suas funções. Atendendo os passageiros durante o voo, esses funcionários são a principal “cara visível” da companhia e, em uma época em que a concorrência não se dirimia no campo dos preços²³, o serviço personalizado e “de excelência” era o modo mais efetivo de conseguir sua “fidelização”. No entanto, além desse motivo mais estritamente comercial, existiam outros que contribuíam para explicar essa pressão sobre a formação dos comissários de bordo; principalmente, o medo de voar. Como eles fazem questão de enfatizar, os comissários são treinados para detectarem rapidamente passageiros com desconforto, ansiedade ou nervosismo provocado pelo medo de voar, que são os que de mais acolhimento precisarão. Assim, a simpatia e o cuidado justificam-se como medidas preventivas de conflitos, e não só a partir de fins meramente mercantis.

A noção de *disposição* parece-me acertada para pensar o encadeamento biográfico de afinidades, saberes e condições que levam a harmonizar escolhas a princípio tão discrepantes quanto ser professor de Educação Física ou comissário de bordo. Entendendo o *habitus* como “disposições duráveis e eventualidades prováveis”, Bourdieu critica a descrição das práticas como estratégias explicitamente orientadas com referência a fins concebidos conscientemente como um projeto livre (BOURDIEU, 2007, p. 69), do tipo da proposta por Sartre, por “certos interacionistas”, e pelos teóricos do “ator racional”. Em oposição a essas elaborações, o sociólogo francês propõe que as preferências efetivas determinam-se na relação entre o espaço de possibilidades e de impossibilidades oferecidas, e o sistema de disposições subordinado à lógica do *habitus*. A noção de disposição (núcleo do conceito de *habitus*, entendido como “sistema de disposições”), entendida como “interiorização da exterioridade” permite fugir à alternativa entre “forças exteriores” e “forças interiores”, já que as forças exteriores se exercem segundo a lógica específica dos organismos em que são incorporadas, de maneira duradoura, sistemática e não mecânica (op. Cit., p. 89). Segundo aprofundarei a seguir, dois vetores fundamentais (mas não explícitos, nem excludentes) do espaço de possibilidades e impossibilidades conformado pela carreira de comissária de bordo são os projetados a partir de

²³ Ao longo dos anos 1970, a política de realidade tarifária – comentada anteriormente – garantia um rígido controle dos preços, sendo praticamente vetada a oferta de descontos; os preços mantinham-se altos, limitando o acesso ao transporte aéreo às classes de maior poder aquisitivo (MONTEIRO, 2008).

marcadores de classe social e raça. Se até aqui esmiucei as subjetividades e práticas que conduziram as mulheres entrevistadas para a carreira de comissária, na última seção deste capítulo analisarei os processos socioculturais que definem os limites e fronteiras desse universo.

2.3 Da predileção à realização: gênero, classe social e raça no ingresso à carreira

- Bem, sou certamente contra o preconceito racial, como tal, mas temos de ser práticos. Lembre-se que uma boa proporção de nossa estrutura de rotas cobre o Sul e nele há grande ressentimento contra aeromoças negras. De qualquer modo, essas pessoas vêm-se candidatando desde quando consigo me lembrar e sempre encontramos razões para rejeitá-las.

- Tais como? Perguntou Danni.

- Tais como não serem capazes de atender às nossas rigorosas especificações.

- Que especificações não poderiam atender?

Trudy Simon arquejou com a audácia de Danni.

- Hã... físicas, na maior parte. Penteados, proporções corporais... Todas elas têm quadris largos, por exemplo. E vamos enfrentar a verdade. Não tenho preconceito contra negros, mas duvido que uma negra conseguisse chegar ao fim do treinamento simplesmente na base de... bem.... inteligência.

Robert J. Serling, “Aeromoça” (1982).

Na epígrafe desta sessão, a aeromoça ascendida a supervisora Danni Hendricks discutia com os diretores da *Trans-National* questões sobre a designação de pessoal para os novos Boeing-707, recentemente adquiridos pela companhia norte-americana. Transcorriam os últimos anos da década de 1950, e Danni, encarregada de estudar a composição da tripulação de cabine dos novos aviões, enfrentava a decisão de seus superiores de diminuir para quatro o número de aeromoças que trabalhariam nesses voos. Frente à necessidade alegada de reduzir os custos operacionais, a protagonista do romance – “brilhante”, “ambiciosa” e um tanto “irreverente” – proporia mudanças controversas e revolucionárias para a indústria, como abolir a aposentadoria compulsória das aeromoças aos 35 anos. No drama de Serling, em resposta à proposta da funcionária, o presidente do setor de Marketing opinaria que, embora a ideia realmente solucionasse os altos custos significados pela rotatividade da tripulação, “odiaría que fossemos a companhia que abre uma lata de vermes para o resto da indústria”.

Sucumbindo às demandas do sindicato – essas “liberais sentimentais” – a próxima exigência seria “que contratássemos crioulas”²⁴ (SERLING, 1982, p. 203).

Na aviação comercial brasileira dos anos 1970-80, as exigências formais para se candidatar a uma vaga para o curso de comissária de bordo eram, em geral, ser brasileiro nato ou naturalizado, ter entre 18 e vinte e poucos anos, no mínimo 1,60 metros de altura e ensino médio completo. Outras qualidades valorizadas eram simpatia (sorriso de “dentes saudáveis”), boa apresentação pessoal (o que subentendia vários atributos como magreza, vestimenta adequada e bons modos) e conhecimento de línguas estrangeiras. Essas propriedades adicionais que, sem constituir requisitos formais indicavam um diferencial do tipo de pessoas que a companhia estava procurando, apontam para o espaço de manobra e arbitrariedade da seleção. Justamente, era no campo da “apresentação pessoal e maneiras de ser” que as companhias investiam fortemente durante a formação dos seus futuros comissários, e era também onde exerciam os principais (e mais implícitos) filtros para o ingresso. O modo de colocar essas exigências e a ênfase dada a cada atributo podem ser observados no seguinte anúncio da empresa Vasp, de 1972:

Figura 1: “Suba na vida com a VASP”, Diário de Notícias, 17 de fevereiro de 1972.

EMPRÊGOS

Suba na Vida Com a **VASP**

Este é um convite para rapazes e moças entre 18 e 25 anos que aspiram ter uma das profissões mais fascinantes, a de comissário de bordo.

Se você tem mais de 1,60 m de altura e já recebeu elogios por seu charme, apresentação pessoal e maneiras de ser, procure logo a VASP. Venha com toda sua saúde, seus bons olhos (não são permitidos óculos) e seu sorriso de dentes bonitos.

Moças e rapazes devem ser brasileiros natos ou naturalizados, com Carteira Modelo 19. Instrução ginásial ou equivalente. O título de eleitor deve estar rigorosamente em dia. Os rapazes ainda devem apresentar o Certificado de Reservista.

Inscrições a partir do dia 24 de fevereiro. Rua Nilo Peçanha, 26-B sobreloja.

V A S P
A empresa aérea 5 anos na frente.

²⁴ Nos Estados Unidos, a primeira mulher “afro-americana” contratada como comissária de bordo foi Ruth Carol Taylor, em 1958, pela companhia Mohawk Airlines. Sobre discriminação racial na história da categoria nos Estados Unidos ver: Barry, Kathleen M. “Femininity in flight. A history in flight attendants”. Disponível em: <http://www.femininityinflight.com/index.html>. Acesso em: 23/12/2017

Quando comecei a realizar esta pesquisa, um colega de doutorado me disse que a mãe dele tentou o processo seletivo para a carreira, mas não conseguiu ser aprovada por causa de “um problema nos dentes”. Meu conhecimento do universo da aviação era ainda básico, e aquilo não me pareceu muito relevante. A figura corporal, de forma geral, aparecia mais claramente como um capital fundamental para conseguir o ingresso. Não é necessário ter viajado muito de avião: o estereótipo da aeromoça veiculado por propagandas e filmes é o de uma mulher bonita, magra e jovem²⁵. De fato, muitos anúncios semelhantes ao da *Vasp*, indicavam explicitamente o critério de “peso acorde a altura”.

Entre minhas interlocutoras, Irene, aquela moça fascinada pela aeromoça da PanAm caminhando por Copacabana, não foi aprovada no primeiro “teste” na Varig porque seu peso não estava de acordo com sua altura. “Eu tinha que estar com 10 kg abaixo da minha altura”, ela me disse; “então eu tenho 1,60 metros, tinha que estar com 50 kg”. Ela lembra que conseguiu emagrecer 5 quilos em quatro meses, e voltou a fazer os testes no Rio (a primeira vez ela tinha tentado em São Paulo). Dessa vez, depois de dois meses de provas (no seu caso foram, primeiro peso e altura, depois idioma, e depois entrevistas com psicólogos, exames psicotécnicos etc.) ela conseguiu a almejada vaga na empresa. Além de Irene, outras duas mulheres que entrevistei me falaram sobre as dificuldades que tiveram para entrar na Varig. Nesses casos, a leitura da corporalidade exercida no processo de seleção demonstra como a estética estava estreitamente vinculada a dimensões de classe e raça.

Diane

A mãe de Diane ficou grávida dela durante o noivado, antes do casamento. Quando soube da gravidez, seu pai “pegou e levou ela para Campos”, onde morava a família dele; abandonou-as lá e nunca mais tiveram notícias dele, até poucos anos atrás. Um tempo depois, a mãe de Diane voltou com ela para o Rio de Janeiro e se instalou em Nova Iguaçu, onde trabalhou como doméstica até conseguir emprego em uma fábrica. Nesse momento, decidiu colocar a filha para estudar em um colégio interno (o Coração de Maria) que, segundo Diane era como um “asilo”, porque ela “não tinha nome de pai”. Vários anos depois, Diane viu um anúncio no jornal e decidiu tentar uma vaga na ECV. Eram os primeiros anos da década de 1970 e Diane tinha vinte anos. Ela se inscreveu, mas “nem a chamaram para a entrevista”. A

²⁵ Essa representação pode estar mudando na atualidade, para o que foram necessários avanços trabalhistas importantíssimos no setor, principalmente o aumento de idade de aposentadoria (nas primeiras décadas, existiam companhias que transferiam as mulheres para outro setor uma vez que estas chegavam aos 35 anos), mas também outros relacionados ao uniforme (o uso de sapato de salto era obrigatório em toda a jornada de trabalho, enquanto hoje a grande maioria de companhias permite um sapato mais confortável para trabalhar no avião).

pesar de que não lhe deram nenhuma “satisfação”, Diane suspeitou do motivo quando percebeu que somente tinham ficado fora ela e “uma menina de Madureira”.

Ao mesmo tempo que Diane relaciona essa primeira rejeição com sua origem social, lembra que sua pele e seus dentes estavam bastante “descuidados”. Consciente disso, nos anos seguintes Diane se esforçou por melhorar seu aspecto físico. Conseguiu um emprego no centro da cidade, no setor de contabilidade de uma empresa construtora; e durante os finais de semana trabalhava como “*babysitter*”, cuidando filhos de turistas em um hotel do centro. Com o dinheiro que foi juntando conseguiu, primeiro, se mudar para o centro (ela lembra do cansaço e perigo que passava voltando depois das 23 horas para Nova Iguaçu), e começou a ir ao dentista (de quem é amiga até hoje); colocou uma prótese e fez alguns tratamentos de pele e cabelo. Em 1977, com 22 anos e depois dessas transformações, Diane tentou novamente o ingresso para a aviação, dessa vez na Cruzeiro do Sul, e finalmente passou. Poucos anos depois, a Cruzeiro do Sul foi absorvida pela Varig, e desse modo Diane acabaria trabalhando mais de vinte anos para a empresa que inicialmente lhe fechara as portas.

Como no diálogo do romance de Serling que abre esta sessão, nos processos de seleção de candidatas a comissário de bordo, as companhias de aviação conseguiam encobrir suas preferências em contratação de pessoal por meio de justificações que, sem ser falsas, constituíam pelo menos meias verdades. Durante minha pesquisa, ouvi dizer frequentemente que as comissárias não poderiam ser muito baixas porque não conseguiriam apanhar objetos dos compartimentos de cabine, nem muito gordas porque os espaços do avião são pequenos e acabariam atrapalhando nos procedimentos de emergência. Se isso não é completamente falso, pesar 55 quilos em lugar de 50 faria tanta diferença assim durante os procedimentos de emergência? E o que é mais importante ainda, porque os instrutores prestavam tanta atenção à “apresentação pessoal” e quais itens eram realmente avaliados sob este rótulo?

O anúncio da Vasp e o relato de Diane colocam em relevo a importância dada ao cuidado da pele e dos dentes pelas empresas. Como desenvolverei no seguinte capítulo, o peso, a apresentação pessoal, o cuidado do uniforme, da pele e do cabelo, continuavam a ser supervisionados ao longo da carreira. No entanto, ainda sobre a escolha da carreira e a seleção de candidatas, devemos fazer algumas observações sobre os marcadores de gênero, classe e raça que caracterizavam esse processo. Em primeiro lugar, se não é verdade que a candidata típica ao posto era a moça de elite²⁶, os privilégios garantidos pela classe social, como a

²⁶ Apesar de não possuir os dados estatísticos necessários para esboçar maiores conclusões sobre a relação entre o ingresso à carreira e a classe social, duas condições permitem-me observar que, pelo menos naquela época, a moça de classe média/alta não era a “candidata típica” à vaga: por um lado, todas as mulheres que entrevistei

oportunidade de realizar intercâmbios ou estadias no exterior e, principalmente, o domínio de uma língua estrangeira, transformavam-se em claras vantagens durante a entrevista e o processo de seleção. Por outro lado, as marcas físico-corporais de uma origem social desfavorável convertiam-se em empecilhos encobertos pela retórica da “boa apresentação pessoal”, ou do não cumprimento de certas exigências que só constituíam um impedimento nos casos de mulheres pobres e negras.

Voltemos mais uma vez à passagem da epígrafe: o que quereria dizer o vice-diretor de marketing da companhia fictícia quando afirma que dificilmente uma mulher negra conseguiria chegar ao fim do treinamento simplesmente na base de inteligência? Que elas não seriam eliminadas pelo fato de serem negras, mas por não cumprir com outras “rigorosas exigências” como o “penteadado”, as “proporções corporais”, e poderíamos acrescentar outras como elegância, sofisticação etc., qualidades todas rigorosamente inculcadas e avaliadas pela Varig ao longo do curso de formação. Para Ana Beatriz isso estava claro. Ela tentou “somente dez vezes” passar no processo seletivo, entre Varig e RioSul, porque “como você sabe”, ela afirmou serenamente, “há trinta anos um negro tentar ser comissário era um negócio. Não adianta dizer, até hoje é, mas hoje tem mais do que no passado”.

Ana Beatriz

Ana Beatriz tinha 54 anos no dia em que gravamos a entrevista, e ainda trabalhava como comissária de bordo. Sua escala é hoje tão exigente que tivemos que marcar o encontro no salão, enquanto ela fazia sua manicure para estar pronta para ir trabalhar no dia seguinte. Ela trabalha desde os 11 anos, primeiro como babá, aos 14 teve sua carteira assinada pela Brahma, como faturista correntista, e da Brahma passou para uma agência de contêineres. Foi nessa época que uma amiga da infância, comissária da RioSul, começou a insistir em “ser comissária” tão persistentemente que ela acabou “comprando aquela história”. Mas entrar não foi nada fácil. Quando lhe perguntei com quais pretextos ela era barrada, ela me respondeu com uma expressão irônica, começando a enumerar as justificativas que recebia em cada tentativa. Ela teve sempre “tendência a ser gordinha”, então primeiro foi o peso. Depois foi a falta de dentes, requisito que ela conseguiu vencer quando sua “mãe de criação” a ajudou a colocar uma

privilegiaram trabalhar antes que estudar, e a grande maioria descreveu essa saída como uma “necessidade” antes que uma escolha; por outro lado, embora durante o curso de formação os modelos de apresentação e conduta a seguir pelas comissárias aprendizes fossem os das mulheres “de elite”, a carreira em si possuía um estigma social que, se já teve alguma incidência nas escolhas de minhas interlocutoras, seria dificilmente enfrentado pelas moças de famílias mais abastadas sem que isso significasse uma total ruptura com suas famílias de origem. Continuarei e aprofundarei esta análise no segundo capítulo, explorando os modelos de feminilidade inculcados ao longo do curso de formação.

prótese. Depois foi a prova de inglês. Na verdade, Ana Beatriz não tem dúvidas que o verdadeiro motivo era racial. Quando lhe fiz essa pergunta ela me respondeu:

Sim, claro. Claro que sim! E até porque eu não tinha a coisa mais importante que precisava da empresa: quem indicou. Porque ali, alguém era filho de alguém. E eu não era filha de ninguém! Eu era uma mulher negra querendo ser comissária. Então não tinha quem... quem ajudasse. Tá entendendo? E até porque eu ter conseguido, eu tive que fincar o pé, porque, eu fiz a prova de inglês, aí eu não fui muito bem. Aí a Dona Alice disse assim “olha, eu só quero que você volte para fazer a parte da leitura que você não foi bem, e você vai precisar ter uma leitura boa”. Então me disse “você volta daqui a trinta dias”. Quando eu voltei, eles já falaram que não era assim, que eu tinha que fazer tudo de novo, e eu falei “Não! Não é assim. Eu estou devendo satisfação a uma pessoa”. Mais uma vez vem meu anjo, que pagou o curso de, para poder ler, eu fiquei trinta dias fazendo o curso só pra leitura, sabe? E não é assim, eu não vou fazer tudo de novo. Tudo de novo, de repente vão me parar no meio do caminho. Então eu meio que peitei todo o mundo e, graças a Deus eu consegui falar com o bam bam bam, e a partir daí eu consegui o impulso que eu precisava, voltar lá para fazer a tal prova oral, e dali eu consegui deslanchar, aí eu fui.

Ana Beatriz hoje se surpreende de ter sido tão perseverante, pois, depois de tudo, ser comissária nem era para ela “um sonho”. Hoje olha para trás, transcorridos trinta anos de aviação, e acha engraçado como chegou a se identificar tanto com essa profissão. Se não desistiu foi por causa do seu “anjo”, porque quando “você tem que dar uma satisfação para alguém, é meio que uma questão de honra”. Ana Beatriz nasceu no Rio, mas não foi criada pela sua mãe. Ela tem mãe, mas quem a criou “foi a patroa dela”, a quem ela chama “madrinha”. Sua mãe trabalhou para essa patroa até quando ela tinha uns dez anos, e depois ela ficou morando nessa casa até os dezesseis. Seus irmãos vieram depois, mas a relação com eles “não é muito fácil”; vivem com respeito, mas “eles lá e eu cá”. Mas sua madrinha também não é quem ela chama de “anjo”, eu demorei a entender isso. Seu anjo é uma mulher alemã, que viveu um tempo na casa de sua madrinha (que alugava quartos para estrangeiros) e que quando foi embora continuou mantendo uma relação com ela e a ajudando muito. Foi ela quem, entre outras ajudas, pagou seu curso de inglês, e de quem tirou a força para continuar insistindo depois de ser barrada dez vezes no processo seletivo.

Cada vez mais pesquisas vêm analisando o ainda restrito acesso de negros a posições sociais e profissionais privilegiadas na sociedade brasileira (TEIXEIRA, 1998; LIMA, 2005), principalmente em relação à adoção de medidas de ação afirmativa no ensino superior (VIEIRA E VIEIRA, 2014). Se Bourdieu e Passeron (2001) já constataram que o sistema educativo francês, não obstante sua universalidade e proposta democrática, reproduz o ethos dominante e as desigualdades sociais, no Brasil, o caráter excludente do ensino superior adquire matizes específicos, em parte explicados pela dinâmica das relações raciais construídas e reproduzidas em território nacional.

No Brasil, a crença na democracia racial solidificou um mecanismo de racialização das relações revestido em tolerância e assimilação que, justamente por não ser evidente, cristalizou um sólido esquema de exclusão e produção de desigualdade racial, de tal forma que a população preta e parda ocupa as piores posições sociais nos diferentes quadros indicadores de qualidade de vida”. (VIEIRA E VIEIRA, 2014: 43)

De todo modo, essas análises contribuem pouco para explicar a dificuldade de acesso de mulheres negras à carreira de comissária, sobre tudo se levarmos em conta que essa profissão dificilmente poderia ser considerada como sendo “de prestígio”. As pistas para essa explicação podem ser encontradas, mais uma vez, no fragmento do romance de Serling citado anteriormente, quando o executivo da empresa observa que, independentemente da sua opinião, sua preocupação dirigia-se aos clientes das “rotas do Sul”, onde há “grande ressentimento contra aeromoças negras”. Ou seja, o prestígio não é o da profissão, mas sim o da companhia. E, como já mencionei, em uma época em que as companhias não podiam tentar aumentar as vendas por meio da redução de custos, o prestígio da empresa, a imagem vendida aos clientes, era objeto de grandes investimentos.

Matilde

Mas, a questão não é tão simples e essa reflexão não acaba por aqui. Ao longo da pesquisa conheci outras mulheres – que constituem uma minoria, isso é certo – que se identificaram como negras e pardas e não tiveram (ou não quiseram falar) tantas dificuldades para entrar para a aviação. Uma delas foi Matilde, que, na verdade, durante toda nossa primeira entrevista, em nenhum momento se identificou como negra²⁷. Em 2016, quando gravamos a primeira entrevista, Matilde tinha 63 anos, era “solteira” e também continuava trabalhando como comissária de bordo. Ela nasceu em São Paulo e seu ingresso para a carreira foi nessa cidade, na companhia aérea Transbrasil. Quando lhe perguntei como decidiu ser comissária de bordo, ela me respondeu que desde pequena sabia que seria três coisas: secretária da *General Motors*, “algo relacionado com Educação Física”, ou comissária de bordo. Quando terminou a escola começou a estudar Tradutorado em Inglês e Frances na Faculdade Iberoamericana, e trabalhava como secretária do pai, que era contador. Tinha estudado piano no Conservatório e chegou a se formar como professora (diferentemente da Faculdade, que não pode terminar porque teve que se mudar para o Rio de Janeiro).

²⁷ Embora para mim não houvesse dúvidas sobre sua cor, diferentemente de Ana Beatriz, Matilde em nenhum momento mencionou sua identificação racial, nem dificuldades que pudesse ter tido na sua trajetória por causa de sua cor de pele. Foi somente no questionário que eu encaminhei para todas elas mais tarde, que Matilde confirmou sua identidade como “negra”.

Quando decidiu participar da seleção da Transbrasil, teve todo o apoio de seus pais. Sua mãe “era do pensamento que seus filhos tinham que ser o que eles quisessem, e serem os melhores nisso”. Quando passou, seu pai começou a ir para o trabalho de transporte público deixando o carro para ela, pois o aeroporto era próximo da casa, mas não tinha condução direta. Matilde trabalhou durante dois anos como comissária da Transbrasil, gostava da empresa e lhe foi sempre fiel, mas nela não poderia completar seu sonho, que era “voar internacional”. Lembra até hoje que pouco tempo depois de entrar para a Varig (em 1979) uma supervisora a chamou para tomar um café na sua sala; queria saber o que Matilde achava da Varig, em relação à Transbrasil. Ela lhe respondeu que a Transbrasil era uma empresa excelente, e que esperava que depois de ficar mais de dois anos na Varig pudesse afirmar o mesmo desta. Suas colegas a acharam “louca” pela ousadia da resposta. Essa anedota condensa o núcleo da personalidade de Matilde, pelo menos da forma como ela se apresentou durante a entrevista. Ela tem muito orgulho pelo que faz, se considera exigente, justa e rigorosa, e assim como evita criticar a Transbrasil, também não reclama da Varig, nem da companhia atual.

As trajetórias de Diane e Ana Beatriz levam-nos a reparar nos contornos sociais da candidata ideal à vaga na Escola de Comissárias da Varig. Até agora, do impulso à realização do projeto apareciam somente impedimentos mais ou menos formais, explicitados nas chamadas ao cargo (nacionalidade, nível de escolaridade e altura, basicamente). Outros requisitos como a visão (a não utilização de óculos de grau), a dentadura, a pele e o peso eram menos formais e não apareciam em todos os anúncios que pude encontrar, embora as candidatas em geral soubessem que eram itens cuja adequação a um padrão estético tido como ideal era certamente valorizada. Esse padrão correspondia à imagem que a companhia procurava vender aos clientes por meio dos comissários e que, como aprofundarei no segundo capítulo, no caso da Varig regia-se por claras marcas de gênero e classe social.

As fronteiras de gênero e sexuais desse modelo estabeleciam até onde as mulheres podiam avançar, tanto na carreira propriamente, quanto de modo mais abrangente, em suas vidas. Se os limites mais arbitrários dessas normas, como aquelas que estabeleciam que as mulheres pudessem ser transferidas ou demitidas depois dos 35 anos, ou quando engravidassem, foram sendo modificados por meio de lutas sindicais, os ressaibos morais desse tipo de regulação da conduta conjugal e sexual das mulheres permaneciam bastante presentes, pelo menos nas décadas de 1980 e 1990. Um exemplo disso citado neste capítulo aparece em um fragmento da fala de Raissa, quando afirma que não teve nenhum empecilho para avançar na carreira apesar de que “na época, você ter filho não era bem visto”. Os contornos de classe,

por outro lado, cristalizados na ideia de “sofisticação”, conservaram seu poder explicativo, e eram reforçados pelas regras de etiqueta, postura e apresentação pessoal que os comissários aprendiam ao longo do curso de formação.

Os contornos raciais desse modelo eram um pouco mais ambíguos. Por um lado, os relatos de Matilde, Ana Beatriz e Diane poderiam levar a concluir que a classe social acabava tendo um peso preponderante frente à raça para o ingresso na carreira. Ou seja, não importava tanto que a candidata fosse branca ou negra, mas que ela demonstrasse um bom cuidado da pele e dos dentes, que não fosse filha de mãe solteira, que tivesse estudado em instituições educativas de qualidade etc. Isso de certo modo é coerente com uma representação bastante estendida entre os comissários da Varig, de que esta companhia tinha abertura para “todos os tipos de pessoas”. Foi isso o que me disse Adriano: em suas palavras a Varig “botava as diferenças do Brasil dentro dos aviões”. Mas que essa não é uma questão simples, nem para eles mesmos, fica evidente quando lembro que o próprio Adriano começou sua conversa comigo me falando que “havia uma questão em relação aos negros”, que eu precisava falar com fulano²⁸ para que me contasse a história dos negros na Varig. Ao mesmo tempo em que lembrava que ele voou com um dos primeiros comissários negros, afirmava que aquele era um ambiente de trabalho livre de preconceitos. É que essa representação sobre a “diversidade do Brasil” convivia com outra, segundo a qual a Varig, enquanto empresa gaúcha, dava prioridade ao “pessoal do Sul”.

Enquanto a minhas interlocutoras, como fiéis funcionárias, elas tinham muito claro que a razão é sempre do cliente, e que os esforços não devem ser poupados para deixá-los sempre satisfeitos. A denúncia talvez não coubesse no espaço hermético do avião (e da aviação), mas pelo menos coube em certos momentos de nossas conversas. Quando eu perguntei a Ana Beatriz sobre os problemas com passageiros, ela me respondeu:

Tive uma vez, na executiva. Preconceito, né? O passageiro não querer ser atendido por uma pessoa negra. E aí, a gente, eu tive que mudar de corredor. E... tudo bem, ce tá entendendo? Eu sempre penso assim, quem perdeu foi ele. Aquela coisa, você tem que respeitar os outros, ce tá entendendo? Se ele não gosta de negro, ele não vai gostar de negro. Agora eu não vou arrancar os meus cabelos por causa disso. Até porque eu sou muito bem resolvida com minha cor. Eu sou negra sim, ce tá entendendo? Nesse ponto é aquela coisa, bem aquela coisa do Criolo, “vou descer o morro”, sou negra sim, eu não tenho problema nenhum de me ver como negra. Como as pessoas “ah, você é moreninha”, “não, não sou moreninha, sou negra mesmo”, sabe? Não tem jeito.

²⁸ Esse fulano é um comissário de bordo que Adriano me apresentou em um dos “aniversários variguanos”, no *Antigamente*. Um moço negro, bonito, elegante e um pouco mais jovem que ele. Embora mantivesse meu foco em trajetórias de mulheres, tentei contatá-lo por *Facebook* e e-mail, mas ele nunca me respondeu.

Ana Beatriz é uma mulher forte e orgulhosa, com uma consciência racial poderosa, como fica claro nessa passagem de sua fala. Na aviação, no entanto, ela teve que aprender a lidar com constrangimentos como esses, sendo vítima de preconceito por parte dos passageiros. Ela lembra muito bem que aquele episódio aconteceu na classe executiva: racismo, classismo e misoginia, combinaram-se no reclamo do sujeito. Não podemos saber se a decisão de mudar de corredor foi dela ou de seu supervisor; de qualquer modo, para ela essa resposta foi a melhor forma de lidar com o preconceito sem se prejudicar, ou, em suas palavras, sem “arrancar os seus cabelos”.

2.4 Conclusão do capítulo

As referências pontuais que introduzi neste capítulo à minha trajetória tiveram o objetivo de funcionar como contraponto às sociabilidades que são o verdadeiro e único objeto desta tese. Pois, se a escolha da carreira de comissária de bordo apresentava-se, para mim, como um tanto inusitada, isso se deve em grande parte a que as condições urbanas das grandes metrópoles contemporâneas favorecem modos específicos de recortar e construir a realidade; modos estes que me eram, até pouco tempo atrás, bastante alheios. Nesse sentido, as características do processo de institucionalização da carreira – que serão aprofundadas no próximo capítulo – e o modo como essa escolha emergiu para minhas interlocutoras, são um exemplo claro de como “a divisão social do trabalho é o motor principal da especialização e do surgimento das tarefas, carreiras, profissões, atividades e papéis que aumentam numericamente e ampliam, qualitativamente, o quadro de alternativas. De certa forma, confirma-se a ideia de maior liberdade nos grandes centros urbanos, diante do controle social abrangente das aldeias, vilarejos e pequenas cidades” (VELHO, 1995, p. 229).

Desenvolvimento da cultura objetiva (Simmel), aumento da sociabilidade orgânica (Durkheim), foram alguns dos processos relacionados à urbanização e ao aprofundamento da divisão social do trabalho já identificados pela teoria social clássica. A individualização, enquanto processo social vinculado àqueles, supõe justamente um aumento das alternativas, uma ampliação do *campo de possibilidades*, onde a escolha emerge paralelamente como uma possibilidade e um imperativo. A escolha da carreira de comissária de bordo surge, assim, nos relatos, como uma possibilidade um tanto insólita de fazer algo novo e diferente (diferente de empregos rotineiros e vazios). A novidade é enfatizada nos discursos: “nunca pensei em ser comissária de bordo” é a constatação – um tanto retórica e não por isso menos real – de que é possível se achar onde nunca se procurou.

O acaso aparece, assim, como uma mediação com o projeto, chamando a atenção para o modo como a casualidade pode ser trazida como categoria na produção dos acontecimentos, nas palavras de Foucault na epígrafe deste capítulo. Trata-se, contudo, de uma descoberta com condições de possibilidade específicas, propiciadas somente pelas características da metrópole contemporânea. Ficar sabendo do chamado para a vaga através de um anúncio no jornal, morar perto de algum dos centros de recrutamento (ou se deslocar até eles, ainda na primeira fase da seleção), ter alguma familiaridade com línguas estrangeiras e ser apaixonado por viajar, são algumas das primeiras condições dessa escolha. De igual modo, a influência das mães nessa direção é produzida em um contexto específico, intrinsecamente relacionado com mudanças do sistema educativo e do mercado de trabalho brasileiros a partir da segunda metade do século XX. Que, após do falecimento do esposo, a mãe de Alice tenha insistido na partida da filha caçula para o Rio de Janeiro, em lugar de ficar em Porto Alegre com ela, nos fala também de um contexto histórico e social específico. Ela quis garantir para a filha a oportunidade que perdeu quando parou de trabalhar para ser esposa e mãe, trajetória bastante frequente para as mulheres de camadas médias até algumas décadas atrás.

Como Hughes já colocou em seu estudo pioneiro (1971), a indústria moderna tem sido um agente colossal de segregação racial, étnica e religiosa, selecionando pessoas para os empregos a partir de características que não são diretamente relevantes para o trabalho. Na indústria moderna capitalista, isso representa um paradoxo com a ideologia meritocrática e a missão de varrer com as crenças e costumes. A inclinação da Varig por contratar pessoas do Sul do país, era comumente justificada pela origem da empresa, a partir de uma espécie de senso comum regionalista. Os contornos raciais e de classe dessa seleção eram menos explícitos. Uma forte identificação com a companhia (condição de sucesso na carreira) mistura-se assim com a denúncia de sua ação direta, ou por cumplicidade, em casos de racismo e misoginia.

Em relação a isso, o objetivo da última parte do capítulo foi não só reconhecer a diversidade de trajetórias que de certo modo foram equiparadas ao ingressar no curso, senão também prestar atenção às várias formas pelas quais o gênero se intersecta com uma gama de outras identidades e ao modo pelo qual essas intersecções contribuem para a vulnerabilidade particular de diferentes grupos de mulheres (CRENSHAW, 2002). Fica faltando uma comparação mais sistemática com os relatos dos comissários homens para interpretar os modos específicos dessa intersecção (os homens também sofreram preconceito? De outros homens ou também de mulheres?). Em relação aos discursos sobre a questão racial na Varig, eles tiveram um caráter ambíguo ao longo do meu trabalho de campo. A consciência de certos mecanismos

de segregação, principalmente durante o processo seletivo, debatia-se com a convicção de que a companhia lidava diplomaticamente com uma desigualdade que a transbordava. O racismo seria da aviação como um todo e, dentro desse campo, embora a Varig tivesse uma clara inclinação por pessoas do Sul (brancas), era uma empresa inclusiva. Minha tia comenta frequentemente que ela começou a fazer voos para África do Sul somente depois do fim do Apartheid. Quando converso com ela sobre as diferenças raciais ao interior da companhia, ela me confessa sua insegurança para se declarar de uma cor: “eu acho que sou parda”, comenta como esperando minha opinião. Filha de uma mulher descendente de italianos e de um homem negro, ela é frequentemente identificada como “morena”, mas não se reconhece como negra. Em relação a esses voos para África do Sul, ela sabe que somente comissários brancos faziam essa rota até o fim do Apartheid, mas imagina que nesse aspecto a Varig somente cumpria normativas do país. No próximo capítulo, continuarei explorando o funcionamento dessas dinâmicas ao longo da carreira e na imagem comercial da companhia. Como a Varig representava-se para seus funcionários e potenciais clientes? Quem eram os interlocutores desse diálogo? Como se construía a relação público (Estado) e privado (mercado) na aviação comercial brasileira no final do século XX? São algumas das perguntas a partir das quais continuo esta análise.

3 CAPITULO SEGUNDO

Uma vida de mulher maravilha

Introdução

Assistindo propagandas de companhias aéreas na Internet, uma especialmente capturou minha atenção. A propaganda começa com uma voz masculina bastante grossa que anuncia “*they are born different*”, enquanto vemos os olhos, pés, e mãos de um bebê enfocados no primeiro plano; a imagem de uma molécula de DNA acompanha a evocação do nascimento. Com uma estética lírica e os primeiros acordes de uma música de orquestra, observamos imagens de crianças atentas a pequenos eventos, até que uma delas aparece sentada em uma espécie de consultório, junto a sua mãe, ouvindo o especialista do outro lado do escritório dizer (em uma língua oriental, provavelmente chinês): “sua filha tem um dom”. O retorno da voz grossa anuncia “*born with very special gifts and extraordinary talents*”, enquanto vemos um menino negro sentado no chão de uma sala que em um rápido movimento consegue apanhar um pequeno vaso que foi derrubado, sem sequer olhar para o objeto.

As mesmas crianças vão aparecendo em sequência, cada vez um pouco maiores e sempre demonstrando alguma habilidade: a menina chinesa segura seu irmão na calçada e conta até três quando um balde de água cai na frente deles; outra menina ruiva consegue telepaticamente fazer pular de uma estante enorme o calçado perfeito para ela; um menino constrói um pequeno carro com asas, e por aí vai. Enquanto isso a voz continua: “*born to challenge the status quo, to evolve thinking and change the life of millions*”. As crianças viram adultos e a voz continua “*destiny brought them together*”. Um homem com uniforme de piloto anuncia “*time to flight*”; a menina chinesa, agora uma deslumbrante comissária de bordo, recebe um passageiro entregando um lenço segundos antes dele espirrar; a mulher ruiva desfila no aeroporto sorrindo para todos ao redor (enquanto eles sorriem de volta); o sedutor comissário negro, já dentro do avião, consegue apanhar com uma bandeja vários objetos derrubados de um compartimento. A voz grossa finaliza “*now they are flying to save us all. Saving us from the bland, the beige, and the common can't be bothered. They are a welcome splash of red, in a weary world grey. Flying in the face of ordinary*”.

“*Flying in the face of ordinary*” foi uma campanha publicitária da companhia *Virgin Atlantic* de 2013, que tinha o objetivo de lembrar às pessoas “quão maravilhoso é voar”, evocando o espírito inovador e pioneiro da empresa e demonstrando a “especial faísca” que faz tão sensacional a experiência de voar com eles²⁹. Mas a representação dos tripulantes como “super-heróis” vai além de uma ideia criativa pensada para renovar a imagem de uma empresa. Espírito aventureiro, sede por constantes novidades e “intimidade” com o céu (VASCONCELOS, 2011, p. 225), são algumas das qualidades que eles próprios se atribuem. Em parte inatas (como dá a entender a propaganda) ou descobertas na primeira infância, e em parte desenvolvidas ao longo da profissão, essas seriam qualidades que, após uma espécie de seleção natural, levariam a que só um pequeno grupo de pessoas permanecesse na aviação até o final da carreira. Segundo a ex-comissária Malu Gravowski, “no voo quem não é aquariano é canhoto. (...) Se o novato não for nenhuma dessas duas opções, pode crer, ele não dura nem um ano aqui dentro. Acho que é porque esse tipo de gente é meio maluca, por isso se adapta bem a essa vida doida” (GRAVOWSKI, 1998, p. 21).

No capítulo primeiro procurei interpretar os itinerários (condições, influências, ambições) que levaram as mulheres entrevistadas para a carreira de comissária de bordo. Neste segundo capítulo, recupero as lembranças dos caminhos trilhados depois de aprovadas no processo de seleção, ao longo do curso de formação e uma vez que começaram a “voar”. Com esta introdução como provocação, espero que, ao finalizar o capítulo, fique claro o porquê dessa “consciência” de que esta profissão é diferente de outras, “praticadas por criaturas normais”. Sempre tomando como fio condutor as trajetórias de minhas interlocutoras, mas incorporando também material das autobiografias, *blogs*, assim como propagandas de televisão, matérias de revistas e jornais, serão abordadas mudanças na institucionalização da profissão, a ênfase da empresa na disciplina e no prestígio de sua imagem, a estrutura de “carreira” oferecida aos funcionários e o papel da Varig como principal companhia de aviação comercial brasileira. Por fazer parte de um imaginário de pertencimento e orgulho reivindicado até hoje, a imagem dessa companhia como “representante do Brasil lá fora” terá um importante lugar na segunda metade do capítulo.

²⁹ *Y&R London*, disponível em: <http://www.haystackonline.com/agencies/yr-london/work/242331/flying-in-the-face-of-ordinary/>. Acesso em 13/6/2017.

3.1 Primeira parte. “De Macapá direto para Montreal”: gênese e movimentos de uma vida no céu

3.1.1 Institucionalização do ensino

No dia 27 de abril de 1938 o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) instituiu a “licença de aeromoço” por meio da Portaria n°69, com o objetivo de regularizar a prática de designar um funcionário de terra (geralmente um despachante de avião) para viajar como passageiro e prestar ajuda em caso de necessidades. Segundo C. Luiz Tenan, citado por Aldo Pereira,

Os aeromoços de então, na véspera da viagem, deviam comparecer à agência, situada na esquina da Avenida Rio Branco com a Rua Chile, a fim de saber quais seriam seus passageiros e receber instruções. Na madrugada seguinte, lá pelas três horas, já deviam estar na agência para verificar as bagagens, encomendas etc., e às seis horas, que era o horário da partida, tudo já devia estar a bordo, arrumado e conferido. Ao terminar a etapa do dia, já extenuados, antes de deitar, pois que, naquela época, não lhes sobrava disposição para frequentar cassinos e reuniões elegantes, tinham que bater à porta de cada passageiro para saber se ao mesmo alguma coisa lhe faltava. Seus salários eram poucos, mas, em compensação, era lícito receber propinas (...). Apesar de muitos, ainda hoje, considerarem deprimente aquele sistema de remuneração, na maioria dos casos, era a justa compensação, acrescida dos juros decorrentes do prazer de servir, do dinheiro que particularmente empregavam na compra de charutos, iguarias e bebidas, destinados a melhor servir os fregueses da companhia. (TENAN *apud* PEREIRA, 1987, p. 385).

A profissão foi sendo institucionalizada aos poucos, ficando os então “aeromoços” com suas obrigações limitadas exclusivamente às funções exercidas a bordo do avião. Um adendo à portaria 69, de dezembro de 1944, estabeleceria que o atestado de habilitação para exercício da profissão seria “passado por empresas de transporte aéreo, devidamente autorizadas a funcionar” (PEREIRA, 1987, p. 384). Segundo Pereira, ao contrário das empresas norte-americanas e europeias, as brasileiras davam preferência aos homens, sendo que somente em 1945 a Panair do Brasil, a Cruzeiro do Sul e a Aerovias começaram a admitir aeromoças.

Segundo Ana I. Cabral (2003), embora em 1944 a DAC começasse a exigir o Atestado de Habilitação, a preparação continuou sendo bastante informal por alguns anos, até serem estruturados os primeiros Centros de Formação. Segundo os depoimentos que ela conseguiu recolher para sua pesquisa de doutorado, os aeromoços contratados na década de 1940, e até começo dos anos 1950, realizavam estágios em diferentes setores da empresa (carga, despacho, reserva, cozinha), aprendendo questões mais específicas do serviço de bordo, que naquele momento eram “simples” – pois ainda não se dava muita atenção aos procedimentos de segurança – diretamente na prática, acompanhados por um instrutor. Na Varig, os primeiros passos para uma formação dos aeromoços e das primeiras aeromoças segundo os moldes de

uma “Escola” começaram a ser dados em meados da década de 1950, em Porto Alegre (CABRAL, 2003, p. 153). No depoimento de Alice Klausz – figura importantíssima na história da categoria, pelas razões que explicarei a seguir – Cabral identifica modificações nos procedimentos da empresa no sentido de aproximar a formação desses funcionários aos padrões dos Centros de Treinamento das empresas estrangeiras (treinamento chefiado por uma supervisora contratada especificamente para essa tarefa; alojamento dos alunos por conta da companhia; estágios de vários meses nos aeroportos, “em terra”; forte disciplina imposta nas aulas e nos alojamentos)³⁰.

Desde finais da década de 1940, em sintonia com o contexto internacional de expansão da atividade propiciado pelo fim da Segunda Guerra Mundial, a Varig vinha passando por um período de forte crescimento. Em 1951, partindo de Porto Alegre, essa companhia servia catorze cidades do Estado de Rio Grande do Sul, seis de Santa Catarina, seis do Paraná, chagando a São Paulo, Rio de Janeiro e cruzando a fronteira nacional até Montevideu (PEREIRA, 1987, p. 60). Em 1952 consegue se lançar para as rotas do Norte do país com a compra da Aéro Geral, que voava pelo litoral desde o Rio de Janeiro até Natal. Segundo Pereira, com esta expansão a Varig conseguiu equiparar-se às concorrentes: Cruzeiro, Panair, Vasp e Real/Aerovias. Um pouco mais tarde, em 1953, depois da desistência da Cruzeiro por falta de apoio oficial, o Governo Federal concedeu a linha Rio de Janeiro - Nova Iorque à Varig. Para Monteiro, o episódio da concessão desta rota – o autor cita o depoimento do ministro da Aeronáutica no segundo governo de Getúlio Vargas, Brigadeiro Nero Moura, como evidência de que o então presidente da Varig, Ruben Berta, teria se beneficiado da condição de colaborador da campanha de Vargas para dita concessão – seria “emblemático da centralidade da estratégia de aproximação com o governo, e o quanto o investimento neste jogo político

³⁰ Cabral mapeia a evolução institucional da Escola de Comissários da Varig, desde o traslado do Rio de Janeiro para São Paulo em 1961, passando pela reestruturação no Rio – da qual foi responsável Alice Klausz – posterior ao falecimento de Ruben Berta (em 1966) e até a inauguração dos Centros de Treinamento de Comissários da Varig, em 1974 em São Paulo e em 1975 no Rio de Janeiro. Segundo a autora, até o começo dos anos 1980 a formação (o curso) era realizada no Rio e o treinamento em São Paulo; a partir de 1983-84 a prática foi invertida (CABRAL, 2001, p. 158). Nesta evolução, uma importante mudança deve ser salientada: nos anos 1980 começaram a surgir as primeiras Escolas de Aviação particulares, independentes de qualquer companhia, homologadas pelo DAC para fazer entrega da Carteira de Habilitação Técnica. Apesar da desaprovação inicial por parte das companhias, que a Varig acabou levando mais longe, hoje em dia esse é o caminho “natural” da formação dos comissários: fazer um curso pago em uma Escola de Aviação, uma vez finalizado o curso, fazer os exames necessários para obter o CHT (ministrados diretamente pelo DAC) e somente depois tentar o ingresso para alguma companhia. Durante os anos 1990 todas as empresas começaram a exigir o CHT (obtido em uma Escola de Aviação) para admitir candidatos nos treinamentos, menos a Varig, que continuava oferecendo seu próprio curso. Na mesma época, as empresas pararam de arcar com os custos relativos à estadia dos alunos vindos de outras localidades, mudanças todas que foram levando, para a autora, à precarização da formação dos comissários de voo (op. cit.: 161-162). É interessante observar que nesses percursos, personalidades eminentes do campo formadas pelas companhias, como a própria Alice Klausz, começaram a ser contratadas pelas Escolas de Aviação para desenhar e ministrar os cursos.

seria decisivo para que a empresa gaúcha viesse a ocupar um lugar de destaque no cenário da aviação comercial” (MONTEIRO, 2007, p. 42).

Como consequência dessa expansão, em agosto de 1954 a Varig contratou vinte mulheres que conformaram o primeiro grupo de aeromoças da companhia, que até esse momento só operava com homens. Para realizar a rota para Nova Iorque, a empresa tinha comprado três aviões *Lockheed 1049 Super Constellation*, aquisição que no mundo da aviação comercial se traduz em novas complexidades para a tripulação responsável em termos de atendimento aos passageiros e segurança. Segundo Alice Klausz, mulher que formou parte dessa tripulação e passou a ser conhecida como “a primeira aeromoça do Brasil”, a decisão de contratar aeromoças veio do então presidente da companhia, Ruben Martin Berta, visando o atendimento da clientela feminina, pois se tratava de voos longos, equipados com assentos leitos. Em suas palavras, “seria no mínimo deselegante ter homens cuidando das senhoras passageiras à bordo. Naquela época, era comum as pessoas trocarem de roupa em pleno voo e dormirem trajando pijamas”³¹.

Alice Klausz, que por influência da linhagem materna até os nove anos só falava alemão, tinha estudado biblioteconomia e trabalhava nessa área, e na época do ingresso na Varig também tinha começado a estudar Direito, curso que teve que interromper e só acabaria concluindo uns vinte anos depois. Em 1957, um pouco mais de três anos depois de ter ingressado na empresa, Alice seria promovida a instrutora de comissários, para o que teria que realizar um curso na companhia *Swissair*, em Zurique. A Varig tinha acordos de cooperação com esta empresa e a Lufthansa, que eram consideradas como “modelos perfeitos de organização” e bons serviços pelo então presidente, Ruben Berta.

Este tipo de ações era mostra, para Alice, de como a Varig investia em seus funcionários e fazia de todos, “sem distinção”, profissionais muito bem preparados. Como ela afirma, “a companhia sempre teve orgulho de seu time e nunca, nunca economizou na formação de seus quadros”. Ao retornar ao país após a experiência na *Swissair*, Alice ajudou a montar os cursos de treinamento e posteriormente a Escola de Comissários da Varig, que foi ideada pelo presidente como uma “escola modelo na região, no mínimo a melhor da América do Sul”, e que funcionaria também para treinar comissários de outras empresas. Graças a sua formação

³¹ “Dona Alice”, como é chamada por suas alunas, é uma figura muito presente nas memórias de minhas interlocutoras, mas eu não tive oportunidade de entrevistá-la. Todas as falas citadas em seguida foram extraídas de uma entrevista realizada pelo site “Jetsite”. Em “A 1º comissária do Brasil”, disponível em: <http://www.aviacao comercial.net/jetsite/reportagens_1comissaria.htm>. Acesso em: 23/5/17. Ver Fig. 23 no Anexo I.

como bibliotecária, ela também foi convidada pelo presidente para desenvolver os manuais de comissários e balconistas.

Alice Klausz conquistou a confiança do Presidente, e veio a se converter na mão direita de Berta em tudo o que tinha a ver com a formação dos funcionários, principalmente aqueles que trabalhariam nos aviões. De fato, a forma como ela descreve seu superior é muito semelhante à forma como minhas interlocutoras descrevem a própria “Dona Alice”: como sendo alguém “muito sério, focado e, sobretudo, exigente”. Segundo Alice, mais do que inspirar respeito “as pessoas morriam de medo dele”, que era austero, mas generoso, como “só os pais sabem ser com os filhos”. Berta era um trabalhador incansável, que “se dedicava de corpo e alma para a companhia” e que exigia dos seus subordinados o mesmo tipo de dedicação. Característico do seu estilo “paternalista” de trabalhar, ele dava confiança e sabia premiar o mérito, mas não hesitava em demandar a dedicação integral dos seus funcionários.

“Dona Alice” ou “Tia Alice” aparece quase invariavelmente nas narrativas das mulheres que conheci durante a pesquisa, principalmente quando lembram a disciplina transmitida ao longo do curso de formação. Nas entrevistas, quando eu perguntava sobre essa formação comumente me respondiam “você já deve ter escutado falar da Tia Alice”. Segundo Regina, ela era “extremamente rígida”, com ela “a coisa era rigorosa mesmo, mas funcionava”. Regina, que continuou trabalhando como comissária depois da falência da Varig, considera que era uma questão da época, “quando ela entrava na sala todo o mundo levantava”; “todo o mundo tremia quando sabia que a Dona Alice estava por perto”. Raissa me exemplificou o rigor da instrutora na lembrança de um episódio ocorrido durante o Curso de Formação. Ela fazia o curso em São Paulo e seu filho, que tinha cinco para seis anos, morava com sua mãe em Macaé. Essa era sua única dificuldade, como explica no seguinte fragmento:

Tive uma dificuldade, sim, com a questão do filho. Você já ouviu falar em Alice Klausz? Dona Alice foi uma figura notória, né? Ela era super rígida, e era uma mulher que [*Raissa performa com o corpo uma atitude de mando, de alguém que da ordens*]. Então, nessa época minha mãe não estava conseguindo colégio pro Matheus [...]. E ela ligou pra lá, pra São Paulo, pra me dar essa notícia. E me chamaram dentro da sala porque minha mãe falou, sabe como é gaúcho, né? “É importantíssimo, chama minha filha”. [...] Aí, o que que houve? Não sei se eu fui estúpida, grossa, mal educada, não sei o que que eu fiz, mas eu sei que dei uma resposta pra secretária que ficou puta, de ter me chamado na sala [...]. Aí eu fui chamada, a Dona Alice Klausz me chamou e falou assim “você foi a única pessoa que foi aceita com filho, então você tem que ser, aqui dentro, você não é mãe, aqui dentro você é comissária de bordo da Varig”. E eu não podia responder nada, né? E com a vontade de... Aí quando eu estava saindo, morrendo de vontade de chorar, com o coração apertado, aí ela falou assim “Raissa, mas está tudo bem?”. Ela era humana, mas tinha que fazer essa coisa de general, que era um exército.

No livro *Estrela Brasileira*, Cláudia Vasconcelos lembra das proibições, alertas e advertências da “mestra”: sobre a correta apresentação do uniforme e a vestimenta adequada

em horários de folga; as “divisões hierárquicas” que deviam ser respeitadas entre os membros da tripulação (nos veículos que os transportavam para o aeroporto, os comissários deviam deixar livres os primeiros assentos, reservados para os pilotos e demais técnicos); a forma de se dirigir aos outros durante a fala (substituir o pronome “tu” por “senhor”), entre outras. Segundo Claudia, de todos os lembretes aquele que mais a marcou foi um ditado que sintetizava o conceito de disciplina de Dona Alice, como “sinônimo de estética, harmonia e tratamento formal” (VASCONCELOS, 2011, p. 28).

Uma mistura de rigor quase militar e humanidade, mencionada por Raissa no trecho citado, era o traço característico da personalidade de Dona Alice, pelo menos do modo como suas alunas a lembram. Mais do que isso, essa combinação, à que a própria Alice se refere em um trecho da entrevista citado anteriormente como um “estilo paternalista de trabalhar”, era um componente essencial das relações de trabalho na Varig. Não era casual que quando Dona Alice entrasse na sala todo o mundo levantasse; na realidade, esse tipo de reverência às autoridades formava parte dos aprendizados do curso. Tinha o mesmo sentido que guardar os assentos da frente para os comandantes e demais técnicos nos traslados para o aeroporto: manter uma clara demarcação das relações de poder. Um pouco exército, um pouco mãe, a Varig como um todo era essa mistura de disciplina, rigor e recompensa material e afetiva, como ficará claro ao longo deste capítulo.

3.1.2 Etiqueta, prestígio e classe

Fique à vontade
Tiau, good bye,
Ainda é cedo,
Alô, como vai?
Com Marcelino vou estudar
Boas maneiras
Pra me comportar.
Primeira lição: deixar de ser pobre,
Que é muito feio.
Andar alinhado
E não freqüentar, assim, qualquer meio.
Vou falar baixinho,
Serenamente, sofisticadamente,
Para poder com gente decente
Então conviver.

Tom Zé, *Curso Intensivo de Boas Maneiras*

Como foi comentado no primeiro capítulo, na Varig, as primeiras etapas do processo seletivo – entrevistas e dinâmicas grupais onde eram observados os itens relativos à aparência pessoal, desenvoltura, iniciativa etc. – eram realizadas em Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro. Uma vez aprovado, e realizados os exames médicos correspondentes (audiometria, electrocardiograma, ginecologia, odontologia, otorrinolaringologia etc.), o candidato era considerado apto para iniciar o Curso de Formação em São Paulo ou Rio de Janeiro. Naquela época, ser aprovado nessa etapa inicial era o grande passo, pois a partir desse momento os candidatos passavam a formar parte da empresa (incorporação simbolizada pela assinatura da Carteira de Trabalho), embora sempre existisse a possibilidade de ser expulso do curso – daí a eficácia da disciplina implantada. Cada candidato recebia uma passagem de avião de parte da empresa (que para muitos significava a primeira vez em um avião) e, chegando na cidade, era hospedado por conta da companhia.

Instalar os candidatos em hotéis ou pequenos prédios era uma prática comum nas primeiras décadas da profissão no mundo inteiro, e servia para manter o controle e a disciplina para além do curso em si. Claudia Vasconcellos conta no seu livro que as mulheres de sua turma foram hospedadas em um pensionato de irmãs católicas; mais comumente, era um hotel ou um apartamento compartilhado com outros colegas. Alguns dos filmes e romances que vi ao longo da pesquisa mostram como, nessa primeira instância de formação que constitui o curso, a disciplina e rigor eram levadas a um extremo quase que despropositado. Por exemplo, no romance *Aeromoça*, além das normas sobre atrasos, manutenção do peso e aparência pessoal, as “treinadas” tinham um horário para se recolher durante a semana e nos finais de semana. Em uma das “inspeções noturnas de surpresa”, a instrutora descobre a ausência de uma moça, resultando no seu automático desligamento do treinamento. Ao longo dos primeiros capítulos, e por meio de situações como essa, Serling realça a ideia de que a “transformação física fazia parte do processo de aprendizagem”, e de que os corpos, “e não só os cérebros” estavam em julgamento.

Cabral aproxima esta etapa do treinamento daquilo que Goffman classifica como *instituição total*, em relação às condições de acomodação em um local e por um tempo determinados, separados da sociedade mais ampla, com uma “vida fechada e formalmente administrada” (CABRAL, op. cit. p. 269). De fato, durante os dois ou três meses de duração do curso³², os candidatos eram definitivamente e holisticamente iniciados no “mundo da aviação”.

³² Independentemente do nível de formalização do ensino, na aviação comercial tudo está condicionado às necessidades das companhias (de contratação, de orçamento, da demanda etc.), que flutuam segundo o fluxo de contratação ou crescimento do setor. Esses fluxos dependem, ao mesmo tempo, de uma variedade de fatores

Com uma carga de oito horas diárias, esses cursos incluíam disciplinas como medicina de aviação, primeiros socorros, meteorologia, normas e organograma da empresa, tipos de aviões, serviço de bordo etc. Nas aulas práticas, os alunos tinham que aprender desde sobrevivência na selva e combate a incêndios, até expressão oral e “etiqueta”.

Assim, a ênfase que durante a seleção era colocada na apresentação pessoal e nas medidas corporais, no curso de formação era redobrada por meio dessas aulas, em que os candidatos eram instruídos em regras para “aprender a sentar”, “cruzar as pernas”, “portar-se à mesa”, higiene pessoal e postura, “cortes e coques de cabelo”, maquiagem, uso de acessórios e cuidado do uniforme (VASCONCELOS, 2011, p. 27). Uma das responsáveis por ministrar essas aulas foi Pina Fernandez, quem, segundo Cláudia Vasconcelos, foi descoberta por Alice Klausz no final da década de 1970 na “SOCILA” (Sociedade Civil de Intercâmbio Literário e Artístico), escola de etiqueta e boas maneiras, frequentada por mulheres da alta sociedade carioca.

Fundada no Rio de Janeiro em 1953 por Maria Augusta Nielsen, a SOCILA nasceu como uma escola de modelos e foi a responsável pelo treinamento das candidatas ao título de “Miss Brasil” de 1958 até 1976³³. Beneficiada pela proximidade com a primeira dama Sarah Kubitschek, que a teria chamado para “preparar” as filhas, Maria Augusta Nielsen passou a dar aulas no Palácio das Laranjeiras para toda a família presidencial³⁴. Graças a essa proximidade, Nielsen teria influenciado o Presidente Juscelino para que em 1957 fosse sancionada uma lei regulamentando os cursos profissionalizantes. É interessante observar que Nielsen lutava contra a imagem desmoralizada que possuía a carreira de modelo naquela época, e “queria criar modelos de classe e brasileiras”. De fato, a noção de etiqueta social, “relacionada a diversos aspectos da vida em sociedade” e “considerada sinônimo de educação, elegância, cordialidade e respeito”, está atrelada à ideia de “agir com classe”³⁵.

relacionados ao mercado interno e internacional, às políticas mais ou menos protecionistas assumidas por cada governo, aos avanços tecnológicos da indústria etc. Para um maior aprofundamento desse tema, que excede os objetivos desta tese, ver: FAY, 2001; HELMS, 2010; MONTEIRO, 2007; OLIVEIRA, 2011.

³³ “Maria Augusta Nielsen - Fada Madrinha das Cinderelas”, em: *Misses em manchete*, disponível em: <<http://missesemmanchete.blogspot.com.br/2007/05/maria-augusta-nielsen-fada-madrinha-das.html>>. Acesso em: 17/5/17.

³⁴ A relação entre a “socialite” carioca e o Presidente Kubitschek foi levada para a televisão pela Rede Globo na minissérie “JK”, na qual Maria Augusta foi interpretada pela atriz Mila Moreira. Apesar de ter sido procurada pela Rede Globo e ter dado muitas entrevistas, Nielsen não ficou conforme com a representação de sua trajetória pela personagem Maria Alice, que, segundo ela, tinha “hábitos morais muito duvidosos”. Em “Misses em manchete”, op. cit..

³⁵ Todos os trechos da frase citados entre aspas foram obtidos de: “Módulo 1: Curso de Etiqueta Social”, em *Socila Escola*, disponível em: <<http://www.socilaescola.com.br/site/curso-de-etiqueta-social/>>. Acesso em: 23/5/2017.

Figura 2: Claudia (primeira a partir do lado direito) e colegas da Cruzeiro do Sul durante o curso de etiqueta na SOCILA.



Na formação das comissárias na Varig, também, aprender etiqueta social passava em grande parte por “deixar de ser pobre”, nas palavras do cantor Tom Zé na música citada na epígrafe. No relato sobre seu primeiro vôo longo na Varig, Malu Gravowski lembra que, quando conheceu o comandante, estirou sua mão para cumprimentá-lo e este a repreendeu perguntando se não tinham lhe ensinado que “não é correto estender mão com luvas para cumprimentar uma pessoa” (GRAVOWSKI, 1998, p. 14), frente ao que ela respondeu que nunca tinha usado luvas antes. Era em interações como essas nas que a distância social, reproduzida hierarquicamente no interior da empresa, se fazia presente. Enquanto arte do detalhe, as regras da etiqueta social apontam precisamente para lixar ou polir maneiras que são vistas como ameaças ao prestígio social do grupo.

Claudia Vasconcelos lembra que assistia às aulas “embevecida”; “tudo era desconhecido e encantador” para ela e seus colegas, “já que a grande maioria vinha de famílias humildes e de classe média” (VASCONCELOS, 2001, p. 28). Claudia chama a atenção diversas vezes no seu relato, sobre a composição heterogênea do grupo de voo, “étnica”, “de educação”, “comportamento” e “cultura”. Para ela, o comprometimento de Ruben Berta e “a origem germânica disciplinadora que norteou os parâmetros a serem atingidos” foram alguns dos fatores que permitem explicar o sucesso da Varig para “congregar e transformar um grupo

tão heterogêneo em algo coeso, focalizado no objetivo a ser alcançado, que era basicamente atender ao passageiro de forma a conquistá-lo, transformando-o em cliente fidelizado” (op. cit. p. 22). E é essa mesma origem germânica disciplinadora que levou a Varig, segundo Claudia, a selecionar de forma mais sistemática pessoas oriundas de Rio Grande do Sul.

Norbert Elias descreve como, com Luis XIV, é constituída a “nova sociedade de corte”, quando conclui o processo a partir do qual a existência social dos homens passa a depender do prestígio e da consideração da corte (ELIAS, 1996, p. 109). Na meticulosa planificação de cerimônias como o *lever* do rei, Elias reconhece as qualidades de uma organização onde cada ato recebia o caráter do prestígio vinculado a ele, enquanto símbolo da distribuição do poder. Na estrutura dessa sociedade e dessa forma de governo, a etiqueta tinha, segundo o autor, uma função simbólica de grande importância (op. cit. p. 115). De modo semelhante, na Varig, formar os comissários nas regras da etiqueta social também tinha uma função simbólica de grande importância. Enquanto cara visível da companhia, esses funcionários seriam os principais responsáveis de comunicar a imagem de prestígio que a empresa foi pouco a pouco construindo e consolidando. Não por acaso, Dona Alice afirmava que ser exigente não era um capricho, era um método: “melhor que nós corrigíssemos tudo ou quase tudo antes que os passageiros o fizessem. Eu lhe digo: só assim é que a Varig poderia competir contra as gigantes Air France, Lufthansa, PanAm”³⁶.

Ao mesmo tempo, a rígida disciplina e o cuidado pelas “boas maneiras” na formação dos comissários tinham a função social de apagar os vestígios de uma origem social inferior, convertendo-se assim no que Elias denomina *fetichismo de prestígio* (op. cit. p. 116) e servindo de indicador da posição do indivíduo dentro da estrutura de poder. A origem germânica, segundo Vasconcelos, a raiz militar da aviação e da formação dos primeiros tripulantes, tudo isso contribuiu sem dúvidas para a ênfase no respeito pelas hierarquias cultivado na empresa. Não menos importante, o significado da etiqueta se fundava no prestígio que comunicava, em um momento em que a concorrência entre empresas não tinha como se dirimir no campo dos preços das passagens³⁷; condições de uma época em que “viajar não era para quem queria, era para quem podia”, como gostam de dizer minhas interlocutoras. Essa observação corresponde, aliás, com o apontado por Hochschild em sua pesquisa na *Delta Airlines*, sobre o fato de que os candidatos eram selecionados segundo sua capacidade de exteriorizar uma determinada “sociabilidade de classe média” (HOCHSCHILD, 1983, p. 97).

³⁶ “A primeira comissária do Brasil”, Op. Cit.

³⁷ Devido às políticas de controle tarifário comentadas no Capítulo Primeiro.

A hipótese que estou esboçando aqui e continuarei desenvolvendo ao longo da tese, de que a etiqueta inculcada nos comissários tinha a função de comunicar prestígio, onde o alvo principal dessa comunicação era o executivo (homem) de classe média-alta, encontra sustento em uma espécie de senso comum entre os ex-funcionários da Varig, de que a empresa vendia o bom atendimento como um diferencial em relação às outras companhias. “A Varig era famosa por oferecer um bom serviço, a própria propaganda da Varig enfatizava isso”, me comentou Ellen em relação às exigências dos passageiros, que “cobravam tudo isso quando chegavam a bordo”. O rigor do processo de seleção e os conhecimentos adquiridos nos cursos contribuíam, assim, para uma sensação de “privilégio” entre os funcionários; segundo Giovana, “o fato de trabalhar em um ambiente muito selecionado, você aprende”. Essa é uma das qualidades elencadas pela maioria, quando eu lhes perguntava sobre a forma pela qual o trabalho na Varig tinha contribuído para mudar sua personalidade. Em palavras de Alice,

Eu acho que, antes de tu ser comissária, de passar pelos treinamentos da Varig, tu es uma pessoa assim, mais desleixada, digamos assim, menos preocupada com a, a aparência, a alimentação, mesmo de receber pessoas na tua casa, eu acho que uma série de coisas que envolve o anfitrião. Na verdade a Varig te treina, né, treinava, pra ser um bom anfitrião. Então, tua apresentação, teus idiomas, tua postura, saber receber alguém na tua casa e que ela volte. O prazer de, tipo assim, “você é importante pra mim e você tem que retornar”. Isso achei muito importante, e tu passas para tua vida, então, tu passas a ser uma pessoa, assim, mais sociável, educada, polida, né, pra, pra tudo, pra receber, pra num restaurante, mais refinada no conhecimento de comidas, vinhos, e, com as pessoas também, simpatia. Talvez, eu acho assim, que eu não seria talvez tão comunicativa como eu tive que aprender a ser em relação à Varig.

Menos desleixada, mais sociável, educada, polida, refinada e comunicativa: tais as mudanças no caráter que a Varig motivava e contribuía a desenvolver. Enquanto algumas mulheres descrevem esse aprendizado como um processo mais “natural” – o termo não é fortuito, já que muitas vezes essa menor ou maior facilidade de adaptação é justificada pela herança, por meio do nascimento, de costumes e valores atribuídos a um povo ou uma cultura. Neste sentido, Ellen me disse que a disciplina para ela não foi um problema por ela “vir de uma família alemã” e o “alemão ser seu primeiro idioma”. Ela teve uma educação “bem rígida”, “germânica”, e, portanto, seguir horários, normas e procedimentos nunca foi um problema.

Para outras, se adaptar a esse novo mundo exigiu muito esforço. Para Diane, fazer o serviço da primeira classe na Varig foi seu “segundo inferno” (o primeiro tinha sido o processo seletivo). Sua aparência tinha mudado, ela tinha conseguido fazer um tratamento dental, prótese, cuidava melhor da sua pele; mas o serviço de bordo era “muito elaborado”: eram vários carrinhos, com diferentes opções de cardápios, louças específicas para cada refeição, “era um serviço refinado”. E os passageiros perguntavam, em inglês, a composição de cada cardápio. Diane, que tinha somente “inglês básico”, ficou muito nervosa naquele período, “se cobrando

muito”; mas encontrou a saída quando resolveu pedir o *menu* com antecipação e procurar ajuda com pessoas que conseguissem traduzir aquele vocabulário para ela. Cheia de orgulho, ela me contou que com o tempo conseguiu desenvolver o *menu* da primeira classe em cinco idiomas, inclusive o japonês.

3.1.3 Moldando corpos

Se as regras da etiqueta social tinham a função de comunicar prestígio, a avaliação da “apresentação pessoal”, desde o processo seletivo e ao longo da profissão, dirigia-se prematura e insistentemente à imagem corporal dessas mulheres. Junto com o formato dos dentes e a aparência da pele, o porte e magreza do corpo eram objeto de estrito controle e zelo. Se a balança e o espelho na sala da instrutora eram o símbolo mais patente desse controle, uma pletera de saberes auxiliava os comissários no correto cuidado e manutenção da “saúde” física. Um exemplo disso foi a implementação do “Programa Vigilantes do Peso” (também chamado “projeto *Free Willy*”) que, segundo Claudia, mais do que questões estéticas, visava à “reeducação alimentária” dos funcionários (op. cit. p. 213).

Para Raissa essa era a disciplina mais difícil de lidar. Segundo ela, a Varig tinha uma “coisa meio exército” de controlar os horários, o cabelo, do respeito pela autoridade; um tipo de disciplina “no trato com o passageiro”, que elas aprendiam a respeitar e conduzir. Mas a questão do peso chegava a ser “absurda”. Algumas delas observaram que esse tipo de controle chegava a ser mais rigoroso que a preocupação com outros “problemas de saúde”, principalmente o alcoolismo³⁸.

Essa disciplina lembra as análises de Foucault (2003) no seu já clássico estudo sobre a prisão. Recuperando uma descrição da “figura ideal do soldado”, evocada a começos do século XVII, esse autor aponta os “signos” que permitiriam reconhecer essa figura de longe: a posição da cabeça, a amplitude dos ombros, o desenho das pernas e a cadência da sua marcha. Todas essas marcas compõem uma “retórica corporal da honra” que se aperfeiçoa ao longo do século XVIII, quando o soldado converte-se em algo que se fabrica, dominando e exercitando o corpo e os hábitos, com o objetivo de “expulsar o camponês” para lhe dar um “ar de soldado” (FOUCAULT, 2003, p. 139). Da mesma maneira, poderíamos descrever os signos que engendram uma “retórica corporal do *glamour*” das comissárias, que, se definidos por outras

³⁸ Só bastante tardiamente o problema do abuso de álcool foi encarado seriamente como política institucional, e hoje em dia existem estritos controles a que os tripulantes devem se submeter em certa quantidade de horas. Segundo minhas interlocutoras, antes existia uma espécie de sentimento de camaradagem que desestimulava as pessoas a denunciarem situações de abuso de álcool; e a empresa também fazia “vista grossa” dessa questão, protegendo sua imagem e evitando a sanção dos funcionários.

qualidades, não deixam de estar depositados nos mesmos lugares: a posição da cabeça, o desenho da silhueta, o movimento do caminhar e, sem dúvida, a sofisticação do uniforme.

Essa comparação de “retóricas corporais” pode ser aprofundada a partir da aproximação dos (por vezes sutis) filtros exercidos neste espaço com a seleção levada a cabo para outras carreiras femininas, em que a apresentação dos corpos também é objeto de forte escrutínio. No mundo televisivo, por exemplo, Raphael Bispo (2016) observa como as chacretes ocupavam um espaço bastante específico das convenções artísticas, confrontando suas corporalidades com outras imagens, principalmente das atrizes de telenovela, do cinema *mainstream* e do teatro moderno. Em todos esses casos rege um “esquema regulador de corpos inteligíveis” assentado em uma “matriz heterossexual compulsória”, onde o recrutamento circunscreve “o que seria um corpo feminino desejável, digno de afeição e elogio, que se constitui por meio da articulação e reificação de concepções mais hegemônicas de idade, gênero, classe, estética, raça e sexualidade presentes em nossa sociedade” (BISPO, 1996, p. 59).

Por outro lado, a dimensão de “exagero” das formas corporais valorizadas neste espaço do mundo televisivo, onde o sufixo aumentativo “uda” (“boazuda, bunduda, peituda, coxuda e cadeiruda”) afasta a exigência de magreza, distancia completamente esse padrão de corporalidade daquele valorizado no espaço da aviação comercial. Do mesmo modo, embora naquele mercado erótico o autor reconheça um movimento de ampliação da origem social das dançarinas (da pobreza das primeiras para a entrada, a partir dos anos 1980, de mulheres de classe mais abastada, com um profissionalismo e nível cultural supostamente superior), na aviação, a valorização de uma estética “sofisticada” com toques de “glamour” apontava definitivamente para mulheres que, se não provinham da elite, seriam capazes de exteriorizar uma cultura de elite.

Com suas especificidades, esses modelos de feminilidade reverberam os efeitos de uma *dupla docilidade* a que teriam sido submetidos os corpos das mulheres a partir do seu ingresso massivo ao mundo do trabalho, segundo a antropóloga argentina Silvia Citro. Desde o pós-guerra começam a aparecer novos ideais de beleza do corpo feminino, novas modas e atitudes corporais. Tratou-se de uma revolução da imagem na qual o cinema teve um papel fundamental, e a partir da qual começaram a ser difundidos saberes sobre alimentação, exercícios para emagrecer, maquiagem e tratamentos estéticos dirigidos ao corpo inteiro. Segundo Citro,

Así, las nuevas dactilógrafas, empleadas, telefonistas, estarán sometidas ahora a una doble docilidad: al tradicional disciplinamiento del movimiento de los cuerpos en el trabajo (la *anátomo-política* del detalle foucaultiana) se

le suma el de la nueva imagen corporal que deben alcanzar, a través de una *anátomo-política de la belleza* que se hará cada vez más minuciosa y rigurosa. (CITRO, 2010, p. 35)

Se uma anatomia política da beleza acompanhou o ingresso das mulheres no mercado de trabalho como um todo, no mundo da aviação, onde a imagem das novas aeromoças foi sendo cada vez mais explorada como publicidade, a ênfase recaiu na beleza dessas mulheres e a elegância dos seus uniformes. Foi assim que o mundo da moda ingressou no mundo da aviação e famosos designers foram contratados para confeccionar os uniformes das aeromoças. Nos anos 1960 e 1970, com a proliferação de companhias ao redor do mundo e o acirramento da concorrência, os uniformes assumiram a função de renovar a imagem das companhias, incorporando diferentes tendências da moda internacional: variados formatos de chapéu, minissaias, estampas e cores sortidas, e trajes regionais (como o quimono japonês), inspiraram esses designers³⁹.

Em sua análise sobre os usos sociais e significados simbólicos do uniforme de trabalho em uma grande siderúrgica (a Usiminas), Farias (2010) identifica as estratégias que possibilitaram uma *transmutação simbólica* do uniforme, desde seu papel para moldar comportamentos e “civilizar” os operários, até sua função como símbolo de status. A autora recupera especificamente o caso dos uniformes das aeromoças (FARIAS, 2010, pp. 27-33), apontando os artifícios que envolviam a aparência dessas profissionais, levando essa vestimenta a se transformar no maior símbolo do glamour da aviação. Segundo Farias, a estratégia de exibir uniformes elaborados por estilistas renomados iniciou-se em 1946 pela companhia aérea Air France, que adotou uniformes assinados por Georgette Renal. Posteriormente, a companhia recorreu a Dior, Pierre Cardin, Balenciaga, Courrèges, Patou e Christian Lacroix.

No Brasil, as companhias foram um pouco mais conservadoras na incorporação da moda aos uniformes. A Varig, no entanto, como parte de uma grande renovação que começou com a introdução dos novos “Avro” em 1971, mudanças de roteiros, condições de pagamento e “sofisticação dos serviços de bordo”, introduziu novos uniformes “estilo gaúcho” (compostos por ponchos, chapéu de abas largas e botas altas) para as comissárias que realizavam as linhas do interior de Rio Grande do Sul.

³⁹ Ver a fascinante compilação de fotos realizada pelo *blog* “Gosto nas alturas”, disponível em: <http://gostonasalturas.blogspot.com.br/2011/04/metade-dos-anos-60-comissarias-de-bordo.html>. Acesso em: 13/6/2017.

Figura 3: “Almanaque Gaúcho”, Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 13/12/2001.



O uniforme de fato era o elemento por meio do qual a identidade da empresa estendia-se ao corpo do comissário de bordo. Através de uma socialização exitosa, a identidade da empresa confundia-se com a identidade do funcionário. Antônio, um amigo de minha tia, me explicou isso a partir dos gestos com os quais expressou a diferença entre a Varig e a companhia em que trabalha na atualidade: passando as mãos pelo corpo em direção ascendente, ele me disse que na Varig ele e a companhia eram uma coisa só; hoje, em troca, ele “veste” a companhia, mas a vestimenta e a pessoa são coisas definitivamente separadas.

A relação entre aprendizado, corpo e disciplina também é examinada por Bourdieu em sua análise sobre a *assimilação da dominação* masculina, que opera na naturalização da construção social dos corpos (BOURDIEU, 2000, p. 36). Na observação das mulheres cabilas e recuperando as contribuições da tradição feminista, o sociólogo francês vai observar que a moral feminina se impõe sobre tudo através de uma disciplina constante que afeta todas as partes do corpo e é exercida continuamente mediante a pressão sobre as roupas e o cabelo. São estas maneiras de ensinar às mulheres a ocupar o espaço, andar, e adotar posições corporais convenientes.

Se as observações do autor sobre essas posições corporais femininas não bastassem para nos deslocar automaticamente para o ensino transmitido na carreira de comissária de bordo, o próprio Bourdieu traz este exemplo para dizer que tudo o que permanece em um estado

implícito no aprendizado normal da feminilidade, alcança sua máxima explicitação nas “escolas de aeromoças” e seus cursos de comportamento e de “saber estar” (BOURDIEU, 2000, n. 46). Moral de gênero e classe inculcada por meio de uma disciplina rigorosa, esses ensinamentos não devem ser entendidos como uma força opressora exercida “no corpo e na mente” desses trabalhadores. Pelo contrário, minhas interlocutoras afirmam frequentemente o quanto gostavam daqueles uniformes e o “orgulho” que sentiam pelo pertencimento que eles simbolizavam. As viagens em si mesmas, além do acesso a todo um mercado de consumo de bens importados que obtinham por meio delas, formavam parte também do glamour da profissão, fonte de admiração e fascínio. Tudo isso ficará mais claro a partir da reconstrução dos diferentes estágios da carreira que realizo a seguir.

3.1.4 A decolagem da carreira

Cabral aproxima a formação recebida pelos comissários na Varig com os *rituais liminares* analisados por Victor Turner, em que os noviços são despojados de suas roupas e nivelados, abandonando seus nomes (CABRAL, 2003, p. 270). De fato, quando eram admitidos no curso⁴⁰, os futuros comissários recebiam um uniforme de treinamento e um “nome de guerra” (que em geral correspondia a uma parte do sobrenome, mas em caso de repetição podia ser o segundo sobrenome), pelo qual muitos são reconhecidos até hoje.

Diferentemente dos campos de produção simbólica, onde o “nome próprio” funciona como uma marca com um efeito mágico, capaz de produzir uma “curiosa contaminação de prestígio” (BOURDIEU e DELSAUT *apud* PONTES, 2008, p. 176), na aviação, mais próxima neste aspecto do campo militar, o “nome de guerra” tinha a função de identificar sem singularizar. Como bem lembra Pontes, uma vasta literatura antropológica tem demonstrado de que forma o processo de renomeação, associado a situações rituais, funciona como um dos marcadores sociais por excelência da aquisição de prestígio e status, no avanço na “carreira” social (PONTES, 2008, p. 177-178). O “nome de guerra”, no entanto, ao mesmo tempo que demarca a passagem pelo ritual, reincorpora o sujeito em um coletivo do que ele não é mais que um elo, e com o que se relaciona a partir de específicas relações de poder e autoridade. Adicionado ao uniforme por meio do crachá, o nome não deixava assim de cumprir funções essenciais.

⁴⁰ Não se deve esquecer que a etnografia de Cabral foi realizada em uma etapa posterior da institucionalização da profissão, em que os candidatos a vaga na empresa deviam antes realizar o curso de formação oferecido por alguma escola de aviação particular. Para minhas interlocutoras, pelo contrário, a admissão na empresa acontecia previamente à aquisição de qualquer conhecimento específico. Embora só depois da aprovação no curso obtivessem permissão para voar, desde a admissão já eram contratadas e hospedadas nos alojamentos da empresa.

Figura 4, Figura 5 e Figura 6: Crachás utilizados por Claudia na Cruzeiro do Sul e na Varig.



No período em que minhas interlocutoras entraram para a aviação, então, depois do curso de formação, os comissários faziam um “voo de instrução e cheque”, onde eram avaliados com base em um detalhado formulário que continha itens relativos à apresentação pessoal, conhecimento do serviço de bordo, localização do material de emergência, checagem do avião e dos passageiros etc. Aprovados nesse primeiro voo, o período de aprendizado era completado e os comissários eram finalmente colocados em escala para voar na Rede Aérea Nacional (RAN). A partir daí, a carreira seguia um roteiro mais ou menos planejado de promoções, que podia variar segundo, principalmente, o conhecimento de idiomas estrangeiros por parte do funcionário e a compra de novos aviões por parte da companhia.

Os primeiros voos e a evolução das promoções constituem eventos muito presentes nas memórias de minhas interlocutoras, repletas de anedotas que remetem sempre à inicial inexperiência para lidar com imprevistos e às primeiras impressões de uma vida de “aventuras”, que com o tempo passaria a ser o cotidiano. Letícia lembra que no seu primeiro voo, de São Paulo para Recife, o salto do seu sapato quebrou descendo a escada do avião e ela teve que atravessar a pista “quicando”. Bandejas derrubadas atravessando turbulências, pedidos extravagantes dos passageiros, muito cansaço e até o medo de voar provocado pela notícia de algum acidente, formam parte dessas lembranças. Mas o resultado é sempre o mesmo: o rápido “encantamento” pela profissão. Segundo minhas interlocutoras, aqueles que “não tinham nascido” para esse tipo de vida percebiam isso rapidamente, e solicitavam o traslado para

atividades de terra ou saíam da aviação. Elas, ao contrário, que ficaram até o final da empresa, foram rápida e imprevisivelmente mordidas pelo “bichinho da aviação”.

Esse tempo é também lembrado pelo fascínio provocado pela grande aventura de “conhecer o Brasil”. Permanecendo nas rotas domésticas por um período de entre um e três anos (dependendo da turma e do idioma, como seguidamente explica Alice), elas tiveram a oportunidade de explorar todos os cantos desse enorme país, lugares onde nunca antes teriam imaginado estar. No livro “Aceita um Cafezinho? Diário de uma aeromoça” Malu Gravowski conta a história do seu primeiro voo longo na Varig, para Fortaleza, com dez escalas (Belo Horizonte, Governador Valadares, Itabuna, Salvador, Petrolina, Crato, Juazeiro do Norte, Crateús e Quixada), em um Avro (avião turbo hélice de fabricação inglesa). Da chegada em Fortaleza ela lembra “daquela exuberância de imagens, do deslumbramento de camponesa que nasceu num pedaço da Europa encravado e isolado no Sul do Brasil e descobria agora um Brasil tropical, com cenário de sonho árabe que pensava existir só no paraíso” (GRAVOWSKI, 1998, p. 51).

Em um capítulo intitulado “voando solo”, Claudia dedica algumas páginas às “experiências inesquecíveis” do período em que voou na RAN. Nelas descreve suas impressões em relação à geografia, clima, hotéis, comidas e populações, “a variedade de biótipo da raça brasileira” (op. cit., p. 44). Entre minhas interlocutoras também, quando eu lhes perguntava sobre as lembranças dos primeiros voos, as respostas sempre remetiam ao “deslumbramento” de conhecer um país tão vasto como o Brasil: “o melhor tempo possível”. Ellen recorda que no seu primeiro voo de instrução, com destino a Manaus, o avião quebrou durante uma escala em Macapá. “Imagina Macapá trinta e poucos anos atrás”, disse ela salientando que a cidade não tinha espaço para comportar os 115 passageiros do “737” em que tinham pousado. Hospedados em um pequeno hotel de precária infraestrutura, no dia seguinte a luz acabou enquanto ela estava tomando banho, e Ellen não teve alternativa de se maquiar e “fazer coque” no escuro; “foi um estresse danado!”.

Colocados na escala para voar na RAN, os comissários eram oficialmente desligados da Diretoria de Ensino e começavam sua *carreira* na profissão. A partir daí, as promoções seguiam um critério que se aplicava ao interior de cada avião (“de traz pra frente”, em relação aos diferentes setores – turista, executiva e primeira classe, podendo variar segundo a aeronave – e tipos de serviço), e entre aviões (listadas segundo uma ordem em que letras e números parecem fazer parte de uma linguagem codificada, no que diz respeito às promoções, a principal diferença radicava nos tipos de rotas a que essas aeronaves seriam destinadas: domésticas ou internacionais). Para Alice, o legal das promoções, do jeito que eram organizadas na Varig, era

que “te davam aquela vontade de continuar no trabalho”, porque “você sabia que sempre ia crescer”. Ela descreveu essa sucessão da seguinte forma:

Tinha o item sobre os idiomas. A Varig sempre deu muito valor aos idiomas e enquanto mais idiomas tu tivesses melhor, né? O inglês era o mínimo, o imprescindível. O inglês já dava direito, no tempo, no teu tempo né, pra ir pra internacional. Quem não tinha inglês não ia, ou ia como *galley*. *Galley* é o cara que trabalha dentro da cozinha, aquela suposta cozinha do avião que se chama *galley*, por não ter idioma ele ficava trabalhando ali. [...] Mas o normal era tu ter obrigatoriamente inglês e seguir a tua turma na ordem cronológica de, de promoção. E aí começava, né? A gente começava voando 37, ou ponte aérea. Ponte aérea não, ponte aérea sempre ficou meio distante, separada, né? porque eram as meninas que tinham filhos e que iam fazer só bate e volta, então começou a ficar um pouco distinta a ponte aérea. Mas a real mesmo era o 37, 27, 737, 727 no início. De lá a gente ia pro Airbus, quando chegou o 67, o Airbus ficou junto com o 767. Depois tinha o DC-10, enquanto o DC-10 ficou, ele voou como Internacional, DC-10, 747. Depois puxou o DC-10 porque chegou o MD-11, aí ficava MD-11, depois o 747. 747 era o tope de linha, enquanto a Varig teve. Depois ela vendeu e virou o 777, o *triple seven*, que era tope de linha também. Dentro de tudo isso, tinha o auxiliar e o chefe de equipe. No 37 era só isso, já nos aviões maiores tinha o auxiliar da primeira, o auxiliar da executiva [*risos*] o auxiliar da turista, o supervisor de cabine da turista, o supervisor de cabine da executiva, o supervisor de cabine da primeira classe e chefe de equipe. Na época do Junior, do 747, ainda tinha chefe de equipe *Junior* e *sênior*!

[*Carolina*] Nossa! Toda essa gente num avião só?

E o legal disso é que eram promoções mesmo, que te davam aquela vontade de continuar no trabalho, porque tu sabias que sempre ias crescer. A impressão que a gente tinha na Varig era que quando tu chegasse no 747 *senior* tu já estavas pra te aposentar, então era o top de carreira! Então, criou essa sensação de que tu estavas sempre sendo reconhecida. Tu suberias na tua carreira. Existia uma carreira, exatamente, um quadro de carreira. Isso era bem legal.

A exposição detalhada de Alice do que ela denomina “quadro de carreira” da profissão de comissário de bordo na Varig, corresponde com a já clássica definição de Hughes (1971) das carreiras em uma sociedade altamente estruturada e rígida. Em suas palavras,

However one's ambitions and accomplishments turn, they involve some sequence of relations to organized life. In a highly and rigidly structured society, a career consists, objectively, of a series of status and clearly defined offices (...). There are more adventures and more failures; but unless complete disorder reigns, there will be typical sequences of positions, achievement, responsibility, and even adventure. The social order will set limits upon the individual's orientation of his life, both as to direction of effort and as to interpretation of its meaning.

Subjectively, a career is the moving perspective in which the person sees his life as a whole and interprets the meaning of his various attributes, actions, and the things which happens to him. (HUGHES, 1971, p. 137)

A “perspectiva de carreira” à que se refere Alice aponta justamente às orientações e limites impostos por uma ordem social, direcionando os esforços e significados atribuídos a cada estágio. Essa definição é fundamental porque, além de constituir uma referência clássica em nossa disciplina, permite interpretar as consequências da falência da companhia como a ruptura dessa perspectiva subjetiva que nos fala Hughes, a partir da qual os sujeitos observam sua vida como um todo e julgam o significado de suas ações. Retomarei esta ideia no quarto capítulo.

3.2 Segunda Parte: Gênero, Aviação e Nação

O poder do mercado da aviação comercial no contexto “global” em que vivemos é transmitido e transformado em valor nas publicidades das companhias aéreas ao redor do mundo. Eu, que nunca tinha prestado muita atenção a essas propagandas, passei horas em *Youtube* assistindo esses “micro-filmes” sobre aviões, tripulantes e passageiros de diferentes lugares, culturas representadas por traços fenotípicos e paisagens urbanas bastante específicas, e companhias aéreas que, por meio de mensagens sutis, agenciam um papel comunicador, no amplo sentido do termo. Se sempre comunicam algo, as propagandas não são todas iguais; cada uma se dirige a um público específico, comumente entendido como “nicho de mercado”. Mas, nessa comunicação, as propagandas veiculam algo mais do que um serviço de venda; elas projetam a imagem que a companhia cria para si mesma, inculcada em seus funcionários, e transmitida ao público em geral: os potenciais clientes. E nesse aspecto não importa tanto que a companhia seja privada ou pública, importa a função que esta se veja chamada a cumprir no território nacional e fora deste.

A própria ideia de “companhia de bandeira” conserva essa ambiguidade. Termo cunhado em uma época em que grandes companhias nacionais carregavam símbolos e cores dos respectivos países nos seus aviões, hoje continua sendo usado embora grande parte dessas companhias tenha sido privatizada, pelo menos em parte, tenha se fusionado a outras ou sucumbido frente às mudanças do mercado aéreo internacional. Também aconteceu que empresas que nunca foram nacionais conseguiram se projetar como “representantes do país lá fora”, como é o caso da Varig.

Até hoje, quando converso sobre minha pesquisa com as pessoas, sempre me deparo com alguém que me pergunta surpreso, “como assim, a Varig não era estatal?”. Frequentemente comparada com a Petrobras, a Varig se beneficiou de grandes investimentos e leis do governo federal, mas nunca foi uma empresa de capital nacional, embora até hoje os ex-funcionários prejudicados pela falência, e o público em geral, responsabilizem o Estado brasileiro pela perda desse “símbolo”. Eis a questão: uma empresa não necessita ser de capital nacional para conseguir se projetar como símbolo da nação; pelo menos a Varig não precisou.

A sociologia, a ciência política e, mais recentemente, a antropologia⁴¹, têm se dedicado ao exame dos processos de construção identitária e de agência que têm lugar nos meios de comunicação de massa e nas práticas de consumo que estes perpassam. Mais

⁴¹ Para uma revisão crítica dos desenvolvimentos teóricos recentes sobre a natureza do poder da mídia ver: SPITULNIK, 1993.

contemporaneamente, investigadores voltaram sua atenção para a especificidade histórica do entretenimento televisivo em configurações interculturais, seu envolvimento com a política local e o modo em que o público interpreta e negocia as mensagens mediáticas (ABU-LUGHOD, 2001; DÁVILA, 1998; JIANGLI, 2015). Inspirada pela preocupação dessas pesquisadoras por analisar como os meios de comunicação de massas participam na construção da comunidade imaginária do Estado Nação, nesta sessão realizarei uma comparação de publicidades de três companhias aéreas brasileiras da segunda metade do século XX – a Vasp, a Cruzeiro do Sul e a Varig, utilizando informações etnográficas provenientes de entrevistas, matérias de jornais e *blogs*.

A partir deste exercício, interessa-me sobre tudo observar as heterogeneidades da comunidade representada, que ecoam e são também construídas pelos discursos das comissárias de bordo sobre as companhias aéreas em que elas alguma vez se desempenharam. Principalmente, e em coerência com os objetivos de minha pesquisa, quero refletir sobre como essas propagandas representam e dão forma a valores culturais que têm a ver com a profissão de comissária de bordo e com o papel que elas assumiam enquanto membros de uma companhia concebida como representante da nação.

3.2.1 Sexo, gênero e *glamour* em foco

Pensar em propagandas de companhias de aviação comercial, principalmente até o começo dos anos 2000, mas ainda na atualidade, traz para o primeiro plano a figura das aeromoças, uma figura com claros contornos estéticos e comportamentais: mulher, alta, magra, branca, muito sorridente e atenciosa. Segundo Hochschild, a partir da década de 1930, com o aumento da concorrência entre companhias aéreas, a função dos comissários de representar a “cara visível” da companhia, através do maior contato com os passageiros, foi sendo cada vez mais expandida e aproveitada. Assim, durante as décadas de 1950 e 1960 – nos Estados Unidos, aqui um pouco depois – as aeromoças passaram a ser o tema principal das publicidades de companhias aéreas, “a ponta de lança da expansão do mercado” (HOCHSCHILD, 1983, p. 93). Se a noção de *objetificação* tem sido um termo chave na crítica feminista das publicidades (GILL, 2009), as propagandas de companhias aéreas que utilizam comissárias de bordo apresentam sem dúvida um rico caldo de cultivo para essa crítica⁴².

⁴² Ver por exemplo: “Hanging onto the ‘Stewardess’ at Delta Airlines”, em: *Sociological Images*. Disponível em: <<http://thesocietypages.org/socimages/2011/07/27/hanging-onto-the-stewardess-at-delta-airlines/>>. E também: “Uma profissão generizada”, em: *Escreva Lola escreva*. Disponível em: <<http://escrevalolaescreva.blogspot.com.br/2011/09/uma-profissao-generizada.html>>. Acessos ambos em 26/5/2017. Em outro lugar (CASTELLITTI, 2014), propus uma discussão sobre como a noção de objetificação é tão englobante nesse aspecto que frequentemente leva a obliterar outros tipos de experiências, subjetividades e

De fato, o material publicitário que tive oportunidade de analisar até hoje – de companhias aéreas que foram as mais importantes do Brasil até o começo dos anos 2000 – coloca em evidência claros marcadores sociais de diferença que estruturam esse espaço comercial e social. Observamos, em primeiro lugar, uma clara divisão sexual: os pilotos são sempre homens e as comissárias mulheres; os passageiros com “*look* executivo” são também homens, enquanto as mulheres passageiras estão, em geral, em companhia de crianças; o cuidado das comissárias com a maquiagem e o uniforme é mais enfatizado do que suas funções de segurança, que estão ausentes de qualquer publicidade (depois de tudo, ninguém quer lembrar as emergências que podem acontecer durante o voo).

Em segundo lugar, e em coerência com o que venho observando desde o primeiro capítulo, o modo como o espaço do avião é representado evidencia claras hierarquias de classe e raça: além dos passageiros homens com “*look* executivo”, e as mulheres e crianças vestidas elegantemente, o copo de uísque na mão dele e a taça de champanha na mão dela são alguns dos elementos que representam o “requisite” e sofisticação do serviço de bordo daquela época. Mais uma vez, entre os passageiros e os tripulantes é raro ver uma pessoa negra. Observando que durante o mencionado boom publicitário “a imagem que [*as companhias aéreas*] escolheram, entre muitas possíveis, foi aquela da mulher branca sulista, bonita e inteligentemente vestida, o suposto paradigma dos modos graciosos e do serviço atento e pessoal” (HOCHSCHILD, 1983, p. 93), a socióloga norte-americana cita o caso de uma comissária de bordo intrigada pela ausência de negros nas publicidades locais do estado da Georgia. Contratada pela *Delta Airlines* no começo dos anos 1970 como resposta a um processo de ação afirmativa, a própria mulher concluía que essas publicidades apontavam para o mercado da Georgia, mercado que “não inclui negros” (op. cit. p. 93, nota).

No Brasil, esses também eram os padrões estético-morais de muitas propagandas de companhias aéreas dos anos 1970, 80 e 90⁴³. No entanto, sutis desvios à norma saltam à vista por sua singularidade. Justificarei esse contraste a partir de dois exemplos: uma propaganda da Vasp de 1976 e outra da Cruzeiro do Sul de 1974, ambas premiadas pelo Grand Prix do Festival Brasileiro de Publicidade⁴⁴.

agências das mulheres envolvidas nessas situações sociais. Realizei essa análise a partir do caso de três comissárias da Varig que participaram de um ensaio fotográfico para a revista *Playboy*, depois da falência da companhia. Decidi não desenvolver aquela discussão neste lugar porque não tive a oportunidade de entrevistar essas mulheres, que formam parte de uma geração diferente à das minhas interlocutoras. Para um aprofundamento dessa questão ver: CASTELLITTI, 2014.

⁴³ Ver figuras 24 e 25 no Anexo I.

⁴⁴ Festival Brasileiro de Publicidade. Disponível em: <<http://abp.com.br/premios-eventos/festival-brasileiro-publicidade/>>. Acesso em: 25/5/2017.

A propaganda da Vasp começa com uma melodia de abertura que acompanha o movimento de um avião com os distintivos da empresa saindo da garagem, e na sequência somos deslocados para a imagem de uma mulher penteando-se na frente de um espelho redondo. Um vaso com flores sobre a penteadeira e um enorme urso de pelúcia em cima de outra cadeira compõem o cenário do quarto da moça, enquanto são entoadas as primeiras frases de uma *bossa nova* cantada por uma voz masculina: “*Lá vem ela num sorriso, lindo, lindo*”. Enquanto a música continua “*Perguntar o que eu preciso, como vou indo*”, somos levados de volta para um primeiro plano do lado de fora do avião e, em seguida, vemos a mesma mulher saindo de um prédio com os primeiros raios do sol do dia, pegando um taxi e chegando no aeroporto, onde cumprimenta seus colegas (todos uniformizados, jovens, brancos e sorridentes).

A letra continua: “*Serve um lanche e ainda pergunta se estou satisfeito. Estou, mas quero tudo o que tenho direito. Quanta graça, quanta arte. Isso é miragem! Pena que não faça parte da passagem*”, enquanto vemos o avião decolando e, já dentro deste, um homem jovem bastante nervoso, encolhido. A letra da música acaba “*Com essa flor a bordo eu concordo então... Que bobagem medo de avião! Que bobagem medo de avião...*”, enquanto o homem observa atentamente a comissária servindo e sorrindo e, já mais tranquilo, ele também sorri. No alto falante, uma voz feminina realiza o “speech” de aterrissagem, e a propaganda finaliza com o símbolo da Vasp seguido da mensagem “onde você voa com quem gosta”.

Nessa propaganda é possível identificar temas e cenários bastante frequentes em publicidades de companhias aéreas do Brasil e do mundo, até muito recentemente. Além dos marcadores de classe e raça mencionados, a figura da comissária aparece sempre representando uma tensão, senão um “flerte”, entre dois papéis de gênero codificados por nossa cultura como opostos: a esposa e mãe, responsável pelo cuidado, a proteção e o carinho; e a mulher independente, bem-sucedida, livre e só (no duplo sentido de sozinha e solteira).

Como observa Nicolas Wasser em relação às propagandas da empresa de moda brasileira *Visibly Hot*, invocando um corpo feminino normativo (branco e belo), relações sexistas impregnadas pela dominação masculina e a submissão feminina, essas campanhas audiovisuais funcionam como o que Teresa de Lauretis denominou *tecnologias de gênero* (DE LAURETIS *apud* WASSER, 2016, p. 48). Concordando com o autor, e aproveitando a evocação da teórica feminista, vale a pena nos perguntarmos, além de como a representação do gênero é construída por essa tecnologia, de que forma essa representação é absorvida subjetivamente por cada indivíduo a quem tal tecnologia é direcionada (DE LAURETIS, 1987, p. 13).

A existência de um “estigma” ou “preconceito” relacionado à sexualidade das mulheres comissárias de bordo é de conhecimento bastante popular, e durante minha pesquisa foi reconhecida e denunciada por minhas interlocutoras em diversas ocasiões. A primeira vez que topei com essa acusação foi no relato de Cláudia Vasconcelos, que, em referência às dificuldades e medos que teve que superar para “romper o casulo familiar” e assumir seu “espírito aventureiro”, menciona as “advertências dos mais maduros e amargos quanto ao estigma associado às comissárias de voo” (VASCONCELOS, 2011, p. 19). Nessa passagem, Cláudia não desenvolve o significado desse estigma, mas posteriormente, ao longo do livro, relata situações embaraçosas que atravessou durante os primeiros anos de carreira devido a sua (pouco comum) inexperiência sexual, na socialização com os colegas, por causa das fofocas e brincadeiras, e no cotidiano, como quando encontrou sua colega de apartamento “transando na sala com um funcionário da Escala de Voo” (Op. cit. p. 41).

Nos relatos gravados durante as entrevistas, esse estigma foi evocado lembrando a reação de familiares no momento da escolha da carreira (como no relato de Alice citado no primeiro capítulo, quando fala da desaprovação do pai por se tratar de “uma profissão de vagabundas”), ou como um preconceito que sempre rondara o senso comum, depreciado por elas como retrógrado e “ignorante”. Para Irene, quando ela entrou para a aviação, existia essa “lenda”, de que comissária era “como se fosse uma puta”. Ela lembra que na época ficava muito chateada quando ouvia esse tipo de insinuação, “chegando a brigar com a pessoa”. Irene atribui a responsabilidade dessa “lenda” ao filme *Emmanuelle*⁴⁵, um filme que ela classificou como “não pornô, mas de classe D”, e onde a protagonista tem relações sexuais com um passageiro dentro do banheiro do avião. Em seu papel de espectadora-comprometida, Irene se refere nessa fala ao modo como sua identificação é produzida no filme, identificação que está íntima e intencionalmente relacionada com seu gênero e, neste caso, com sua profissão.

O valor heurístico do relato de Irene não recai na explicação que oferece para identificar a origem desse preconceito, que tanto incomoda minhas interlocutoras. De fato, eu perguntei para outras mulheres se conheciam o filme e, embora o conhecessem, muitas não lhe deram a mesma importância que Irene. Esse relato é importante porque, se, como De Lauretis adverte, “a experiência do gênero tem a ver com os efeitos nos significados e auto-representações produzidas nos sujeitos pelas práticas socioculturais, discursos e instituições dedicadas à

⁴⁵ Filme francês de 1974, protagonizado por Sylvia Kristel e classificado como “erótico softcore”. Baseado no romance homônimo de Emmanuelle Arsan, foi um grande sucesso no Brasil e no mundo, dando origem a uma longa série de sequências de cinema e televisão. Em: Wikipedia. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Emmanuelle_\(filme\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Emmanuelle_(filme))>. Acesso em: 29/5/2017.

produção de mulheres e homens” (DE LAURETIS, op. cit. p. 13), a proliferação de discursos publicitários e de ficção sobre aeromoças provocou, pelo menos no meu universo de pesquisa, uma reação tão generalizada que praticamente anula a possibilidade de enunciação de outros tipos de vivências, fruições e prazeres. É por isso que, ao narrar dinâmicas de flerte, namoro e casamento no espaço da aviação, muitas de minhas interlocutoras insistem em rejeitar a ideia de que os relacionamentos ao interior da aviação sejam mais frequentes do que em outras profissões, ou de que o tipo de mobilidade usufruído pelos tripulantes ofereça maiores margens de “liberdade” do que outras profissões⁴⁶.

Por outro lado, devemos reparar que o tipo de alusão erótica de propagandas como a da Vasp é bastante sutil, com contornos de sofisticação e *glamour* marcados por componentes de classe. Isso porque, como observa Rangel em relação ao contexto circense, na aviação comercial também o sexo é considerado um elemento poluidor se simplesmente colocado à vista (RANGEL, 2015, p. 10). De fato, se, para fora, com fins comerciais, as campanhas publicitárias manipulam esse duplo papel do feminino – solidário e submisso, vaidoso e libertário – as próprias companhias, para dentro, encarregavam-se de regular e disciplinar seus funcionários, principalmente as mulheres, a partir de um padrão de feminilidade onde recato era sinônimo de reputação. A própria Alice Klausz, em entrevista para uma revista do jornal *Zero Hora* de agosto de 2003, fazia questão de negar a “imagem de garotas liberais e liberadas” atribuída às comissárias, acentuando, em seu lugar, “a vocação quase missionária” da profissão⁴⁷.

3.2.2 Aviação comercial e desenvolvimento nacional

Para continuar esta análise, selecionei uma propaganda da Cruzeiro do Sul⁴⁸ de 1974, cuja composição imagética contrasta fortemente com a estética clara, polida e refinada que

⁴⁶ Estou simplificando aqui uma questão bastante complexa, que analisei em outro lugar (CASTELLITTI, 2015). Em primeiro lugar, falar em “liberdade” é bastante enganoso. Aqui me refiro simplesmente à ideia de “estar fora de casa”, frequentemente em cidades diferentes. Se essa mobilidade se traduz em maiores possibilidades de encontros ou relacionamentos vai depender de cada caso. Em segundo lugar, essa rejeição certamente tem muito a ver com a situação da entrevista, e com o fato de que muitas entrevistas foram realizadas com mulheres que eu nunca antes tinha visto. Em outras situações menos formais – como nas festas e comemorações que participei –, assim como nas entrevistas com pessoas com que eu já tinha um vínculo de confiança, falava-se sobre sexo e conjugalidade muito mais e sem tantos rodeios.

⁴⁷ “Bem-vindo a bordo”, em Revista *Donna*, Jornal *Zero Hora*, 31 de agosto de 2003.

⁴⁸ A Cruzeiro do Sul, nascida em 1942 como resultado da nacionalização da Serviços Aéreos Condor Limitada, teve um importante crescimento nos anos finais da Segunda Guerra, quando a indústria aeronáutica brasileira se viu beneficiada por medidas tomadas pelos Estados Unidos para enfrentar as potências do Eixo, como a construção das pistas de vários aeroportos no Nordeste brasileiro (como na Ilha de Fernando de Noronha), passagem obrigatória de aviões para o Norte da África e Europa. Além dos voos costeiros regulares e os contratados para realizar as viagens a Fernando de Noronha, as rotas para o Oeste e na Amazônia cresceram devido ao seu papel na campanha da borracha, com sua extração também revigorada durante a guerra. A empresa continuou sua

caracteriza a maioria das campanhas publicitárias, semelhantes à da Vasp. Vale a pena mencionar que desde começos da década de 1950, quando o governo negou à Cruzeiro a autorização de operar rotas para Estados Unidos, essa empresa concentrou seus esforços em modernizar seus serviços domésticos para enfrentar seus concorrentes nacionais, consolidando sua posição no território nacional até começos da década de 1970. A Panair, principal companhia brasileira entre 1930 e 1950 tinha começado a perder mercado no território nacional como consequência do crescimento da Varig. Desde 1950 a Varig, a Cruzeiro do Sul e a Vasp distribuíam-se as linhas do interior do país mais ou menos igualitariamente, mas cada empresa tinha uma região de preferência e alguma qualidade que a destacava. A Vasp⁴⁹, que em 1953 realizava quinze viagens diárias de ida e volta entre São Paulo e Rio de Janeiro, gozava de prestígio graças à segurança e à pontualidade dos seus voos. A paulista era consciente disso e explorava essa qualidade em suas publicidades: “o voo das 9 horas sai às 9 horas”, ironizava uma delas; ou, diretamente, utilizando o *slogan* “a mais pontual”.

A estratégia da Cruzeiro de concentração no mercado doméstico é evidente na premiada propaganda⁵⁰ de 1974. A primeira imagem nos mostra um avião de frente, decolando com os primeiros batucques de uma música bastante agitada, e em seguida vemos o primeiro plano do rosto de um homem negro com um enorme sorriso de dentes brancos. A partir daí, as imagens se superpõem umas às outras freneticamente, sem falas, ao ritmo enérgico dos instrumentos de percussão e flautas: uma mulher de pele bastante bronzada sentada na praia, um casal dançando, um inspetor de trânsito acompanhando a música com seu apito e movimentos graciosos, o prédio do Itamarati, uma canoa impulsionada por cinco pescadores, mais mulheres sorrindo, vestindo chapéus floridos e vestidos coloridos, homens de sunga, um trânsito caótico, o bonde de Santa Tereza com pessoas penduradas para fora, um artista de rua com um enorme cabelo afro, um prédio modernista, uma roda de samba, um ocaso e uma roda de capoeira.

consolidação no território nacional de forma mais ou menos estável até começos da década de 1970, quando começou uma fase de fortes endividamentos e fragilidade econômica, que culminou na absorção da companhia pela Varig em 1975.

⁴⁹ Fundada em 1933 como Viação Aérea São Paulo, essa companhia foi rapidamente estatizada com capitais do Estado e do Município de São Paulo, convertendo-se assim na única companhia brasileira que sobreviveu grande parte de sua existência (de mais de 70 anos, até seu encerramento de atividades em 2005) como empresa estatal. Com o cancelamento das linhas concedidas à Panair em 1965, a Vasp brigou por uma porção das rotas internacionais, mas, segundo Pereira, “nem a força política e econômica do Estado de São Paulo conseguiu evitar a cessão das importantes linhas da Panair para Europa e Oriente Médio à Varig” (op. cit. p. 190). Assim, frustrado o sonho da estatal paulista de estender seus serviços ao exterior, foi consolidando-se o cenário da aviação comercial brasileira que tinha a Varig como principal companhia com projeção internacional, a Cruzeiro como a “regional”, com grande penetração na Amazônia, e a Vasp em São Paulo e as grandes capitais.

⁵⁰ “Voe Cruzeiro do Sul – 1974”, em: *Propagandas históricas*. Disponível em: <<http://www.propagandashistoricas.com.br/2014/11/voe-cruzeiro-do-sul-1974.html>>. Acesso em 31/5/2017.

Essas coloridas e movimentadas imagens, expondo alguns dos principais atrativos patrimoniais, naturais e culturais (a “alegria” do povo brasileiro) das diferentes cidades do país acompanham a enérgica melodia, sem letras ou falas que associem de alguma forma esse cenário com uma empresa de aviação comercial. Não só o ambiente não é aquele comumente sóbrio e calmo; as pessoas que aparecem nesta propaganda estão com pouca roupa, suadas, são negras ou estão bastante queimadas pelo sol. Finalmente, o símbolo da Cruzeiro impresso na parte de trás de um avião no céu encerra a propaganda com a singela frase “voe Cruzeiro”.

Até começo dos anos 1970 a Cruzeiro tinha conseguido com sucesso construir a imagem de “desbravadora”, de companhia responsável pelas “indesejáveis” rotas de integração nacional. Com a decretação da falência da Panair do Brasil, em 1965, a Varig já tinha passado a ser a companhia brasileira que mais quantidade de quilômetros voava entre tráfego doméstico e internacional⁵¹. Para Monteiro (2007), a definição do modelo de designação para as rotas internacionais nos governos militares revelou mais uma vez a capacidade da Varig de se articular ao núcleo de poder, independente de seus ocupantes. Apesar da estreita ligação com Getúlio Vargas, Berta logrou essa aproximação garantindo que a empresa gaúcha viesse a alcançar, com exclusividade, a condição de “empresa de bandeira” do Brasil. Alguns anos depois, em maio de 1975 e como resultado de uma série de propostas e negociações bastante obscuras (PEREIRA, 1987, pp. 112-126) entre companhias e governo, a Cruzeiro foi absorvida pela Varig.

As duas companhias continuaram operando separadamente durante poucos anos, e foi nesse contexto que algumas de minhas interlocutoras ingressaram na Cruzeiro, tendo a possibilidade, um tempo depois, de serem transferidas para a Varig. Esse foi o caso de minha tia, que ainda lembra do seu primeiro voo, realizado em dezembro de 1979:

A gente saía: Rio – São Paulo – Campo Grande – Cuiabá – Rio Branco – Porto Velho e Manaus. A gente saía do Rio oito horas da manhã e chegava em Manaus cinco horas da tarde. No mesmo dia! Naquela época a aviação era assim, não é que nem agora, você podia comprar Rio – Manaus e parar no meio do caminho. [...] Nos passamos a costa Oeste inteirinha até chegar em Manaus. Tudo com lanche, com comida quente, e era tudo assim, trechos de meia hora, cinquenta minutos [...]. Nós chegamos em Manaus, no Hotel Tropical que até hoje é o melhor hotel, nos sentamos e a Consuelo só chorava. Eu assim morta. Sentamos as duas, aí daqui a pouco eu cai pra trás. Puf. E a Consuelo “eu quero minha mãe, eu quero meu namorado, eu quero a puta que pariu”, ela queria tudo. Eu falei “Consuelo chega! Vou tomar banho e tchau, vamos dormir”.

⁵¹ Até 1956 a Cruzeiro do Sul superava a Varig com 18.309.228 quilômetros voados, frente aos 17.904.028 da Varig. A partir desse ano o crescimento do tráfego da Varig é acelerado e constante. É importante esclarecer que não incluírei nesta comparação a Panair do Brasil e a Transbrasil, companhias que, não obstante sua importância, não tiveram um papel significativo nos relatos de minhas interlocutoras, nem nas campanhas publicitárias que consegui acessar pela internet. Todos os dados quantitativos relativos a quilômetros, horas, passageiros e empregados estão disponíveis em Pereira, 1987.

Porque amanhã a gente continuava! Aí no dia seguinte a gente fazia Manaus, Belém, aí a gente fazia o Nordeste, até Recife.

No começo, alguns funcionários se voluntariaram para a transferência de empresa, motivados pela possibilidade de fazer voos internacionais. Ellen lembra que a Cruzeiro tinha essa “limitação de crescimento”: além do Brasil só fazia alguns voos para América do Sul. E, como “seu sonho era voar internacional”, quando surgiu a oportunidade de ir para a Varig aceitou rapidamente, porque lá ela poderia “fazer carreira”, apesar de que seu salário seria diminuído pela metade. “Eu fui pro final da fila e comecei tudo de novo”, comenta conforme, pois essa era para ela a forma “mais justa”. Desde finais da década de 1970 a Varig já era a companhia de aviação mais importante do país, onde todos queriam trabalhar. Como Alice me disse em relação ao momento em que decidiu se inscrever para o processo seletivo, “a impressão que eu tinha é que o orgulho era voar Varig”.

3.2.3 Imaginários brasileiros

Hospitalidade para com os estrangeiros e intercomunicação entre diferentes partes do país são duas das qualidades citadas por Gilberto Freire – entre outras como dispersão das heranças, facilidade de mudança de emprego, tolerância moral e miscigenação – como condições específicas à nação brasileira, que possibilitariam que os antagonismos culturais e econômicos próprios dessa sociedade convivessem de forma harmônica (FREIRE *apud* FRY, 2000, pp. 88-89). A partir de pressupostos como esses, Gilberto Freire contribuiu para desenvolver a concepção da democracia racial brasileira, fundada em uma visão positiva da miscigenação e mistura cultural do povo brasileiro.

Se a “democracia racial” foi alguma vez o símbolo dominante do nacionalismo brasileiro, hoje questionado em círculos acadêmicos e ativistas como a ideologia responsável pela incidência do racismo nesta sociedade (FRY, 2000, p. 96), esse símbolo tem demonstrado sua atual persistência em dinâmicas mercadológicas que de alguma forma procuram obter rendimentos a partir da transformação dessa “mistura nacional” em valor. É o caso da figura da mulata. Trabalhos que procuraram refletir sobre os papéis de classificações de raça e gênero na construção dos sujeitos, observaram como “de Gregório de Matos a Guimarães Rosa, na prosa e na poesia, no universo do carnaval (ou do samba), através do rádio, do teatro rebolado e da televisão, a mulata, assim construída como um objeto de desejo, tornou-se um símbolo nacional” (CORREA, 1996, pp. 39-40).

Presente no rádio, no teatro e na televisão, o lugar da mulata como o do “encontro das raças” (op. cit. p. 47), não estava ausente do universo da aviação comercial. Em primeiro lugar,

como observei no primeiro capítulo, classificações de raça, cor e classe já assumiam um papel importante desde as primeiras entrevistas do processo de seleção para a carreira de comissário de bordo. Se, como conclui Mariza Côrrea, “no âmbito das classificações de gênero, ao encarnar de maneira tão explícita o desejo do Masculino Branco, a mulata também revela a rejeição que essa encarnação esconde: a rejeição à negra preta” (op. cit. p. 50) talvez fique um pouco mais claro porque mulheres negras de classe popular eram as que tinham menor chance de conseguir uma vaga na Escola de Comissários da Varig⁵². Por outro lado, se entende assim por quê, se a presença de comissárias e comissários negros era evitada na midiática da cabine do avião (ambiente claro, sofisticado e isento de perigos) em grande parte das campanhas publicitárias, a propaganda da Cruzeiro do Sul apresenta-se como uma raridade estrategicamente desenhada com o objetivo de expor a graça e beleza das paisagens (e corpos) brasileiros.

Que discursos e ações nacionalistas formavam parte do repertório de atores ligados ao campo da aviação comercial (tão próximo, por outro lado, da aviação militar) não cabe nenhuma dúvida. Comunicação entre territórios afastados, potencialização de relações comerciais, transporte de refugiados, são algumas das ações que essas companhias realizavam, procurando se exibir como fundamentais para desenvolvimento nacional. Citado por Pereira, o jornalista Assis Chateaubriand teria escrito em 1943 sobre a Cruzeiro do Sul: “Ela é a grande pioneira. É a magnífica desbravadora. Faz as linhas menos desejáveis. Ajudou a criar um espírito aeronáutico em nossa terra, e por esse esforço de bandeirismo não lhe seremos bastante agradecidos.” (CHATEUBRIAND *apud* PEREIRA, 1987, P. 129). Noções de pertencimento nacional e orgulho eram acionadas nas propagandas das empresas, por meio de slogans como “Brasil é com a gente”, “O Brasil ficou menor”, “Faz parte do natal, faz parte do Brasil”. No entanto, se essa era uma identidade projetada para dentro das fronteiras nacionais, a Varig, com sua consolidação como a grande companhia aérea do Brasil no exterior, conseguiu impulsionar

⁵² Pesquisas mais recentes têm apontado novas articulações entre classificações de raça, cor e gênero que indicariam uma complexificação das relações entre erotismo e exotismo na nova ordem global. Segundo Piscitelli, estudos sobre a circulação de imagens corporais de brasileiros/as através das fronteiras têm demonstrado como, “no âmbito transnacional, elas tendem a ser erotizadas por meio de uma construção de nacionalidade atravessada por gênero que é racializada e sexualizada, mas não necessariamente associada às ‘cores’ de pele escura” (PISCITELLI, 2007, p. 18). No contexto que aqui estou mapeando, relativo à aviação comercial internacional das últimas décadas do século XX, a cor de pele, contudo, continuava sendo uma marca social tão ou mais relevante do que a nacionalidade, pois as comissárias e comissários brancos, com traços “sulistas” eram rapidamente associados à origem germânica dos fundadores da empresa, enquanto os negros e pardos eram objeto de realocações (como nos voos para África do Sul durante o Apartheid), e situações de racismo explícito por parte dos passageiros.

essa imagem para fora, posicionando-se como a empresa responsável pela comunicação entre a nação brasileira e o resto do mundo.

Os exemplos são muitos e podem ser identificados em propagandas de televisão, publicidades de revistas⁵³, matérias de jornais etc. Para desenvolver o argumento sobre aviação comercial e nação ensaiado neste texto, selecionei uma propaganda da “saga” de Urashima Taro, realizada sob encomenda da Varig para divulgar o início dos voos da companhia para o Japão, em 1968. No capítulo inicial e mais famoso, Urashima – personagem principal do desenho animado, “um pobre pescador” japonês representado como um homem muito pequeno – chega ao Rio de Janeiro (embora a música refira-se ao “Brasil”, no desenho aparece a imagem do Pão de Açúcar como cenário de fundo de uma praia carioca) montado em uma tartaruga, onde é recebido por sorridentes sereias deitadas na areia. O “jingle” que acompanha as imagens entoa a letra: “Urashima Taro/Um pobre pescador/Salvou uma tartaruga/E ela, como prêmio, ao Brasil o levou/Pelo Reino Encantado/Ele se apaixonou/E por aqui ficou/Passaram muitos anos/De repente, a saudade chegou/E uma arca misteriosa/De presente, ele ganhou/Ao abri-la, quanta alegria/Vibrou seu coração/Encontrou uma passagem da Varig/E voou feliz para o Japão”⁵⁴.

A propaganda acaba com a imagem de um avião passando pela frente de um grande sol e a frase “do Brasil para o Japão via Varig”. Incorporando o folclore japonês a partir da adaptação de uma clássica lenda, o Brasil – “reino encantado” representado por algumas de suas principais atrações turísticas (o Pão de Açúcar, as cataratas de Foz do Iguaçu e um grande rio que poderia ser o Amazonas) – e, novamente, suas sedutoras mulheres, substitui o papel mítico do fundo do mar, para onde é levado Urashima segundo a lenda original. Por fora da animação, a estreita relação entre expansão comercial e missão nacional fica evidenciada pela composição do voo inaugural, com a presença da primeira dama Yolanda Costa e Silva (esposa do Presidente Artur da Costa e Silva, eleito indiretamente em 15 de março de 1967, e que retornaria ao país a partir de Hong-Kong no mesmo voo) e o ex-presidente da Varig, Erick de Carvalho⁵⁵.

Apesar de estarem direcionadas a uma elite socioeconômica bastante específica, as propagandas da Varig e principalmente seus “jingles” impregnaram a memória coletiva de

⁵³ As capas da coleção de vinis da Varig, vendidos nas lojas da companhia ao redor do mundo, são expressivas respeito dessa imagem que a companhia projetava internacionalmente. Ver Figura 26 no Anexo I.

⁵⁴ “Jingle inspirado em lenda de Urashima Taro marcou época”, em: *O Estado de São Paulo*, 29 de Dezembro de 2007. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,jingle-inspirado-em-lenda-de-urashima-taro-marcou-epoca,102615>>. Acesso em: 5/6/2017.

⁵⁵ Ver Figura 27 no Anexo I.

grande parte da sociedade brasileira, pelo menos de uma fração bastante maior da que realmente era capaz de custear uma viagem para o Japão nos anos 1970 e 1980. Deste modo, e em concordância com o que observa Abu-Lughod no Egito (2005), a estética do desenvolvimento e os valores do bem-estar social e do progresso nacional são promovidos por propagandas de televisão que anunciam bens de consumo em rápido movimento, celebrando as alegrias do conforto, do prazer, do consumo e da modernidade.

Recuperando estudos que desafiam a dicotomia entre cidadania e consumo, Abu-Lughod argumenta que o mercado capitalista e o consumo de massas, enquanto elementos da globalização, não são necessariamente antitéticos do processo de formação da identidade nacional. As disjunções entre as situações sociais das pessoas e seus desejos, inculcados pela televisão ou qualquer outra forma de consumo de massas, revelam processos mais complexos do que os cenários projetados pela simples oposição hegemonia/contra-hegemonia.

A pergunta que nos coloca essa autora, sobre os modos pelos quais as pessoas se pensam como parte de uma nação e, especificamente, sobre o papel da televisão nesses modos de pertencimento, talvez seja muito abrangente para ser respondida neste lugar. No entanto, em relação às comissárias da Varig me foi possível perceber o quanto o fazer parte de uma companhia de aviação comercial que se projetava como representante do país no mundo definia sua “vocaçã” profissional, entendida de forma quase “missionária”, segundo o depoimento de Alice Klausz citado anteriormente. Neste sentido, além de situações específicas dos voos, em relação às quais cada uma guarda em um lugar especial da memória o atendimento que fizeram de algum político importante (ou algum atleta, músico, ator, e até o Papa Juan Pablo II), a presença da Varig em várias cidades do mundo por meio de suas agências ou lojas é também constantemente mencionada por elas como um serviço que de fato materializava a importância da empresa fora do país. Como já me advertira Raissa no seguinte trecho de nossa conversa, todo o mundo fala a mesma coisa: “a Varig representava o país lá fora”.

A Varig, ela representava o país lá fora, isso aí todo o mundo vai falar a mesma coisa pra você. Tu vai ouvir várias repetições disso. Eu fiquei pouco tempo na nacional, então só fiz voos internacionais. Então eu já vi várias coisas acontecerem, que mostravam o quê que a companhia, o quê que o Brasil perdeu quando a Varig acabou. O Brasil perdeu uma embaixada lá fora. Porque era assim, você fazia Milão, traveca por exemplo, tinha assim de travecas indo pra Milão, muitas. Acontecia alguma coisa, era na Varig que elas iam; alguma coisa com o passaporte por exemplo. Alguém perdido, você encontrava uma loja da Varig, porque agora a gente fala Internet e é simples, antes não, ne? Antes não tinha essa facilidade. Então, tu ia na Varig e tinha. Eu passei por isso, eu passei por esse período todo, de brasileiro fora do país, encontrar a Varig como se fosse o Brasil. A Varig representava o país. Em todos os sentidos. E era forte! Tudo bem, você podia ir pra uma Dinamarca da vida, Copenhague, chegar lá e o balcão não ia ser um balcão imenso como tinha no Rio. Tudo bem, era um país de América do Sul. Mas todo mundo conhecia, sabe? E brasileiro, quando chegava, mesmo que fosse um, o

sentido de ter a Varig “Ai, achei! Vou falar português, alguém vai me dar um cafezinho, então não estou perdida. Alguém vai me explicar como eu pego um taxi”. Então, isso nunca mais.

Percebemos, nesse fragmento, a cadência do discurso da perda, o ponto de inflexão provocado pela falência da empresa, simbolizado pelas frases “o que o Brasil perdeu quando a Varig acabou”, “isso nunca mais”. Mas essa nostalgia não pode ser pensada – somente – como um sentimento individual, uma queixa originada na perda de posição. Pois a imagem da Varig como “uma extensão do Brasil no exterior” extravasa o sentimento de pertencimento dos funcionários, assim como a experiência do segmento privilegiado de brasileiros que tinha a oportunidade de viajar para Milão, Copenhagen ou Tóquio.

Uma evidência disso é o modo como as agências da Varig aparecem mencionadas na prensa da época. Em uma pesquisa na Hemeroteca da Biblioteca Nacional a partir dos termos “agência” e “Varig”, entre 1980 e 1989, identifiquei uma quantidade de “matches”, no *Jornal do Brasil* e no *Jornal do Comercio*, onde se faz referência às lojas da Varig colocando-as em uma posição análoga à das embaixadas do Brasil no exterior (e frequentemente junto às agências do Banco do Brasil). Embaixadas, agências e lojas eram, indistintamente, lugares onde se podia acudir em caso de perda do passaporte⁵⁶, para ler jornais e revistas brasileiros, e como ator fundamental das relações bilaterais do Brasil com outros países.

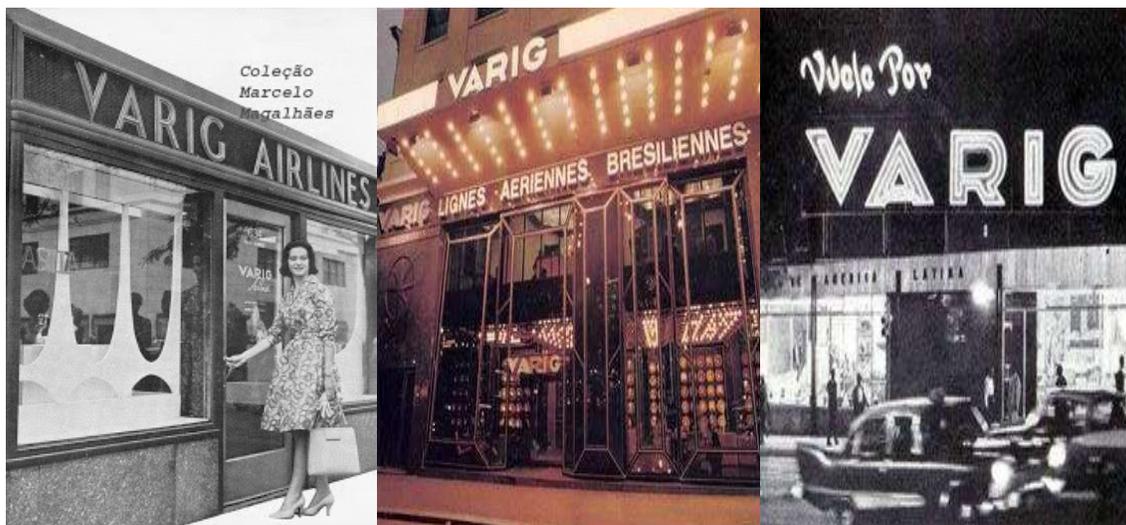
Localizadas em regiões estratégicas e de grande atração turística, como o Rockfeller Center em Nova Iorque, a Avenida Champs Elysées em Paris, ou a Rua Florida em Buenos Aires, as lojas da Varig funcionavam como uma base da empresa no exterior, expandindo sua imagem de excelência e sofisticação⁵⁷. Mais do que isso, citadas frequente e explicitamente como cenários de relações comerciais internacionais, através das agências, a Varig apresentava-se como agente da presença do Brasil no exterior, “alargando as suas fronteiras comerciais para além do Atlântico e promovendo a aproximação social com a cooperação de empresas nacionais”⁵⁸.

⁵⁶ “Sem lenço, sem documento e sem passaporte. O que fazer para conseguir outro passaporte no exterior?”, em: *Jornal do Brasil*, 30/12/87. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_10/154912>. Acesso em 6/6/2017.

⁵⁷ Ambientadas com painéis de artistas brasileiros como Carlos Vergara, as agências ofereciam “assistência aos turistas e homens de negócios brasileiros em 128 cidades de 64 países”. Verdadeiras extensões da companhia no exterior, as agências também participavam da missão, “levando o estilo brasileiro, o calor humano e a simpatia, que tanto caracterizam nosso povo, aos quatro cantos do mundo”. Em: “Nostalgia, anos 80”. Disponível em: http://www.aviacaocomercial.net/nostalgia_anos80.htm. Acesso em 6/6/17

⁵⁸ Uma notícia do *Jornal do Comercio* de 25/9/1985, intitulada “O futuro da África”, por exemplo, discorre sobre as potencialidades “da região fixada abaixo do Saara, até a faixa do Equador”. Falando sobre a presença brasileira na Comunidade Econômica da África Ocidental, refere-se à Embaixada e às agências da Varig, possibilitando o “incremento nas relações bilaterais”. Fonte: Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

Figura 7, Figura 8 e Figura 9: Lojas da Varig em Nova Iorque, Paris e Caracas.



3.3 Conclusão do capítulo

Eu confesso: nunca voei com a Varig. Essa é uma pergunta que as pessoas me fazem quando comento sobre o tema desta pesquisa; seguidamente levantam as sobrancelhas e inclinam a cabeça para atrás, “então você não sabe o que era voar com a Varig”. É através dessas expressões, junto com os relatos de minhas interlocutoras e uma grande quantidade de fotos e depoimentos disponíveis na Internet, que procurei reconstruir a representação social da imagem da empresa. A empresa onde este grupo seletivo de comissárias fez uma “carreira”, entendida como um sistema de provas e estágios que avançavam de forma evolutiva, culminando com a promoção final para “Chefe de equipe”: todo o avião (exceto a cabine de comando) sob sua supervisão.

Mais do que um trabalho, essa carreira forjou para elas o ingresso em um mundo novo, diferente do nosso: o mundo das “pessoas que voam”. Nesse mundo, a Varig ocupava o lugar de todas as instituições de uma vida “normal”: a Varig era casa, família, universidade, e até religião, a “religião variguiana” (VASCONCELOS, 2011, p. 22). A Varig era tempo e espaço: a escala de voo regia a jornada antes que qualquer relógio; o avião, o hotel e o aeroporto eram espaços mais frequentados que a própria casa. Junto ao mundo das pessoas que voam, elas ingressavam ao Mundo, em sua acepção mais literal, a de “dar a volta ao mundo”. Primeiro àquela grande porção do mundo que representa o Brasil em toda sua extensão; depois àquela

região que excede essas fronteiras, mas ainda não é considerada “internacional”: América do Sul; e finalmente ao mundo do “primeiro mundo”: América do Norte, Europa e Ásia.

Esse mundo tinha estritas regras. Para encaixar nele era necessário, primeiro, passar por um exclusivo (e excludente) processo seletivo, e depois por um exigente curso de formação. Durante o curso, mas também nos anos posteriores, elas teriam importantes oportunidades de formação: aulas de etiqueta, saúde corporal, maquiagem, *sommelier*, *catering*, idiomas, primeiros socorros etc.; conhecimentos que possibilitariam uma clara transformação social, muito valorizada por elas. Sempre e quando se adaptassem a uma estrita disciplina do corpo e dos comportamentos, sempre e quando tivessem claro seu lugar em uma estrutura fortemente hierárquica.

Elas são conscientes disso, apesar que seus discursos sobre as hierarquias de classe, gênero e raça presentes na companhia são esquivos. Raramente denunciam essas desigualdades diretamente, com a única exceção do “machismo da Varig”, que algumas comentam em relação ao antigo impedimento das comissárias assumirem cargos de “chefia”. O racismo é geralmente atribuído à aviação como um todo. Os relatos de dificuldades de acesso de negros à carreira misturam-se com uma ideia de que a empresa assumia a diversidade como bandeira. Nessa representação, a Varig agiria como mais um agente positivador da miscigenação e mistura cultural do povo brasileiro, em concordância com a imagem transmitida pela empresa nas propagandas. Elas, como representantes da companhia dentro e fora dos aviões, sentiam-se embaixadoras culturais, servindo pessoas de diferentes costumes e línguas com o invariável objetivo de fazê-las se sentirem como em casa.

Como parte da estética do desenvolvimento e cosmopolitismo, as comissárias de bordo alimentavam uma imagem de si mesmas como “a internet da época” (VASCONCELOS, 2011, p. 229). Trazendo para o Brasil notícias “fresquinhas” sobre os últimos lançamentos do cinema, tendências da moda internacional, e transportando diretamente objetos de consumo de difícil acesso no país em um contexto de forte restrição das importações, elas atravessavam as barreiras nacionais e facilitavam o usufruto de bens de consumo de circulação restrita.

O consumo, um pouco desfrute, um pouco pesadelo, representava uma parte importante do que elas faziam, em um lugar onde o que elas faziam abrange grande parte de quem elas eram. Na última comemoração de “aniversários variguanos” que assisti, um comissário, interessado por minha pesquisa, definiu o grupo ali presente como “a nata da Varig”, os “sobreviventes”. Quando pedi que ele me explicasse o que queria dizer com isso, ele disse que “antes do Collor”, eram eles quem conseguiam perfumes, produtos de *Victoria's Secret* e outras mercadorias de grife, sempre com caráter “legal” (“teve quem caiu na ilegalidade, mas esses

não estão aqui”, ele acrescentou). O transporte de objetos de consumo dos mais diversos tipos (principalmente perfumes e colônias, mas também vitaminas e remédios, sabão para lavar a roupa, chocolates e batatas chips etc.) é sempre assunto de conversa nos encontros entre ex-colegas. Tal era o acesso a esses bens, que um dia, ante minha intriga em relação a esse costume, uma amiga de minha tia me explicou que “hoje você estava em Miami pensando que teria que fazer uma máquina de roupas em casa no dia seguinte. Aí você ia ao mercado e já comprava o que estava precisando”. Esses produtos eram ademais trazidos frequentemente como presentes para familiares e amigos, relações que deviam ser constantemente relegadas como consequência da tirania da escala de voo.

Parte desse imaginário, as publicidades de revistas e propagandas de televisão, enquanto tecnologias de gênero, contribuíam ao “*glamour*” da profissão e, se muitas delas as retratavam como meros objetos de consumo (que “faz parte da passagem”), o faziam ostentando os privilégios dessa profissão, dentro de uma empresa de alto prestígio nacional. Paralelamente, no uniforme e retórica corporal inculcada, a companhia procurava transmitir o prestígio e sofisticação que formavam parte de sua marca registrada. As estratégias da Varig podem ser lidas sociologicamente através da sua concepção do serviço prestado. “Oferecemos todos os dias um banquete de 120 talheres. Reserve o seu lugar na mesa Rio-New York”: era um dos *slogans* do serviço de bordo oferecido nesse voo. Na competência com as demais empresas brasileiras, além de uma determinada ideologia do desenvolvimento, a Varig tinha uma estratégia clara: o foco no serviço sofisticado, atendendo os segmentos de elite da população para os quais as autoridades aeronáuticas haviam se voltado conforme os princípios da “competição controlada” e da “realidade tarifária” (MONTEIRO, 2007, p. 47).

Enquanto representante do Brasil no exterior, a Varig não só procurava atrair um potencial cada vez maior de clientes. Em uma época em que “viajar era para quem podia”, e em um contexto em que essa empresa já tinha se consolidado como a grande companhia internacional brasileira, esse potencial de clientes, pelo menos entre aqueles que viajavam por turismo, provavelmente não tinha muitas mais chances de se expandir. É mais possível que, por meio da afirmação do seu papel de “embaixada”, a Varig procurara revigorar o caráter de indiscutível utilidade pública dos seus serviços, por cuja permanência o Estado deveria zelar, por meio de políticas de favorecimento e proteção da aviação nacional, subvenções, créditos etc.

Com serviços e infraestrutura que chegaram a ser equiparados aos das “gigantes” *Lufthansa*, *Air France* e *PanAm*, a Varig fazia parte do cenário desenvolvimentista que

começava a posicionar o Brasil como destaque no contexto latino-americano e internacional⁵⁹. Assim, trasladando importantes atores da política e da economia nacionais para os cinco continentes, a Varig contribuía a inserir o país no mercado global; mais importante ainda, enquanto símbolo da sociedade urbano-industrial, por meio de sua presença no exterior a companhia reforçava a imagem do Brasil como um “país moderno”. A imagem desse modo conquistada foi perdurável, e ainda demonstra certa eficácia nas lutas dos ex-funcionários afetados pela falência, como analisarei em capítulos posteriores desta tese.

⁵⁹ Do mesmo cenário surgiu o impulso para criar a Embraer, iniciativa do governo brasileiro que formou parte de um projeto estratégico para implementar a indústria aeronáutica no país, em um contexto de políticas de substituição de importações. Fundada em 1969 como uma sociedade de economia mista vinculada ao então Ministério da Aeronáutica, a Embraer foi privatizada nos primeiros anos da década de 1990, chegando à quarta posição mundial no setor em 2012, abaixo da principal concorrente, a canadense Bombardier, da Airbus e da Boeing.

4 CAPÍTULO TERCEIRO

Trabalho e família: dificuldades, recursos e estratégias

Introdução

Outubro de 2015, tarde de sexta feira. André e eu tínhamos nos mudado e precisávamos de ajuda para pintar nosso antigo apartamento. Eu tive a ideia de oferecer esse “bico” no grupo de *Whatsapp* do time de hóquei: R\$ 200 por um dia de trabalho. Duas amigas aceitaram dividir o trabalho e o pagamento. Na parte da tarde, Cláudia passou para nos visitar, trazendo um bolo para tomar um café. Conversando entre as quatro mulheres, Verônica [28 anos, nascida no Rio de Janeiro, mora no Méier] contou que ela tinha feito o curso de comissária de bordo, mas que tinha decidido abandonar essa carreira para “fazer faculdade”. Claudia, como sempre, nos divertiu com algumas anedotas enquanto descansávamos e comíamos um pedaço de bolo, e pouco tempo depois foi embora. Quando ficamos sozinhas de novo, Verônica me confessou que na verdade ela tinha abandonado o projeto de ser comissária por sugestão de sua mãe, que desejava que ela “tivesse uma família”. Ela acrescentou que não quis falar isso na frente de minha tia porque não sabia se isso iria ofendê-la, e me perguntou se Claudia tinha filhos. Eu respondi que não. [Fragmento do diário de campo, outubro de 2017]

A ideia de que a profissão de comissária de bordo é de alguma forma incompatível com o casamento e a maternidade é muito difundida. A grande maioria de filmes e seriados que tem comissárias como protagonistas utiliza essa imagem como recurso narrativo, por meio de uma prosa romântica na qual a encruzilhada entre a carreira e o casamento constitui o ápice do drama vital experimentado por essas mulheres. No filme *Voando Alto*, do diretor brasileiro Bruno Barreto, esse é o grande conflito vivido pela protagonista (interpretada pela atriz Gwyneth Paltrow), uma menina nascida no interior dos Estados Unidos que tinha alcançado o sonho de “subir na vida” como aeromoça. Tudo corre muito bem até que a moça se envolve com um homem tão maravilhoso que coloca em cheque suas ambições profissionais, no mesmo momento em que ela tinha conseguido uma promoção para voar na primeira classe dos voos internacionais (e alcançar o sonho de conhecer Paris). O mesmo conflito é reproduzido no seriado *PanAm*, em cujos primeiros capítulos uma das protagonistas foge do seu casamento para seguir a irmã em uma “vida de aventuras”, trabalhando como aeromoça na *Pan American World Airways*. Em diferentes momentos nos quais a decisão da moça é questionada pela autoridade da mãe, as personalidades das duas irmãs são colocadas em contraste a partir do valor dado à família: a filha menor seria uma moça de família, e por tanto não poderia ser feliz na aviação.

Eu não seria sincera se não admitisse que essa “prenoção” (no sentido durkheimiano do termo) orientou de certa forma a escolha do tema de doutorado e o recorte do objeto de pesquisa. Por um lado, minhas inquietações pelo sentido das trajetórias profissionais de mulheres de camadas médias derivaram, de fato, de primeiras incursões de pesquisa sobre conjugalidades e mudanças familiares. Em outras palavras, foi perguntando pelos projetos, práticas e sentidos das uniões e rupturas conjugais que “a profissão”, seu valor e seu papel antes, durante e depois desses relacionamentos, assumiu um lugar cada vez mais relevante.

Por outro lado, enquanto a relevância sociológica dessa relação emergia como projeto intelectual, meus primeiros contatos com as trajetórias de mulheres tripulantes aqui no Rio de Janeiro faziam-me questionar a especificidade dessa carreira. Ou seja, se a dificuldade de conciliar tempos, necessidades e desejos do mundo do trabalho e do mundo da família emergia como uma das principais fontes de angústia e conflito em casais heterossexuais de camadas médias urbanas, envolvidos em profissões mais ou menos “clássicas” quanto à distribuição do tempo-espço do trabalho, como lidariam com essa “dificuldade” mulheres cujos empregos não têm nem horários, nem espaços fixos? Pensando agora na forma em que essa carreira é abordada em relatos de ficção como filmes e seriados, era essa pergunta uma projeção do senso comum que garante que as aeromoças são “difíceis de casar”, ou era uma pergunta com um fundamento sociológico relevante?

Como venho analisando desde minha pesquisa de graduação, aquilo que essas mulheres descrevem como uma dificuldade, com contornos de angústia e as vezes também raiva, de conciliar planos, papéis e atividades do casal e dos filhos com os “projetos pessoais”, que passam em grande parte pela carreira e pelas ambições profissionais, é um dos principais conflitos derivados das vicissitudes do gênero no capitalismo contemporâneo. Em primeiro lugar porque, embora seja um problema do “casal”, raramente é considerado da mesma forma, com o mesmo peso emocional e prático, por homens e mulheres. Em segundo lugar, e relacionado com isso, o tempo não é auto-evidente. Como observa Camila Fernandez, as diferentes temporalidades vividas pelas pessoas produzem territorialidades e definem condições de mobilidade que determinam acesso a bens e afetos. Nesse sentido, “as atividades de cuidar de outros têm especial inflexão nas disputas sobre o tempo, uma vez que ‘ter tempo’ significa poder desenvolver capacidades e habilidades que podem gerar ‘uma vida melhor’” (FERNANDEZ, *no prelo*, p. 174).

Tendo isso em conta, as comissárias de bordo seriam então “mulheres como quaisquer outras” para quem o tempo próprio é limitado de antemão? Se no dia a dia do trabalho essas mulheres já realizam constantes atividades de cuidado, elas também devem cuidar “dos seus”?

Quais são as modalidades e ritmos desses cuidados? São essas algumas das perguntas que impulsionam as análises deste terceiro capítulo.

4.1 Sobre “virar mulher” na Varig

Claudia chegou pela primeira vez ao Rio de Janeiro em 1979. Em sua cidade natal teve alguns empregos porque “precisava de dinheiro”, mas ainda morava com seus pais e irmãs. Ela cursou apenas um ano de faculdade, mas lembra que aquilo “começou a mexer um pouco com sua cabeça”, porque foi naquela época, com 23 anos de idade, que sentiu vontade de sair de casa. Foi mais ou menos na mesma época que o noivado com o primeiro namorado acabou, antes ainda de vir para o Rio. Já separada, depois de um ano no segundo emprego ela “tirou as primeiras férias” e viajou para o Nordeste com uma irmã. Junto a sua virgindade, perdeu “alguns medos” naquela viagem. A decisão de morar no Rio para seguir a carreira de comissária de bordo implicou uma silenciosa ruptura familiar. Na verdade, ela não lembra que tenham acontecido brigas ou enfrentamentos. Um dia, ela falou “gente, estou indo pro Rio pra fazer teste”; não deu muita chance para ter uma discussão. No entanto, apesar do silêncio, seu pai ficou um tanto abalado pela decisão:

Minha mãe sempre apoiou. Meu pai, eu era a queridinha do meu pai, meu pai ficou desgarrado. Primeiro que toda a parte, eu acho hoje vendo, eu era a filhinha que foi mais preparada pro casamento, pros filhos, o noivado. E alguma coisa na minha cabeça não queria isso, acho que eu nunca quis. [...] Meu pai não acreditava, meu pai morria de medo de avião. E a filhinha que, a gente brigava muito, mas eu era igual a ele, moreninha, não sei o que, então eu vim me embora pro Rio de Janeiro. Então minha mãe teve que torner, minha mãe foi sempre muito pé no chão.

Já no Rio, no mesmo dia da inscrição no novo emprego conheceu um homem bonito, um “gato”, que lhe ofereceu uma carona até o centro. Ela acabaria namorando dois anos aquele homem, que hoje lembra como “o inferno da sua vida”. Recém chegada na cidade, a família dele, que morava na Penha e era uma “super família”, a acolheu de braços abertos. Ela sente que namorou mais a família do que ele. Claudia o descreveu como uma pessoa egoísta, que colocava sempre seu interesse em primeiro lugar; e muito ciumento. Devido ao ciúme, sua insegurança ficava cada vez maior: ele a “consumia”.

Mas foi muito difícil. Ficamos um ano e pouco. Ele era muito ciumento, a minha insegurança foi ficando cada vez maior. E profissionalmente eu estava melhor do que ele. E aí vem o preconceito da mulher comissária, do próprio companheiro. Até um dia que [*irmã e marido*] vieram pra cá e ele não me deixou ir. E aí a gente saiu na porrada e eu falei “agora chega. Agora passou do limite”. Mas foi difícil sair daquela relação.

A gente fica idiota. E tinha o acolhimento da família dele. A família dele substituiu a minha, um pouco. Ele era um monstro. Quando ele fez com outra menina, depois de mim, ela chegou até a tentar suicídio por causa dele.

Demitido de vários empregos por acusações de roubo, ele também levou dinheiro dela, fruto da poupança dos primeiros salários. Mas o limite do suportável foi extrapolado quando o ciúme dele atingiu a família de Claudia, de visita na cidade por poucos dias. Hoje ela pensa que “foi bom pra saber o que nunca mais quero pra minha vida”; “não quero mais homem ciumento na minha vida”.

Chegar no Rio de Janeiro com 24 anos, sem familiares nem amigos, não foi nada fácil. Ela dividia um conjugado com outras quatro meninas, e teve que “tomar muita sopa” por falta de dinheiro. Quando terminou o curso, seu salário aumentou um pouco e ela conseguiu se mudar para um apartamento maior, “levando” uma das meninas com ela. Começou a voar pelo Brasil e rapidamente “se achou na profissão”. Como comissária de bordo, Claudia desenvolveu um grande prazer pelo atendimento ao público e descobriu uma “veia humorística” nela que é uma marca da sua personalidade até hoje. Teve vários “namoricos” com tripulantes, “deu muito”, mas nunca se envolveu com passageiros. Diferentemente de outras interlocutoras, Claudia não hesitou: para ela a dinâmica do trabalho no avião facilita o envolvimento afetivo-erótico da tripulação. “Você ficava uma semana com a mesma tripulação. Saía, bebia, sem compromissos, sem ter ninguém. Quando eu estava solteira, ah, não queria nem saber! Dormi com vários, fiquei com vários”. E, apesar de reconhecer o “fascínio” exercido pela profissão e “do uniforme” naquela época, para ela eram as mulheres passageiras que mais frequentemente “mexiam com os meninos”. “Parece que a mulherada quando viaja se solta. Se for mineiro ou gaúcho então, pode contar que vai dar até no avião”.

Uma vez encontrei com ela para tomar uma cerveja em uma praça e convidei um professor argentino que estava de visita na cidade. Quando ela se apresentou, meu professor quis saber qual era sua profissão e ela respondeu que na atualidade era secretária, “mas toda minha vida trabalhei como comissária de bordo”. Ele comentou que isso fazia muito sentido, porque ela era “uma mulher muito bonita”. Com 61 anos de idade, solteira e sem filhos, Claudia gosta de caminhar na praia do Flamengo; é magra e tem a pele morena, bastante bronzeada pelo sol. Ela teve três relacionamentos importantes em sua vida, todos da aviação. O mais longo foi com Luciano, com quem morou e “voou muito junto” (ele aparece em grande parte das fotos que ela me mostrou, de diferentes lugares do mundo que conheceu trabalhando). Esse relacionamento durou onze anos e foi o último estável que ela teve; mas Claudia não falou muito dele durante a entrevista. Do terceiro também falou pouco, mas a única menção que fez não foi aleatória. Sem fazer nenhum adendo sobre o tipo de relação ou o motivo da ruptura, ela

simplesmente afirmou: “a missão dele foi me ensinar a ter um tipo de homem diferente, porque eu sempre fui submissa”.

Com quase trinta anos de aviação, entre esses relacionamentos, mas principalmente graças à profissão, Claudia conquistou sua independência econômica e uma confiança em si mesma que antes não tinha. “Melhorar na profissão” e “melhorar na vida”, poder pagar o plano de saúde de sua mãe e levá-la para viagens e baseamentos em Los Angeles e Hong Kong, tudo isso foi “um aprendizado”. Assim como trabalhar em uma grande empresa, onde “ninguém se destaca”. Onde existe uma carreira, “um curso das coisas”, mas “você é um número”, e “dentro desse número você tem que fazer o seu melhor”. Claudia cresceu na Varig. Como ela disse, na Varig “me tornei mulher, me tornei adulta e me tornei velha”. O que mais lamenta da falência é ter perdido essa independência. De ajudar os outros, ela passou a ser quem recebe ajuda e hoje sente que virou uma “preocupação constante” para seus irmãos. Ela não tem família no Rio de Janeiro. Vive bem, mas gostaria de estar melhor para “dar menos preocupação”.

4.1.1 A eterna tensão entre submissão e emancipação

“Ir morar no Rio de Janeiro” foi para muitas de minhas interlocutoras um primeiro e significativo movimento de emancipação, embora essa não tenha sido a principal intenção em todos os casos. Como argumentei no capítulo primeiro, o modo como emerge a escolha da carreira, um tanto casual e com importantes doses de acaso, não corresponde à ideia de projeto profissional consciente, conduta organizada para atingir fins específicos (SCHUTZ *apud* VELHO, 1987). No mesmo sentido, o desenraizamento é narrado como consequência da procura de emprego e do desejo um tanto romântico de “morar no Rio de Janeiro”. Como observa Giddens, “somente durante a passada geração, assumir o próprio destino tem significado abandonar o lar paterno” (GIDDENS, 2006, p. 56). O autor aponta aqui uma mudança geracional a partir da qual (para muitas mulheres) o casamento deixou de ser a via obrigatória para a emancipação. Recuperando uma pesquisa realizada por Sharon Thompson nos anos 1980 sobre as atitudes, valores e conduta sexual de 150 adolescentes norte-americanos, Giddens observa que as mulheres que procuraram sair do tipo de vida de suas mães, definido como uma “domesticidade sufocante”, embarcaram em um processo cheio de tensões,

Porque cada uma delas pretendia se distanciar do modelo de suas mães, sem rejeitar a feminilidade. [...] Essas mulheres [...] são, em sentido real, pioneiras que se movimentam em um território que carece de mapas geográficos, que traçam pontos de referência na identidade do eu pessoal,

enquanto enfrentam e tropeçam com mudanças na natureza do matrimônio, a família e o emprego. (GIDDENS, 2006, p. 59)

A imagem de uma exploração sem a disponibilidade de mapas me parece acertada para pensar o processo de autonomização empreendido por minhas interlocutoras no momento em que saíram de casa para começar a carreira de comissárias de bordo. Foi uma decisão que em vários casos teve consequências um tanto disruptivas, mas nenhuma delas construiu a partir dessa experiência uma narrativa de rebeldia, desvio ou rompimento com uma ordem familiar tradicional. Se existe entre elas um orgulho por pertencer a um tipo específico de pessoas, a ruptura individual contra o projeto familiar não é o emblema dessa singularidade. No entanto, o noivado como símbolo de um *ethos* familiar e social, cujo fim representa a interrupção da reprodução de papéis de gênero socialmente atribuídos aos indivíduos pelo nascimento em um determinado núcleo familiar, repete-se significativamente em grande parte das biografias. Talvez nesse ponto as narrativas de ficção não sejam tão “fictícias” afinal de contas, pois foram muitos os noivados que se “desmancharam” como consequência da iniciativa profissional destas mulheres.

Mais do que um passo decisivo em uma escalada de individualização linear e progressiva, esses movimentos de emancipação constituem uma espécie de pêndulo nas trajetórias dessas mulheres. Em primeiro lugar, porque, se o abandono do lar paterno é relatado como a primeira grande iniciativa de “tomar as rédeas da própria vida”, em um importante momento de exploração do *self* (em dimensões tão fundamentais da pessoa como aquelas que remetem à atividade econômica – “o que desejo fazer de minha vida para me sustentar?” –, à sexualidade e ao casamento), essa saída era seguida do ingresso em uma profissão que representava muito mais do que um emprego: representava principalmente a submissão da totalidade da pessoa (dentro e fora do trabalho) a uma nova organização e hierarquias.

Assim, o primeiro período dessa nova experiência de vida em uma metrópole estava marcado pela incorporação em um Curso de Formação que, como mencionei no segundo capítulo, possuía traços de uma *instituição total*: se não moravam em prédios da companhia diretamente regidos por ela (com estritas normas que controlavam os horários de descanso, o consumo de alimentos e bebidas, e o convívio com pessoas de fora da empresa), passavam em suas instalações grande parte do dia (o curso em si tinha uma duração de oito horas diárias, mas demandava uma importante carga de estudo durante o tempo livre). Durante o curso, as hierarquias familiares eram substituídas pelas autoridades da empresa, que não por acaso recebiam apelidos relativos a vínculos familiares. Assim como os candidatos ganhavam novas “tias” e “mães”, a Varig no todo passava a constituir uma nova “família”: uma instituição

rigorosa, mas protetora, que compensava devidamente a dedicação de seus membros e contribuía para a formação de um sentimento de comunidade.

Se esses impulsos de exploração e descobrimento de novos vínculos davam-se no momento de ingresso na vida adulta, em um contexto que incentivava a liberação sexual⁶⁰, a relativa ruptura exercida por essas jovens ao sair de casa sem o objetivo de casar não formava parte de um repertório mais amplo de contestação da moral familiar, crítica social ou política de nenhum tipo. Pelo contrário, na maioria dos casos o distanciamento familiar procurou ser mitigado ao longo da carreira por meio da concessão de passagens aéreas, participação dos parentes (principalmente das mães) nos baseamentos no exterior, presentes e outros tipos de “ajudas”.

Nesse sentido, é interessante observar que Regina, que acabou com o noivado quando deixou Porto Alegre para morar no Rio de Janeiro, narrou esse processo a partir de uma retórica de justificação, com notas de culpa e arrependimento, notável em expressões como “eu era muito jovem”, “a primeira vez que saía de casa”, “a profissão subiu na minha cabeça”, “a culpada fui eu”. Se no caso dela essa retórica poderia estar explicada pelo fato dela ter reencontrado aquela pessoa alguns anos depois, e ele ter virado seu atual marido e pai do seu único filho, nenhuma delas reconstruiu subjetivamente essas ações como marcas de um repertório de empoderamento. Claro que o empoderamento, entendido como valorização de si e da autonomia própria, está presente em suas práticas e discursos, pelo menos como pano de fundo de suas trajetórias; o que está ausente é um entendimento das consequências relacionais dessa mudança em termos de papéis de gênero, do tipo do viabilizado principalmente pelo discurso feminista. Como recuperarei posteriormente, o feminismo está, de fato, completamente ausente de suas falas.

4.2 Compromissos

Independentemente de como elas interpretam suas vivências afetivas e da leitura que realizam de suas “conquistas” e “fracassos” conjugais, do que não cabe dúvidas é da forte valorização da profissão e do caminho trilhado graças ao trabalho na Varig. Este é um aspecto apontado tanto pelas solteiras e separadas, quanto pelas casadas, e dele decorre, em parte, a

⁶⁰ Junto à situação específica de distanciamento do núcleo familiar e encontro em um mesmo espaço de jovens provenientes de diferentes cidades do Brasil, nos anos 1980 ainda estavam em efervescência as transformações associadas à contracultura, que tinham na esfera da sexualidade um dos principais campos de embate (RUSSO, 2009).

forte homogeneidade profissional que caracteriza a aviação⁶¹. Como aponta Segalen, o controle social do casamento exercido pelo grupo com o objetivo de garantir sua reprodução (patrimonial, sobre tudo), já não se exerce diretamente pela família senão pelas “circunstâncias sociológicas dos espaços de sociabilidade, muito socialmente marcados” (SEGALEN, 1999, p. 148). Enquanto espaço de sociabilidade específico e de acesso restrito, a aviação constitui um circuito de circulação fechado, que se autorrepresenta como um corpo social coeso e separado do resto da sociedade. Além disso, trata-se de um espaço com um tempo próprio, que desafia o pacto social de contagem e utilização do tempo, com horários “normais” de trabalho e descanso.

Se existem muitas profissões e atividades que fogem desse ordenamento típico (médico, enfermeiro, motorista de ônibus etc.), as pessoas que trabalham na aviação atravessam cotidianamente latitudes e fusos horários. São decorrentes dessa “normalidade anormal” modos de agir e pensar, mas também distúrbios físicos e psicológicos, como alterações no sono e no ciclo menstrual. Daí que sejam normalmente outros tripulantes os que “entendem” a dinâmica da profissão, entendimento este elencado como componente fundamental de um relacionamento duradouro.

Isso é evidente para Ellen, casada há 30 anos “com o mesmo marido”, algo que “na aviação é difícil”. Apesar do marido de Ellen não ser da aviação (ele é engenheiro), desde o começo do relacionamento – e diferentemente de namorados anteriores – ele entendeu e respeitou o trabalho dela. Apresentado por uma colega da aviação, pouco tempo depois de se conhecerem eles foram morar juntos e casaram “pelo civil”; um ano depois casaram também “no religioso” e tiveram uma filha, a única do casal. Ellen reconhece que, se em qualquer profissão é fácil se envolver com colegas “do local onde você trabalha”, na aviação isso é mais frequente ainda pela dificuldade em manter amizades “de fora”. Como ela me disse, “você está toda hora convivendo com essas pessoas, e essas pessoas sabem o tipo de rotina que você enfrenta, as dificuldades”.

Por outro lado, ela opina que quando você se compromete com uma pessoa de fora da aviação precisa fazer “sacrifícios”: “você dorme umas horinhas e tem que estar disposta a sair, a ter alguma vida social, porque é o momento que você tem para estar com ele”. Quando eu perguntei para Ellen se em algum momento foi uma preocupação para o casal o fato dela se dedicar a uma profissão que a levava a ficar muito tempo fora de casa, ela me respondeu:

⁶¹ Do mesmo modo como faz Cabral (2003, p. 48), devo reconhecer que a observação relativa à frequência de casamentos no interior da aviação provém do contato com essas pessoas e não de dados estatísticos precisos.

Não, eu sempre achei que todos meus namoros não davam certo porque chegava um ponto que... eles me colocavam contra a parede, né? “Ou eu, ou a profissão”. E eu sempre achei que, emm, não é uma coisa que alguém tem o direito de me pedir. Nem o homem pedir pra mulher, nem a mulher pedir pro homem. Ou seja, a mudança pode até acontecer, mas tem que ser de livre e espontânea vontade. Nisso sou bem democrática, viu? Ehh, então a gente tem que respeitar isso. Se eu, pra ficar com alguém, eu tenho que abrir mão da minha profissão, que eu demorei até definir o quê que era, e que eu gosto tanto, tem alguma coisa errada. Então, sempre quando eu era colocada nessa situação, “ou eu, ou a profissão”, era a profissão. E o Reinaldo, quando eu o conheci, ele nunca me perguntou isso, pelo contrário, ele entendeu que isso era uma coisa boa, que eu gostava, e que foi muito bom pro nosso relacionamento. Porque eu acho que o casamento, ele desgasta muito quando você está com a pessoa 24 horas ao dia, todos os dias, né? E assim, com a escala de voo, a gente, éramos eternos namorados, então funcionava bem.

Embora a participação da mulher no mercado de trabalho seja hoje equivalente, pelo menos em números absolutos, à do homem, ainda reconhecemos situações em que se espera que a mulher pare de trabalhar, ou pelo menos diminua essa dedicação para atender a “questões familiares” e possibilitar a continuidade do investimento profissional do seu marido. Observei dinâmicas desse tipo em casais de camadas médias da cidade de Santa Fé, Argentina, em minha monografia de graduação (CASTELLITTI, 2011). No entanto, essas expectativas por parte dos maridos eram sempre expressas indiretamente e conduziam a processos de negociação em que as mulheres resolviam, por “decisão própria”, diminuir o tempo de trabalho para ficar mais em casa, com seus filhos.

Por outro lado, durante o trabalho de campo para a tese, ouvi frequentemente por parte das comissárias relatos de situações em que a escolha entre o casamento e a profissão era colocada diretamente por seus parceiros, como uma espécie de ultimato. Neste aspecto radica, me parece, a tensão entre o projeto profissional e o projeto conjugal, recuperada de forma romântica por tantos filmes, romances e seriados. O que teria, então, de específico, a carreira de comissária de bordo, que levaria os homens a demandarem o abandono por parte de suas parceiras? A resposta mais óbvia é o tipo de dedicação temporal exigido pela escala de voo: arbitrária, irregular e obrigatória, essa escala impede a presença das mulheres cotidianamente em suas casas, assim como em datas consideradas especiais, como aniversários e festividades.

Considero, no entanto, que existe outro motivo menos óbvio, referido por elas menos explicitamente, mas sempre presente nas narrativas: o ciúme dos parceiros. Entre pessoas que realizam trabalhos relacionados com o mercado do sexo, o ciúme aparece frequentemente nas negociações das fronteiras simbólicas e corporais do dia a dia dos casais (ZAMPIROLI, 2017). Lopes e Díaz Benítez referem-se especificamente à compreensão decorrente da experiência na atividade da prostituição (LOPES, 2016, p. 65) e na atuação em filmes pornôs, quando se namora alguém do mesmo “circuito”, com afinidades nas visões de mundo, rotinas e hábitos,

o que “diminui espaços para o ciúme em relação à atenção dada a clientes ou às transas com diversas pessoas na pornografia” (DIAZ BENITEZ, 2009, p. 271).

Podemos inferir, a partir dessas experiências etnográficas, que são os mesmos motivos que levam a “contagiar” a figura da aeromoça com o “estigma” da libertinagem sexual (sua beleza erotizada, seu trânsito por cidades e hotéis do mundo inteiro, sua simpatia e papel no “cuidado”) os que as fazem presas tão frequentemente do ciúme masculino? Embora seja verdade que o ciúme é um sentimento comumente expressado como “irracional”, que pode aflorar nas situações mais banais, no trabalho de comissária de bordo ele é associado com as características específicas da profissão, inclusive em casamentos estáveis.

Esse é o caso de Giovana, casada e com dois filhos. Na verdade, Giovana estava atravessando uma separação quando gravamos a entrevista, depois de quinze anos de matrimônio. Seu esposo era artista, e quando eu lhe perguntei se o trabalho como tripulante tinha sido alguma vez um problema ela me respondeu:

Não era. Embora, na verdade, meu marido era muito ciumento. Até mesmo em relação... Eu acho que quem não é da aviação não entende muito bem a nossa rotina. Porque a gente é colocado em um hotel, cada um num quarto, né? Você não divide quarto com ninguém. Mas é colocado num hotel com um monte de, assim, na tripulação tem pessoas que você não conhece. Mas são as pessoas com quem você está trabalhando, então você acaba saindo pra jantar com elas, você acaba passeando com elas. Algumas vezes isso é muito agradável, porque são pessoas agradáveis, aquelas pessoas que você faz amizade. Outras nem tanto. Acontecia muito, as vezes você está em uma tripulação com gente que você não tem a menor afinidade, você fica sozinho, mas não é uma coisa agradável, então você acaba saindo pra jantar. E quem não é da aviação, não entende isso muito bem. Embora meu marido tivesse ido bastante, ele aproveitou bastante, ele viajou muito comigo, muito mesmo (...). Mas ele tinha certo ciúme, sabe? Então não era assim, uma coisa muito bem-vinda, não. Tanto que depois, nessas experiências [*em outras companhias*] ele foi o primeiro a ficar na minha orelha, sabe? Que eu tinha que sair, que aquilo não era bom. Na verdade foi muito responsabilidade dele.

Recuperando a etnografia de Abu-Lughod sobre a sociedade beduína, onde o ciúme das mulheres é ilegítimo do ponto de vista ideológico por denotar “falta de modéstia”, Rezende e Coelho (2010) explicam como a imbricação entre experiência afetiva, ideologia e organização social é uma fonte de matizes para a vivência dos afetos. Essa ilegitimidade oferece um contraste para o modo como:

Amor e ciúme formam um complexo de aparência indissociável para as subjetividades ocidentais modernas. Essa maneira moderna de amar, ao atrelar o sentimento amoroso ao casamento monogâmico, autoriza a imposição ao parceiro de uma exigência de reciprocidade e exclusividade, legitimando assim o ciúme, que, respeitando certos limites, pode mesmo ser considerado “prova de amor”. (REZENDE E COELHO, 2010, p. 128)

Os limites que a expressão do ciúme deve respeitar referem-se, precisamente, à relação com a organização social, o que nos leva de volta às especificidades do trabalho na aviação e ao modo como o ciúme pode se tornar disruptivo nesses relacionamentos: quando ele quebra o “entendimento”. Como vimos, o entendimento é elencado como um componente fundamental para um relacionamento duradouro com uma mulher aeromoça, pelo menos no meu universo de pesquisa, no qual uma forte valorização da profissão leva a rejeitar as demandas dos parceiros pelo abandono da carreira. Tripulante ou não, se o parceiro manifesta ciúmes de forma excessiva isso pode significar que ele “não entende” a configuração do trabalho de comissária de bordo, sua rotina e os tipos de relações que se estabelecem entre colegas. Claro que ele pode entender essa dinâmica e ainda assim temer a infidelidade da parceira, mas aí entra a questão da desconfiança, que é outro desdobramento desses relacionamentos na aviação.

A questão da infidelidade, do envolvimento de pessoas casadas em “aventuras” ou “casos” foi pouco abordada nas entrevistas. Em geral, minhas interlocutoras aderem à regra da monogamia no casamento, e nenhuma relatou qualquer tipo de experiência sexual ou romântica de “traição”. Em relação aos parceiros, em poucos casos me foi dado a entender que alguns relacionamentos acabaram por infidelidades (como quando uma interlocutora me disse que seu ex-parceiro “não era uma pessoa muito confiável”), mas não tive a oportunidade de saber um pouco mais sobre essas rupturas. Que a infidelidade é uma possibilidade latente, mas vetada, ficou explícito também quando outra interlocutora me disse que na aviação os romances eram muito frequentes entre os solteiros, e entre os casados ela “preferia não ver”.

Em uma das comemorações de aniversários no *Antigamente* também observei uma dinâmica interessante a esse respeito: quando uma moça um pouco mais jovem da maioria das mulheres presentes chegou, bastante mais tarde que os demais e muito arrumada (maquiada, vestindo salto alto, vários acessórios e penteado “de salão”), comecei a observar várias mulheres falando baixo, umas ao ouvido das outras, todas olhando em direção a ela. Procurando saber o motivo da fofoca, uma mulher me respondeu que aquela moça era a “amante” de um comissário mais velho, conhecido por todos ali presentes.

Em sua análise sobre as representações de gênero produzidas na coluna “A vida como ela é...” de Nelson Rodrigues no jornal *Última Hora*, Zechlinski (2007) comenta que na década de 1950, a tensão que existia sobre o controle da sexualidade feminina estava associada ao incipiente trabalho fora de casa (no meio urbano) das mulheres da classe média, a seu progressivo avanço educacional, aos modernos namoros longe dos pais e às possibilidades de encontros furtivos que as cidades proporcionavam. Observando sua recorrência nesses contos,

a autora aponta que a infidelidade feminina (diferentemente da masculina) estava diretamente relacionada à honra da família e, assim, à masculinidade do marido (ZECHLINSKI, 2007, p. 409).

Na mesma direção, Goldenberg (1990; 2006) coloca que, frente à valorização dos papéis de esposa e mãe na cultura brasileira, a “outra” carrega o estigma da amante, da “puta destruidora de lares”. A autora reconhece nessas mulheres a busca por valorizar suas experiências e fugir desse estigma, dando ênfase à escolha individual e rejeitando a ideia de vínculos obrigatórios. Assim, Goldenberg observa uma contradição no discurso “que ora as apresenta como um dos pilares fundamentais para a manutenção do casamento tradicional, ora como mulheres modernas que criticam as relações obrigatórias e socialmente valorizadas” (GOLDENBERG, 2006, p. 61). Se as comissárias de bordo já devem lidar, desde a escolha da profissão, com o estigma de “vagabundas”, o relativo silêncio em torno da questão da infidelidade poderia não ser mais do que um reforço da necessidade de se distanciar desse estereótipo (e uma espécie de rebeldia contra a proliferação de comentários sobre suas práticas sexuais).

No entanto, outras duas observações me parecem relevantes. Em primeiro lugar, um certo espírito coletivo e de solidariedade na profissão diminui certamente as potenciais acusações entre colegas, sobretudo quando o apontamento da conduta do outro pode se voltar para o acusador. Em segundo lugar, o modo como a sexualidade em geral (não) emergiu nas entrevistas – se falada, recoberta por uma moral puritana bastante acentuada – nos obriga a pensar nas limitações da técnica e no lugar de fala da pesquisadora frente aos sujeitos pesquisados. Nesse sentido, resulta expressivo que as narrativas sexuais mais “livres” aconteceram com interlocutoras com as que eu já possuía um vínculo de confiança. Refletindo bastante sobre esses silêncios e o significado dessa falta de confiança, com o tempo, e graças ao diálogo com colegas em relação às dinâmicas nos seus trabalhos de campo, comecei a perceber que a representação que minhas interlocutoras se faziam de mim mesma era objeto de uma dupla infantilização, suscitada por minha posição de estrangeira e sobrinha⁶².

4.2.1 “De repente acho que eu não amava tanto...”

Irene e Ana Beatriz (49 e 54 anos respectivamente) continuavam trabalhando como comissárias de bordo em uma empresa brasileira quando gravamos a primeira entrevista. Irene não estava “voando” naquele momento por causa de uma licença médica. Ana Beatriz estava

⁶² Essa representação foi desenvolvida com mais atenção na Introdução.

em seu período de folga, tão limitado e estritamente organizado para cobrir todas as atividades não laborais (consulta com o médico, visitas à mãe que mora em um bairro afastado da Zona Sul, ir à terapia e, se der tempo, passar uma horinha pela academia) que tivemos que marcar a entrevista no salão, enquanto ela “fazia a unha”. Ambas se declararam solteiras, mas já tinham sido casadas. Nenhuma teve filhos. Irene teve “dois relacionamentos grandes”, um na época da Varig e outro depois; nenhum dos parceiros era da aviação. O primeiro casamento durou seis anos, período que passaram, em grande parte, morando juntos em Los Angeles. O casal se conheceu aqui no Rio, mas ele, que trabalhava em uma empresa de informática, foi logo transferido para Los Angeles. Seis meses depois, decidiram morar juntos naquela cidade. Foram noivos, mas não chegaram a efetivar o casamento.

Rio-Los Angeles passou a ser “a ponte aérea” de Irene, que trocava todos seus voos para essa cidade e também passava lá suas folgas. Essa rota era um benefício para os comissários que falassem japonês, coreano ou chinês (pois, desde Los Angeles a rota continuava para o Japão). Irene não falava nenhuma dessas línguas, “mas tinha um marido lá”, e, como ela me disse, “essa era outra das coisas que a Varig fazia, tentar encaixar”. Eles não eram casados no papel, mas tinham uma declaração de moradia que foi suficiente para esse fim. Passaram-se assim quase seis anos, mas o casamento não sobreviveu à famosa encruzilhada, que Irene colocou nestas palavras:

E aí a gente acabou terminando porque um dia ele chegou pra mim: “ou a Varig, ou eu”. Ele queria filhos, ele queria casar mesmo, entendeu? E eu tinha um emprego maravilhoso. E... não troquei ele pela Varig. Não me arrependo. A Varig fechou seis anos depois que isso aconteceu, mas eu não me arrependo.

Em um momento posterior da entrevista, Irene comentou que, na verdade, a ruptura não foi causada “pela profissão”. Ele gostava do que ela fazia, mas queria que ela ficasse em Los Angeles e ela não tinha como exigir isso na empresa, pois para os baseamentos “tinha uma hierarquia” e “ainda não era sua vez”. Irene reconhece que poderia ter pedido uma licença, para “casar com ele lá e ver como era”, mas não quis. “De repente acho que eu não amava tanto, né? Porque você quando ama muito abre mão de certas coisas”. Diferentemente dessa ocasião, no segundo casamento Irene “abriu mão” e “se deu mal”. Como ela disse “casei e separei. Morei junto, fiz tudo de novo [risos]. Mas não tive filhos, nem com um nem com o outro”. A Varig já tinha fechado e ela estava trabalhando em outra companhia, que “exigia muito” dela. Seu casamento estava acabando por isso, porque por mais que ele gostasse de viajar com ela, “tinha horas que eles não se viam”. Ela então decidiu sair daquela empresa, o que hoje considera uma “grande burrice”.

A experiência conjugal de Ana Beatriz é semelhante. Ela foi casada (sem ser “no papel”) durante cinco anos com um colega, comissário na mesma empresa. Em relação à separação ela é assertiva: o casamento não deu certo. Eles eram pessoas muito diferentes e duraram todo esse tempo casados porque, na verdade, o tempo real que passavam juntos era bem menor. Como ela me disse “voando não são cinco anos”: é porque eles não faziam muitos voos juntos e às vezes “nem batia a folga”, pelo que podiam passar vários dias sem se ver. “Quando ele chegava era ‘Oi! Tudo bem? Até logo’”. Eles também não tiveram filhos, “graças a Deus”, porque “filho é pra sempre”; Ana agradece a Deus, porque se tivessem tido um filho ela “teria que carregar aquele homem na sua frente pelo resto de sua vida”. Quando lhe perguntei se o casamento tinha sido para ela uma “questão” no momento de escolher a carreira, ela me respondeu:

Então, sabe quando você vai, entra direto num navio e vai? Eu fui. Assim, você está falando uma coisa que eu fico me questionando, como se passaram trinta anos? [*Pequena pausa*] Só que aquela coisa, quando você escolhe a aviação, você está casada com ela. Porque aquilo ali é uma cachaça, tá entendendo? E que você até prefere, sem saber, você abre mão de uma vida pra voar. É sem querer, você não sabe o que está acontecendo. Hoje, que já passaram muitos anos, eu olho pra trás e “ai meu Deus isso”. Po, eu tava ali naquele barco, mas não tava neeeem... tá?

Ana Beatriz teve um segundo relacionamento importante, ao qual se referiu em outro momento da entrevista, dedicado às consequências da falência da Varig. Na verdade, ela não usou a palavra relacionamento, nem namoro; ela se referiu a ele como um “amigo”, que a ajudou muito nesse difícil momento, e falou dela mesma como sendo sua “amante”. O homem, policial de profissão, era casado. Ela foi muito feliz com ele, ele a ajudou muito e graças a essa “paixão” ela demorou a processar a falência da Varig; ela “estava em outra *vibe*”. Ela afirma que decidiu se separar por consideração com a esposa; como ela colocou “teve um dia que eu falei, eu quero isso pra mim, mas não quero isso pra ela”. A mudança do seu modo de ver e viver essa paixão foi provocada pelo descobrimento da gravidez da esposa do policial. Ana permaneceu “iludida” enquanto ele não teve filhos; mas com a espera do “neném” ela sabia que “não tinha mais volta”.

Com 30 anos de aviação, Ana Beatriz trabalha hoje em uma companhia e em um contexto que, como explicarei em outro capítulo, todas elas sublinham como absolutamente diferente da “época da Varig”. Desde o primeiro momento da entrevista (até porque a gente demorou para conseguir marcar um encontro), ela expressou o quanto o emprego na companhia atual estava “consumindo-a”. Praticamente sem vida social, ela estava fazendo terapia para conseguir se priorizar mais (naquele momento, ela não considerava seu trabalho um tempo para si, pois sairia do emprego se não precisasse de dinheiro para continuar ajudando sua mãe, cujo plano de saúde ela paga até hoje). Nesse sentido, o tom apreensivo de sua fala na passagem

citada, principalmente em relação àquilo de que ela “abriu mão” quando entrou para a aviação, me parece estar explicado mais pelo tempo para si que ela hoje sente que perdeu, do que pelo casamento em si.

Quando terminamos a entrevista fomos almoçar juntas e ela me contou que estava saindo com uma pessoa (um ex-comissário de bordo, alguns anos mais velho que ela). Ela era bastante reservada em relação ao namoro (por isso não mencionou o assunto no salão), para evitar “fofocas”. Contou-me que, apesar da idade, o homem estava “muito bem”, malhava e pretendia “fazer *botox*”; ela estava gostando da companhia dele, não podia “reclamar” sobre isso, mas tinha receios (o homem tinha bastante dinheiro e frequentemente parecia insinuar que ele sentia que Ana estava com ele por isso) e fez questão de afirmar que, quando ela não se sentisse mais à vontade, terminaria o relacionamento.

4.2.2 Conjugalidades nômades

Se, como bem advertira Ellen em passagem citada no começo deste capítulo, ser casada com o mesmo marido por 30 anos “na aviação não é fácil”, as separações e segundos casamentos são bastante frequentes. Neste sentido, embora elas sejam em geral muito cuidadosas para falar sobre sexualidade nas entrevistas (sobretudo quando isso pode remeter a infidelidades), o “flerte”, o “namoro” e o “sexo” como arenas de desfrute, liberdade e prazer ficam subentendidos em seus discursos, o único limite (mais ou menos frouxo⁶³) sendo o casamento.

A entrevista com Patrícia foi diferente das outras: realizada por *Skype*, a conexão de Internet dificultou um pouco o diálogo, mas graças à sua simpatia e paciência o esforço não foi em vão. Foi também uma das últimas entrevistas que fiz, um pouco por insistência de minha tia em conversar com alguém que “tivesse ido morar fora depois que a Varig fechou”. Quando marcamos a conversa por *Skype*, em outubro de 2016, Patrícia morava em Roma havia nove meses, com seu marido e sua filha menor, de treze anos. A filha mais velha tem 33 anos e mora em São Paulo, com o quê Patrícia está acostumada à dinâmica do *Skype* ou *Facetime*.

⁶³ Dois esclarecimentos são importantes. Em primeiro lugar, falo das entrevistas porque em outros contextos, mais grupais e, principalmente, longe do escrutínio do gravador, fala-se sobre “ficar”, “sair” e “transar” com muito mais abertura, sinceridade e, sobretudo, jocosidade. Durante o “almoço dos desgarrados” a que fui convidada, organizado por uma amiga de minha tia no dia dos namorados - sugestivamente, o convite vinha acompanhado da advertência “se você não se incomodar em ouvir muita besteira” - um dos ex-colegas, o último a chegar, passou um tempo divertindo todos os presentes com os detalhes de um encontro sexual que tinha tido com um homem na noite anterior. Além de bastante comida, vinho, vídeos de *Beyonce*, *Bruno Mars* e Marisa Monte, e muitas histórias de sexo, também foram aludidas algumas experiências de consumo de tóxicos. Em segundo lugar, falo da flexibilidade da moral sexual relativa à infidelidade porque essa moral só rege quando a casada é a própria mulher ou suas amigas/colegas. Quando o casado é o parceiro, o problema é dele, como ficou claro no caso de Ana Beatriz (pelo menos até que uma futura criança ficou envolvida na história).

Patrícia nasceu em Vitória da Conquista, no interior da Bahia. Seu pai era funcionário público e sua mãe dona de casa. Ela saiu de casa bastante jovem para fazer faculdade de Educação Física em São Paulo; antes, já tinha morado fora do país durante um intercâmbio em Nebraska, Estados Unidos, onde aprendeu a falar inglês. Quando terminou a faculdade voltou para Vitória da Conquista, mas não conseguiu se reacostumar com a vida “do interior” e decidiu regressar a São Paulo para tentar a seleção na Varig, por indicação de uma amiga que trabalhava no aeroporto. Ela lembra que na época a única referência que tinha da Varig era a de um acidente de um avião da companhia em 1973 em Orly (França), no qual morreu seu primeiro namorado⁶⁴. Ele tinha 17 anos e estava indo fazer um intercâmbio na Alemanha.

A lembrança pareceu vir mais pela surpresa de, mesmo assim, ter decidido tentar a seleção na Varig, do que pelo trauma de perder o namorado dessa trágica forma. Pouco tempo depois de passar no processo seletivo, Patrícia conheceu seu primeiro marido, que era “carioca” e também “voava”, como piloto privado. Eles se casaram e um tempo depois tiveram uma filha. Nesse período, Patrícia ficou de licença, amamentando durante seis meses e, quando voltou a voar, ficou um ano e meio “só na ponte aérea”. Sua filha “sempre teve babá”, “nunca ficou sozinha”; mas a dificuldade maior veio quando ela se separou e a criança estava com dois anos de idade. Ela tinha que fazer voos mais longos, ficando dois ou três dias em outras cidades, e sua filha ficava bastante tempo com a babá.

Patrícia lembra de um evento marcante daquele período: ela tinha que fazer um voo para Paris, ficando três dias naquela cidade, com o que, em total, teria que passar cinco dias fora de casa. No meio disso, sua filha ficou doente e teve suspeita de meningite. Ela lembra que quando chegou em Paris e recebeu a ligação do ex-marido, falando que sua filha estava internada com suspeita de meningite, “ficou enlouquecida”. Ligou para seus pais, que rapidamente pegaram um voo e foram para o Rio para acompanhar a neta. Finalmente a suspeita não foi confirmada, mas “a agonia foi terrível”. Patrícia lembra que gastou todas suas diárias em ligações internacionais. Foi nessa época que começou a ter mais “receio” de voar, chegando a sentir um pouco de medo. “Na aviação era assim”, ela lembra, “quando está tudo bem, está tudo bem, a saudade passa, os reencontros são lindos, mas quando há algum problema o desespero é forte, e não tem o que fazer”.

⁶⁴ Voo que partiu do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, em 11 de julho de 1973, com destino a Londres e com escala no Aeroporto de Orly, em Paris. O avião, um Boeing 707 prefixo PP-VJZ, realizou um pouso de emergência sobre uma plantação de cebolas, a cerca de quatro quilômetros do aeroporto francês, devido à fumaça existente dentro da cabine, provocada por um incêndio iniciado num dos banheiros do fundo do avião. O incêndio, a fumaça e a aterrissagem forçada resultaram em 123 mortes, com apenas onze sobreviventes (dez tripulantes e um passageiro).

Depois de se separar, Patrícia teve um namorado comissário, mas não foi um relacionamento “muito sério”. A história de como conheceu seu atual marido inspiraria um belo filme romântico. Um tempo depois desse namoro acabar, ela fez uma viagem “de férias” para a Grécia, com uma colega que também tinha terminado um namoro recentemente. No último dia da viagem, elas foram para uma praia em Kratos cheia de gente, no “pico do verão” europeu. Frente à insistência de sua amiga por “não ter ficado com ninguém”, Patrícia apontou para um italiano que tinha sentado perto delas, indicando que “esse era seu tipo”. Por mediação da amiga, eles começaram a conversar em um inglês “péssimo”, mas logo depois se despediram, porque ele precisava encontrar um amigo. Ela tinha gostado dele, e “ficou de olho” o resto do dia, mas achava impossível reencontrá-lo, pois o lugar era “tipo Búzios no fim do ano”, com aquelas “ruazinhas cheias de gente”. Já se passaram vários anos disso e ela ainda não consegue acreditar na casualidade que a fez encontrar o italiano no meio da rua, quando saíram para jantar na última noite das férias. Ficaram juntos essa noite e trocaram telefones. No dia seguinte ela voltou para o Rio e ele para Roma. Quando suas férias acabaram, o primeiro voo para o qual foi designada foi, casualmente (mais uma vez!), Roma. No seu aniversário, ela “encheu a cara”, se encheu de coragem e ligou para ele, contando que ficaria em Roma duas noites. Quando chegou, ele foi encontrá-la no hotel “e nunca mais saiu”.

Eles namoraram um tempo à distância até que ele decidiu abandonar a carreira de arqueólogo e tentar a vida como cozinheiro no Brasil. Em 2003, uns sete anos depois de se conhecerem, tiveram uma filha. Nessa época a “Varig já estava mal”, e o marido de Patrícia, que estava tentando se inserir em hotelaria, tinha feito uma entrevista para um hotel importante que ficava em uma ilha no Caribe. Ele conseguiu a vaga e teve que se mudar para aquela ilha, com a ideia de que Patrícia tirasse licença e o acompanhasse logo depois. Mas ela não quis, porque percebia que algo ia acontecer com a companhia. Quando ele voltou, o casal e a filha menor foram morar em Salvador. Foi um período muito bom, com muitas facilidades, mas acabou rápido porque a Varig estava encerrando suas atividades e o marido de Patrícia estava tentando outra oportunidade na rede Hilton. Quando ele conseguiu o emprego o casal teve que se mudar para São Paulo.

A Varig finalmente fechou e eles ficaram “meio sem chão”; mas seu marido estava empregado e ela já tinha uma casa própria, então o “sofrimento financeiro” não foi tão grande. Alguns meses depois ela conseguiu entrar na Tam, graças ao vínculo com a chefe de comissários, que era uma antiga amiga. Ela precisava voar mais quatro anos para se aposentar, e depois poderiam se mudar para “qualquer lugar”, que era o combinado pelo casal. Nesse período, o Hilton transferiu seu marido “com promoção” para Curaçao; então quando Patrícia

se aposentou, ela e sua filha menor se mudaram também para aquela ilha. Embora agora os três estivessem juntos, a vida em Curaçao ainda tinha algo de artificial: viviam em um quarto de hotel, com todos os confortos, mas também as limitações, de uma “vida de reis”.

Somente hoje, morando há nove meses em Roma, prestes a comprar uma casa com o dinheiro obtido da venda do apartamento de São Paulo, Patrícia sente que está vivendo uma “vida normal”. Acredita que só quando se aposentou conheceu realmente seu marido, “porque quando você está voando fica junto só nas folgas”, “chega, descansa, passa um dia e vai embora de novo”. Agora seu marido é que está em sua “melhor etapa profissional”; ela deixou para trás aquela vida itinerante, está aposentada, aprendendo a ser dona de casa. Reconhece que no começo ficava bastante incomodada, quando “não é uma vez ou outra que ele entra na frente e te deixa pra trás, é todos os dias”. Mas ela sabe que ele não mudou, “sempre foi assim”; quem teve que mudar foi ela. Acredita que quando a gente deixa de ser “atuante no mercado” perde um pouco “não de respeito, mas de postura mesmo”, de “ser independente financeiramente”.

É possível detectar no relato de Patrícia alguns dos “elementos novelescos” (GIDDENS, 2006: 45) que o amor romântico introduziu na vida individual. Segundo Giddens, a narração de uma história, que é um dos significados do termo “romance”, fica a partir do século XVIII individualizada, inserindo o eu e o outro em uma narrativa pessoal que não inclui referências a processos sociais mais amplos. Assim, o complexo de ideias associadas ao amor romântico amalgama pela primeira vez o amor com a liberdade, considerados ambos como estados normativamente desejáveis. Ao mesmo tempo, a liberdade começava a aparecer como a via propícia para a autorrealização. O amor emerge, assim, como uma relação social afetiva vinculada à escolha ou opção individual.

Por outro lado, amor identifica-se também com destino, “que remete a uma ordem cósmica impenetrável aos desígnios humanos e que pouco leva em consideração as distinções sociais” (VIVEIROS DE CASTRO e ARAUJO, 1977, p. 149). Para esses autores, a associação entre amor e destino torna-se, assim, relevante para uma precisão da ideia de liberdade, enquanto associada à noção de indivíduo. Se o amor pode ser pensado como exprimindo a liberdade individual frente à lógica social, ele está submetido, em termos de representação ocidental, a uma lógica cósmica. Se a liberdade jurídica é uma liberdade diante do corpo social, a “falta de liberdade cósmica” anteciparia a criação de um domínio da “natureza humana” de onde derivariam leis que traçam os limites do indivíduo moderno (op. Cit. 159).

Hoje, enquanto seu marido está trabalhando, sua filha brinca com uma amiga e ela conversa comigo por *Skype*, Patrícia reconstrói sua *história de amor*, dotando de sentido o episódio fortuito (destino?) do encontro com aquele moço italiano. Assim, seu relato nos

oferece mais do que uma afirmação, uma “filosofia do amor” - evocando de modo refratário a “ordem” do discurso do “sujeito casado” como estado de pós-apaixonamento, em referência ao discurso do *sujeito apaixonado* enunciado pelas figuras de Barthes (1993).

O tom de decepção que assume o relato de Patrícia no final do trecho aqui citado, evoca o significado do que ela expressa como cair na realidade ou “conhecer de verdade”: depois de anos de uma espécie de conjugalidade nômade, o casal finalmente está unido, inserido em uma cotidianidade como a de qualquer outra família. Este período de estabilidade coincide com a aposentadoria dela e o sucesso profissional dele, situação que faz Patrícia sentir uma “perda de postura”. A história de amor de Patrícia transcorre, assim, desde seu apogeu profissional e afetivo (ela, que “não tinha ficado com ninguém”⁶⁵, aponta para um homem do seu “tipo”, que alguns meses depois abandona tudo para ir morar com ela no Brasil), para o sossego da aposentadoria e o fim da vida nômade. Assim como para todas as mulheres entrevistadas, que conquistaram sua autonomia financeira por meio de um trabalho que se constitui em símbolo de liberdade, este momento assume para ela um sentido de letargia e inação.

4.3 Desapego

Novembro de 2016, almoço no restaurante “Antigamente” em comemoração dos aniversários de dois ex-colegas da Varig (Rua do Ouvidor, Centro). Uma das aniversariantes me apresentou seu filho, um menino de uns 20 anos de idade, magro, com braços e pescoço bastante tatuados, cabelo liso e comprido, de cor marrom. Enquanto estive no aniversário, Mônica cumprimentava amigos, tirava fotos e, cada vez que voltava para perto do filho, encarregava-se de que o copo de cerveja dele nunca ficasse vazio. “Mãe é assim, tem que cuidar sempre. Eles vão ter 50, você 80 e vai continuar cuidando” comentava rindo enquanto pedia mais uma cerveja. Não lembro como começou a conversa com ele, mas lembro que eu perguntei o que ele fazia e ele me respondeu que era “artista”. Thiago trabalhava como tatuador em um estúdio em Copacabana; tinha 22 anos e morava com sua mãe em Madureira. Sua irmã, também presente no aniversário, entrou na conversa um pouco depois. Camila tem 30 anos e trabalha como professora de inglês em uma escola de línguas, também em Copacabana. Ela fez faculdade de história e saiu de casa para morar mais perto do trabalho. Diferentemente de sua irmã, que chegou a viajar bastante com a mãe, Thiago nunca saiu do país. Os três planejam uma viagem juntos, para Austrália, Tailândia ou o Sul da Europa. Camila tem a intenção de presentear sua mãe e irmão com essa viagem quando conseguir passar em um concurso para o que está se preparando. Em um momento de nossa conversa, perguntei a Thiago como era ser filho de comissária de bordo; ele pensou alguns segundos e me respondeu certo: “é ser desapegado”. Desde que a Varig, faliu sua vida mudou bastante. Hoje sua mãe trabalha como cabeleireira e eles tiveram que aprender

⁶⁵ A beleza, enquanto dimensão estética que se entrecruza com o gênero e a corporalidade (para uma análise dessas relações no teatro brasileiro ver Pontes, 2009) não é um dado menor. Nesse momento do seu relato, Patrícia salienta a beleza de sua amiga, capaz de fazê-la conquistar todos os olhares onde quer que elas fossem. Do seu lado, Patrícia sentia que dificilmente conseguiria a mesma atenção. Ao mesmo tempo, frente à insistência de sua amiga, ela aponta para um homem “do seu tipo”; quer dizer, cuja aparência física cumpria com determinado padrão estético de sua preferência. O fato dela, mulher, ter a iniciativa e ele lhe corresponder surpreendeu Patrícia tanto quanto o encontro, mais tarde, no meio da multidão.

a passar mais tempo juntos, pois até os dez anos de idade ele ficava muito com sua avó.
[*Fragmento do diário de campo, novembro de 2016*]

Ser comissária de bordo e mãe não é uma tarefa fácil, mas é possível. Isso é o que todas minhas interlocutoras que tiveram filhos afirmam. E deve ser verdade, pois, fora as que não foram mães, a maioria teve somente um filho e nenhuma teve mais de dois. As que tiveram dois, inclusive, foram em sua maioria filhos de dois parceiros diferentes, com uma diferença de vários anos entre os dois nascimentos. Antes mesmo de falarem sobre o nascimento dos seus filhos, quando eu lhes perguntava sobre as dificuldades vividas ao longo da carreira, elas invariavelmente evocaram aquele período como o mais angustiante da carreira. Os maridos, outros familiares e babás foram fundamentais naquela época e praticamente até elas pararem de voar.

A Varig também tinha uma estrutura institucional e legal que procurava auxiliar as funcionárias que eram mães. Nesse sentido, a aviação teve que avançar bastante em matéria de reconhecimento de direitos e proteções às trabalhadoras, se lembramos que durante os anos 1950 e 1960 as mulheres podiam ser desligadas do voo quando casavam, engravidavam ou faziam 35 anos. Alguns dos benefícios da Varig comentados por elas eram a contribuição para uma creche organizada pelo Sindicato (SNA) para todos os filhos de aeronautas (a companhia assumia os custos da creche até que a criança completasse dois anos de idade), e a possibilidade de mudar o regime de trabalho durante a amamentação (e permanentemente, se este fosse o desejo da funcionária): me refiro à opção por sair dos voos longos e permanecer na “ponte aérea”, realizando vários voos RJ-SP durante o dia e regressando a suas casas todas as noites. Por acaso (ou não), muitas das mulheres que eu entrevistei tentaram essa mudança, mas não duraram muito tempo, pois o trabalho na “ponte aérea” acabava sendo mais extenuante que o trabalho nos voos internacionais, e os benefícios salariais (e “turísticos”) muito menos atrativos.

Se as que não foram mães afirmam não estar arrependidas (“eu admiro as que tiveram filhos, mas não é minha praia” brincou Claudia uma vez), porque um filho as teria obrigado a manter um vínculo que não funcionou, ou uma relação com uma pessoa que talvez “não amavam tanto”, as que o foram, falam dos seus filhos como a principal e eterna preocupação: durante a carreira, com a falência da companhia e até os dias de hoje, quando frequentemente se questionam se foram boas mães para eles. Como mencionei no primeiro capítulo, elas reconhecem com angústia a dificuldade de deixar seus filhos, ainda bebês, quando saíam do país por vários dias para voar para algum lugar a horas de distância de suas casas; no entanto,

avaliam como compensação a possibilidade que eles tiveram de conhecer várias cidades do mundo inteiro, fazer cursos de línguas no exterior e inclusive morar por algum período nos Estados Unidos. Nesse sentido, é interessante observar que os filhos mais velhos trabalham em atividades que deixam ver a influência e as oportunidades abertas pela profissão de suas mães, como tripulantes, professores de línguas estrangeiras ou cozinheiros⁶⁶. Ao mesmo tempo, o contraste entre a experiência de vida dos filhos mais velhos e os mais jovens, como o comentado por Thiago no fragmento citado, repete-se em muitos dos relatos.

Assim como o modelo nuclear duradouro (o “mesmo marido por 30 anos”) é raro neste universo de pesquisa, as experiências de maternidade ocorrem em situações que ultrapassam a configuração mínima conformada por progenitores e filho(s). Essas formas de fazer e viver em família afastam-se de fenômenos como o “casal grávido” (SALEM, 2007), cuja afirmação entre as camadas médias dos centros metropolitanos brasileiros data do início dos anos 1980. Como seu rótulo sugere, as predisposições éticas do casal grávido defendem um formato familiar que, em vez de ressaltar os laços que vinculam os parceiros aos grupos de proveniência, valoriza a díade em seus próprios termos. Entre as comissárias de bordo que compõem meu universo de pesquisa, por um lado, as famílias constituídas por um filho de uma primeira união da mulher e outro da união atual são tão comuns quanto mulheres que criam seus filhos sozinhas; por outro lado, até nos formatos familiares mais nucleares a presença de outros agentes de cuidado (principalmente avós e babás) se faz indispensável.

Na análise que realizarei em seguida é necessário lembrar, mais uma vez, que a porção mais densa de informações examinadas provém das entrevistas, que remetem ao esforço da pessoa interpelada pelo exercício de memória e fala. Se o gênero assumirá um papel protagonista nas interpretações esboçadas, o fará sempre do ponto de vista das mulheres e suas lembranças/comentários sobre o que os pais das crianças faziam ou deixavam de fazer. Outros materiais – como o fragmento do diário de campo reproduzido no início desta sessão – serão considerados sempre que possível, levando em conta suas especificidades temporais (onde o contraste entre “estar voando” e parar de voar é fundamental).

⁶⁶ Além da oportunidade de realizar cursos em países europeus, com tradições culinárias reconhecidas no mundo inteiro, esses jovens tinham a possibilidade de adquirir alguma experiência profissional (ou até ser contratados formalmente) na própria companhia, reconhecida por oferecer um serviço de bordo com “gastronomia requintada”, a cargo dos “melhores *mâitres* e *chefs de cuisine*” (VASCONCELOS, 2011, P. 65). Com a inauguração do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, em 1977 a Varig construiu o *Catering-Rio*, um enorme complexo de cozinhas industriais de 16 mil metros quadrados.

4.3.1 Com um pé nas nuvens e outro no chão

Giovana, que, como descrevi no primeiro capítulo, nasceu em Niterói e entrou para a aviação com 19 anos, ficou grávida “logo assim” que começou a trabalhar na Internacional e teve que parar de voar. Depois de aprovada no curso de formação, sua turma ficou sete meses voando na “ponte aérea”, rota que, apesar de sua tradição e importância para a companhia, era segundo ela, “um saco” para os iniciantes, que quando começavam a voar queriam “pernoitar”, enquanto na ponte aérea “você fica no *plat, pumb*, e não vai pra lugar nenhum!”. Depois desses primeiros sete meses, sua turma foi substituída por outra e promovida para “a Nacional”, “que era já no Jato, 737, 727”.

A próxima promoção, para as rotas internacionais, foi muito rápida para o grupo: “com um ano, já tinham chegado os aviões grandes, que era o 767, foi tudo muito rápido”. Assim, “com um ano de casa” a turma de Giovana já começou a fazer voos para Montreal, Los Angeles, Miami; mas foi naquele momento que ela ficou grávida e teve que entrar de licença. “Eu saí de voo, porque quando a gente fica grávida você não voa, durante o período de gravidez. É como se você tivesse um auxílio-doença, porque o risco de você perder a criança é grande”. Ela voltou um ano depois, e “todo o mundo já estava na Internacional de vez”, mas ela “tinha medo” de deixar seu filho porque estando muito longe, não conseguiria “pegar um avião e ir embora” caso ocorresse qualquer emergência. Lhe foi dada, então, a opção de ficar na Nacional como chefe de equipe, o que era “muito confortável e prático”; ela aceitou e ficou nessa posição durante seis anos, até ter uma promoção para “um avião melhor, o DC-10, que era o que eu queria”.

Apesar dessa relativa facilidade, aquela época “foi uma loucura”. Giovana tinha vinte e poucos anos e morava sozinha; o pai da criança foi um “namorado” com quem ela morou um ano e depois separou (em outro momento ela comenta que ele era comissário, mas não oferece mais detalhes do relacionamento, nem da ruptura). Ela também “não podia contar” com seus pais, que tinham um filho pequeno e não moravam no Rio de Janeiro. “Eu não tinha quem tomasse conta do meu filho”, Giovana conclui dando conta dessa desolada situação. A creche foi então a melhor saída. Como ela me explicou, nessa época o Sindicato Nacional dos Aeronautas tinha uma creche que ficava na Ilha do Governador e que tinha a “particularidade” de ser “voltada para aeronautas”, ficando aberta as 24 horas do dia. Quando ela voava, então, seu filho dormia na creche; ele começou a ir com 5 meses e continuou dormindo lá até quase os 4 anos de idade. “Era assim que funcionava. Não é o melhor dos mundos, mas eu me sentia confortável de saber que tinha um lugar assim”.

Qualificando aquele “mundo” como não sendo “o melhor”, Giovana dá conta da pouca valorização dessa prática no universo moral de que participavam essas mães. Recuperando a análise de Vianna (2002) sobre práticas, expedientes e formas de gestão de “menoridades” a partir de processos de guarda e adoção, vale a pena considerar a relação entre responsabilidade, autoridade e moral (ou *moralidades*). Segundo a autora:

A autoridade extraída das ações moralmente corretas pode ser tomada como tributária não simplesmente do poder de mando mas, paradoxalmente, do que se poderia qualificar como o poder da obediência, ou seja, a autoridade obtida a partir dos esforços em conseguir ser percebido como alguém que traz para seu comportamento e para o que se poderia chamar ainda um tanto imprecisamente de sua imagem social – objetivada em uma certa reputação, por exemplo – os benefícios de obedecer a preceitos sociais moralmente valorizados. (VIANNA, 2002, p. 196)

No universo moral de que participam as mães comissárias de bordo, para as quais a presença em casa é dada como um recurso escasso, a acusação (modalidade social) ou culpa (modalidade psicológica, não menos social) relativas a uma ausência excessiva na criação dos filhos, está sempre presente nos seus relatos, pelo menos na modalidade potencial de reflexão de si e autocrítica. Como mencionei, elas frequentemente sopesam os ganhos e perdas que sua condição profissional implicou para seus filhos, reconhecendo essa ausência, mas vislumbrando uma possível compensação através de oportunidades e recursos que elas puderam lhes facilitar somente graças ao trabalho na aviação.

Desse modo, o *poder da obediência* de que nos fala Vianna, performa neste universo uma gramática fortemente generificada. Em outras palavras, se existe uma autoridade obtida dos esforços de ser percebido como alguém que obedece a preceitos sociais moralmente valorizados, para mulheres que não permaneciam muito tempo em casa essa autoridade pode passar por reforçar os benefícios que o trabalho fora oferece para seus filhos, antes que na contestação direta do seu papel no cuidado. Na mesma direção, nesse universo moral, embora existissem “bons pais”, a responsabilidade⁶⁷ pelo cuidado continuava sendo principalmente das mães. Isso ficou evidente quando eu perguntei se tinha muitos filhos de aeronautas na creche e Giovana me respondeu:

Tinha. Tinha outros filhos de aeronautas na mesma situação. De **mães** [*ênfase da entrevistada*] aeronautas. Porque, normalmente, se o pai é aeronauta, ele pode até fazer uso da creche, mas ele vai fazer uso durante o dia, porque a mulher está em casa todas as noites, né? Mas pra mãe aeronauta aquela creche era fundamental. E ela vivia, assim, na iminência de fechar, porque, é uma coisa que era cara, né? E ela funcionava, além da gente pagar, ela tinha que ter um subsídio por parte das empresas aéreas. Então na época eram a Varig, a Vasp e a Transbrasil. E isso era

⁶⁷ Segundo Vianna, ser responsável implica estar preso a um conjunto de obrigações morais não apenas de controle dos indivíduos durante sua menoridade, mas de formação desses mesmos indivíduos (op. Cit. 199).

muito desgastante, porque a gente ficava desesperado, com medo de fechar, e se fechasse como é que a gente ia fazer, né? Eu e umas poucas mães nessa situação.

Alguns questionamentos permitem desestabilizar a aparente auto-evidência desse comentário de Giovana. Por que a creche não tem o mesmo valor para mães e pais? Onde se quebra essa reciprocidade? Quebra-se no momento em que se adere a (ou simplesmente se constata) uma distribuição tradicional dos papéis de gênero. Porque se quando o pai é aeronauta a mãe está em casa todas as noites, o contrário não procede, porque a mãe está sozinha, como no caso de Giovana, ou porque, se o homem está presente, raramente assumirá essa tarefa.

Verificamos esses supostos quando comprovamos que em todos os casos em que os maridos tinham qualquer profissão fora da aviação e podiam estar em casa, pelo menos durante a noite, as mulheres ainda assumiam a responsabilidade de contratar uma pessoa (outra mulher) para ficar em casa junto aos maridos. Giovana mesma conta que a experiência da maternidade no seu segundo casamento (uns treze anos depois do nascimento do primeiro filho) foi muito diferente. Enquanto a primeira gravidez foi “por acaso”, a segunda filha foi “desejada” e “planejada” junto a seu marido, em um momento mais estável de sua carreira. Quando ela “saía pra voar”, tinha seu marido “em casa todos os dias”. “Ele sempre foi muito bom pai, então eu ficava muito tranquila”. Além do marido, eles contavam com a ajuda de “uma senhora que dormia em casa todos os dias”.

Esse tipo de contratação era muito comum nas famílias com tripulantes, inclusive quando era possível contar com a ajuda de outros familiares. Segundo Suely G. Costa (2002), as práticas de *maternidade transferida*, nas quais mulheres delegam tarefas da administração de suas casas a outras mulheres, são de longa duração histórica no Brasil. Nesta transferência, as mulheres vivenciam ganhos e dilemas políticos, e atualizam desigualdades seculares nos acessos a direitos sociais. É que sem a ampliação necessária de sistemas de proteção social (que se refletem, por exemplo, nas ameaças de fechamento da creche comentadas por Giovana), essa transferência reproduz um sistema altamente estratificado de gênero, classe e cor (COSTA, 2002).

Embora eu não tenha conseguido explorar de forma aprofundada a relação das comissárias com o trabalho doméstico, além da evocação constante das babás nos relatos das radicais transformações do cotidiano a partir do nascimento dos filhos, me chamou a atenção a constante presença dessas mulheres em fotografias das viagens e baseamentos no exterior. Em cenas de churrascos, passeios e encontros de tripulantes em Los Angeles, Hong Kong e outros

destinos frequentes, as mães e as babás aparecem invariavelmente nas fotografias⁶⁸, tornando-se visíveis a partir de marcadores de idade e cor⁶⁹. Diferentemente das babás, as avós das crianças não participavam dessas viagens somente para cuidar delas, pois as mulheres solteiras também as levavam como convidadas especiais, fazendo uso de sua disponibilidade de passagens gratuitas para familiares. Mães, babás e comissárias eram fotografadas juntas –nos dias de folga– passeando ou bebendo cerveja, em uma cena paradigmática da *ambiguidade afetiva* que caracteriza essas relações (BRITES, 2007, p. 93).

Embora fundamentais no dia a dia das casas quando suas patroas estavam “voando”, a contratação de babás não estava livre de receios e sentimentos de desconfiança. Como aponta Soares (2016), a questão da (des)confiança é perpassada pelas relações de classe, gênero, idade e raça. Destacada como “uma das mais importantes forças sintéticas da sociedade” (SIMMEL *apud* SOARES, 2016, p. 215), a confiança se constrói de uma maneira dinâmica não somente entre quem cuida e quem é cuidado, mas também com os diferentes atores sociais envolvidos no trabalho de cuidado (principalmente os maridos não tripulantes, que, pelo menos durante a noite, ficavam em casa quando suas esposas estavam voando), assim como com o contexto no qual essas relações se desenvolvem.

Não raramente ouvi comentários um tanto depreciativos em relação a essas “estranhas” que invadiam a privacidade das casas (“cada beócia que foi parar na minha casa”). O receio era justificado pela novidade de ter que levar um desconhecido para morar em casas, como Ellen, que enfatizou a palavra **morar**, esclarecendo que eles “nunca tinham passado por essa situação”, de ter “alguém que não é da família morando com a gente”. Embora seu marido fosse engenheiro e tivesse uma rotina de trabalho mais estável, essa opção foi inevitável, segundo ela, porque seus pais não moravam na cidade. Contar com a ajuda de algum parente era a situação mais desejável. Ellen, por exemplo, morou um período nos Estados Unidos e essa vez teve a possibilidade de contar com sua mãe, que acompanhou a família para cuidar da neta, quando Ellen viajava e “o Gilberto tinha aula o dia inteiro”. Quando a família retornou

⁶⁸ Tanto Brites (2007) quanto Segato (2006) recorrem a materiais iconográficos (fotos e quadros) em suas análises sobre o serviço doméstico no Brasil. A partir do álbum de fotografias de Edilene, onde ao lado das fotos usuais de família a mulher guardava “pelo menos uma foto de cada criança de quem cuidou em seus 28 anos de carreira doméstica” (BRITES, 2007, p. 98), Brites realiza alguns comentários sobre a tensão entre afeto e hierarquia que caracteriza essas relações de trabalho. Já Segato remonta suas primeiras percepções das dinâmicas de gênero, raça e maternidade no Brasil ao “encontro visual” com um quadro exibido no palácio real de Petrópolis, que retrata um bebê de cabelos louros no colo de uma jovem mulher negra (SEGATO, 2006, p. 14).

⁶⁹ Segundo Ávila, de um total de 6,6 milhões de trabalhadores/as domésticas/os no Brasil, 92,6% são mulheres, das quais o 61% são negras. Nos últimos anos, apesar de uma diminuição no número de trabalhadoras domésticas, cresceu o percentual de trabalhadoras negras (ÁVILA, 2016, p. 137).

para o Brasil, a menina estava com sete anos e Ellen decidiu⁷⁰ colocá-la em um colégio “semi-interno”. Elucidam-se assim os contornos morais do cuidado nesse universo social: parente (sangue) antes que babá (estranho), e casa (dentro) antes que creche (fora).

4.3.2 Deus não nos livra

No primeiro capítulo tracei a trajetória de Diane com o objetivo de analisar os filtros mais e menos formais exercidos na seleção para o curso de formação, filtros que permitiram enxergar o perfil da “candidata ideal” para a carreira de comissária de bordo na Varig. À princípio, Diane não se adequava a esse perfil. Ela era brasileira, tinha ensino médio completo e seu peso era “acorde a sua altura”; no entanto, sua origem social popular fazia-se patente através de marcas na sua pele, nos seus dentes e no seu cabelo, fazendo com que ela falhasse em um dos quesitos fundamentais para ter sucesso na primeira entrevista: “apresentação pessoal”. Além dessas marcas físicas, um roteiro comum às mulheres pobres brasileiras se revelava em sua (falta de) identidade: ela não tinha “nome de pai”.

Como ela mesma adverte, era a “época da ditadura militar” e as “pessoas de baixa renda não tinham possibilidade de estudar”. A mãe de Diane teve uma “vida difícil”, foi abandonada durante a gravidez, evento este que acabou com seu “sonho de mulher” de casar e formar uma família. Órfã desde muito pequena, ela saiu da casa da família do seu noivo em Campos, onde ele a deixou quando soube da gravidez, voltando com sua filha pequena para o Rio de Janeiro. Trabalhou como faxineira em casas de “pessoas com um alto poder aquisitivo” e mais tarde como operária. Graças à influência dos patrões de uma das casas onde trabalhava, conseguiu uma vaga para a filha em um colégio católico de tipo “internato”, ao qual Diane remete a lembrança da primeira vez que sentiu a força daquela classificação: “sem nome de pai”. Sem nome de pai, moradora da Baixada Fluminense e com uma apresentação pessoal não adequada, Diane não teve sucesso na primeira tentativa de entrar na Varig.

No entanto, assim como sua mãe, Diane não se abala facilmente; é determinada e vai atrás dos seus objetivos. Ela finalmente conseguiu entrar para a aviação um tempo depois, quando tinha 22 anos. Suas melhores lembranças são das viagens, no Brasil e no exterior; recorda especialmente da fascinação que sentiu a primeira vez que “foi parar em Copenhague”. Ela se sentia muito privilegiada, se “produzia para trabalhar” e “amava” o trabalho. Graças ao seu excelente salário, com 23 anos conseguiu dar entrada em um apartamento. Sempre foi

⁷⁰ Procurando refletir as falas de minhas interlocutoras, utilizo a primeira pessoa do singular, inclusive quando as ações são realizadas por um casal. De qualquer jeito, não deve consistir em nenhuma surpresa que as mulheres utilizem essa pessoa quando se referem às atividades domésticas.

“atrevida” e “meteu a cara no mundo”. Desde nosso primeiro encontro, ela me falou bastante sobre a filha, contando-me que também estudava na UFRJ e me mostrando fotos dela no celular. Intrigada pela omissão de qualquer comentário em relação ao pai da menina e imaginando que poderia ser uma questão difícil de abordar, eu pedi para ela me contar sobre o momento do nascimento, e ela me respondeu:

[*Diane*] Nossa, aquilo mudou de ponta cabeça!

[*Carolina*] Você decidiu que queria engravidar?

[*Diane*] Aí tem uma coisa engraçada, olha o que é a vida. A minha mãe é mãe solteira. Além dela ser mãe solteira, ela é órfã desde os dois anos de idade. Ela foi criada num orfanato, depois saiu, foi pro interior, veio pro Rio trabalhar e tinha todo o sonho de mulher daquela época, então ela fazia o enxoval, ela ficou noiva, só que ela engravidou de meu pai e ele foi embora! Tanto que quando ele deixou a gente na casa da mãe dele, lá no interior de Campos, eu descobri que eu tenho um irmão que era 2 anos mais velho do que eu, e eu tinha um outro irmão que nasceu em fevereiro de 1955 e eu nasci em março de 1955 [*Pequena pausa e sorriso irônico*].

É interessante, porque, é uma história de vida comum! Acontece com muita gente! Tem umas mais cabeludas! E eu cresci assim, “Deus me livre ter um filho sozinho! Deus me livre!”. Porque foi uma vida muito difícil pra minha mãe. Casei, tive uma filha, e criei minha filha sozinho.

[*Pequena pausa*]

Entendeu? Eu acho assim, sabe? Ela foi registrada, logo assim que nasceu, já mudou alguma coisa na história! [*Risos*]. Olha só! Muito difícil. E foi assim, ehh, eu ganhava muito bem, eu tinha como pagar, meu apartamento já estava pago [...]. Eu ganhava muito bem, mas meus valores eram outros, minha preocupação era outra, entendeu? Você não dormia mais da mesma maneira, era uma preocupação com filho, nossa! Eu saía de casa e, e a criança, ela tem algumas coisas, principalmente minha mãe é muito insegura, então minha filha estava com um probleminha ou outro e ficava muito mal.

[*Carolina*] e você ainda voava?

[*Diane*] voava! Eu voei até ela fazer seis, sete anos, quando eu descobri o problema de visão dela, que foi quando ela foi para alfabetização.

A “história de vida comum” de que participam Diane e sua mãe é a história de muitas mulheres, até nossos dias. Como observa Fonseca (2012) em sua pesquisa sobre mulheres que deram seus filhos para adoção em meados do último século, apesar de certa modernização das relações de gênero nas camadas cosmopolitas, o estigma de ser uma mãe solteira dando à luz uma criança fora do casamento era enorme, tanto nas camadas urbanas abastadas quanto em muitas famílias interioranas mais modestas. Mães solteiras, filhos abandonados e abortos, eram frequentemente consequência de “amores frustrados” (FONSECA, 2012, p. 21), como o da mãe de Diane, em uma época em que a gravidez na solteirice, com sua conotação de relações sexuais fora do casamento, suscitava escândalo. Segundo a autora, os namorados vinham de todas as classes, mas a proporção de homens com profissões que implicavam certa mobilidade era considerável. De todo modo, era comum disfarçarem a profissão e “o fato de já estar vivendo maritalmente com outra mulher e filhos” (op. cit., p. 23).

Seja como for, os progenitores passam a formar parte das filas do exército de “homens que desaparecem das famílias” (WEBER, 2006, p. 493), e Diane, apesar de suas preces a Deus⁷¹, acaba também criando sua filha sozinha. No entanto, como ela mesma reconhece, sua história mudou em algumas coisas. Em primeiro lugar, ela não foi abandonada durante a gravidez como sua mãe. Entre as poucas menções ao pai de sua filha, ela disse que começaram a ter problemas de convivência e decidiram se separar. A figura do consenso substitui a do abandono, e uma das evidências perduráveis disso é que sua filha, diferentemente dela, tem nome de pai: “ela foi registrada” logo assim que nasceu, aponta Diane com um pouco de ironia. Nos termos de Weber (2006), o pai da filha de Diane esteve ausente do *lar de cuidado*, mas, diferentemente do seu próprio pai, está presente na *linha de sucessão*. Em segundo lugar, sua situação econômica era muito diferente da de sua mãe: ela tinha um trabalho que amava, um excelente salário e um apartamento próprio. Contava também com a ajuda de sua mãe, que, por mais “insegura” que fosse, ficava com a neta enquanto sua filha voava para o outro lado do mundo. A *ajuda* não está isenta de cobranças. Como bem atenta Fernandes, entendida como aquilo que vai ser feito com ou sem dinheiro, e com ou sem tanto carinho incluso, “a ajuda condensa o caráter híbrido dos cuidados” (FERNANDEZ, 2011, p. 129).

4.4 Conclusão do capítulo

“Virar mulher na Varig” significava, antes que mais nada, assumir um compromisso: um compromisso com a Varig. Descobrir uma apaixonante profissão, essas mulheres descobriam-se enquanto pessoas –pessoas com determinadas características, como saber lidar com o público, ter um senso de humor instantâneo, ser comunicativa e refinada etc.; conquistavam uma independência financeira e uma “confiança” em si mesmas que antes desconheciam. Esse processo de aprendizado e autoconhecimento ocorria em um contexto institucional com uma impronta coletiva importante: elas afastavam-se de suas famílias e contextos de sociabilidade “terrestres”, para serem incorporadas em turmas, primeiro, e tripulações, depois, sempre formando parte de uma estrutura corporativa com fortes traços hierárquicos.

Assumindo esse novo compromisso profissional, outros compromissos eram deixados de lado: noivados, famílias e faculdades podiam resultar pouco compatíveis com o novo estilo

⁷¹ Nesta passagem, assim como no título deste fragmento, faço um uso literal da expressão “Deus me livre”, reconhecendo, no entanto, que no contexto da fala de Diane, o uso parece corresponder mais ao sentido corriqueiro da expressão, do que propriamente a um pedido ou oração.

de vida assumido. E novos vínculos também afloravam: alguns deles produto do envolvimento erótico-afetivo com novos colegas de profissão, mas também amizades e inimizades que perduram até hoje. Nos novos vínculos assim conformados, o amor carregava frequentemente a ameaça do ciúme, sentimento que podia assumir facetas bastante violentas. Faceta menos violenta (entendendo por violência o exercício direto da força), mas não por isso menos ameaçadora, a necessidade de “abrir mão” da carreira imposta por alguns parceiros constituiu um dos principais motivos de ruptura. Inclusive as casadas salientam que somente assumiram esse compromisso com parceiros que “entendiam” a dinâmica da profissão, respeitavam o valor do emprego para elas, e apoiavam sua vontade de permanecer nele inclusive após o nascimento dos filhos.

De modo geral, e reconhecendo as limitações do tipo de abordagem possível nesta pesquisa⁷², nos relatos aqui recuperados é possível identificar práticas e significados que respondem ao processo de autonomização da sexualidade, sem redundar sempre em vivências que contribuem para a nuclearização da família⁷³. De fato, se o sexo é bastante reivindicado como espaço de prazer, fora do casamento e sem objetivos reprodutivos (e isso é claro entre as comissárias que decidiram não ser mães), gestações menos planejadas, que acontecem em uma idade considerada prematura, também são frequentes. Autonomia e controle não vão sempre da mão, como sabemos muito bem hoje. Por outro lado, se o tipo de trabalho realizado por essas mulheres impõe sua ausência de uma forma muito mais radical e inevitável do que outras profissões, e se essa ausência acaba redundando em uma maior responsabilização de parte dos cônjuges (quando eles estão presentes) no cuidado dos filhos, essa ruptura da distribuição tradicional de papéis raramente redundando em um questionamento das assimetrias de gênero como uma “constante estrutural” de nossas sociedades.

⁷² Duas me parecem ser as principais limitações da técnica da história de vida para abordar os significados da maternidade nesta pesquisa: em primeiro lugar, devido a que as entrevistas foram realizadas com o principal objetivo (anunciado e compactuado) de recuperar as trajetórias profissionais, as lembranças, sentimentos e opiniões relativos à conjugalidade e à maternidade receberam menos atenção e aprofundamento, principalmente quando comparo esse material com o produzido para minha pesquisa de mestrado, onde a intenção de explorar as circunstâncias da união e da separação estava dada de antemão; em segundo lugar, o distanciamento temporal desses eventos (a filha da última delas a ser mãe já estava com catorze anos de idade) possui consequências no modo de reconstrução subjetiva desses eventos que não podem ser ignoradas.

⁷³ Franchetto, Cavalcanti e Heilborn apontam em texto clássico (1980) que o processo de autonomização da sexualidade com relação à família é complementar ao de nuclearização da família. Segundo as autoras: “sob o nome de revolução ou liberação sexual presencia-se há duas décadas uma transformação que faz colidir estes dois processos –de autonomização da sexualidade e de nuclearização da família–, explicitando-os como uma tensão. O movimento de liberação de mulheres é expressão desse conflito por postular a afirmação de uma sexualidade que se quer regular a si própria fora das prescrições da família. Trata-se, portanto, de um novo momento do que Foucault tinha demonstrado como oposição entre o dispositivo da aliança, que focaliza o grupo e o dispositivo da sexualidade, onde prevalece o indivíduo” (FRANCHETTO *et al*, 1980, pp. 38-39).

Nesse sentido, ser mães desapegadas é uma condição vivida com ambivalência. Como Fernandez já demonstrou, na relação entre cuidadores e crianças o apego é ruim porque introduz um sentimento além da relação previamente estabelecida entre pessoas unidas na chave da amizade e do parentesco. Se nesse contexto “o apego é da ordem do excesso” (FERNANDES, 2011, p. 46), na maternidade o desapego é vivido com bastante culpa e sofrimento. A ausência dos pais das crianças não parece carregar, para elas, o mesmo significado. Um pouco destino, um pouco assar, é uma “história de vida comum”, que acaba atingindo muitas mulheres que criam seus filhos sozinhas.

5 CAPÍTULO QUARTO

“A orquestra do Titanic”

"...from aft came the tunes of the band... The ship was gradually turning on her nose - just like a duck that goes down for a dive... The band was still playing. I guess all of the band went down. They were playing 'Autumn' then. I swam with all my might. I suppose I was 150 feet away when the Titanic, on her nose, with her afterquarter sticking straight up in the air, began to settle slowly.... The way the band kept playing was a noble thing... the last I saw of the band, when I was floating out in the sea with my lifebelt on, it was still on deck playing 'Autumn'. How they ever did it I cannot imagine."

Harold Bride, *apud* Gavin Bryars, *The Sinking of the Titanic*.

“Our view of the future, once full of hope grounded in the invocation of a new world order, has turned to disenchantment. The world we see is a world full of dangers, which we understand as the long-term consequences of domination and oppression that we thought could be forgotten, but which were only buried, ready to emerge. Thus we live time differently, even if we have only rarely taken measure of it. Our relationship to history has turned tragic.”

Didier Fassin & Richard Rechtman, *The empire of trauma*.

Introdução

As narrativas de pessoas que dedicaram grande parte de sua vida à aviação (sejam orais ou escritas) estão repletas de metáforas. De todas elas, uma das que mais me chamou a atenção por sua recorrência e criatividade foi a que dá título a este capítulo, que, segundo mostrarei e aprofundarei ao longo da análise, é utilizada para se referir aos funcionários (comissários de bordo, pilotos, mecânicos) que permaneceram na empresa mesmo quando a crise e seu consequente fechamento eram iminentes; assim como os músicos da orquestra do Titanic, eles continuaram trabalhando enquanto a água começava a invadir o salão e “o navio se afundava”

a pique. Evidentemente, o próprio recorte desta pesquisa propicia a recorrência desse tipo de discurso, pois aqueles que “abandonaram o navio” antes do naufrágio não formam parte de nossa “amostra” (lembre-se que somente foram entrevistadas mulheres que estivessem em atividade quando a companhia parou de funcionar).

Portanto, não nos é possível conhecer os motivos e estratégias daqueles que, ante a patente ameaça de desemprego, decidiram sair em busca de outras oportunidades profissionais. No entanto, apesar do lógico que pareça essa opção quando se considera que a companhia passou alguns meses operando em condições precárias e sem pagar os salários, ao longo deste capítulo espero que fique claro por quê a possibilidade real de fechamento era tão difícil de acreditar e enfrentar. Isso fica evidente, por outro lado, quando se observa que apesar das aposentadorias e demissões (compulsórias ou voluntárias), hoje existem mais de 11.000 processos trabalhistas contra a empresa. Por que essas pessoas permaneceram até o final, trabalhando sem receber e em condições críticas? Eles não sabiam qual era a verdadeira dimensão da crise ou não tinham alternativa? Como lidaram com essa ruptura uma vez que foi iminente?

Antes de adentrarmos os relatos, são necessários alguns esclarecimentos. Ao longo desta tese, ao falar de “falência”, “crise” e “fechamento” da empresa estou me referindo aos acontecimentos sucedidos em torno de agosto de 2006, cuja marca de fogo nas memórias dos aeronautas é dada pelo recebimento do telegrama demissional. Enquanto fenômenos jurídicos, no entanto, a crise e posterior falência da Varig são processos complexos, cuja temporalidade estende-se desde um pouco antes (junho de 2005) até bastante depois (agosto de 2010) do período evocado pelos funcionários. O principal motivo desse desacoplamento temporal é a administração da crise a partir de uma figura jurídica denominada “recuperação judicial”, incluída na nova Lei das Falências (nº 11.101) brasileira, que entrou em vigência em junho de 2005, tendo a Varig como a primeira grande empresa brasileira a ser administrada por ela (note-se a proximidade das datas: a nova Lei de Falências foi aprovada no dia 9 de junho e a companhia entrou com pedido na Justiça no dia 17 do mesmo mês⁷⁴).

Apesar de minha intenção de evitar cair nos meandros dos marcos jurídicos do fechamento da empresa, com o tempo fui percebendo que um entendimento mínimo fazia-se necessário, devido às consequências que esses procedimentos têm nas vidas das pessoas até o dia de hoje. Como aprofundarei no próximo capítulo, no momento que escrevo estas linhas está

⁷⁴ “Entenda o processo de recuperação judicial da Varig”, em Folha Online, 12/12/2005. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u103286.shtml>. Acesso em: 4/9/2017.

sendo levada a cabo uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ) para investigar a legalidade desse processo e suas “consequências sociais”⁷⁵ na vida dos trabalhadores ativos e aposentados. O sentido de levar a cabo essa CPI hoje radica amplamente na recente decisão (do dia 3 de agosto de 2017) do Supremo Tribunal Federal de conceder à Varig o direito a uma indenização bilionária por perdas geradas pelo congelamento de preços das passagens aéreas imposto pelo Plano Cruzado (1985-1992)⁷⁶. Esses acontecimentos serão aprofundados no quinto e último capítulo da tese.

Para a discussão atual, é importante frisar que limitarei minha análise aos relatos e memórias da falência do ponto de vista das comissárias de bordo, e às consequências desses eventos em suas vidas. Com o objetivo de incorporar um quadro comparativo, introduzo também os relatos de comissárias de diferentes companhias brasileiras, entrevistadas por uma colega de profissão e jornalista entre 1995 y 1998, antes que a Varig fechasse. O contraste entre o que elas imaginavam para seu futuro e o que aconteceu alguns anos depois, nos permitirá obter uma visão mais acurada da dimensão desse drama para os funcionários da companhia. Com objetivos heurísticos semelhantes, realizo algumas aproximações com a etnografia de Rodrigues (2004) sobre o Programa de Desligamento Voluntário levado a cabo no Banco do Brasil em 1995. Finalizo este capítulo descrevendo três movimentos de reinserção profissional posteriores à falência que não são representativos, nem exemplares, mas ilustram formas diversas de transitar essa ruptura, relacionando o passado com o futuro em composições criativas, que nunca são totalmente originais.

5.1 O naufrágio como metáfora da contingência

Em 1969 o compositor inglês Gavin Bryars concebeu uma peça de final aberto chamada “*The Sinking of the Titanic*”, inspirada no naufrágio do “inaufragável” navio de luxo⁷⁷. Segundo relata no seu site, o ponto de partida para peça foi o fato testemunhado por Harold Bride (citado na epígrafe deste capítulo), um jovem operador de rádio sobrevivente da tragédia, segundo

⁷⁵ Coloco “consequências sociais” entre aspas porque esse tem sido um argumento frequentemente utilizado pelo Presidente da CPI da Varig, Deputado Paulo Ramos (PSOL), em detrimento de uma interpretação “legalista” do processo.

⁷⁶ “A Varig ganhou uma indenização bilionária. Para quem vai o dinheiro?”. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/08/13/A-Varig-ganhou-uma-indeniza%C3%A7%C3%A3o-bilion%C3%A1ria.-Para-quem-vai-o-dinheiro>. Acesso em: 4/9/2017.

⁷⁷ Recomendo acompanhar a leitura com a melodia da peça, disponível em http://www.ubu.com/sound/obscure_01.html. As informações sobre o compositor foram extraídas do seu site, disponível em: <http://www.gavinbryars.com/work/composition/sinking-titanic>.

quem a banda teria tocado uma melodia tipo hino durante os últimos cinco minutos de vida do navio. Influenciado pela chamada *New York School* de John Cage, Morton Feldman e Earle Brown, “*The Sinking of the Titanic*” é a primeira peça conhecida de Bryars, pensada como uma obra aberta que poderia conhecer várias performances possíveis.

Segundo Bogalheiro (2015), através da repetição e da reconfiguração permanente de um ostinato orquestral, ao qual são superpostos, quase como interferências, pequenos fragmentos de outras músicas e excertos de voz, o efeito sônico que Bryars imprime à sua peça parece nunca deixar de ter a sua raiz na tentativa de figuração do naufrágio. Nas possibilidades que cria para “um revisitar imagético do naufrágio”, a peça de Bryars “não se *refere* apenas a esse evento, como um memorial ou um hino. Na exploração que faz do som, a peça exemplifica o próprio evento, implicando com ela o ouvinte que também será afectado (*sic*) pelo efeito da submersão” (BOGALHEIRO, 2015, s/p).

Permitam-me recuperar um pouco mais extensamente o ensaio de Bogalheiro, cujas elucubrações sobre o naufrágio como metáfora da contingência apontam para instigantes argumentos que serão de grande ajuda para interpretar o sentido dos relatos da falência da Varig ao longo deste capítulo. Recuperando a obra do filósofo alemão Hans Blumenberg, Bogalheiro lembra que a navegação marítima como metáfora existencial é um antigo topo da cultura ocidental. A distinção entre a terra firme, como símbolo da segurança e da estabilidade, e o mar irrequieto, espaço do informe e do temeroso, é refletida rítmica e melodicamente pela peça de Bryars, insistindo assim “numa espécie de mapeamento dos limites que condicionam a possibilidade de ação na vida” (op. Cit.). Bogalheiro remete aqui ao mito de Ícaro (tão caro aos próprios “variguanos”⁷⁸), onde o mar e o sol, enquanto limiares de domínios com alta expressão de risco e de contingência, delimitam o sucesso do empreendimento de se chegar a bom porto. Nestas “cartografias metafóricas”, o mar será uma das primeiras imagens que mais significativamente terão carregado o imaginário do incerto e do incomensurável.

Se a ideia de contingência começa logo por estar contida na técnica de composição que Bryars utilizou em “*The Sinking of the Titanic*”, naquilo que revela de indeterminação, há uma outra ideia de contingência que a peça recupera simbolicamente: aquela que é relativa aos eventos da vida e, em particular, aos desastres e às tragédias. Segundo Bogalheiro,

O campo traumático do naufrágio, enquanto acidente, corresponde a tudo aquilo que não se previu nem se desejou mas que, irredutivelmente, está contido em qualquer possibilidade de acção [*sic*]. Não apenas nos desastres,

⁷⁸ Além de carregar sua imagem nos distintivos que usavam como parte dos uniformes (ver Figura 28 no Anexo I), os relatos dos aeronautas da Varig fazem constante alusão a esse mito, autodenominando-se “descendentes de Ícaro”.

mas em qualquer domínio da vida, a contingência aparece como o estado que nunca garante que as coisas aconteçam de acordo com o plano intencionado ou a expectativa idealizada. (BOGALHEIRO, 2015, s/p)

Da mão de Blumenger, o autor irá mais longe para pensar a contingência como um refazer da filosofia da ação, que leve a questionar nossa suposta centralidade no mundo, assim como a supremacia da técnica, capaz de mediar a quase totalidade da experiência contemporânea tornando-a controlável e previsível.

Mas o que nos diz tudo isso sobre os aeronautas da Varig? Recuperando as *metáforas cartográficas* apontadas pelo autor podemos reconhecer, em primeiro lugar, que a falência da Varig foi para muita gente como o “naufrágio do navio inaufragável”. Companhia reconhecida por sua robustez e estabilidade, a Varig tinha conseguido superar várias crises sem nunca parar de funcionar. Para a sociedade em geral, mas principalmente para seus funcionários, a contingência estava ausente do campo de possibilidades, cujo horizonte se projetava somente para um futuro de tranquilidade e estabilidade financeira. A crença na robustez da companhia teria cegado esses funcionários, que não conseguiram aceitar a inefável realidade mesmo quando o fim era evidente. Por outro lado, ficar até o final também poderia representar “um último acto [*sic*] de obstinação e de honra”, como o dos músicos da orquestra do Titanic que prosseguiram na execução da música “já com água a invadir os instrumentos e a bloquear a sua acústica, numa sonoridade cada vez mais imperfeita e variável” (op. cit.).

As próprias ciências sociais, mais preocupadas com as regularidades dos processos sociais do que com as eventualidades da existência, deram pouca atenção ao carácter imprevisível, instável e, no entanto, irreversível de certos acontecimentos, sendo assim relegados aos caprichos do acaso. Segundo um grupo de estudiosos franceses dedicados recentemente a uma pesquisa exploratória e interdisciplinar sobre os eventos e as bifurcações (BESSIN *et al*, 2010), preocupada pelas causalidades, os efeitos de estrutura, as regularidades e os processos contínuos, a sociologia (assim como a história e a economia) elaborou poucos conceitos e ferramentas capazes de auxiliar a análise das mudanças mais bruscas e imprevisíveis, que permitiriam interpretar situações de ruptura de percursos, de contingência e eventualidade.

Paralelamente à emergência das perspectivas biográficas, à noção de carreira e aquela associada de *turning point* (HUGHES, 1984), o aumento crescente do interesse pela contingência e o risco está relacionado, segundo eles, à dinâmica das transformações sociais contemporâneas. Neste sentido, Giddens também aponta que a aceleração do ritmo das mudanças sociais e a expansão de sua abrangência geográfica, junto à supressão das barreiras

da comunicação, são as principais características da modernidade radicalizada ou reflexiva (GIDDENS, 1993). Sintoma fundamental dos imponderáveis da vida social, o risco chegou a caracterizar um tipo social na teoria do sociólogo alemão Ulrich Beck, designando uma fase no desenvolvimento da sociedade moderna caracterizada pelo retorno da incerteza, a reflexividade como *autoconfrontação* e a individualização como forma social compulsória (BECK, 2012, p. 32).

Se esses autores apontam uma radicalização do risco nas sociedades ocidentais contemporâneas, é necessário reconhecer que, por outro lado, a incerteza é um traço constitutivo da vida humana. Embora a evolução da técnica e a consolidação das instituições sociais tenham contribuído para aumentar o controle do meio, das pessoas e dos grupos sociais (nações, partidos, empresas etc.), toda ação deve enfrentar uma margem (menor ou maior) de ausência de segurança, confiabilidade e certeza. Enquanto variável, a incerteza não pode ser autoevidente; se faz necessário, portanto, explorar o modo como é definida e distribuída em diferentes contextos⁷⁹. Ao mesmo tempo, são também diversas as formas como as pessoas vivenciam e enfrentam as incertezas.

Como mostrarei de forma mais aprofundada recuperando os relatos da falência, o modo como era concebido e organizado o trabalho na Varig (tanto pela empresa quanto pelos trabalhadores) dava por certa uma margem mínima de imprevisibilidade – e, em todo caso, a imprevisibilidade era colocada no interior da profissão, na forma de protocolos de ação desenhados para enfrentar eventuais emergências durante o voo. A própria noção de carreira transmitida pela companhia colocava uma ênfase no futuro, onde uma expectativa de “constante crescimento” somente acabava com a promessa de um futuro de “tranquilidade” e conforto, materializado nas vantagens oferecidas pelo plano de aposentadoria. É por isso que os relatos da falência e as condições de idealização de uma vida posterior nos permitirão esboçar uma “etnografia da desilusão”⁸⁰ e da desesperança frente a um mundo que se desfez, levando com ele todo um projeto de futuro e, talvez mais radicalmente, uma forma de entender o mundo e o papel desempenhado nele por cada um.

⁷⁹ Grande parte destas reflexões em torno da noção de incerteza foram iluminadas por um projeto do Núcleo de Pesquisa em Cultura e Economia (NUCEC) do PPGAS/MN. Agradeço ao professor Federico Neiburg pelo acesso ao projeto e pela possibilidade de participar de algumas das reuniões do grupo.

⁸⁰ Agradeço à professora Adriana Vianna pelo estímulo e orientações na direção de pensar a ruptura da falência como desilusão ou desesperança. O modo como desenvolvo essa questão a partir dos dados etnográficos é, no entanto, de minha autoria e total responsabilidade.

5.2 O futuro que seria

A comissária de bordo Rosa M. Custodio trabalhou na Varig de 1972 até 2004. Em 2013 publicou o livro “Comissárias de voo & suas histórias de vida”, depois corrigido e publicado em forma de *blog*⁸¹. Com o objetivo de “mostrar o lado real da profissão que tive a oportunidade de escolher aos 20 anos”, Custodio levou a cabo, entre os anos de 1995 e 1998, uma exaustiva pesquisa (a versão impressa do livro tem mais de 350 páginas) consistente em questionários, depoimentos e entrevistas com comissárias de bordo de quatro companhias brasileiras que hoje não existem mais: Varig, Vasp, Transbrasil e Rio Sul. Ela conta no *blog* que começou enviando um questionário a 3000 mulheres, das quais somente 10% responderam. A última pergunta do questionário convidava para uma entrevista presencial, convite aceito pela metade desse 10%. Além de constituir mais um esforço de autoconhecimento, registro e memória, essa pesquisa é importante por dar conta de um mundo que, se já estava em “crise” naquela época⁸², somente chegou a desabar vários anos depois (as quatro companhias pararam de funcionar – por quebra ou fusão – nos primeiros anos da década de 2000, sendo que a Varig foi a última delas). Na proposta específica deste capítulo, recupero alguns depoimentos organizados por Custodio sob as dimensões “planos para o futuro”, “sonhos a realizar”, “idade ideal de aposentadoria”.

Como ficou claro no Capítulo Primeiro, a profissão de comissário de bordo estava organizada a partir de um “quadro de carreira”, com um regime claro de promoções segundo os tipos de avião e rotas. Fora circunstâncias específicas em que, devido principalmente à aquisição de novos aviões, ou à fusão de companhias, esse regime de promoções fosse acelerado ou atrasado, cada trabalhador tinha uma clara noção de onde começava e podia acabar sua trajetória, tendo em conta seus recursos e aptidões (conhecimento de línguas, possibilidade de permanecer fora do país por períodos prolongados, disposição física e psicológica, prêmios e punições recebidos etc.).

Assim sendo, naquela época as preocupações em relação ao futuro giravam em torno de qual era o momento ideal para se aposentar, entendido como uma relação entre a vontade de continuar trabalhando e os limites impostos pelo envelhecimento, as condições financeiras

⁸¹ Disponível em: <http://rmcustodio.blogspot.com.br/2014/06/comissarias-de-voe-suas-historias-de.html>. Acesso em 31/08/2017.

⁸² Publicado em 2013 (vários anos depois de realizada a pesquisa), a introdução do livro já fazia referência à “crise que se abatia sobre a aviação brasileira”, quadro que “apenas se acentuou com o passar do tempo”. Nesse sentido, a autora afirmava sua convicção de que as informações contidas no livro contribuiriam a “nos ajudar a ver, com mais clareza, o drama vivido pelos profissionais da aviação brasileira, que se reflete, inclusive, nos dias de hoje”. Em: “Introdução”, disponível em: <http://rmcustodio.blogspot.com.br/2014/06/introducao-este-livro-comissarias-de.html>, acesso em 31/8/2017.

desse retiro e a capacidade de organizar o tempo a partir de novos ou antigos projetos. Elas debatiam-se entre o desejo de desfrutar das “coisas simples” de uma vida normal e a angústia de perder o acesso àquele mundo de fantasia e consumo: “a gente planta para colher”, expressava Fernanda, sentindo-se “dividida” entre a tranquilidade de sua casa no campo, suas plantas e cachorros e o trabalho: “tenho pena de sair do meu sítio para vir voar. Mas quando começo a me arrumar incorporo a comissária e vou em frente”, afirmava. O fantasma da “solidão” assombra essas imagens do futuro.

É necessário ter em conta que em 1996, quando Rosa Custodio realizou a maioria das entrevistas, a aposentadoria dos aeronautas estava regulamentada pelo Decreto-Lei nº 158/67, que concedia a aposentadoria especial à categoria, sendo como requisitos ter no mínimo 45 anos de idade e 25 anos de serviço. Essas favoráveis condições estavam próximas de serem extintas. Uma série de mudanças na legislação, implicadas pela reforma da previdência levada a cabo durante o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, afetaram a categoria. Em um primeiro momento, o Decreto nº 158/67 que regulava esses benefícios foi revogado pela Medida Provisória nº 1.523/96, convertida na Lei nº 9.528/97. Mas as principais modificações chegaram um pouco depois. No dia 11 de fevereiro de 1998 os deputados votaram, em primeiro turno, a favor dessa reforma, segundo o projeto que havia sido apresentado quase quatro anos antes e ficou conhecido como “PEC 33”. As principais modificações foram a substituição da aposentadoria por tempo de serviço pela aposentadoria por tempo de contribuição e a instituição de limite de idade para a aposentadoria integral dos servidores públicos. Também aumentou a idade mínima para aposentadoria dos trabalhadores do setor privado. Foi na esteira dessa reforma que foi instituído, em 1999, o “fator previdenciário”. O valor do benefício passou a depender da idade, do tempo de contribuição e da expectativa de vida. Algo que afetou especialmente os aeronautas é que as aposentadorias especiais foram praticamente extintas, permanecendo esse direito apenas para professores e trabalhadores em atividades insalubres. Segundo eles comentam, na atualidade o direito à aposentadoria especial deve ser demandado na Justiça e, mesmo quando concedido, há dúvidas sobre seu verdadeiro valor (eu não tenho certeza, mas imagino que essa dúvida possa radicar na impossibilidade de continuar se dedicando a essa função nos casos em que a aposentadoria especial seja concedida).

Mas aquele era ainda o quadro de possibilidades a partir do qual as comissárias de bordo administravam seu futuro em 1996: considerando que a grande maioria entrava muito cedo para a profissão, muitas conseguiam se aposentar antes de chegar aos 50 anos de idade. Com

49 anos e 25 de voo, Anita⁸³, uma das mulheres entrevistadas por Custodio, pretendia se aposentar aos 52 anos e esperava poder receber 70% do seu salário, graças aos benefícios do Aerus. Ela considerava a aviação uma profissão para poucos anos, “ficar 20 ou 30 anos é um sacrifício muito grande”, expressava. Sentia-se muito cansada e não gostava de deixar a filha adolescente sozinha quando viajava. Ao mesmo tempo, ela tinha receios em relação ao futuro. Acreditava que no início seria bom, “relaxar”, “cuidar da casa” e “ter uma vida normal”; mas estava preocupada com o que fazer depois: “de repente, eu olho para frente e vejo muita solidão”, lamentava.

Todas as mulheres entrevistadas por Custodio afirmavam amar a profissão, mas pretendiam ficar somente o necessário para receber uma boa aposentadoria (equivalente ou próxima ao salário integral). Muitas achavam que a idade ideal para a aposentadoria era de 50 anos para as mulheres. A força dada ao argumento “biológico” chama a atenção. “Temos um relógio biológico dentro de nós que precisa ser respeitado”, afirmava Nina. Com 49 anos e 25 de voo, ela queria ficar voando tanto quanto fosse possível, mas sentia que “transgredia as leis biológicas” e estava se “prejudicando física e emocionalmente”. Uma sensação de “desgaste” e “stress físico e mental” alimenta essa explicação “biológica” do envelhecimento na aviação, assim como a “ansiedade” atribuída à necessidade de postergar a vida social.

Uma maior cobrança em relação à aparência física e a dupla exigência do trabalho e da família, eram apontados como ônus que afetam especialmente as mulheres. No entanto, embora se reconhecessem essas cobranças como fontes de ansiedade, aderiam-se a uma visão do bom envelhecimento como a capacidade de esconder as marcas do tempo. “A maneira como envelhece depende da pessoa”, afirmava Ella, “se ela se desleixa, perde a boa aparência”. Assim, uma “velhice saudável” é quando a pessoa tem projetos, “se sente produtiva”, mas também quando é “vaidosa” e se “sabe cuidar”.

A ambiguidade entre uma adesão ao biológico como determinante e uma crença na capacidade individual de driblar esse destino, revela-se na noção de “pique”, entendido como uma energia que independe (até certo ponto) da idade. “A aposentadoria só deveria acontecer quando a pessoa não tivesse mais pique”, opinava Ana, “esse não é o meu caso e isso me machuca muito, pois vejo meus colegas bem mais jovens quase morrendo em pé”. Saber se cuidar, mantendo uma boa aparência, “ter pique” e sentir-se produtiva seriam formas de enfrentar o passar do tempo que, se não asseguram uma juventude eterna, pelo menos contribuem para enfrentar de uma forma mais ativa a deterioração na profissão. Porque, isso é

⁸³ Como ela mesma esclarece, todos os nomes utilizados por Custodio são pseudônimos.

claro, trabalhar no voo é entendido como uma atividade especialmente agressiva com o corpo, que “gasta” a juventude.

Ao mesmo tempo, as mulheres não devem permitir que sua paixão pela profissão as cegue ao ponto de não enxergar os limites próprios, ficando “velhas ridículas”; a cirurgia plástica aparece como um recurso, do que não deve se abusar: “parecia uma plástica ambulante. Ela mesma disse que já não estava mais aguentando”, comentava Nina em relação a uma comissária norte-americana. A preocupação pela situação financeira da aposentadoria seria um dos motivos que levariam as mulheres a se manterem no voo “mesmo quando não estão aguentando mais”. Além da diferença salarial, são mencionadas preocupações por “não ter o caixa dois das diárias e encomendas”, nem poder comprar mais “coisas diferentes”, possibilitadas pelo mundo dos *free shops* e do comércio internacional.

Com o objetivo de propor uma reflexão sobre a esperança como categoria de análise social e psicológica, Crapanzano (2003) faz uma revisão crítica de três formas de entender essa noção: a teologia cristã, a descrição fenomenológica e o determinismo sociológico. Procurando dar um passo além do “efeito alienador”⁸⁴ provocado pelo esforço etnográfico do autor – indicado como uma de suas principais missões (CRAPANZANO, 2003, p. 4) – é possível recuperar essa análise para refletir sobre o papel de categorias como esperança, desejo, expectativa, desesperança etc., em nossas próprias etnografias. Em relação à teologia cristã, Crapanzano aponta que a esperança é a contraparte passiva do desejo. Exceto quando são tratados como sinônimos, a esperança depende de outra agência (de deus, da fé, da oportunidade etc.), enquanto o desejo é efetivo, é possível agir em direção a ele. Ao mesmo tempo, pelo menos no Ocidente, a esperança possui uma dimensão temporal – dominante ideologicamente – que é linear e teleológica. Leva em conta seriamente as possibilidades práticas da existência e, neste sentido, aproxima-se de um realismo (retórico e calvinista), com um senso de futuro que pode ser associado a noções de mudança e progresso.

Recuperando as elaborações do psiquiatra Eugene Minkowski, Crapanzano vai apontar

⁸⁴ Enquanto hispano-falante que utiliza um texto em inglês para analisar um relato em português, talvez valha a pena considerar brevemente um dos chamados de atenção do autor, que diz respeito a como as diferenças linguísticas desafiam a pretendida universalidade de certas descrições fenomenológicas. Essa crítica é realizada a partir da recuperação do trabalho de Benjamin Lee Whorf sobre a língua e a cultura Hopi, com o objetivo de demonstrar como nossa língua afeta a articulação de nossa experiência ou, em outras palavras, lembrando a função evocativa – e criativa – da linguagem (op. Cit. p. 12). Embora menos radical, a diferença entre o verbo inglês *to hope* e sua tradução em português como “ter esperança” ou “esperar” não deixa de ser digna de atenção. Assim como no espanhol, o contexto de utilização da locução “eu tenho esperança” é bastante mais restrito do “eu espero”. Nos discursos que aqui analiso, expressões como “pretender”, “planificar”, “ter expectativas/perspectivas” são muito mais frequentes do que “eu tenho esperanças”. Todas essas expressões projetam marcos temporais e contextos de interlocução que são signos de atenção.

que na perspectiva fenomenológica a esperança e o desejo são característicos de uma região da experiência denominada “futuro mediato”, localizado entre o futuro imediato, região da expectativa e da atividade, e o futuro remoto, caracterizado pela oração e a ação ética. No entanto, para Crapanzano não é possível assumir que essas estruturas temporais sejam universais e imunes às influências linguísticas. Essa é mais ou menos a mesma crítica que o autor dirige ao determinismo sociológico de Ernst Bloch, embora reconheça a importância da proposta de pensar o modo como as noções de esperança e desejo estão embebidas em visões de mundo que são histórica e culturalmente específicas.

Focando sua análise na sociedade burguesa, Bloch propõe a categoria temporal do “ainda não”, e argumenta que todos vivemos no futuro desde que todos nos esforçamos. A dimensão futura contém o que é temido ou desejado. Somente em sociedades em declínio, uma dimensão parcial e transitória das expectativas é direcionada exclusivamente para baixo. No entanto, “a desesperança é em si mesma, em um sentido factual e temporal, a coisa mais insuportável, absolutamente intolerável para as necessidades humanas” (BLOCH, *apud* CRAPANZANO, *op. cit.* p. 15). Em oposição a esse argumento, Crapanzano observa a extraordinária resiliência dos seres humanos contra o insuportável, a desesperança e o desespero. Assim, o antropólogo vai insistir na necessidade de observar os usos interlocutórios da esperança, e a maneira como os mesmos podem refratar nos “corações e mentes” com uma força deformadora. Essa dimensão permite perceber o quanto a esperança é frequentemente sujeita a uma “etiqueta comunicativa” (*op. cit.* p. 16) com fortes componentes morais. A análise proposta nos lembra, por fim, que o contexto de interlocução obriga a prestar atenção às relações de poder implicadas (a autoridade atribuída a cada interlocutor), e ao poder performático e criativo das categorias sociais, que não podem ser nunca divorciadas das estruturas e valores da sociedade em que são elaboradas.

Quando usamos dados de “segundo grau” – elaborados por outros sujeitos com diferentes objetivos de conhecimento – as informações relativas ao contexto de interlocução das falas podem não ser sempre acessíveis. No caso dos discursos citados nesta sessão, sabemos que as entrevistas foram realizadas por uma colega de profissão, de mais ou menos a mesma idade e situação profissional das entrevistadas. Isso facilitava que os encontros fossem marcados nos locais de trabalho (aeroportos e hotéis do Brasil e do exterior, Centro de Treinamento etc.), que os roteiros fossem bastante uniformes, incluindo assuntos que para mim, enquanto alheia à profissão, foi um pouco mais difícil acessar (relatos detalhados de “traições”, de abordagens de colegas de trabalho e passageiros que constituem verdadeiros atos de assédio, a realização de “atividades paralelas”, também conhecida como “fazer muamba”, consistente

em comprar artigos de fácil transporte no exterior para vender no Brasil, entre outras⁸⁵).

No tocante ao tema específico deste capítulo, observamos que as expectativas em torno ao futuro são colocadas como “pretensões”, “planos”, “objetivos” e “perspectivas”, que deixam transparecer certo grau de exigência quanto à possibilidade das mesmas serem realizadas. São demandas, não desejos. “Não aceito sair sem o meu salário integral depois de tantos anos de trabalho na aviação”, “a gente planta para colher”, “pago o Aerus e penso que vou ganhar em torno de 70% do meu salário”; em todas essas expressões reconhecemos uma forte preocupação pelo futuro financeiro, enquadrada em uma ética do progresso a partir do esforço individual. Embora se reconheça certa dependência de uma agência exterior ao sujeito, transparece uma confiança no desenrolar quase natural desse destino e um senso de justiça entendida como a correta retribuição pelo “sacrifício” realizado (representado em termos biológicos como desgaste físico e mental, e deterioração da saúde: “foi na empresa que gastamos a nossa juventude”). Junto às dimensões temporais, de classe (significativamente presentes no acesso a um determinado nível de consumo) e cosmológicas, trata-se de uma forma de enxergar o futuro como justa recompensa pelo esforço individual, e pela perda da saúde e da beleza: “o stress físico e mental é enorme. A questão do oxigênio, da altitude e pressurização, das mudanças de climas... São muitos os fatores que provocam stress na nossa profissão”, apontava Mara na entrevista que concedeu a Rosa Custódio em 1996.

5.3 O não tempo da falência

Se o tempo é linear e progressivo, ele não retrocede nem se detém. Essa linearidade do curso de vida é clara no modo como essas mulheres narram sua trajetória: onde ela começa e onde acaba, os momentos que a estruturam e os agentes relevantes repetem-se quase automaticamente em suas histórias de vida. Se noções como esperança, desejo e expectativa estão embebidas de visões de mundo que são contextuais, a própria concepção de tempo que elas embasam está atrelada a uma época e uma trajetória social. Mas não só isso. Se o passar

⁸⁵ É interessante reparar no sigilo existente em relação a todas essas atividades e experiências. Exceto as situações de assédio, que no material elaborado por Custódio são um pouco menos veladas (uma delas relata a vez que um comandante “que era uma ótima pessoa, mas que ficava totalmente inconveniente quando bebia” irrompeu no seu quarto com o pretexto de precisar de um medicamento e “caiu em cima dela”; outra, da situação em que uma colega teve que usar um revólver que tinha ganhado para se defender de outro colega, tripulante técnico, que “bateu na porta do quarto dela e quando ela abriu ele colocou o pé e com força conseguiu entrar no quarto”). Assim como o “caixa dois”, são experiências narradas como comuns, mas que raramente envolvem o narrador: “não sei vender nem pipoca. Já fiquei muito nervosa na alfândega por causa dos colegas”, expressa uma delas em relação ao pequeno comércio de mercadorias, atividade muito mais tolerada quando a pessoa “passa por necessidades”.

do tempo possui um ritmo, seu desenvolvimento não é indiferente, mas enquadra-se em sistemas de valores e normas que constituem verdadeiras *economias morais* (FASSIN, 2009) e que, neste caso, orientam o olhar para o futuro a partir de ideais de desenvolvimento, retribuição e justiça.

Para Robert Castel, a representação do progresso como “a crença de que o amanhã será melhor que o hoje e de que se pode confiar no futuro para melhorar sua condição” (CASTEL, 2010, p. 498) foi um dos bastiões da sociedade salarial questionado pela crise do Estado Social. Muitos elementos contribuíram para alimentar essa confiança na ideia de progresso, entre os quais um dos principais foi o constante avance da tecnologia, entendida como domínio da natureza pelo homem, para o qual a ciência tanto contribuiu. Quanto ao mundo do trabalho, Castel chama a atenção para o modo como o fordismo produziu uma articulação consciente da produção de massa e do consumo de massa. Evocando uma das noções que viemos destrinchando, o autor observa que, através do consumo, o operário “tem acesso ao desejo”, cuja condição social de realização é a decolagem em relação à urgência da necessidade. A relação entre consumo, desejo e tempo, cara a nossa discussão, aparece na seguinte reflexão do autor:

Essa forma de liberdade que passa pelo domínio da temporalidade e se satisfaz no consumo de objetos duráveis, não estritamente necessários. O “desejo de bem-estar”, que incide sobre o carro, a moradia, o eletrodoméstico etc., permite – gostem ou não os moralistas – o acesso do mundo operário a um novo registro de existência. (op. Cit. p. 432)

Gostem ou não os moralistas, como diz Castel, um dos principais símbolos da mobilidade social conquistada pelas comissárias de bordo era o acesso a um consumo sofisticado e muito restrito no país, pelo menos naquela época. “Em termos da mulher brasileira, estou muito acima da média”, comentava Susy entrevistada por Custodio, “tenho casa própria na Zona Sul do Rio de Janeiro (...), um carrinho bom, ano 1991”. A onipresença do tema consumo a partir dos anos 1970 expressa, propõe Castel lembrando da “sociedade de consumo” de Baudrillard, o que se poderia chamar de princípio *de diferenciação generalizada*. O consumo comanda um sistema de relações segundo o qual os objetos possuídos são os *marcadores* ou *indicadores* das posições sociais. “Compreende-se, a partir disso, que seu valor seja sobredeterminado: o que os sujeitos põem em jogo aí não é sua aparência, mas sua identidade” (Op. Cit, p. 475). E o que essas mulheres punham em jogo era mais do que aqueles “sonhos” de classe média em ascensão (a casa própria e o carro, simbolicamente citados na passagem anterior); eram todos os bens a que elas tinham acesso no mercado internacional (cosméticos, artigos de perfumaria, bijuteria etc.), que eram utilizados para o consumo

individual⁸⁶, transformados em uma segunda fonte de renda através da “muamba”, ou outorgados a familiares e amigos em forma de presentes.

Nesse sentido, é possível pensar que as comissárias de bordo são representantes do conjunto mais favorecido dos prestadores de serviços, “o núcleo mais móvel e mais dinâmico da sociedade, o principal difusor dos valores da modernidade, do progresso, das modas e do sucesso” (op. cit. p. 468); agrupamento que teve o crescimento mais contínuo e mais rápido desde a “decolagem” subsequente ao fim da Segunda Guerra Mundial. Esses trabalhadores formam parte de uma nova constelação salarial que emergiu na França a partir de meados da década de 1950 e que vai adquirir o atrativo de “puxar” a dinâmica social, do mesmo modo que se diz que tal setor industrial ou comercial “puxa” a economia de toda uma sociedade. Neste contexto, continua o sociólogo francês, a promoção da condição do assalariado – de que os comissários de bordo representam um setor bastante específico (que, em termos bourdieusianos podemos resumir a partir de uma acumulação importante de capital econômico e simbólico, sem um forte investimento em capital cultural) – atropela a oposição secular entre trabalho e patrimônio. Bons salários, liderança em matéria de modos de vida e de modos culturais, “segurança contra os acasos da existência não estão mais necessariamente ligados à posse de um grande patrimônio” (op. Cit. p. 468). Isso na França, é importante lembrar. Em países como o Brasil, com um desenvolvimento parcial do Estado Social nas três direções apontadas por Castel (garantia de uma proteção social generalizada, manutenção dos grandes equilíbrios e condução da economia, busca de um compromisso entre os diferentes parceiros implicados no processo de crescimento), os “acasos” ainda batem forte nas classes assalariadas.

O verbo “bater” é proposital, pois foi isso o que minhas interlocutoras sentiram quando a Varig fechou: “um baque”, “uma barra muito grande”, “um sofrimento”, “um trauma”, uma “violência”. Barulho de um corpo ao cair ou ao bater em outro; ato ou efeito de cair; queda, tombo: essas são algumas das definições de “baque” no dicionário. Para mulheres que passaram grande parte de suas vidas “voando”, a queda tem um valor simbólico imenso. À diferença do Titanic, para recuperar a metáfora evocada ao início deste capítulo, a orquestra da Varig não naufragou; do mesmo modo que acontece tragicamente com alguns aviões, ela caiu e se estatelou contra o chão.

Ao longo de sua história de quase 80 anos, a Varig já tinha passado por importantes

⁸⁶ É interessante observar que muitas ex-comissárias mantêm até hoje o hábito de contar com artigos domésticos adquiridos no exterior – porque não existem no Brasil ou porque aqui são muito mais caros – e cujos insumos devem ser solicitados por Internet ou a pessoas de confiança quando viajam (alguns dos que me lembro de ter observado nas casas são uma cafeteira americana que utiliza filtros com um formato diferente, uma jarra com filtrador de água incorporado, um limpador de chão japonês).

crises financeiras. Desde os anos 1990, sobretudo, a companhia vinha enfrentando uma série de medidas e acontecimentos que refletiam diretamente no aumento do seu passivo: a defasagem tarifária provocada pelo congelamento de preços durante o Plano Cruzado, a abertura do mercado de viagens internacional para empresas estrangeiras e a disparada dos preços do combustível durante a Guerra do Golfo, foram alguns dos principais acontecimentos durante os primeiros anos da década. Em 1994 a companhia teve que solicitar uma moratória e recorreu a um empréstimo do BNDES, que lhe permitiu renegociar a dívida com os credores.

Mas a situação foi se agravando devido à má administração e novos fatores externos como o aumento da competição tarifária estimulado pelas nascentes TAM e Gol, companhias brasileiras melhor adaptadas ao modelo *low cost*. No mesmo período, a empresa sofreu a forte crise que afetou a aviação comercial internacional após os atentados do 11 de setembro. A inicial inércia da administração foi sucedida por períodos de crise gerencial e frequentes mudanças de comando. No final da presidência de Fernando Henrique Cardoso, a situação da Varig se tornara insustentável. As dívidas com a Infraero, a Petrobras Distribuidora, os bancos credores e as empresas de *leasing* de aeronaves e turbinas não faziam mais que aumentar.

No segundo semestre de 2002, às vésperas das eleições presidenciais, o governo tentou uma saída para a empresa. Foi proposto um plano de recuperação com uma nova ajuda do BNDES que exigia uma redução do controle da Fundação Ruben Berta, limitando a sua participação a 5% do capital. A negociação foi finalmente rejeitada quando, depois que as pesquisas começaram a evidenciar a derrota do candidato do PSDB, os diretores da Varig decidiram esperar por uma proposta mais atrativa (que limitasse menos sua participação acionária) do novo presidente Lula da Silva. Nos anos seguintes, a Varig se sustentou a duras penas, com ameaças de retenção dos aviões por falta de pagamento às subsidiárias, propostas de novos empréstimos do BNDES e tentativas de fusão frustradas. O comando da empresa (e muitos dos seus funcionários) acusava o governo petista de favorecer a TAM (pejorativamente chamada “a vermelhinha” por esses funcionários, em relação aos serviços prestados aos candidatos do PT durante a campanha), e o governo rejeitava qualquer saída que não implicasse diminuir significativamente o controle da Fundação Ruben Berta, tida como uma administração soberba e pouco confiável⁸⁷.

Durante 2005 essa fricção entre empresa e governo ficaria cada vez mais tensa, enquanto a Varig via-se novamente sufocada por dívidas. Em junho a companhia já não tinha

⁸⁷ Esta reconstrução sumária da crise financeira da Varig foi realizada através da consulta a uma variedade de artigos de jornais e revistas, entre os quais se destacam o texto “A disputa que matou a Varig”, da revista *Piauí*, “Veja a cronologia da crise da Varig”, do jornal *Folha de São Paulo* e o livro “Caso Varig” (LINS, 2015).

como enfrentar as despesas com combustível, peças de reposição, os *leasings* das aeronaves, alimentação de bordo e salários, e os diretores decidiram entrar com um pedido de recuperação judicial na 1ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro. Foi a primeira operação de uma empresa pela nova Lei de Recuperação Judicial, aprovada poucos meses antes. Se os objetivos da recuperação judicial são, principalmente, evitar a falência da empresa e proporcionar ao devedor a possibilidade de apresentar aos seus credores formas para quitar o débito, com o tempo, ambas as intenções mostraram-se fracassadas.

Alguns credores importantes foram sendo pagos, mas os trabalhadores ficaram no final da fila e continuam até hoje lutando por uma decisão que os favoreça, fazendo respeitar seus direitos trabalhistas e previdenciários. Enquanto a Varig foi sendo desmembrada e vendida por partes – primeiro, suas empresas subsidiárias, a VarigLog, de transporte de carga, e a VEM, Varig Engenharia e Manutenção; mais tarde a própria marca Varig, que por decisão judicial foi dividida em duas companhias: uma saudável, a VRG, que seria vendida sem qualquer passivo trabalhista e fiscal, e a FLEX, que ficaria com os ativos remanescentes, as dívidas e os funcionários – até que em agosto de 2010, o Poder Judiciário decretou sua falência.

Quanto aos trabalhadores, em meados de 2005, quando aprovado o pedido de recuperação judicial, começaram algumas demissões. Porém, até aí não havia grandes novidades, pois essas primeiras demissões afetaram uma proporção pequena de funcionários (segundo a revista *Piauí*, a Fundação Ruben Berta ainda resistia a fazer a reestruturação: embora estivesse operando com menos da metade da frota, a Varig mantinha seus 1500 pilotos). A profundidade da crise começou a ser sentida para finais de 2005, quando os salários começaram a ser atrasados, alguns voos cancelados e aviões da companhia arrestados no país e no exterior por ordens judiciais⁸⁸. Nesses meses, muitos voos tiveram que ser realizados em condições de serviço e manutenção precárias. Os tripulantes contam que deviam levar de casa café, papel higiênico e guardanapos, devido à falta de provisões básicas. Segundo uma anedota que me foi contada em diversas ocasiões, em pleno período de crise, no regresso de um voo de Paris, os tripulantes souberam de um carregamento enorme de vinhos encomendado por um grande diretor da empresa; em uma iniciativa que demonstra a desconfiança que a gestão começava a refletir nos funcionários e o orgulho destes pela companhia, o comandante mandou servir o vinho a todos os passageiros a bordo.

As demissões em massa começaram em julho de 2006 em meio a passeatas, plenárias

⁸⁸ Ver por exemplo: “Varig desvia avião e evita arresto de turbina”, em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0305200645.htm>. Acesso em 12/9/2017.

e ações desesperadas dos funcionários para manter a companhia em funcionamento, que contemplavam a possibilidade de comprar uma parte da empresa com créditos trabalhistas e uma ajuda solicitada ao BNDES⁸⁹. Foi nesse contexto que minhas interlocutoras receberam o “maldito telegrama” mediante o qual a companhia lhes informava seu desligamento. “Quando eu recebi o telegrama eu estava numa assembleia”, me explicava Irene tentando colocar em palavras o “baque” que significou a falência; “um comissário interrompeu porque tinha recebido um telefonema da mulher, avisando do telegrama. E nisso os telefones começaram a tocar”. “Dando sequência ao Plano de Recuperação aprovado em 17/07/2005, notificamos a rescisão do seu contrato de trabalho a partir de [...]”, esse era mais ou menos todo o conteúdo da expedida notificação⁹⁰. “Eu cheguei em casa, na portaria perguntei pro porteiro, ele disse ‘chegou’; eu tive uma descarga elétrica”, continuou Irene. O porteiro, o pedreiro que estava trabalhando na obra de reforma do apartamento, um namorado: essas foram as primeiras pessoas que ofereceram apoio a algumas dessas mulheres.

A família foi quem socorreu depois; mas somente quando tinham essa possibilidade e não foram direta ou indiretamente afetados pelo fechamento da empresa. Refiro-me principalmente aos maridos que também trabalhavam na Varig, como acontecia em muitos casos. O marido de Alice, por exemplo, era comissário de bordo e formava parte da TGV, grupo mais combativo, “que acreditou muito que iam poder salvar a empresa”. “Existiam saídas para a empresa (...), investidores, mas tu vias que não era uma coisa que o governo queria no momento”, comentava Alice fazendo alusão à dupla traição que muitos desses trabalhadores sentiram naquele momento: da empresa e do governo.

⁸⁹ Marcelo Lins narra com detalhes em seu livro todas as propostas realizadas, primeiro pela APVAR (Associação de Pilotos da Varig) e depois pela TGV (Trabalhadores do Grupo Varig, associação que incluía os mecânicos e comissários, além dos pilotos), para comprar a empresa. Todas as propostas consistiam em utilizar os créditos dos empregados da Varig (maior credor coletivo, composto por R\$ 2,2 bilhões provenientes do Fundo de Pensão, não repassados pela empresa) para comprar a companhia e operar sua reestruturação com a participação de novos investidores. A TGV admitia (e até promovia) uma mudança de gestão da companhia, necessária para “manter a Varig voando e injetar na companhia um choque de credibilidade” (LINS, 2015, p. 189). Na realidade, os atritos entre a associação de pilotos e a Fundação Ruben Berta remontavam a fevereiro de 2002, quando um grupo de pilotos que compunha a diretoria da APVAR foi demitido por “justa causa”, ação que foi contestada pelas vítimas, que acusaram a empresa de “perseguição política” (op. cit., pp; 74-114). O Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) foi questionado historicamente pelas associações (APVAR, ACVAR e AMVAR), que o consideravam menos representativo numérica e politicamente. Segundo Lins, em 2001 “a APVAR contava com a adesão de mais de 92% dos pilotos da Varig que, mensalmente, contribuíam espontaneamente para a Associação, enquanto o Sindicato Nacional dos Aeronautas sobrevivia do imposto sindical, e em seu quadro associativo havia menos de 8% dos pilotos, mecânicos e comissários da Varig. A razão do esvaziamento e afastamento do SNA, que no passado havia sido combativo, representativo e conseguido grandes conquistas, deu-se pelo processo de degeneração imposto pela direção da entidade sindical, aparelhamento político e sua burocratização” (op. Cit. p. 39).

⁹⁰ Ver Figura 29 no Anexo I.

Mas nós acreditamos. Teve pessoas que saíram antes, certo ou errado não interessa, nós... orquestra do Titanic [*risos nervosos*], ficamos até o final da empresa. Só que quando houve o final da empresa, o que mais me angustiou, foi que eu recebi um telegrama. Oito de agosto de 2006 [*Alice fala essa data em forma pausada, como se expressasse a densidade de uma marca inscrita na memória*], eu peguei aquele maldito telegrama em casa, que me deixou muito chateada porque, eu te falei, depois de ter te contado isso tudo, essa estrutura de fundação, com uma chefia que te incentivava, de repente você recebe um telegrama! Eu tinha 20 anos de voo nessa época e recebi um telegrama! Não faz nem uma reunião! Chama um grupo e faz uma reunião “olha só, muito obrigado por todos esses anos, obrigado por terem acreditado, mas não vai dar, estamos fechando as nossas portas”. Aquele momento, assim, eu peguei tudo da Varig e joguei no lixo, foi muito radical, e meu marido voltou, foi direto procurar um advogado porque ele queria voltar a voar na Varig. (...) Eu falei pra ele “nunca mais, se Deus me permitir e não me castigar, eu nunca mais volto a voar na Varig na minha vida”. Porque isso não se faz. Eu me senti traída. Joguei tudo no lixo, chorei muito, inclusive eu e ele sentamos, um olhando pra cara do outro, duas filhas, eu tinha uma filha no pré-vestibular e a outra com sete, começando a estudar (...) e a gente sem saber se a gente ia ter o que comer no dia seguinte, porque a Varig não pagou, eram vários salários atrasados, dos dois, o fundo de garantia estava retido (...), quer dizer, a gente não viu nada. Acabou, vamos sentar e chorar.

Assim como o comerciante de vinhos de uma pequena cidade rural da França entrevistado por Patrick Champagne, as palavras de Alice expressam, na modalidade da *indignação ética* (CHAMPAGNE, 1999, p. 338) – “eu tinha 26 anos de voo nessa época e recebi um telegrama”, “isso não se faz” – uma queda social que lhe parece injusta. Assim como aquele setor, sacudido fortemente pela modificação dos hábitos de consumo e a concorrência, a queda de Alice representa a queda de um perfil de comissário de bordo e “de toda uma forma de viajar”.

Paradoxalmente, ou não, a radicalidade de sua reação, a imensidão de sua decepção, permitiu-lhe realizar a ruptura necessária para administrar o desemprego de uma forma mais enérgica e decisiva. Diferentemente de seu marido, que insistiu em “batalhar o retorno dele”, Alice começou a “jogar currículo em todo e qualquer canto”. Foi assim que conseguiu uma entrevista para uma empresa de voos executivos. Exibiu com muito orgulho os certificados de todos os cursos que tinha realizado nesses anos e prometeu dar “seu couro” pela nova empresa; quando lhe perguntaram sobre a Varig afirmou rotundamente “a Varig é página virada”. Ela pensa que foi essa determinação que lhe possibilitou driblar o filtro da idade: uma das condições para se candidatar à vaga era ter até 35 anos, mas Alice estava com 40. Mas, em outro momento da entrevista ela mesma esgrime uma hipótese diferente: apesar do filtro inicial, o fato dela estar com 40 anos poderia ter convencido aos selecionadores ao perceberem que ela não representaria uma “ameaça” para as esposas dos executivos de grandes empresas que ela estaria encarregada de servir e auxiliar em suas viagens ao redor do mundo. Os efeitos dos padrões normativos de beleza na intersecção entre gênero e envelhecimento demonstraram sua tirania na configuração do desemprego na vida destas mulheres, exceto no caso de Alice. As

esposas dos executivos jamais poderiam sentir ciúmes de uma “velha” de mais de 40 anos; ainda bem, porque assim ela conseguiu um emprego onde conseguiu aproveitar sua trajetória e conhecimentos, e que hoje a faz muito feliz.

5.3.1 Traição, morte e trauma

Em sua etnografia sobre o processo de mudanças e ajustes levado a cabo no Banco do Brasil em 1995, e principalmente do Programa de Desligamento Voluntário ocorrido em julho desse ano⁹¹, Lea Carvalho Rodriguez observa o mesmo apelo ao sentimento de “traição” dos funcionários pressionados a deixar a empresa, os “elegíveis” e aqueles colocados como excedente, e também muitos dos que permaneciam e não suportavam ver os outros partir, ou se consideravam abandonados por aqueles. A antropóloga chama a atenção, especialmente, para as metáforas das relações familiares e amorosas acionadas por esses funcionários, frequentemente analisadas nos estudos sobre empresas e organizações como alusão a formas de dominação e perpetuação da assimetria entre capital e trabalho. Recuperando um estudo de Helena Hirata sobre a prática do “paternalismo” ou “familiarismo” na empresa japonesa moderna (HIRATA, 1988, 1993, *apud* RODRIGUES), observa que a utilização de imagens do universo familiar pode corresponder a relações de trabalho nas quais o superior hierárquico dispõe de seu subordinado em uma relação que engloba o profissional e o pessoal. Por outro lado, complexificando essa leitura, Rodrigues aponta que também existem componentes de paternalismo (maternalismo?) na referência ao Banco como mãe. No caso do Banco do Brasil, por sua condição de empresa com capital majoritário da União, a figura materna também pode se associar às imagens construídas em torno do Estado Providência, “como na iconografia corrente em que a figura feminina, que representa o Estado, está normalmente sendo sugada por ávidos filhos, quando então, por meio dessas metáforas se fala também sobre a má utilização dos recursos públicos” (RODRIGUES, 2004, p. 138).

Outra particularidade observada pela antropóloga, que aproxima ainda mais as narrativas dos funcionários do Banco do Brasil dos da Varig, é o funcionamento dessas metáforas como expressão de sentimentos de grande afetividade. Um estilo informal, quase passional, expresso por frases muitas vezes entremeadas de versos e canções, chama a atenção da autora por sua contradição aparente com o ambiente de trabalho, onde impera a lógica

⁹¹ Popularizada como “Programa de Demissão Voluntária”, essa foi a medida de maior impacto sobre o conjunto da empresa, atingindo um número estimado à época de 107.000 funcionários, dos quais 55.000 foram considerados pela empresa como elegíveis, ou seja, aptos para participarem do programa. O alto índice de adesão (da ordem de 80% do pretendido pela empresa) fez com que o PDV do Banco do Brasil fosse considerado um sucesso mundial em programas dessa natureza (RODRIGUES, 2004, p. 19).

financeira. “Nesses casos, o Banco não ocupa o lugar de ‘mãe protetora’ ou do ‘pai exigente e cruel’ e sim o de namorado(a), marido, mulher, companheiro(a) ou amante” (op. Cit. p. 141). A referência é a um relacionamento de longo tempo, e o sentimento de amor e admiração; também vem à tona outros aspectos dessa relação que surgem como cobranças pela dedicação ou perdas vividas no passado. Assim como na Varig, nesses momentos de crise o ciclo de entrega e retribuição entre o funcionário e a empresa é colocado em suspense,

[...] toda a carga de dedicação que muitas vezes se confundia com a doação e o sacrifício, não apenas o sacrifício de arrojarse pelo país ou de extrapolar horas de trabalho, mas aquele dado pelo abandono do próprio projeto de vida ou, em sentido inverso, a dedicação e o amor direcionados ao Banco por ter este se tornado um novo projeto de vida, pode-se entender melhor o clima de comoção que tomou conta da empresa na grande maioria das dependências do país durante aqueles dias de julho de 1995. (RODRIGUES, 2004, p. 174)

Assim, uma vez que os sentimentos expressos eram de amor, a adoção do Programa de Desligamento Voluntário representa, segundo Rodrigues, um ato de traição, e a saída do Banco emerge como uma separação nada amigável, e sim imposta, afigurando-se como um abandono. “Isso não se faz. Eu me senti traída”, expressava Alice em relação ao telegrama demissional, com uma frustração que bem podia ser a de uma namorada, amante ou esposa. Essa analogia é colocada explicitamente por Letícia, para quem a falência foi como “um relacionamento mal resolvido”. Ferida aberta que continua sangrando – a metáfora dessa vez é minha, não dela – que “é doloroso até hoje”, ela se debate entre dar conta do significado dessa ruptura em sua vida e a necessidade de deixar o passado no passado, “não ficar pensando muito nisso”. Vendo colegas que sofrem profundamente até hoje, que não conseguem nem assistir às confraternizações e encontrar outros colegas, ela confessa preferir “se adaptar” às novas condições “que o meio me impõe”. Vale a pena recuperar um fragmento da fala de Letícia em extenso:

É lógico, é uma coisa muito dolorosa, até hoje, mas eu não gosto, assim, nem de ficar demonstrando, nem de ficar pensando muito nisso. Se o dinheiro que a gente tiver que receber sair, muito bem, se não sair muito bem, vou fazer o que? Não dá para eu ficar sofrendo, pensando, né? Eu trabalhei na Varig 24 anos, foi lá que eu conheci meu marido, mas ele já tinha saído antes da Varig acabar. Então assim, na verdade, tudo o que eu tenho eu agradeço à Varig, até meu marido! Minhas amizades, o apartamento consegui trabalhando na Varig, tudo. Na verdade, tudo o que eu tenho, eu consegui através da Varig. Mas assim, acabou, foi de uma forma muito dolorida, porque assim, é um relacionamento mal resolvido, né? É como se fosse um relacionamento mal resolvido, porque na verdade pra gente acabou mas não acabou, porque nem rescisão de contrato a gente teve, né? Então é isso que assim, além de ser um emprego pra gente, muito bom, acho que a maioria amava o que fazia e gostava muito da companhia, foi uma coisa que acabou, que a gente acreditou, né, no governo também, acreditou que eles iam ajudar a gente, e o negócio acabou. E acabou da pior maneira possível, né, a gente recebendo um telegrama em casa, dizendo que a gente não fazia mais parte da companhia. (...)

Então, assim, a gente morreu na praia e muita coisa, a gente morreu na praia em dinheiro, a gente morreu na praia em emprego, a gente morreu na praia até em amizades, porque tem certas pessoas que a gente nunca mais vai ter contato, que não sabe nem onde está. Então assim, é uma coisa dolorida, porque assim, parece que não foi uma coisa rompida, né, até agora parece que você ainda tem uma ligação muito forte com isso. (...) Então assim, é uma coisa que dói? É uma coisa que dói. Mas, não dá pra você ficar pensando. Lógico, minha vida mudou muito, eu tive que me adaptar, é isso que eu falo, eu passava minhas feiras no Taiti, hoje não vou nem a Paquetá. Mais ou menos assim, entendeu? [*Rimos as duas*]

As novas condições que o meio impôs a Letícia não foram muito amenas. Ela mora com sua filha e seu marido, a quem pouco antes da empresa fechar ela tinha convencido de parar de trabalhar. Depois de ficar desempregado um tempo, ele tinha começado a trabalhar em Bangu, em uma “área de favela”; foi assaltado uma vez e Letícia começou a ficar preocupada quando saía para voar. Eles conversaram e Letícia pediu para ele sair desse trabalho; com o salário dela “dava para viver”, e ele poderia ficar mais tempo com a filha enquanto ela voava. Isso foi em 2005. Em 2006 Letícia foi demitida e os dois ficaram desempregados: “ficamos os dois a ver navios”, comenta ela rindo, e o mar aparece novamente como metáfora do inabordável, daquilo que flui enquanto nós estamos atolados.

Letícia lembra que ficaram um tempo em casa até conseguir entender o que estava acontecendo e pensar como iriam se virar. Afirma que foi necessária muita “estrutura familiar” para suportar esse período, porque “é uma barra muito grande”. Ela é espírita e a religião também foi um suporte importante. Em relação à dificuldade de se adaptar novamente ao mercado de trabalho, ela conta uma experiência que serve para iluminar quão “perdida” se sentiu naquele momento. Um dia sua sobrinha pegou seu currículo (“que era nenhum”) e o levou para uma agência de viagens da CyA, que ela nem sabia que existia. Pouco tempo depois a chamaram para uma entrevista, na que ela assistiu achando que seria individual; “eu estava completamente fora, era uma garotada! E eu!”, comenta rindo de si mesma. A entrevista foi grupal, ela falou bastante, mas esqueceu de perguntar coisas básicas, como o regime de horas e o valor do salário. No fim do dia ligaram para a casa dela informando que tinha sido selecionada; ela ficou estranhada, mas aproveitou para fazer aquelas perguntas básicas sobre as condições de trabalho: o salário seria de 600 reais e ela teria que trabalhar com atendimento ao público, em uma loja mais afastada de sua casa, finais de semana inclusive. “Na segunda-feira eu estava na agência para falar que agradecia, mas que podiam passar minha vaga para outra pessoa, porque pra mim não ia ser vantagem”. “Eu ia pagar para trabalhar” comenta com sarcasmo, lembrando que na Varig ela ganhava quase sete vezes esse valor de salário líquido.

Quando eu lhe perguntei o que ela fez então, ela me respondeu “eu não fiz mais nada”, com uma mistura de aceitação e senso do humor que muito a caracterizam. “Me aposentei e

agora... sou do lar! A coisa mais desagradável!” [*gargalhadas fortes*]. Na verdade, quando a Varig fechou Leticia ainda não tinha acumulado o tempo suficiente de trabalho para se aposentar, faltavam-lhe ainda três anos. Em 2009, ela se candidatou como síndica do seu prédio e ganhou, e desde aquele ano permaneceu intermitentemente nessa função. Admite que sua formação de comissária lhe ensinou a lidar com as pessoas: “eu tiro de letra”, “minha irmã fala ‘você quando quer alguma coisa muda logo sua voz’”. Seu marido conseguiu um emprego como motorista e, embora ela não ganhe muito, pelo menos não pagam condomínio. “Acomodei minha vida e gasto até onde eu posso”, afirma tranquilamente enquanto reprova a dificuldade de certos colegas para lidar com o desemprego. “Essa pergunta para algumas pessoas é difícil. Eu falo ‘ahh, virei do lar’. Detesto, não gosto, mas foi o que me restou. E a gente vai levando”.

O relato de Leticia é tão intenso quanto sereno; ou talvez seja intenso porque é sereno, porque no seu modo de falar se transluz uma forma de “levar” a vida, com um pouco de tristeza, um pouco de aceitação e bastante humor. Porque embora exista algo de resignação em sua forma de lidar com a falência, não se trata de uma conformação passiva. Aquela atitude que ela entende como “adaptação” assume o sentido de uma *aceitação estratégica*: uma forma de sobreviver sem adoecer. Porque se nesse meio a morte é uma metáfora (“a gente morreu na praia”), é também uma realidade. Como aprofundarei no próximo capítulo, nesses mais de dez anos muitos aposentados e pensionistas morreram sem verem realizados seus direitos previdenciários. Velhos e não tão velhos adoeceram, entraram em depressão e alguns vivem até hoje em desespero por receber algo do que lhes corresponde.

“As demissões são um enterro e um parto”, manifestava o presidente do Banco do Brasil em uma entrevista, em meio às agitações de julho de 1995 (RODRIGUES, op. cit. p. 219). Metáforas de vida e morte, no sentido do nascimento como do renascimento, foram também acionadas pela alta administração da empresa e pelos funcionários desse banco para simbolizar a situação de passagem vivida por todos. Rodrigues recupera os estudos de Van Gennep e Turner e lembra que, independente de se tratar de uma situação de elevação ou reversão de status, a passagem significa sempre um abandono em relação ao passado, um deixar para trás que na abordagem psicanalítica vai ser designado como perda. A revisão que a autora faz de outras experiências etnográficas sobre passagem e morte, um pouco expedita demais⁹², me

⁹² Colocando lado a lado, sem explicitar os critérios da comparação com o material da própria etnografia, a experiência de morte entre os Araweté, pesquisados por Viveiros de Castro, com o estudo sobre os Krahó de Carneiro da Cunha, os descendentes de norte-americanos de Americana, São Paulo, pesquisados por Gussi, as sociedades africanas estudadas por Vincent-Thomas e elaborações teóricas centradas nas sociedades ocidentais,

parece menos proveitosa que a pergunta que ela faz ao seu material: “mas quem com efeito morria e quem renascia nesse processo?”. Tratando-se de um processo de mudanças pautado na ruptura com o passado, quem morria era esse Banco do Brasil do passado, e outro renascia em seu lugar, mais afeito à competitividade e ao lucro. A ideia de passagem cobra sentido quando a separação, apesar do drama, dá lugar a uma experiência de renascimento, e se faz possível pensar em novos projetos; a demissão, nesses casos, coloca o indivíduo diante da possibilidade de fazer uma nova passagem.

A perda vivida pelos funcionários da Varig foi nesse sentido mais radical: não era somente uma empresa que deixava de existir (com todas as características que faziam dela muito mais que uma mera organização: uma “mãe”, uma “paixão”, um “porto seguro”), era um modo de voar e, por tanto, um modo de trabalhar. Várias das mulheres que entrevistei tiveram a oportunidade de fazer uma nova seleção para as nascentes Gol e Tam; todas elas conseguiram a vaga e todas elas são enfáticas quando expressam o enorme desgosto que significou essa mudança de empresa. As condições de admissão significavam uma regressão em termos profissionais: elas deviam entrar “no final da fila”, o que significava que começariam a partir de “zero” (poucas delas continuam voando até hoje e nenhuma faz voos internacionais); o salário era muito inferior, assim como os benefícios ou complementações, e as relações de trabalho eram excessivamente “hostis” e “violentas”.

Toda a grandiosidade e soberba da Varig, levada até as últimas consequências por seus gestores nas diversas tentativas de fusão e compra, viraram um tiro no pé dos funcionários quando estes tiveram que tentar se reinserir no mercado de trabalho nacional. Por responder a outras lógicas de contratação em função do gênero e da idade, muitos pilotos tiveram melhor sorte e conseguiram ser contratados por empresas de outros países. Para as comissárias mulheres, as opções eram mais limitadas: consideradas “velhas” com 40 anos, e com uma formação muito específica, ou aceitavam as condições rebaixadas e hostis das companhias nacionais ou provavam a sorte jogando-se em um mercado de trabalho para o qual estavam despreparadas. Giovana comenta a “violência” que significou para ela esse processo no seguinte trecho:

Quando a empresa faliu, a gente ficou desprotegido, jogado no mercado de trabalho. Eu tinha 40 anos. O dia do leilão foi o dia do meu aniversário, foi o aniversário mais triste da minha vida. Então, como que alguém com 40 anos, com uma experiência tão específica, vai se inserir no mercado de trabalho? É muito difícil. Até fui voar na Tam, imediatamente. Foi uma experiência **péssima**. Foi assim, na época, um momento muito difícil, porque tinha uma rivalidade muito grande entre as duas companhias, já haviam tentado antes, esse governo, né?,

como as de Elias (RODRIGUES, op. cit. pp. 221-224), a análise perde um pouco da pertinência e perspicácia demonstrada ao longo do livro.

o Lula já tinha tentado uma fusão entre essas duas companhias e isso foi muito rechaçado pela Varig, e pelos funcionários da Varig. Então quando eu fui voar na Tam, na minha época, a gente sofreu muita hostilidade por parte de todo mundo na Tam. Algumas pessoas conseguiram lidar bem com isso, eu não. Eu, aquilo pra mim era tão violento, eu **odiava** estar lá, odiava. Fazer a minha mesma profissão pra ganhar um terço do que eu ganhava, então toda minha experiência era descartada, e a gente era, foi muito mal recebida pelas comissárias da Tam na época, acho que elas se sentiram muito ameaçadas, porque a gente, da Varig, todas tínhamos inglês, elas achavam que a gente era mais velha, que era tudo velha, né? Aí elas ficaram surpresas de ver a gente bem, “ah, 40 anos, mas” sabe? Com tudo em cima [*risos*]. Isso gerou uma, um clima hostil na companhia, muito hostil. E eu não conseguia engolir. Então aquilo era, assim, **muito violento** pra mim.

Carolina: E já vinha da tristeza da falência, né?

Giovana: A tristeza da falência. E não é só... Porque eu me senti muito roubada, roubada no meu futuro, roubada nos meus sonhos, e, e nem paga por isso. Porque se pelo menos a coisa encerra mas você recebe tudo que é seu direito, pode ser horrível, mas você recomeça. A gente não recebeu nada! Até hoje! Vão fazer nove anos esse ano, e a gente não recebeu nada. Foi muito dolorido, muito.

Um relacionamento mal acabado funciona como um fio que sujeita o passado; transitar a perda e realizar a *passagem* para uma nova experiência de vida transformam-se em tarefas muito mais árduas quando se carrega esse fardo. Além do mais, esse vínculo aprofunda o sentimento de se ver “jogado” no mercado de trabalho, sem “mãe” Varig, sem capitais (poupanças, títulos, contatos em outras áreas de trabalho) e em um momento do curso de vida onde aqueles que alguma vez foram os recursos mais valorizados (a juventude e a beleza) são colocados em questão. Hoje em dia pode soar bastante absurdo que uma pessoa de 40 anos de idade possa se sentir velha (“no Brasil com 40 anos você já é pra lá de velha”, enfatizava Irene no mesmo sentido que Giovana); no entanto, não devemos esquecer que essas mulheres entravam para a aviação com 19, 20, e vinte e poucos anos, em um momento em que os estereótipos da profissão eram pouco questionados e os corpos jovens hipervalorizados.

Por outro lado, o contexto mais amplo de mudanças atravessado pela aviação nacional e internacional – do que o 11 de setembro de 2001 foi uma marca de fogo, mas que não iniciou nem encerrou – simbolizado pela proliferação de companhias *low cost* e, pelo menos no Brasil, a extinção de uma aviação de luxo e muito exclusiva, colocava diretamente em questão todo o *savoir faire* aprendido tão minuciosamente na Varig. De que serviriam os cursos de *catering*, *sommelier*, etiqueta e tantos outros, para os empregos disponíveis nas novas companhias brasileiras, onde o serviço de bordo limita-se a “puxar um carrinho” e entregar “barrinhas de cereal”, como frequentemente comentam elas mesmas. Indignação e desorientação são sentimentos muito evocados em momentos de ruptura como esses. “Talvez eu tenha mudado ou mudou o mundo à minha volta, ou então eu não senti mudar as coisas, mas, seja como for, eu estou um pouco perdido”, expressava um sindicalista, ex-operário metalúrgico, entrevistado por Bourdieu em 1990, dando conta em uma mesma frase da incerteza provocada por um

contexto de mudanças (fechamento de fábricas, desaparecimento dos grandes assentamentos de trabalhadores) e da ruptura subjetiva consequente da desmoralização coletiva, as decepções e quebras das antigas solidariedades (BOURDIEU, 1999, p. 272).

Dado esse quadro, o apelo à noção de trauma não é casual. Quando eu lhe perguntei o que aconteceu quando a Varig faliu, a resposta de Alice foi automática: “Trauma, né? Eram dois lá em casa!”. Não é casual porque é precisamente na relação com o passado onde reside o valor atual dessa noção. Como afirmam Fassin e Rechtman (2009), a difusão dessa noção é produto de uma nova relação com o tempo e a memória, o luto e as obrigações, o azar e os azarados. A ideia de trauma aponta para as marcas psíquicas e metafóricas do passado, e constitui no nosso cotidiano um meio normal de relacionar um presente de sofrimento com um passado de violência.

Desencantamento, ansiedade, perda de segurança: o trauma atribui um novo significado a nossa relação com o tempo, perceptível também na forma de ver o futuro: “aquilo foi muito violento pra mim”, afirmava Giovana na passagem citada, “eu me senti roubada no meu futuro”. “Pra onde eu vou? Não quero saber mais de aviação! Porque foi um trauma, sabe?”, se perguntava também Irene angustiada pelas limitadas possibilidades de escolha que sua formação profissional lhe oferecia. Em todos esses discursos o azar e a violência são entendidos como fenômenos que deixam marcas do passado no presente, e que requerem tratamento imediato com o objetivo de garantir que não perturbem o futuro. Nessa direção, se certas perturbações psicofísicas são entendidas como um risco permanente do trabalho no voo, a falência da Varig funcionou como um relógio de tempo que disparou estados de crise, desespero e profundo adoecimento. Além de depressão, é bastante compartilhada a ideia de que muitos funcionários e pensionistas desenvolveram “cânceres de angústia”, sem ter condições de arcar com despesas de saúde e o sustento de suas famílias (VASCONCELOS, 2011, p. 200).

Se é verdade que os danos não foram distribuídos igualitariamente, todas as mulheres entrevistadas sobreviveram ao naufrágio. Como sobreviveram e que fizeram depois, são as perguntas que dão início à última seção deste capítulo.

5.4 Outros futuros

“Não sei o quê é o futuro”: essa citação direta da fala de um executivo desempregado introduz a entrevista realizada por Gabrielle Balazs e Louis Pinto, que forma parte do livro dirigido por Bourdieu, resultado de um esforço coletivo por conhecer a *origem social* do infortúnio e a miséria (BOURDIEU, 1999). Na breve introdução que acompanha o capítulo

intitulado “carreiras destroçadas”, Louis Pinto realiza uma série de comentários que bem poderíamos transcrever inteiramente devido a sua pertinência para a análise que aqui empreendo. A demissão coloca os indivíduos fora de jogo durante um tempo indefinido e precipita um afundamento das previsões, começa o autor: além de uma diminuição da renda, implica uma invalidação das pretensões sobre o futuro que tende a desvalorizar a maioria das possibilidades contidas na condição profissional anterior. Entre outras consequências dolorosas, a perda de emprego impõe um desmentido ao narcisismo que em ocasiões a empresa incentiva entre seus funcionários em atividade. Ao tornar incerto o futuro, a demissão obriga a realizar uma espécie de inventário dos recursos utilizáveis e põe em evidência faltas até então reprimidas ou disfarçadas. E se o olhar do outro se torna as vezes dificilmente suportável – assim como o pavor frente à pergunta “o que você faz atualmente?” comentado por Letícia – é porque deixa ver a discordância que existe entre a condição atual e as pretensões confirmadas durante muito tempo (PINTO, 1999, p. 351).

Invalidação das pretensões, incerteza em relação ao futuro, inventário dos recursos: todas as mulheres que entrevistei e com quem conversei ao longo da minha pesquisa passaram por esses processos em algum momento depois de terem recebido o telegrama demissional. Para algumas o “luto” foi imediato, enquanto outras demoraram em sentir a perda; para algumas foi um momento intenso e curto, para outras o sentimento permanece até hoje. Como o mesmo Pinto observa, “essa prova não pode ter a mesma significação para todos. A maneira de vive-la e, chegado o caso, superá-la, depende do capital possuído” (op. cit., p. 355). Sexo, idade, títulos, são algumas das propriedades indicadas pelo autor; a essas, a partir dos relatos de minhas interlocutoras eu poderia acrescentar outras, como situação familiar (de quem pode depender e quem depende da pessoa?), e um componente mais qualitativo, que chamarei de *envolvimento identitário*.

Na análise que segue, apresentarei três movimentos de reinserção profissional, relacionados à distribuição diferencial dessas propriedades, e que denominarei *adaptação*, *reconversão* e *renúncia*. Essas denominações são arbitrárias e, como se comprovará, cada movimento possui um pouco dos outros dois. Por outro lado, prefiro falar em movimentos antes que *estratégias*, para evitar o caráter voluntarista que carrega essa noção⁹³: os três movimentos

⁹³ Já me referi no primeiro capítulo ao perigo de uma filosofia da ação que descreva as práticas como estratégias *explicitamente* orientadas em relação a fins conscientes, orientados por um projeto livre. O próprio Bourdieu oferece uma visão alternativa da noção de *estratégia*, entendida como uma forma de enfrentar situações imprevistas não determinada pelo futuro, senão pelas condições passadas de produção do seu princípio de produção, isto é, pelo porvir contido em práticas passadas (BOURDIEU, 2007, p. 99). Paralelamente às considerações epistemológicas, a noção de *estratégia* me parece conter o perigo de reviver suspeitas presentes no

contêm algo de estratégico e algo de condicionante; são caminhos, trilhas, ou percursos traçados a partir de diferentes campos de possibilidade. Enquanto movimentos, são instáveis, assim como as emoções que os acompanham e provocam (BESSIN, 2010).

5.4.1 Adaptação

Olha, é muito interessante, em relação à falência, a coisa foi tão louca, porque... faliu, claro que eu sabia o quê estava acontecendo, eu sabia que ia acontecer, as pessoas falavam “ah, você tem plano b?”, eu não tinha plano b, eu sabia que ia acontecer, mas... não sabia nem o que eu ia fazer. Mas aconteceu um episódio na minha vida, que mudou, ehh, o meu olhar, da morte da Varig, que foi uma morte né? Eu conheci uma pessoa, um homem, casado, e que eu fiquei assim, apaixonada por ele. E ele estava comigo nessa época, então assim, o quê que, o que entendi pra mim na época? Olha que coisa louca, que depois, 2 anos depois que eu fui chorar a morte da Varig. Como ele estava comigo, e por mais que fosse *light* voar na Varig, sempre era voar, eu nunca tinha tempo pra um homem, não tinha tempo pra viver uma relação, e com ele fui viver! Meu amante, fui curtir a vida!

[*Carolina*] Ele não era da aviação?

[*Ana Beatriz*] Não. Aí eu dizia assim “a Varig acabou, mas eu estou é muito viva!”. Então, eu tava numa outra *vibe*, ferrada, porém eu tava feliz emocionalmente. Muito louco. E ele, e se eu voltei pra aviação, praticamente foi graças a ele. Muito maluco! Porque eu já tinha levado tanto não, não, não, e ele “vai, tenta, tenta”. Ele que me deu força. Aí eu só fui cair na real dois anos depois, eu tive uma depressão, “meu deus, a Varig acabou”, aí que eu caí na real! Na verdade, eu fui ter essa depressão quando eu voltei pra [*companhia atual*]. Era tudo tão diferente! Falei “gente”, o mundo já tinha mudado há tanto tempo, só que nós não tínhamos mudado. Nós estávamos trabalhando já no mundo moderno, numa aviação, mas arcaicos! Sabe? Quando eu, primeiro que quando eu entrei na [*companhia atual*] fazer 4 pousos, tudo pa pa pa pa, tudo correndo, não entendia, porque eu entrava no avião e ficava 12 horas, confortável pra servir todo mundo. E de repente aquela coisa, e todo dia, aí foi quando eu caí na real, aí foi quando entrei em depressão, aí foi quando entendi que a Varig tinha acabado, aí foi quando entendi o quê que era voar na Varig. Eu entendi como tinha mudado a aviação, aí eu caí na real.

Quando a Varig faliu Ana Beatriz estava apaixonada; “ferrada”, “sem plano B”, mas feliz emocionalmente. No seu relato, a falência não aparece como um evento imprevisível (GROSSETTI, 2010); ela sabia o que estava acontecendo, mas, mesmo assim, não se deteve para estudar uma alternativa possível. Claro que no momento em que ela (e muitos outros) entendeu a dimensão da crise provavelmente já era muito tarde para pensar uma saída. Ana era uma daquelas pessoas entregues completamente à profissão. Escolheu a aviação, lutou muito para estar nesse lugar, e “casou-se” com ela. Ela nunca tinha tido tempo para uma “relação”. Também não se interessou por outras ocupações ou especialidades, não tinha um diploma que a ajudasse a vislumbrar outro caminho fora da aviação. Não é que ela não estivesse preocupada, sabia que precisava encontrar outra fonte de renda, mas pela primeira vez estava desfrutando seu amor e sentia-se “viva”.

universo pesquisado, de que certas pessoas teriam se beneficiado de uma forma pouco ética de contatos e influências para conseguir determinado emprego.

Como bem adverte Bessin, as emoções vivenciadas em situações de ruptura estabelecem temporalidades específicas e permitem iluminar aquilo que acontece durante essa experiência (BESSIN, 2010, p. 317). Diferentemente de outros colegas, Ana teve uma visão mais prática da situação; sabia que “as contas iam chegar” e aceitou as poucas possibilidades de emprego que apareceram no momento; foi trabalhar em uma loja como vendedora, enquanto seguia tentando na aviação.

Minha madrinha ainda estava viva, ela me apoiou também muito. E, assim, é como eu estou te falando, eu não senti muito, porque, eu não fiquei como as pessoas, as pessoas ficaram vivendo um luto, e eu fui correr atrás. Eu não estava naquela coisa “ai, eu sou comissária, não sou vendedora”. Estou vendo meus amigos todos fodidos hoje, porque não, ce tá entendendo? Essa coisa de ficar com o nariz muito em pé, e o dinheiro não vem! Não bate na tua porta! Então assim, como eu sempre tive que correr atrás das minhas coisas, eh, claro que eu senti pelas coisas que eu ia perder, mas... mas logo eu, sabe? Eu ia ficar pensando “ai, eu sou comissária, eu não sou vendedora”, e as contas chegando? Eu já estava, tipo assim, “daqui a pouco vou procurar até uma faxina pra fazer pra ganhar mais!”. Eu só não fui fazer algo mais, porque quando eu falei pra minha mãezona da Alemanha que eu ia sair do meu apartamento pra ficar morando num quarto e alugar meu apartamento, ela disse “não, eu te ajudo mas você não sai da sua casa. Porque vão destruir teu apartamento e depois tu não vai ter dinheiro pra concertar”, que era pura verdade. Aí ela me ajudou.

Porque estava feliz e apaixonada, Ana Beatriz não passou naquele momento pela tristeza da “morte” da Varig; ela não ficou “vivendo o luto” e “correu atrás”. Contou com o apoio de seu amante, que a incentivou para não desistir, de sua madrinha e de uma amiga que a inscreveu como candidata a uma vaga, apesar de sua negativa inicial. No entanto, se é verdade que as bifurcações biográficas supõem uma forte mobilização afetiva, e que as emoções reconfiguram a situação (BESSIN, 2010, p. 322), seus efeitos sobre as trajetórias individuais e a forma de enfrentá-las dependem do contexto da ação e do passado incorporado dos atores. A própria Ana oferece os elementos para essa interpretação quando afirma que, diferentemente de muitos colegas que ficaram com “o nariz muito em pé”, ela “sempre teve que correr atrás”.

Depois de um tempo trabalhando na loja, quando já estava desistindo de tentar voltar para a aviação (a maioria das seleções era realizada em São Paulo, e em cada viagem Ana gastava “as poucas economias” que tinha), uma amiga a inscreveu para uma vaga sem sua autorização. Pouco tempo depois a chamaram, e ela decidiu viajar para São Paulo para tentar uma última vez. Já vão fazer dez anos desde que Ana voltou a trabalhar como comissária de bordo em uma companhia brasileira. Ela não está precisamente feliz com as condições de trabalho atuais, lamenta que hoje a aviação não se preocupe com a qualidade de vida e a saúde dos empregados: “estou levando, mas não é prazeroso. Uma aviação que virou um escritório”, reprova amargurada. Nas doze horas que tem de descanso entre voos, Ana vai no salão, malha,

faz terapia, visita a mãe em Jacarepaguá, e, se ainda der tempo, encontra o namorado para jantar. Ela ama dançar, há um mês que paga uma aula de dança do ventre, mas só conseguiu assistir uma vez.

O único que não mudou na aviação atual é a disciplina de trabalho, inclusive “piorou”: “antes você chegava do pernoite e podia tomar uma cervejinha”, mas hoje eles podem ser chamados em qualquer momento para fazer a prova do “bafômetro”. A mesma questão com a chamada “reciclagem”, que são os exames para renovar a licença de voo. A cobrança é muita, “mas tripulante é que nem camaleão, se adapta”, expressa Ana resignada. “Hoje eu trabalho porque tenho que sobreviver. Meus olhos estão sempre pretos”, lamenta enquanto a manicure termina de passar o esmalte em suas unhas. Ela ainda paga o plano de saúde da mãe que, junto com o condomínio do seu apartamento em Copacabana, são suas maiores despesas. “Eu sou empregada. Eu não tenho que reclamar, tenho que executar. Até quando der”. Ela não tem certeza de quando vai se aposentar. Continua voando porque precisa se manter, mas gostaria de aproveitar sua vida enquanto ainda esteja bem. “Eu costumo dizer que a [*companhia atual*] é igual a ar: é só por hoje. Quer? To indo. Só por hoje eu levantei, estou viva, estou aqui batendo um papo contigo, e a aviação também é assim, só por hoje”.

5.4.2 Reconversão

Final de 2007 eu estava tentando ir pra Gol porque ainda tinha Madrid, Frankfurt e, sei lá o que. E aí eu fui, mas eu não consegui. Eu fiquei assim, no dia que eu fui tentar, tentar não, já tinha passado, no dia que eu fui ver qual era, na reunião tinha 42 pessoas ex-Varig, eu já sabia que não ia conseguir ficar na Gol. Eu não conseguia mais. Era muito difícil, eu acho, vários colegas meus ainda estão na Gol, na Tam, mas pra mim foi muito difícil, muito, ehh, desgastante emocionalmente e fisicamente. Por quê? Eu já estava numa situação, estava há dezesseis anos na primeira classe, fazendo aqueles voos, poxa, passando os anos você fica muito cansada. É bom, mas o voo vai ficando muito cansativo, doze horas de voo pra você é muito cansativo. E aí [*na Gol*] eu comecei a voar os aviões, 737, pequenos, e os pousos eram muito forçados, e machucava, eu achava que estavam machucando minha coluna, daqui pra São Paulo, e eu não aguentava mais. Eu achava que isso era uma regressão muito grande, eu estava regredindo, sabe? Em todos os sentidos, eu estava regredindo em tudo, espiritualmente, fisicamente, intelectualmente, eu falei “eu não preciso disso”, sem orgulho nenhum, mas eu não queria mais aquilo na minha vida, eu acho que eu tinha que encerrar alguma coisa, encerrar um ciclo, sabe? E não era ficando na Gol que eu ia conseguir encerrar. Encerrar o ciclo da Varig mesmo. E eu achei que com sofrimento, sem sofrimento, com as perdas, eu pensei “gente eu vou morrer, meus filhos vão morrer, é uma coisa natural da vida”, a empresa morreu! E eu tenho que ver isso, não quero mais isso pra mim. [...]

Então no primeiro dia eu já sabia que ia sair. E eu não queria, assim, eu não queria ficar e os meus colegas que queriam ficar foram dispensados! Eu falei, “gente, o quê que é isso!”. Aí nas férias, em dezembro, entrei, em janeiro comecei a voar, aí esperei chegar as férias, eu pedi as primeiras férias, devolvi o uniforme e falei “não”. Pronto, aí fechei. Passei um ano sofrendo, um ano de um sofrimento inenarrável! Nossa, eu ficava reclamando, coisa que eu não sou.

Aí pronto, acabou o voo e eu me dediquei, que eu já fazia clínica social, já trabalhava como psicóloga, vivia fazendo, porque eu sou do psicodrama, você conhece? Eu trabalho com arte,

com essa coisa, e a psicologia junto, com argila, com quadros, com teatro. Era o que eu gostava. E isso a aviação me deu. [...] Não é só o trabalho dentro da aviação, você conhece o mundo inteiro. Você, como antropóloga, você deve saber o quê é ser um tripulante, o quê é ser um ser do mundo, é um ser **do mundo**. São coisas que você adquire, sem você dar palavra, você não consegue nomear, né? Então, isso me fez uma psicóloga diferente do que eu seria antes. Se eu não tivesse entrado pro voo, eu seria outra psicóloga, eu seria psicanalista, eu acho, porque eu sou pisciana, pareço agitada, mas eu sou uma pessoa mais calma, de observar, mais na minha. Mas o voo me deu outra dimensão do grupo. Eu sou do grupo.

Quando a Varig fechou, Raíssa tentou a seleção para a Gol e conseguiu passar, mas não durou muito tempo. Como a Gol ainda realizava alguns voos internacionais, ela imaginou certa continuidade com o trabalho que ela realizava na Varig. Mas em pouco tempo se deu conta que não seria assim. Os aviões eram outros, os voos mais curtos, “o desgaste físico e emocional” era muito grande, e ela sentia que estava regredindo. Assim como Ana Beatriz, continuar na aviação por um tempo a iludiu do sofrimento da “morte” da Varig; mas, quando começou a voar na Gol e se deu conta das diferenças dessa nova aviação, decidiu que ela “não precisava” mais disso. Foi o momento de “fechar um ciclo”, viver o sofrimento, a perda, e começar de novo.

A situação não era de bonança, mas Raíssa contava com seu marido, que era também comissário da Varig, mas tinha se aposentado por doença um tempo antes da falência. Por outro lado, ela tinha um diploma. Apesar de ter que abandonar seus estudos no quarto ano de faculdade, quando foi para o voo e lhe ofereceram um baseamento em Los Angeles, ela tinha conseguido retomar e terminar a graduação em psicologia. Enquanto psicóloga, Raíssa pensa que as possibilidades de enxergar um outro futuro dependem da forma de encarar o luto. Ela não considera que o que determinou sua pronta reinserção profissional tenha sido somente a disponibilidade do diploma; acredita, em troca, que o mais importante foi ter conseguido “fechar o ciclo” para poder se concentrar nas “pendências”.

No começo não foi fácil. Ela tinha uma situação estável: ainda não podia se aposentar, mas também não estava entre “as novinhas”. Quando a Varig começou a demitir, ela pensou “se chegar o telegrama pra mim é porque acabou”. Mas o telegrama chegou, e foi como um “soco no estômago”. Depois de muito chorar, ela respirou fundo e procurou clarear a cabeça tentando pensar quais eram suas “pendências”. Ela viu que sua pendência maior era trabalhar como voluntária, e nesse dia pegou o telefone e ligou para o “Quintal de Ana”, uma ONG que trabalha com adoção e crianças em abrigos. No telefonema, ela contou para a pessoa que a atendeu que acabava de ser demitida, que era psicóloga e queria se oferecer para apadrinhar uma criança. Ela insiste em que, pelo menos nesse momento, ela não tinha a intenção de trabalhar no lugar, mas a diretora da ONG retornou a ligação convidando-a para uma reunião.

Quando Raíssa chegou, a equipe estava aguardando por ela com um contrato pronto para assinar, para trabalhar em um projeto que a Petrobras estava patrocinando. Era um trabalho pontual, por um período de 6 meses, mas ela acabou trabalhando dessa forma durante 6 anos. Conta orgulhosa que desenvolveu um projeto sobre psicodrama na escola, para crianças em situação de risco, que até hoje é usado pela Vara da Infância. “Essa perda me motivou para minhas pendências”, enfatiza enquanto lamenta não ter compartilhado essa experiência com outros colegas através do psicodrama, pois, ela pensa, isso poderia tê-los ajudado. Chegou a conversar com alguns amigos, mas não se metia muito, porque era “muita dor”; lembra do dia que foi devolver as malas com os uniformes: o lugar parecia “um cemitério”. Afirma que quando as pessoas estão com uma dor muito grande tornam-se egocêntricas, e não conseguem pensar em alternativas. Para ela, em troca, o processo da perda teve algo de revelador.

A trajetória de Raíssa exemplifica uma verdadeira *ruptura profissional*, do modo como esta é definida por Sophie Denave (2010, p. 168), como implicando uma mudança radical de ofício e domínio profissional, uma duração significativa no emprego inicial (de pelo menos três anos para a autora) e uma “mudança efetiva”. Raíssa é feliz exercendo sua profissão atual, que, lembrando do capítulo primeiro, foi sua primeira escolha antes de entrar para a aviação. Ser comissária de bordo foi para ela quase um acidente: ela conhecia a profissão, sua família inteira era da aviação e ela não queria o mesmo tipo de vida. Mesmo assim, chegou a se apaixonar pelo voo: era brilhante no que fazia e tinha um recurso pouco comum (falar japonês), que lhe proporcionava grandes vantagens. Quando a Varig fechou sofreu muito, mas aceitou a perda como o fim de um ciclo, e isso a ajudou a transitar o luto com novos projetos. Se ela podia se oferecer para trabalhar como voluntária era porque sua situação econômica era menos urgente que para outros. Mesmo assim, uma disposição subjetiva para aceitar a morte (“eu vou morrer, meus filhos vão morrer”) e assim conseguir imaginar novos projetos (derivados de “antigas pendências”) foi, para ela, o fundamental. Somente dessa forma estaríamos abertos às possibilidades que emergem com cada novo ciclo.

5.4.3 Renuncia

Um caos. Minha casa em obra, eu chorava cimento aquele dia. [...] Só tinha aquele quarto lá de trás. Aí tinha assim, no travesseiro, minha carta de demissão e o convite pro aniversário de um ano da filha do Aguinaldo [*o empreiteiro da obra, casado com uma amiga*]. E ele me dizia “Cláudia, pensa o seguinte, a primeira mudança nessa história vai ser sua casa, você vai ter uma casa nova, e você vai ter uma vida nova”, mas eu chorava muito. [...]

Aí foi um período, mesmo eu estando na Associação, mesmo sabendo do que vinha, foi um caos, você fica chocada, você não tem nada. [...] Sem contar que as pessoas não esperavam, porque todo mundo falava assim, “isso não vai acontecer”, “na Varig? Isso não acontece”. E

como diretoria da Associação, a gente teve que dar um suporte para pessoas que ficaram sem nada! Sem nada, Caro! É uma coisa muito. Eu tinha a vantagem de ser solteira, de ter um, uma poupança, então alguns meses eu tirei, eu tinha já uma aposentadoria. Só que as pessoas não eram assim, estavam sem nada. Nós fizemos cesta básica; eu saí correndo atrás de empresa pra fazer cesta básica pra muita gente que não tinha o que comer! Sabe o que é de um dia pro outro você chegar assim, “eu não tenho um tostão!”. Não tenho mais emprego, não tenho salário, não tenho nada. E as pessoas, porque o problema é o seguinte, se você tá preparado pra aquilo você já sai correndo procurar outro emprego, mas todo o mundo não! Todo o mundo achava que nunca ia acontecer isso com a Varig. E aí foi um caos! E a gente, como associação, não me deu tempo, de eu administrar o **meu** desemprego. Então essa é uma coisa que eu carrego até hoje, porque eu não pude chorar o meu desemprego, eu tive que ajudar as pessoas a chorar o desemprego deles! Mas eu estava desempregada tanto quanto eles! Então foi um caos muito grande. Mas eu tinha um suporte, tinha um dinheiro, tinha uma família, tinha uma **casa**. [...] Nesse meio tempo, ainda pra completar, pra rematar, faleceu mamãe, então foi... 2006 foi um caos na minha vida! Foi um caos! [...]

Aí depois, 2007 foi o corre corre do que faremos agora? E aí eu acho que também têm uma cobrança muito grande: tem que estar trabalhando! E aí fica aquele desespero, tem que arranjar um trabalho, tem que arranjar um trabalho. Cara, eu não tinha ainda administrado ter perdido meu emprego e já tá a cobrança de arranjar um outro emprego. E aí foi que eu fui parar no café. Foi uma **péssima**... foi bom porque eu acho que tudo é válido. Comprei muito livro mais barato, conheci o cobrador que até hoje a gente se fala por *whatsapp* [...], mas sabe? Foi uma coisa que eu me impus, que a sociedade me cobrou, que minha família me cobrou, que meus amigos me cobraram, que eu tinha que ter um emprego! Como se eu sair daquele consultório amanhã e todo o mundo vai me encher o saco que tenho que arranjar um emprego de novo! Não é assim! Então isso é uma coisa que até hoje mexe comigo, é uma coisa que eu não comento com as pessoas, não sei em que vai te ajudar, mas foi isso, foi uma dificuldade e uma cobrança da sociedade.

Pouco tempo depois de gravarmos esta entrevista, Cláudia saiu do consultório de cirurgia estética onde trabalhava como secretária. O emprego era esgotador e o salário péssimo, mas ela adora “lidar com o público”: um legado da aviação. “Eu me divirto com os pacientes do mesmo jeito que me divertia com os passageiros. Hoje a vantagem é que elas voltam. E o passageiro você não via nunca mais”, comentava enquanto nos divertia com histórias das transformações corporais das que ela participava de alguma forma (as pacientes, em sua grande maioria mulheres, faziam questão de ensinar para ela seus novos peitos, bundas e barrigas). Foi na aviação onde ela descobriu uma “veia humorística” e desenvolveu um “*approach* com o público”, de que ela desfruta e que muito a caracterizam.

Depois que a Varig fechou, Cláudia não tentou continuar voando. Ela tinha conseguido se aposentar pelo INSS e já tinha decidido que pararia alguns anos depois; por outro lado, estava profundamente desiludida com essa “vida nova” que se lhe apresentava. Membro da Associação dos Comissários da Varig, ela lutou muito pela empresa, auxiliou os colegas mais prejudicados, perdeu sua mãe, e quando chegou a hora de “administrar seu desemprego”, não lhe restava muito otimismo para continuar.

O primeiro emprego que Cláudia teve depois da Varig foi no café de uma livraria no

Leblon. Eu não a conhecia naquela época, mas ela sempre fala daquele período de uma forma bastante amarga. O principal motivo para ela não gostar do café era a dificuldade que encontrava em “ser espontânea” e dirigir-se às pessoas do modo como ela fazia no voo. “Os clientes do café, Leblon, classe média metida a besta, não deu essa chance de eu me aproximar. De conversar, ser espontânea”, afirma com uma leitura sociológica ágil. Naquela época forjou uma grande amizade com os funcionários do seu prédio, que a esperavam na porta quando voltava de ônibus de madrugada para se assegurar que chegasse bem em casa. Depois do café ficou um tempo desempregada. Reduziu seus gastos o máximo possível para conseguir viver da aposentadoria, com alguma ajuda de suas irmãs.

Ao mesmo tempo que ela recebeu muita contenção de sua família, ela sente essa “cobrança” por ter que trabalhar; não só deles, mas da “sociedade”. É o mesmo incômodo que Letícia apontava quando as pessoas perguntam o que ela faz atualmente; “virei do lar” foi a resposta um tanto sarcástica que ela incorporou como modo de apresentação de si. Diferentemente de outras colegas, tanto Cláudia quanto Letícia não se adaptaram (a uma nova aviação e, de modo mais radical, a um novo mercado de trabalho), nem tinham os meios para conseguir se reconverter profissionalmente com sucesso. Cláudia não têm um diploma de graduação (“se for pressa vou parar numa cela comum”, comenta jocosa, mas não despreocupadamente); Letícia se formou em direito, mas começou a trabalhar no aeroporto muito nova e nunca exerceu essa profissão. Elas renunciaram, não a viver, não a ser felizes, não a desfrutar de coisas simples como caminhar na praia todos os dias e encontrar a família e amigos; renunciaram a um mercado de trabalho que não valoriza sua experiência e somente lhes oferece condições precarizadas e relações de serviço vazias. Em um sistema que procura estender os limites da vida chamada “produtiva” até extremos quase inalcançáveis, talvez sua renúncia signifique uma conquista. Em 2015 comemoramos seu aniversário de sessenta anos em Petrópolis; foi a primeira vez que ela pagou meio ingresso para entrar no museu. Tirou uma foto com o ingresso que publicou no *Facebook* orgulhosa, recebendo um monte de elogios por sua jovialidade.

5.5 Conclusão do capítulo

Mesmo sendo treinados para responder rápido em caso de emergências, entre os comissários de bordo são frequentes as anedotas de algum colega ou, mais gravemente, um supervisor que ficou paralisado durante uma situação de emergência no voo (problema com

alguma turbina, ou com algum aparelho elétrico), tendo os novatos que dirigir os procedimentos de segurança necessários. O risco de sofrer algum tipo de acidente aéreo acompanha esses funcionários desde que ingressam na profissão; mas trata-se, em geral, de um risco que permanece em estado abstrato. Se uma pessoa que deve permanecer várias horas por semana voando, pensasse constantemente na possibilidade que o avião caia, evidentemente não poderia exercer essa profissão cotidianamente. Essa anulação da incerteza é um mecanismo que os seres humanos realizamos constantemente em nossas vidas para poder manter certo senso de “normalidade”.

O risco de sofrer um acidente de avião e o de que a empresa onde se trabalhou a vida inteira feche são, sem dúvidas, quantitativa e qualitativamente diferentes. O modo como enfrentamos coletivamente a incerteza também varia segundo o contexto histórico e social. O que podemos afirmar a partir dos dados analisados neste capítulo é que, se ao longo de nossa vida nos esforçamos para viver com uma sensação de normalidade, é possível que quando essa normalidade esteja seriamente ameaçada não consigamos enxergar os alertas. Não porque a falência da Varig tenha sido imprevisível; como vimos, todo o mundo reconhecia os sinais de que a companhia estava passando por uma grande crise. Embora o fator surpresa tenha contribuído ao “baque” provocado pela falência, ele com certeza não explica a densidade do drama vivenciado por essas pessoas.

Isso porque, por um lado, o risco vai na contramão da confiança: os funcionários da Varig confiavam na robustez da companhia, e confiavam também na ajuda do governo: se a primeira falhasse o segundo interviria para impedir o desenlace trágico. Essa confiança tinha raízes profundas, rastreadas ao longo desta tese: a Varig era um valor para os brasileiros, uma espécie de símbolo pátrio, e o governo não deixaria que esse símbolo deixasse de existir. A própria companhia formava seus funcionários com um sentimento de orgulho e adesão incondicional. Por outro lado, a confiança na durabilidade da empresa estava arraigada em uma concepção do tempo, que é a concepção de uma época, e de todo um setor da classe média (pelo menos da assalariada, com vínculo de emprego formal). Condensada na declaração “a gente planta para colher”, a crença no progresso individual, na gradual e constante melhoria da condição social e do status, é também a confiança nas instituições modernas, no mercado e no Estado, verdadeiro garante do cumprimento das obrigações legais e sociais.

A falência da Varig acabou com a carreira de muitos tripulantes que já estavam em uma idade considerada avançada para conseguir se reinserir nesse mercado de trabalho. Se o modo como certos eventos coletivos alteram uma trajetória depende da posição e da disposição dos agentes (BOURDIEU *apud* DENAVE, op. cit. p. 171), a idade e a disponibilidade de um

diploma de graduação foram fatores definitivos no desenrolar dessas trajetórias. No entanto, um conjunto de saberes, afetos, valores e outros recursos identitários que a noção de *disposição* envolve, mas que raramente são apontados em outros tipos de estudos sobre reconversão profissional, demonstraram em minha pesquisa tanta relevância quanto capitais mais “objetivos”. De outra forma, não seria possível entender por quê, de todas as mulheres que conseguiram permanecer na aviação, somente umas poucas ficaram.

Todas as bifurcações biográficas têm algo de adaptação, reconversão e renúncia. A renúncia às novas condições impostas pelo mercado de trabalho é também uma adaptação: adaptação a um novo estilo de vida, mais restringido em movimentos, sem dúvidas, mas também mais livre e calmo. A reconversão bem-sucedida também implica uma renúncia: renúncia à antiga profissão, inclusive quando aquela era realizada com tanta paixão. A adaptação, longe de ser uma atitude passiva, requer um grande esforço físico e emocional; deixar o orgulho de lado para entrar novamente em um avião, “só por hoje”, têm dificuldades e recompensas. Algo que é seguro é que para todos esses tipos de movimentos biográficos são necessárias algumas garantias mínimas: uma casa própria, uma poupança e o apoio afetivo e material de algum parente ou amigo. Nesse sentido, todos esses movimentos biográficos têm algo de vitória: continuar vivendo sem adoecer, como aconteceu com muitos colegas, é motivo suficiente para continuar encontrando amigos, lutando e comemorando a vida. É para essa sociabilidade atual que dirijo a atenção no quinto e último capítulo desta tese.

6 CAPITULO QUINTO

Sociabilidades variguanas hoje: envelhecimento, luta e memória

“O *unhappy end* chegara. Nossas vidas de dedicação, sinceramente, não mereciam um fim tão trágico, de expectativas curtas e promessas não cumpridas, de doenças oportunistas e velhice achincalhada, de mortes e esperanças definhadas, de dores e passeatas, de camisetas e faixas de escadarias nas rampas palacianas. Mas uma coisa ninguém poderá nos roubar: nossas lembranças e experiência de vida, e àqueles que, por ventura, me qualificam como ex-comissária, uma retificação: sou e sempre serei uma comissária da Varig.”

Claudia Vasconcelos, *Estrela Brasileira*. (p. 230)

Introdução

Este capítulo explora quatro contextos etnográficos que representam o modo como me foi possível aproximar das sociabilidades dos ex-funcionários da Varig na atualidade. São contextos que viabilizaram o momento mais etnográfico desta pesquisa, entendendo a etnografia em um sentido clássico, como observação participante, onde as interações e diálogos não eram mediados pela situação de entrevista. Não renego esse instrumento, que continua se apresentando como o mais adequado para traçar as trajetórias das mulheres do ponto de vista delas mesmas, dando conta dos eventos marcantes, mas, sobretudo, do significado que esses eventos têm na própria interpretação do curso de vida.

O trabalho de memória produzido nesses encontros não pode ser considerado fora da situação de entrevista como momento privilegiado de apresentação de si, de quem se foi no passado e de como esse passado se relaciona com quem se chegou a ser na atualidade. Fora das entrevistas, a desaparecimento da empresa que dava sentido e aglutinava essas trajetórias constituía para mim um desafio metodológico importante: como proceder (por onde começar?) quando a entidade que outorgava uma circunscrição espaço-temporal a esses fluxos não existe mais? Os trabalhadores da Varig deixaram de existir, enquanto tais, junto com a empresa que os “produziu”; mas os protestos e comemorações só existem porque suas carreiras aconteceram (do modo que aconteceram) nessa companhia.

Procedo então a uma descrição desses quatro contextos: uma greve de fome realizada

por um ex-comissário da Varig em agosto de 2015, no aeroporto Santos Dumont; as reuniões da CPI da Varig na ALERJ, entre agosto e novembro de 2017; as comemorações de aniversários no Restaurante “Antigamente”, na Rua do Ouvidor, no centro da cidade; e uma manifestação em forma de passeata realizada no dia 7 de novembro de 2017, cujo percurso se iniciou na Praça do Expedicionário, próxima ao Palácio de Justiça, finalizando novamente no Aeroporto Santos Dumont. Do avião às ruas, esses espaços, a forma de ocupá-los e falar deles, nos guiarão em uma travessia pelos tipos de vínculos, afetos, reivindicações, sofrimentos e memórias desses antigos colegas.

6.1 Santos Dumont

Agosto de 2015: soube pela página do *Facebook* “Aposentados e Pensionistas do Aerus” que um ex-comissário da Varig tinha iniciado uma greve de fome no Aeroporto Santos Dumont. Era uma terça-feira e o protesto tinha começado no dia anterior; para o dia seguinte estava sendo marcado um “ato de solidariedade a José Manuel”, no saguão do aeroporto carioca. Na quarta-feira me dirigi ao lugar. Demorei um pouco até encontrar a ação, até que reconheci algumas pessoas com cartazes reunidas em um dos lados do saguão. Não conhecia ninguém dos envolvidos e participantes, por isso no começo preferi observar à distância. Embora o aeroporto não seja um espaço favorável ao coletivo, aquele pequeno grupo de pessoas não chamava muito a atenção; algumas estavam sentadas e outras conversando em pé, a atmosfera era calma e não se distinguiam facilmente sinais de reivindicação ou conflito. Eram em sua maioria velhos, homens e mulheres, vestidos com roupas simples, os cabelos brancos, as rugas e o cansaço do corpo descobertos. Eu ficava tentando imaginar os dias em que eles e elas atravessavam aquele saguão com a segurança de um executivo que chega a seu escritório, com seus uniformes impecáveis, uma postura corporal firme, o casaco no braço e arrastando a pequena mala de rodinhas. O contraste não podia ser maior e mais humilhante. “Humilhação” é, de fato, um sentimento frequentemente evocado por minhas interlocutoras. Definido como “vergonha” ou “rebaixamento”, a gramática desta emoção implica a acentuação radical de uma hierarquia que, como apontei no capítulo quarto, é de classe, mas é, sobretudo, geracional. Em outro contexto etnográfico, Díaz-Benítez (2015) propõe uma análise sobre a produção da humilhação em práticas sexuais que usam a dominação, os espancamentos, os engasgamentos e as sufocações em gramáticas comerciais de dor, medo e nojo.

Antes de chegar lá eu tinha feito uma breve pesquisa na Internet graças à qual soube que esta era a terceira vez que José Manuel tomava uma atitude desse tipo. As outras duas

tinham sido em 2013, quando ele e outros dois aposentados chegaram a passar 15 dias acampados e em greve de fome no mesmo local (a greve de fome variou em cada caso, mas chegou a durar pelo menos oito dias), com o objetivo de chamar a atenção e “sensibilizar” o STF⁹⁴. Um dos alvos principais desse chamado à empatia e solidariedade era o Ministro Joaquim Barbosa, que havia protelado a decisão sobre o processo de defasagem tarifária interpondo um pedido de “vista”, e acabou votando contra a indenização, em março de 2014. Ainda assim, por cinco votos contra dois o argumento vencedor foi o do que o Estado causou desequilíbrio econômico ao romper os contratos com as concessionárias ao impedi-las de aumentar o valor das passagens aéreas e, por tanto, o poder público deveria ser responsabilizado por prejudicar um setor de forma mais severa que outros⁹⁵.

O ditame favorável de 2014 foi apelado pela União e pelo Ministério Público Federal, atrasando o processo que já vinha se arrastando por anos. Foi em relação ao “não cumprimento” da decisão que José Manuel decidiu realizar uma terceira greve de fome no Aeroporto, exigindo o cumprimento das obrigações do Estado (“sentença decidida terá de ser cumprida” era uma das frases estampadas nos cartazes) e celeridade (“urgência”) no acionar da Justiça. Para ter uma ideia da letargia desses processos, considere-se que somente dois anos depois (no dia 3 de agosto de 2017) a Corte negou os recursos interpostos, mantendo o entendimento da decisão inicial, e colocando um ponto final à trajetória judicial do caso, iniciada em 1993 quando a Varig entrou com ação na Justiça do Distrito Federal.

Quando eu finalmente abandonei minha timidez e fui me aproximando do grupo, uma mulher de uns sessenta e poucos anos que me observava caminhando em sua direção me cumprimentou e perguntou quem eu era, em um gesto que me pareceu amável, mas um tanto receoso. Eu falei meu nome e expliquei que era pesquisadora, que estava fazendo meu doutorado sobre a trajetória das comissárias da Varig e que tinha ficado sabendo pelo *Facebook* do protesto e do ato de apoio. Ela me surpreendeu quando, depois de me perguntar em que universidade cursava o doutorado, comentou o problema do atraso nas bolsas, e lamentou a

⁹⁴ Os processos judiciais em questão eram dois: por um lado, a antecipação da tutela, pela qual a Justiça obrigava a União a retomar o pagamento da complementação da aposentadoria do Fundo de Pensão Aerus; e, em segundo lugar, o julgamento da indenização pela defasagem tarifária. Quanto ao primeiro processo, o pagamento das aposentadorias, pensões e auxílios-doença pelo Instituto Aerus foi interrompido no momento de sua intervenção e liquidação judicial, quando a Varig entrou em processo de Recuperação Judicial. Depois de diversas apelações, os aposentados e pensionistas obtiveram uma decisão favorável em setembro de 2014. Ver por exemplo: <http://fentac.org.br/index.php/1244/vitoria-no-aerus-justica-determina-pagamento-de-indenizacao-a-todos-os-participantes?tipo=noticia&cod=1244&slug=vitoria-no-aerus-justica-determina-pagamento-de-indenizacao-a-todos-os-participantes#.We4vwbpFzml>. Acesso em: 23/10/2017

⁹⁵ Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/stf-condena-uniao-indenizar-varig-por-perdas-no-plano-cruzado-11863362>. Acesso em: 23/10/2017.

“vergonha” da situação, que para ela era outro efeito do estado de “desgoverno” em que se encontrava o país. Ela me explicou que tinha uma filha terminando a graduação em Comunicação na UFRJ e por isso estava ciente dos problemas de orçamento da Universidade e da educação pública, de forma geral.

Sobre o protesto, Diane me contou que tinham acabado de convencer José Manuel de abandonar a medida de força, porque ele estava ficando “muito fraco”. Em seguida, o chamou e nos apresentou. José Manuel ficou interessado por minha pesquisa e agradeceu minha presença; mencionou que sua esposa, que estava junto ao grupo, também tinha sido comissária da Varig. Nesse momento fomos interrompidos por cinegrafistas da *Band*, que tinham acabado de chegar ao local e queriam fazer algumas entrevistas e tirar fotos. Eu posei junto ao grupo nas fotos, participando do cenário dirigido pelo cinegrafista, que pediu para uma mulher de cabelo grisalho dar a mão ao José Manuel em mostra de “solidariedade”.

Os jornalistas se retiraram e eu ainda conversei com mais algumas pessoas – uma mulher casada com um comissário, que tinha ido para acompanhá-lo, ficou um tempo longo falando sobre as dificuldades de ser casada com alguém da aviação, principalmente quando os filhos são pequenos; o marido estava presente, mas ficou um pouco afastado e não participou da conversa. Já tinha passado das oito da noite e depois que os jornalistas se retiraram, o pequeno grupo começou a se dispersar. Antes, José Manuel agradeceu a presença de todos, e as pessoas agradeceram de volta, enquanto alguns lançavam comentários indignados sobre “o governo”, “a presidenta”, e a “justiça”. As mulheres com as quais eu tinha conversado me deram seus telefones e me despedi delas com a promessa de que entraria em contato para conversarmos com mais calma.

Figura 10: José Manuel sendo entrevistado para a BandNews.



6.2 ALERJ

Terça-feira, 1º de agosto de 2017: chegando na Alerj me dou conta que nunca entrei nesse prédio e que não faço a mínima ideia de como funciona. Ninguém me convidou, mas a convocatória no *Facebook* parecia aberta⁹⁶: me pergunto se terei algum problema para entrar, se irão me perguntar o quê estou fazendo ali. Quando chego, me deparo na entrada com dois seguranças e um detector de metais: informo que vou na CPI da Varig, tiro o celular e as chaves da bolsa e atravesso o aparelho. Na mesa de entrada mostro meu documento, anotam algumas informações, tiram uma foto do meu rosto e me informam como chegar na sala. No percurso até o local observo com atenção as esculturas, enormes janelas, uma sala repleta de máquinas e aparatos de gravação e, na janela seguinte, uma imagem que só conhecia pela televisão: o Plenário do Palácio, imponente, mas vazio e portanto inofensivo.

Chego na sala alguns minutos depois das onze horas. Próximas da porta estão localizadas algumas pessoas com camisetas da Varig (algumas com o logotipo tradicional e outras com uma reinterpretação desse distintivo no formato de um olho com uma lágrima caindo), que me entregam uma planilha para assinar. No fundo da sala, uma mesa elevada funciona como o centro a partir do qual se distribui toda a hierarquia daquele espaço: de cada lado, duas mesas iguais introduzem uma longa bancada em forma de U que se estende ao longo da sala; se a madeira escura e o estilo e detalhe dos móveis não bastassem para impor a solenidade desse espaço, dois mastros com bandeiras do Brasil e do Rio de Janeiro terminam de compor o cenário que remete à tradição histórica e política do país.

⁹⁶ Fiquei sabendo do início da CPI por meio da página de *Facebook* “Vigília no AJ Varig”, que comecei a acompanhar algum tempo antes, quando Cláudia me contou que foi ao centro e encontrou algumas pessoas realizando uma “vigília” na rua São José, em frente ao escritório do advogado designado Administrador da massa falida. Durante a vigília, um grupo de ex-funcionários permaneceu na rua entregando folhetos e conversando com as pessoas que se aproximavam; duas mesas com uma grande faixa com o distintivo da Varig e o texto “quantas pessoas mais devem morrer sem receber suas rescisões trabalhistas e Aerus?” compunham o cenário do protesto, junto a uma espécie de manequim com terno e máscara (representando um cadáver) e uma placa pendurada no pescoço com o letrero “esperando justiça. Varig” (Ver Anexo). A vigília acabou assim que começaram as reuniões na CPI e as pessoas afetadas foram convocadas para assistir, “lotar a sala” e a escadaria do palácio de justiça. Atualmente, além das convocatórias às oitavas da CPI, os organizadores da página estão chamando todos os credores trabalhistas para uma manifestação no dia 7 de novembro, que será realizada no Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre (cidades que acolhiam as três “bases” da Varig).

Figura 11 e Figura 12: Símbolo da luta dos aposentados da Varig e fotografia do interior da sala durante uma sessão da CPI.



A sala não é grande, atrás do U há umas poucas cadeiras e bancos que vão sendo ocupados à medida em que o espaço vai ficando lotado. Cumprimento algumas pessoas timidamente (nesse momento não vejo nenhum rosto conhecido) e me dirijo ao fundo da sala, do lado direito, onde visualizo um lugar livre para poder sentar e tomar notas. Os lugares mais importantes são ocupados por homens de terno; do lado esquerdo há mais pessoas com camisetas da Varig, das quais algumas –poucas– mulheres. Reconheço entre elas o primeiro rosto familiar, de uma de minhas principais interlocutoras; ela, muito concentrada, só me vê quando a sessão acaba.

Figura 13: Distribuição do público durante sessão da CPI.



A “oitiva” começa com uma fala do homem sentado na cadeira do meio. Ele dá início à CPI informando o objetivo: esclarecer o “crime” que foi a recuperação judicial da Varig e criar condições para a “afirmação de direitos”; ele enfatiza o “sofrimento” de quem partiu sem esse reconhecimento e insiste na relevância do vínculo emocional, “passional”, com os trabalhadores da Varig. Informa que a finalidade dessa sessão é eleger o vice-presidente da CPI e aprovar o relator. “É preciso incorporar um sentimento de solidariedade”, arremata para encerrar sua fala, passando a palavra para o homem sentado à sua esquerda. Nas saudações iniciais, os homens de terno (deputados e outros depoentes) se referem ao homem sentado na cadeira do meio como “Paulão” e ao homem da esquerda como “Deputado Tio Carlos”. A sensação de que minha audição em português estava me traindo – eu anoto “Tio Carlos” com um símbolo de interrogação em meu caderno – é refutada mais tarde quando as mulheres que ficam atrás do palco colocaram as plaquinhas com os nomes das pessoas: “Dep. Paulo Ramos” e “Dep. Tio Carlos”.

O Deputado Tio Carlos inicia sua fala referindo-se ao “cenário de tristeza” composto pelas pessoas presentes na sala. Fala também da “angústia da destruição do patrimônio” da Varig, “dilapidado” sem reconhecer aos funcionários seus direitos trabalhistas. Explica o funcionamento da CPI, as pessoas que serão convocadas para dar depoimento e enfatiza a necessidade de chegar a um acordo entre todos os funcionários da Varig, procurando dirimir possíveis divergências sobre a condução do processo.

O próximo a falar é outro homem de terno, sentado no próximo lugar à esquerda (exatamente na minha frente). Ele se apresenta como Vice-presidente da APVAR, e refere-se a um relatório, um “documento histórico”, realizado para contribuir com fatos concretos para a CPI. Inicia uma apresentação de *slides* com a frase de Chan Lup Wai, um dos sócios do grupo comprador da VRG Linhas Aéreas S/A (conhecida como “parte saudável” da empresa) no leilão de julho de 2006. Élnio Borges explicou que a frase faz alusão à “esperteza que atropela a lei”, e refere-se a aquele leilão como o evento que iniciou a “fraude”, pois os compradores levaram a empresa “sem pagar” (segundo as informações apresentadas, o ativo comprado por 24 milhões foi revendido à Gol pouco tempo depois por 215 milhões). Menciona também que para permitir o acordo houve uma assembleia com o sindicato onde o voto dos trabalhadores foi “fraudado”.

Em seguida, ele se deteve um bom tempo a expor sua interpretação da Lei 11.101/05 de Recuperação Judicial, contrastando o texto da legislação com a “realidade” do acontecido com a Varig. Enfatizou que o principal objetivo da lei seria possibilitar a superação da situação do devedor “viabilizando a manutenção dos empregos”. Nesse sentido, a saída da recuperação

judicial emergia como o ideal, pois transmitia a “esperança de resolver um problema que de fato existia na Varig”, que era a má gestão e o “roubo”. Ao longo da apresentação, o ex-piloto argumentou que depois da venda dos principais ativos a viabilização da continuidade da empresa não foi possível, pois a fonte produtora não foi mantida e o único que se preservou foi a personalidade jurídica. Sua interpretação da “fraude” foi sintetizada finalmente com um argumento matemático: a Varig entrou em recuperação judicial em 2005 com uma dívida de 7 bilhões de reais, a recuperação foi declarada um sucesso em 2009, e no ano seguinte foi decretada a falência do que restou da empresa com uma dívida que até esse momento tinha ascendido aos 18 bilhões.

A última fala antes do encerramento foi da ex-comissária de bordo Angela Arend, uma mulher branca e loira, de cabelos curtos, de aproximadamente 60 anos de idade, que se apresentou como especialista em Recursos Humanos e se referiu à venda da empresa como uma “doação”. De todas as reuniões da CPI que assisti até hoje, Angela foi a única mulher que prestou depoimento. Muito elegante, com um paletó azul-claro por cima da camisa com o distintivo da Varig e um lenço no pescoço, Arend falou durante quase uma hora das consequências “humanas e sociais” da tragédia da Varig. Ela forma parte do grupo mais envolvido na CPI, participa de todas as reuniões (inclusive das que são realizadas fora da Alerj), e senta sempre nas cadeiras da frente, entre os lugares mais próximos ao palco. Angela introduziu sua fala apelando ao patriotismo dos brasileiros, já que a história da Varig “se confunde com a cultura e os grandes eventos do país”. Começou esclarecendo que a dívida trabalhista da Varig consiste em 13.500 credores, aproximadamente, demitidos através de um telegrama, ao que ela se referiu como “antiético, embora não ilegal”. Esses trabalhadores correspondem à Varig Brasil, pois as subsidiárias no exterior cumpriram integralmente com suas responsabilidades.

Segundo Angela, a “tragédia” se iniciou no governo Lula, “dito dos trabalhadores”, que nada fez para preservar a empresa. Também apontou como responsável o Sindicato, que não protegeu os trabalhadores. Explicou que os profissionais da Varig “não tinham o perfil” das outras empresas e somente 8% foi reaproveitado na aviação; a grande maioria tinha mais de 40 anos e teve que se virar “da forma que pode”. Mostrando algumas imagens com o projetor, ela se deteve em uma fotografia do TRCT (termo de rescisão) que todos os trabalhadores receberam em branco no ato de sua demissão.

Com a conivência do Sindicato, segundo ela, a falta de especificação dos itens da rescisão impediu aos trabalhadores a contestação na Justiça desse valor, tornando evidente que a questão trabalhista foi uma “fraude planejada”. Enquanto os demais credores – grandes

empresas internacionais como a *Boeing* e as empresas de *leasing* – foram sendo ressarcidos, os funcionários “pagam a conta”, com o resultado catastrófico de mais de 2 mil mortes desde 2006 até hoje. O único pagamento que alguns desses trabalhadores receberam é produto de um “rateio” imposto pela Justiça (com o dinheiro arrecadado de leilões de propriedades menores da Varig), que começou a ser pago em fevereiro de 2016⁹⁷. Angela fechou sua fala sintetizando as pautas dos trabalhadores e lembrando da ação judicial em relação à defasagem tarifária que seria submetida à votação pelo STF no dia seguinte.

O encerramento da reunião girou em torno dessa questão da defasagem tarifária. Os deputados enfatizaram a necessidade de deixar de lado “eventuais divergências” entre credores trabalhistas, procurando um acordo para ser “levado a Brasília”. A importância daquela decisão me escapou no meio da enorme quantidade de informações jurídicas sobre a falência que foram dadas aquele dia, e que tanto eu quanto a maioria do público procurávamos absorver com uma atenção e empenho que pareciam nunca ser suficientes; sensação manifesta nas caras de cansaço da plateia. Na fala de ex-colegas, os meandros desse processo jurídico, que tinha levado a designar como “satisfatória” uma solução vivenciada como tragédia, que resultou em desocupação, doença e morte, assumiu uma linguagem mais palpável e pedagógica do que nas reuniões seguintes, quando o vocabulário dos depoimentos técnicos dos advogados parecia mais enrijecido do que o mogno do mobiliário dessa nobre casa.

Quando a sessão estava sendo encerrada, Claudia apareceu e veio até onde eu estava para me cumprimentar, mas antes se deteve em uma mulher que estava sentada do meu lado, lhe deu um abraço falando para ela “cuidar” de mim porque, além de argentina igual a ela, eu era sua “sobrinha”. Cláudia saiu acelerada para outro compromisso e eu fiquei conversando com a mulher; perguntei se tinha sido também comissária e ela respondeu que não, que tinha ido para acompanhar seu esposo, ex-piloto da Varig. Ela me contou que era argentina, mas morava no Brasil há quase 40 anos. Perguntou-me se eu “realmente” era sobrinha de Claudia (como era possível, se eu era argentina?) e eu respondi que era casada com o sobrinho dela. Mais uma vez, a condição de imigrante aflorava como um idioma mais poderoso que a língua (continuamos falando em português), incitando o carinho e empatia que muitas vezes recebi ao longo da pesquisa. Despedimo-nos intercambiando telefones, e ela ficou aguardando o esposo que estava sendo entrevistado. Saindo da Alerj encontrei mais um grupo pequeno de pessoas

⁹⁷ O modo como funcionam esses pagamentos é pouco conhecido por todos, principalmente os beneficiários, que de vez em quando recebem uma quantia em suas contas (que pode variar entre 900 e 2000 reais), e de repente não recebem mais nada. Eles sabem que isso depende dos “rateios”, decididos pelo Administrador Judicial (inclusive estão aguardando um novo rateio prometido antes do fim de 2017), mas em geral não têm muito claro de que depende a quantia, por quanto tempo etc.

com camisetas da Varig, segurando várias faixas. Entre reivindicações que me eram familiares, esse dia me chamou a atenção uma nova: “defasagem tarifária é a solução! Acordo já!”.

Figura 14: Protesto de afetados da Varig depois de uma sessão da CPI.



No dia seguinte entendi, quando a decisão saiu em todos os jornais: “A Varig ganhou uma indenização bilionária. Para quem vai o dinheiro?”⁹⁸, essa era a nova e urgente questão. A Varig, que já foi um paciente terminal recuperado e pouco depois morto, tinha sido favorecida (quem? como?) por uma decisão do Supremo Tribunal Federal que condenava a União a devolver até 6 bilhões de reais⁹⁹ por prejuízos causados pelo Plano Cruzado, que impôs um congelamento de preços das passagens aéreas entre 1985 e 1992. Mais um “imbróglio jurídico”, mais uma decisão que chega tarde, mais uma virtual solução que corre o risco de “acabar em pizza”, pois a União é réu e ao mesmo tempo potencial beneficiária (figurando como credora da dívida da Varig).

Os trabalhadores sabem disso e, apesar da grande expectativa, tomaram a notícia com bastante cautela: além da possibilidade muito factível de que o Governo Federal atrase o

⁹⁸ Manchete do jornal digital nexo, do dia 13 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.nexojournal.com.br/expresso/2017/08/13/A-Varig-ganhou-uma-indenizacao-bilionaria.-Para-quem-vai-o-dinheiro>. Acesso em: 21/10/17

⁹⁹ A decisão estipulou o montante de 3 bilhões, que com atualização de juros e correção monetária poderia ultrapassar os 10 bilhões.

pagamento por meio de negociações intermináveis, sabem que é necessário um acordo entre credores¹⁰⁰ sobre o destino do dinheiro. No *Facebook* os comentários que acompanharam a publicação da decisão expressavam essa cautela com uma mistura de ironia e exaltação. “Vamos receber daqui a 30 anos!! Se eu estiver vivo ficarei feliz!!!”, manifestava um deles. Para entender esse conflito, é necessário saber que o que “sobrou” da Varig funciona hoje por meio de duas entidades: o Fundo de Pensão Aerus, sob intervenção judicial desde a época da recuperação da empresa, e a chamada “massa falida”, espécie de membro necrosado composto pelos ativos (propriedades que ainda não foram leiloadas, desde obras de arte até um enorme centro de treinamento na Ilha do Governador) e passivos da empresa (dívidas trabalhistas, e de outro tipo).

As demais oitivas da CPI às quais assisti tiveram mais ou menos a mesma dinâmica, só que com depoimentos ainda mais técnicos, do Administrador Judicial da massa falida (atual e anterior, que renunciou em julho desse ano), do advogado dos funcionários, do gestor da Flex (denominação da empresa que sobrou da Varig), do Liquidante do Instituto Aerus, de um dos membros da Fundação Ruben Berta etc. Cada depoente foi submetido a interrogatório pelos deputados presentes, tanto o Presidente e o Relator da CPI, como outros participantes menos frequentes, como o Deputado Luiz Paulo, Deputado Bebeto etc. Enquanto o Presidente da CPI insistia em procurar um “caminho comum para resolver o problema de todos”, como meio de reduzir o tempo, os aposentados e pensionistas, assim como seu advogado e o Liquidante do Aerus, estavam convencidos de que a destinação do dinheiro ao Aerus garantiria o pagamento imediato de seus créditos, enquanto que se o dinheiro for para a massa falida cairia em um “buraco negro”, objeto de receios e desconfiança por parte dos trabalhadores. Cheguei a ouvir de algumas pessoas que embora seus créditos previdenciários (correspondentes ao Aerus) sejam muito menores do que os créditos trabalhistas (correspondentes à massa falida), continuam preferindo essa saída porque “é o melhor para a maioria” e “é a única maneira de ver algum dinheiro”.

A posição contrária era defendida pelos Administradores Judiciais da massa falida, cujos argumentos eram estritamente jurídicos (uma e outra vez, mesmo em entrevistas concedidas depois das audiências, eles realizam longas citações da legislação para justificar sua posição). Eles afirmavam “reconhecer o sofrimento dos trabalhadores” – o AJ anterior expressou no seu depoimento que “ninguém fez tanto quanto ele pelos trabalhadores da Varig” o que foi recebido pela plateia com fortes gargalhadas – mas consideravam que o procedimento

¹⁰⁰ Os créditos distribuem-se em trabalhistas, com garantia real (de empresas prestadoras de serviços) e tributários.

estipulado pela lei é o mais “seguro” e correto; referiam-se à “titularidade do crédito” segundo os “autos do processo judicial”, que seria da massa falida e não do Aerus.

Depois de ouvidos os depoimentos do dia, os deputados presentes normalmente faziam perguntas, solicitavam documentos para serem analisados posteriormente e apelavam uma e outra vez à cooperação em favor dos aposentados. As falas chegavam a ser bastante emotivas, como quando um deles contou que estava no Aeroporto do Galeão começando sua lua de mel, alguns dias depois da falência, e “chorava compulsivamente vendo os aviões da Varig” parados no pátio. Outras vezes apontavam para a plateia perguntando para o depoente se ele não se sentia mal “vendo essas pessoas?”. Era permitido que o público fizesse perguntas, mas nunca diretamente; o procedimento indicado era anotar as questões em papéis que as secretárias alcançavam ao Presidente ou Relator, para que eles interpelassem os depoentes.

A escuta do público-vítima não era, no entanto, completamente passiva: eles faziam sentir sua reprovação com olhares, risos irônicos e comentários ao ouvido, e sempre batiam fortes palmas quando o Dep. Paulo Ramos ou o Dep. Tio Carlos referiam-se à necessidade de encontrar uma solução para as “pessoas”, assim como quando eles denunciavam o ambiente de “desconfiança”, a possibilidade de “fraude” e até “crime”. Eram longas reuniões que podiam durar mais de três horas, que algumas pessoas assistiam de pé, entrando e saindo da sala ou conversando no fundo, aguardando o momento em que o rapaz passasse com uma bandeja cheia de copos de café e água. Ao final de cada sessão as pessoas se aproximavam do Dep. Paulo Ramos e agradeciam pelo apoio; ainda no corredor faziam alguns comentários sobre a “soberba” de fulano e a “hipocrisia” de ciclano. Sempre tinha um homem com um enorme saco de camisetas da Varig, que eram vendidas a 20 reais, e outro que dirigia as pessoas para a saída, pedindo para se juntarem na escadaria para tirar uma foto coletiva. Essa mesma pessoa, antes de tirar a foto, normalmente fazia uma pequena fala sobre os depoimentos do dia, insistindo na necessidade de pressionar, procurar aliados e não desistir.

Figura 15: Fotografia grupal na escadaria da Alerj.



6.2.1 A gramática do “caso Varig”

A CPI constitui a instância mais formal e institucionalmente relevante do *caso Varig*, entendido a partir de Boltanski (2000) como uma demanda pública de justiça considerada admissível¹⁰¹. Se os eventos, decisões e conflitos deste caso apresentam por si só um carácter obscuro, deslocando-se do plano jurídico para o político, a acusação demanda dos envolvidos uma verdadeira “tomada de partido” que, enquanto pesquisadora formada por uma perspectiva crítica, me resultou muito difícil entender e compartilhar. Tanto que minha primeira reação foi não escrever sobre isso. Eu precisava escrever sobre como a falência tinha afetado a vida de minhas interlocutoras, e para isso tinha seus relatos, que muito pouco diziam sobre as causas e culpados. Quando eu tentava ir além desses relatos, ingressava nas fugidias areias do conflito

¹⁰¹ Casualmente, “Caso Varig. A história da maior tragédia da aviação brasileira” é o título do livro de Marcelo Duarte Lins, ex-piloto da Varig, publicado em 2015 e em cuja apresentação eu pude estar presente, acompanhando muitos “variguanos” honrados pela publicação, entre os quais algumas interlocutoras. “Último clamor contra uma séria injustiça”, “registro de uma era”, “biografia de uma coletividade”, são algumas das frases que sugestivamente convidam à leitura na orelha do livro, que apresenta uma densa pesquisa crítica, jornalística e “experencial”, da história da companhia entre 1999 e 2008. Junto aos depoimentos das entrevistas, o enorme material jornalístico disponível na Internet que eu tentava (muitas vezes em vão) domesticar, o livro de Marcelo Lins foi o primeiro relato que me permitiu organizar os principais eventos de um caso complexo, a primeira vista impenetrável, com uma multidão de protagonistas, um séquito de pessoas, objetos, provas e sentimentos.

econômico e jurídico, que excediam minha competência (ou era essa minha justificativa para evitar o desafio). No entanto, as manifestações estavam ali, e a CPI, agora também estava ali.

Um senso de “responsabilidade antropológica” me dizia que não podia simplesmente ignorar esse evento, que tinha começado a concentrar a atenção das pessoas no *Facebook* (apesar de encerrado o trabalho de campo, eu mantive o contato nas redes sociais). Se o caso apresentava-se como obscuro, e se as versões dos diferentes atores pareciam divergentes, o primeiro passo necessário foi evitar a tendência a reduzir a polifonia para propor uma interpretação própria. Senti-me contemplada pela experiência de Boltanski quando comenta:

Cada uno tomaba partido, producía una interpretación más veraz, mejor informada y más inteligente que la de los otros interlocutores. Parecía imposible abordar estos casos sin quedar de inmediato atrapado en esa situación, sin caer a su vez en ellas, es decir, sin alienarse a su turno con una u otra de las interpretaciones propuestas o sin proporcionar una interpretación plausible propia; es decir, sin tomar partido y elegir un bando. (BOLTANSKI, 2000, p. 19)

Seguindo a proposta desse autor, abandonei a tentativa de separar os juízos de realidade e os juízos de valor, e me situei no interior desse dispositivo, procurando uma posição de *exterioridade* (op. cit. p. 54). Sem dar-me conta, eu já tinha assumido essa posição “no campo”, ao decidir não vestir uma camiseta da Varig nas audiências públicas da CPI. Como já mencionei, as camisetas eram vendidas ao final de cada encontro e, se em certas ocasiões eu me perguntei se existia a expectativa de que eu usasse uma delas, finalmente decidi não fazê-lo. Para as pessoas que me conheciam ou perguntavam o que eu estava fazendo ali, o vínculo com Claudia me situava automaticamente “do lado deles”. Em certas ocasiões também ofereci minha própria competência, como pesquisadora, para contribuir com a CPI, elaborando algum tipo de informe sobre minha pesquisa. Se esse oferecimento foi sempre muito bem-vindo, até o dia de hoje ninguém me pediu tal informe e eu tenho dúvidas se serviria para alguma coisa (depois de tudo, o objetivo da CPI é corroborar a legalidade do processo de recuperação judicial e falência, sobre o qual esta pesquisa tem pouco a dizer).

Assim, minha análise da CPI consistiu em tentar reconstruir, da maneira mais completa possível, o espaço crítico dentro do qual o caso é tecido. A tarefa não foi fácil, pois trata-se na verdade de muitos casos dentro de um: recuperação judicial e falência, rescisões trabalhistas, aposentadorias etc. Compreendi que se, desde o ponto de vista dos trabalhadores, a denúncia consiste em que houve uma “fraude intencional” que fez com que os funcionários fossem o estamento mais prejudicado com a falência, sua estratégia devia apostar em se colocar como grupo de pressão (SIMÕES, 2000, p. 100) procurando penetrar nos circuitos de poder político

e influenciando em seu favor os legisladores. Nesse acionar, os trabalhadores não se colocam como contrários à lei, especificamente à lei de recuperação judicial, cujo espírito¹⁰² estabelece sua proteção enquanto fonte produtora; o que questionam é o modo de aplicação dessa lei, decidido em negociações obscuras (pouco “confiáveis”) entre os sujeitos envolvidos (juiz, sindicato e empresas credoras). Na CPI¹⁰³, essa denúncia foi recebida e defendida pelo Deputado Paulo Ramos, reconhecido defensor da causa dos trabalhadores da Varig desde a época da falência, e os demais deputados que “assumiram essa impopular luta” (principalmente o relator, Deputado Tio Carlos, e todos os deputados que menos frequentemente participam das audiências).

Os deputados, por sua parte, além de reforçar a importância da Varig como “patrimônio nacional”, realizavam diversas ações para se colocar do lado dos aposentados. Por exemplo, no debate com os administradores judiciais, eles iniciaram suas falas esclarecendo que antes de serem deputados tampouco eram advogados (um deles era engenheiro e o outro jogador de futebol), em um gesto que levou a reforçar a competência (BOLTANSKI, 2000, p. 59) dos aposentados no momento em que os argumentos estavam sendo levados para o plano estritamente jurídico. Sobre se tratar de uma causa “impopular”, a retórica do Dep. Paulo Ramos insiste em um conflito do tipo pessoas inofensivas – “vítimas”, “órfãos” – contra grandes empresas, ou grandes poderes (o poder do Estado, por exemplo). Na mesma direção, ele falava sobre o “medo” que muitas pessoas têm em representar essa luta, de enfrentar os interesses daqueles que “faliram fraudulentamente” a Varig, e que “não querem esta investigação”.

Se até aqui as coisas eram mais ou menos claras, foi nas figuras do perseguidor e do juiz que o sistema se complexificou; pois contra quem dirige-se a denúncia e ante quem é apresentada envolve por vezes entidades diferentes (“a justiça”, “o governo”, “o PT”) e por vezes a mesma (“o governo”). Isso é assim porque fora do âmbito específico da CPI, a denúncia projeta-se no plano político nacional para apontar um grande culpado: o ex-presidente Lula da Silva (responsabilidade que por momentos é pessoal, e em outras ocasiões estende-se ao partido, e a sua sucessora no governo, a ex-presidenta Dilma Rousseff). Por cumplicidade ou

¹⁰² O artigo 47 da lei 11.101 estabelece claramente: “A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica”. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11101.htm. Acesso em: 30/10/2017.

¹⁰³ Deve-se levar em conta que a atual é a segunda CPI da Varig, cujo objetivo são os sucessos posteriores a 2007. A primeira CPI correspondeu ao período anterior (até 2007) e também foi presidida pelo Deputado Paulo Ramos. Em: Crise Varig: deputado defende nova investigação. Disponível em: <http://www.alerj.rj.gov.br/Visualizar/Noticia/40555?AspxAutoDetectCookieSupport=1>. Acesso em: 14/11/2017.

omissão, essa acusação assume em geral a retórica da *traição*: “o Presidente do Partido dos Trabalhadores deu as costas para os trabalhadores da Varig”, “um governo que se dizia dos trabalhadores”, são jargões muito comuns entre os antigos funcionários da empresa. Esse discurso foi emergindo com força progressiva durante o trabalho de campo, tanto nas entrevistas (de uma forma menos direta¹⁰⁴), quanto em conversas menos formais e nas redes sociais, onde a acusação é mais explícita e veemente. Exemplo dessa veemência, expressada de uma forma quase passional, é a seguinte “Carta aberta a Lula, de uma ex-comissária da Varig”, que circula constantemente no *Facebook* e em diversos sites:

Lula

A sua prisão nunca trará de volta os sonhos que perdi.

Os anos que envelheci.

As lágrimas que chorei.

As noites que não dormi.

A casa que não comprei.

O conforto que não usufrui.

A paz que me deixou.

A preocupação, a ansiedade, a depressão, por medo do mês seguinte.

As doenças somáticas que adquiri.

A suspensão de todo e qualquer lazer.

E tudo que não pude dar aos meus filhos.

Quando você não pagou à Varig, a quantia bilionária que devia.

Quando você bateu a porta do BNDES na nossa cara, nos negando crédito, enquanto financiava o metrô de Caracas.

Quando você não nos recebeu ou nos ouviu.

Quando você não se importou ou se interessou pelo destinos das milhares de famílias dos funcionários.

Quando todos os setores do governo e da imprensa caçoavam de nós, dizendo que éramos maus gestores e estávamos pagando o preço, sem que dessem a saber que havia uma dívida ganha na justiça que até hoje não foi paga.

Você quis nos quebrar para se locupletar.

Tinha poder e conseguiu !

A sociedade nunca saberá a realidade dos fatos nem a desgraça que foi para as nossas vidas te ter como presidente. Foi e é, pois sua pupila reza na mesma cartilha.

Você passará vergonha, mas não passará necessidade como nós passamos.

Você terá seu orgulho quebrado, mas não se atirá do décimo andar ou dará um tiro na cabeça como alguns de nós que se suicidaram.

Você será desprezado, mas nunca sentirá o desespero de ter um poder monumental, o poder de um governo, te massacrando, te tirando o pão da boca e da boca de seus filhos.

Em memória a todos que partiram em aflição e em honra daqueles que continuam cambaleantes, batendo com o braço fraco mas persistente, mas portas do intrincado judiciário brasileiro, onde seus seguidores recorrem protelatoriamente sem nos pagar, para que morramos um por um sem receber nossos direitos trabalhistas e previdenciários.

Pois bem, de 2006 pra cá, 1200 de nós já morreram, mas 8800 continuam lutando.

Somos teimosos e orgulhosos da nossa história, de nossas honradas profissões, e do patrimônio histórico que representaremos sempre na aviação brasileira.

¹⁰⁴ Ainda nesses casos elas acusam o governo mais por omissão do que por responsabilidade direta: “existiam investidores, mas não era uma coisa que o governo quisesse no momento”, “a gente acreditou que o governo ia ajudar”.

Não seremos ressarcidos nunca.
Somos pessoas de bem.
Não nos dá prazer o seu mal.
Tudo que queríamos era um homem bom e justo como presidente.
Tudo poderia ter sido diferente para nós.
Tudo poderia ser diferente para você.
Mas, a escolha foi sua.
Que a justiça seja feita !
Ainda que parcial.¹⁰⁵

Embora não possua informações precisas sobre quando essa carta foi redigida, pelo próprio texto é possível concluir que foi durante o mandato da ex-presidenta Dilma (a “pupila”), provavelmente quando as investigações da operação “Lava-jato” ganharam visibilidade pública. Nesse contexto, a acusação de “descaso” ou desinteresse, por vezes explícito, por parte do mandatário – que teria como verdadeiro motivo sua intenção de favorecer as nascentes TAM e Gol¹⁰⁶ – se alimentou da denúncia generalizada de corrupção contra governantes do Partido dos Trabalhadores. Essa interpretação é encorajada, por outro lado, pelo discurso dos próprios membros da Fundação Ruben Berta, como tive oportunidade de comprovar na audiência da CPI do 26 de setembro passado. O depoimento de um dos membros da Fundação naquela ocasião apontou a entidade como mais uma vítima, manifestando sua “honra” por participar de uma iniciativa “que busca justiça e tranquilidade”. O depoente acusou o governo de incitar uma “estigmatização” da FRB, citando uma entrevista da ex-presidente Dilma na qual ela afirmava seu otimismo “agora que conseguimos tirar a FRB”. Colocando a FRB como mais uma vítima do caso Varig, o dirigente procurou evitar a acusação de endividamento por má administração, assim como questionar uma leitura do processo de falência segundo a qual os dirigentes da Fundação teriam dificultado o processo de salvamento da companhia ao resistir a operações que significassem a perda do controle acionário.

A intenção de acoplar a FRB, enquanto vítima, aos trabalhadores, foi questionada pelo depoimento seguinte, do comandante Marcelo Lins (autor do livro “Caso Varig”), para quem foi a própria Fundação, com a modificação do seu estatuto no ano 2000, a que começou a criar as condições para que a Varig quebrasse. Situando a Fundação como mais um algoz, do lado dos governantes corruptos, o ex-piloto afirmou que apesar de a Fundação ter sido criada como

¹⁰⁵ Disponível em: <http://tribunadainternet.com.br/carta-aberta-a-lula-de-uma-ex-comissaria-da-varig/>. Acesso em: 27/10/2017.

¹⁰⁶ Um registro bastante exaustivo das reuniões, negociações, tentativas de fusão e trocas entre o ex-presidente Lula e membros do seu gabinete e representantes da Varig foi realizado para uma matéria da revista *Piauí*, publicada sob o título “A disputa que matou a Varig. Como as divergências no governo Lula selaram o fim da empresa e deixaram a aviação civil brasileira em mãos dos estrangeiros” (número 82, julho de 2013).

uma instituição modelo, em defesa dos trabalhadores, os homens que a sucederam “cometeram crimes”. Embora seja incorreto afirmar que existe um consenso entre os funcionários da Varig sobre a exclusividade dessa responsabilidade (algumas pessoas acusam mais diretamente a “roubalheira” na própria Fundação, outras apontam ao “mercado da aviação”, que precisava que a Varig quebrasse porque ela impulsava os salários para cima, enquanto outros afirmam que a Varig começou a quebrar antes do Lula chegar à presidência), a realidade é que o discurso prevalecente é anti-político, antes que “anti-capitalista” ou “anti-patronal”, como poderia ser o caso em outros contextos de mobilização social popular.

Entre as vozes que denunciam essa responsabilidade “política” sobre a falência da Varig, encontra-se uma figura eminente de nossa disciplina: o antropólogo Roberto DaMatta. Rodrigo DaMatta, comandante da Varig e filho primogênito do antropólogo, faleceu em julho de 2006 – em plena crise da companhia – como consequência de um infarto, aos 44 anos de idade. Através dessa morte, e do sofrimento de sua nora e netos, o antropólogo viveu em carne própria a tragédia que esses trabalhadores denunciam incansavelmente até hoje. É à memória do seu “amado filho Rodrigo” que DaMatta dedica um livro sobre “Crônicas da vida e da morte” (DAMATTA, 2009), que contém uma seleção de textos publicados em jornais como *O Estado de S. Paulo* e *O Globo*.

Em uma dessas crônicas, intitulada “A carta do filho morto”, DaMatta “imagina”¹⁰⁷ uma comunicação entre os vivos e os mortos, por meio da qual seu filho lhe conta que está bem, que entende seu sofrimento, da “Rita e as crianças”, e lamenta não ter podido se despedir naquele 27 de julho. No começo da carta, DaMatta se refere à morte do filho como “um falecimento súbito agenciado pelo assassinato da Varig” e “pela instituição de um duopólio”. Em uma entrevista para a revista *Trip* publicada em setembro de 2010, o antropólogo relaciona diretamente a morte do seu filho com a quebra da empresa, devido às “pressões e às incertezas que ele sofreu como comandante da Varig”, e reconhece a influência desse evento em sua visão do governo Lula: afirma que diferentemente de outras empresas, no caso da Varig o governo “lavou as mãos” e “reteve o dinheiro do fundo de pensão dos funcionários”, e conjectura que a omissão foi “uma vingança do PT contra o fato de que a Varig foi uma empresa que floresceu no governo militar”¹⁰⁸. Através da imaginação do seu filho, o antropólogo responsabiliza esse

¹⁰⁷ Sobre as formas de comunicação entre os mortos e os vivos, o autor escreve: “a mais popular são os sonhos, a mais mentirosa é feita por pessoas, a mais satisfatória é a da imaginação, daí esta carta” (DAMATTA, 2009, p. 33).

¹⁰⁸ Em: “A direção do Brasil”, Revista *Trip*, n° 192, 08/09/2010. Disponível em: <https://revistatrip.uol.com.br/trip/roberto-da-matta>. Acesso em: 31/12/2017.

governo pela situação de “descontrole” a que chegou a aviação comercial brasileira¹⁰⁹: “esses acidentes são resultados de um contexto. Eles comprovam que tudo o que é humano é político, mas que o político num mundo movido a lucro requer controle e eficiência” (DAMATTA, 2009, p. 35).

A morte do comandante Rodrigo DaMatta é uma das perdas mais lembradas da “tragédia Varig”. Marcelo Lins Duarte dedica a ele e outros comandantes seu livro, *companheiros que reconhece como “exemplo de profissionalismo” e “retidão moral”, que “até o final de suas vidas lutaram para salvar a Varig”* (LINS, 2015, p. 5). A proximidade com a venda da empresa, sua prematuridade e forma (um “falecimento súbito”) são componentes que sem dúvida explicam a gravidade do drama. A figura do pai, reconhecido antropólogo e colunista do jornal *O Globo*, acrescentou uma dimensão mais pública a esse sofrimento, e sua autoridade intelectual contribuiu para autorizar uma interpretação política dessa tragédia, da política da anti-política, da “despolitização” ou despartidarização. Que o responsável dessa denúncia¹¹⁰ tenha ido se deslocando do Poder Judiciário para o Executivo se explica, em parte, pelos interesses manifestos por esses agentes (o que o governo expressou como um assunto privado, que não compete ao Estado, e os trabalhadores entendem como defesa de outros interesses, isto é, outras empresas também privadas), e também pelo discurso “anti-político” que tomou grande parte da população como consequência dos chamados “escândalos de corrupção”.

Embora seja tentador interpretar esses ânimos à luz das vicissitudes democráticas de nosso contexto atual, tal ambição se afasta em muito dos objetivos desta pesquisa. Contudo, minha intenção com este relato foi mostrar o que está em jogo na demanda de justiça dos ex-funcionários da Varig, quais são as acusações e interesses em pugna, quais recursos coletivos são acionados e quais excluídos, que tipo de reparação é exigida e quais são os limites da universalização dessa demanda. Além de algumas declarações do ex-presidente Lula e outros mandatários do seu governo (que apontavam principalmente para colocar a responsabilidade da falência sobre os proprietários da Varig), esses limites fizeram-se visíveis de forma ilustrativa nas declarações do Ministro Joaquim Barbosa em relação a seu voto negativo na causa da indenização, em 2014. Entendendo que a Varig não pode atribuir ao governo os

¹⁰⁹ Referência à crise da aviação brasileira entre finais de 2006 e 2007, marcada por dois grandes acidentes aéreos: um em setembro de 2006, resultado de um choque entre um avião da Gol e um jato americano no Mato Grosso, que teve como consequência mais de 150 mortes, e o outro em julho de 2007, quando um avião da Tam explodiu no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, matando 199 pessoas.

¹¹⁰ A denominação utilizada por Boltanski foi traduzida para o espanhol como “perseguidor” (op. cit. 247-59), categoria que me parece um tanto confusa.

prejuízos financeiros da empresa, para Barbosa “é preciso ver que o patrimônio da União pertence a todos os brasileiros, inclusive àqueles que nunca tiveram oportunidade de sequer voar”¹¹¹. Se, como afirma Simões, a dimensão moral e agregadora da aposentadoria como movimento político está vinculada a sua capacidade de institucionalizar a solidariedade pública entre as gerações (SIMÕES, 2000), o limite da “sensibilização” demandada pelos trabalhadores da Varig depende de seus interesses não serem julgados como contrários aos interesses de populações tidas como menos favorecidas historicamente.

Sobre a gramática desse caso, observei que apesar de transitar pela instância mais técnica do processo, o argumento jurídico, que se pretende objetivo, é impugnado constantemente pelo recurso à linguagem das emoções (do sofrimento, da tristeza), da solidariedade, da empatia e da “realidade” das “pessoas” – tanto das vítimas (“velhos”, que estão morrendo), quanto das pessoas que interpretam a lei (a justiça), que nem sempre são tão objetivas quanto é alegado. Recuperações que acabam em quebras, representantes dos trabalhadores que abrem mão de certas causas trabalhistas, empresários e advogados que se declaram a favor dos trabalhadores sempre que a lei não indique o contrário, enquanto o trauma e a morte atravessam o espaço e o tempo fazendo-se presentes, contra o esquecimento e o cansaço de uma luta que às vezes parece interminável.

6.3 Rua do Ouvidor

Os encontros são aos sábados a partir da uma hora da tarde, uma vez por mês ou a cada quinze dias, dependendo da época e da disposição dos aniversariantes. O local é invariável: o restaurante “Antigamente”, situado na Rua do Ouvidor, no centro da cidade do Rio de Janeiro. Duas vantagens principais explicam a escolha desse restaurante entre tantos possíveis: em primeiro lugar, a confluência nesse espaço-tempo com uma roda de samba ao vivo, na rua, precisamente onde as mesas do restaurante estão distribuídas e serão reagrupadas para receber as dezenas de convidados (dependendo de quantos aniversários são comemorados, podem ser entre 30 e 50 convidados aproximadamente); em segundo lugar, o estatuto da proprietária do restaurante, ex-comissária da Varig e amiga, garante aos aniversariantes alguns benefícios, como a possibilidade de reservar mesas e, principalmente, a paciência dos funcionários, que deverão anotar os pedidos em comandas individuais tentando lembrar o rosto ou o nome de cada pessoa na hora de retornar com as bebidas ou comidas, sendo que essa pessoa

¹¹¹ Disponível em: <http://agenciabrasil.etc.com.br/economia/noticia/2014-03/joaquim-barbosa-vota-contraindenizacao-bilionaria-varig>. Acesso em: 11/11/2017

provavelmente terá mudado de lugar poucos minutos depois. É que as mesas e cadeiras reagrupadas no centro, onde são depositados os bolos, doces, bolsas das mulheres e presentes, e onde os primeiros a chegar vão se localizando, vão sendo abandonadas aos poucos, assim que o restante dos convidados for chegando, ficando difícil reunir todos no mesmo lugar.

Figura 16 e Figura 17: Mesa central com bolos.



É nesse momento em que alguns subgrupos se configuram; embora não sejam distribuições estáveis, a dinâmica fundamental que os organiza é a proximidade com a banda. Se bem que a grande maioria dança e senta em diferentes momentos, os que dançam vão se localizando mais próximos da banda, e aqueles que não dançam se situam em forma mais afastada, de modo que seja possível ouvir a música e ao mesmo tempo conversar. Entre sambas e sambas, a banda não esquece de homenagear o saudoso público tocando o *jingle* da Varig, momento muito emotivo em que todos se abraçam e cantam a letra bem alto. Além de uma pausa para beber ou comer alguma coisa, descansar ou cumprimentar alguém que acabou de chegar, existe uma ação que frequentemente quebrará todo tipo de divisões e distribuições para juntar aqueles menos distraídos em torno de um único olhar: a realização de fotografias coletivas. Como é um ponto da cidade que tem ganhado atrativo turístico, sempre tem algum grupo de turistas sentados nas mesas adjacentes, ou passando pelo local, que observam curiosos a cena de efervescente alegria e também aproveitam para tirar fotos¹¹².

¹¹² O consumo (sobre tudo de cerveja) no espaço público foi apontado por Fernando Rabossi como “imagem que impacta”; o “Antigamente” pode ser tomado como mais um caso dos bares que “invadem a rua”, reforçando a hipótese de que na rua emergem algumas características marcantes da sociabilidade no Rio de Janeiro (RABOSSI, 2016).

As fotografias são constantes e abundantes, mas aquelas feitas com o próprio celular – *selfies* ou fotos casuais de duas ou três pessoas – são diferentes daquelas tomadas com uma câmera mais ou menos profissional, cujo chamado consegue reunir a grande maioria dos convidados. Nessas ocasiões, todo mundo para de fazer o que está fazendo para tentar aparecer na foto coletiva junto aos aniversariantes. Embora todos tomem muitas fotos, o fotógrafo “oficial” do grupo é outro conhecido ex-comissário da Varig, que ao longo da tarde perambula pelos diferentes subgrupos captando sorrisos com a lente de sua câmera. Além do seu paciente olhar, Márcio possui a importante habilidade de saber utilizar os melhores filtros para embelezar as fotos: alisar a textura da pele do rosto, ressaltar cores, aumentar o brilho, colocar algum efeito no fundo etc. Frequentemente, seus retratos são depois utilizados como foto de perfil no *Facebook* pelas homenageadas (em sua grande maioria mulheres). A grande atenção dada ao corpo (sua magreza e firmeza), à vestimenta (casual, juvenil e colorida), aos acessórios (brincos e colares, mas, principalmente, óculos de sol), e à maquiagem (que, tratando-se de um evento diurno é em geral leve), é capturada pela lente da câmera profissional de Márcio, ou pelo celular nas *selfies*, tomadas cuidadosamente (como toda *selfie*) para ressaltar certas qualidades e esconder as imperfeições.

Embora o samba não pareça funcionar para elas como um espaço de sedução – a grande maioria é de mulheres, e a maioria dos homens é de gays, fora o marido de alguma delas que raramente está presente – serve como um lugar de apresentação de si com grande visibilidade, onde os atributos “pessoais” (corpo, pele, vestimentas) e “sociais” (namorados, maridos, filhos e netos) são objeto de medição e exibição. Nesse sentido, em comparação aos espaços de dança de salão estudados por Alves (2004), as reuniões no “Antigamente” também estão marcadas pela disputa feminina, mas o que está em jogo é mais que o próprio corpo. Talvez porque a dança aqui perde sua centralidade (nem todos sabem ou gostam de dançar), ou porque as pessoas se conhecem há muito tempo, nesses encontros a afirmação da feminilidade é tão importante quanto a afirmação do status social, definido pela trajetória profissional (o que as pessoas fizeram depois da falência) e pelo pertencimento familiar.

Figura 18 e Figura 19: Aniversários variguanos no Restaurante “Antigamente”.



Se, como bem aponta Alves, “a manutenção de uma vida ativa na velhice significa poder viver o que lhes foi negado no passado” (ALVES, 2004, p. 112), o que opõe às mulheres da dança de salão às comissárias, no interior do universo das camadas médias cariocas, é precisamente o passado. Enquanto para as mulheres da dança de salão¹¹³ o trabalho raramente conferiu um espaço de vida independente da casa, pois a atividade profissional era submetida à vida doméstica, para as comissárias de bordo o trabalho significou um afastamento radical do espaço doméstico. Assim, se por meio dos bailes de dança de salão, as mulheres contrariam um imaginário da velhice como desgaste e limitação dos papéis sociais, e se “esse direito ao uso do próprio corpo se confunde com autonomia e liberdade de escolha” (op. cit. p. 113), vale a pena se perguntar se a autonomia assume o mesmo significado para as ex-comissárias.

Nesse sentido, é interessante observar que a reafirmação dos vínculos familiares, e principalmente a valorização do *cuidado* dos filhos (já adultos, com filhos próprios em alguns casos), é ressignificada através de um discurso liberal, de amor incondicional e ênfase no “aproveitamento da vida”. Dando algum dinheiro para sair, enchendo o copo de cerveja ou falando abertamente sobre relacionamentos e sexo, as mães (avós e tias) de “filhos

¹¹³ Realizo aqui uma comparação aproximativa, com o objetivo de ressaltar alguns aspectos da sociabilidade das ex-comissárias a partir do contraste com as mulheres pesquisadas por Alves. Para uma comparação mais rigorosa é necessário levar em conta a diferença de idade entre essas mulheres (as entrevistadas por Alves tinham em geral mais de 65 anos, enquanto as comissárias que assistem aos encontros nos “Antigamente” raramente chegam aos 60, concentrando-se mais na faixa 50-55) e as trajetórias, considerando que a pesquisa de Alves foi defendida em forma de tese de doutorado em 2003, mais de 10 anos antes que a minha. Sem esquecer das mudanças no curso de vida entre os 55 e os 65 anos, e nas relações entre gênero e velhice entre o começo dos anos 2000 e a atualidade, a aproximação me parece ilustrativa e relevante.

desapegados” não falam dessa responsabilidade como uma carga; não que não reconheçam as complexidades da tarefa (principalmente financeiras: falam com preocupação e ansiedade sobre as dificuldades dos jovens de terminar a faculdade e conseguir uma renda estável, por exemplo), mas gostam de enfatizar que “mãe é pra isso”, “mãe é assim mesmo”. Se, durante a carreira de comissárias, sua ausência era de alguma forma compensada pelas oportunidades que elas podiam lhes assegurar, hoje, a situação se reverteu e o apoio delas é menos econômico do que “moral”.

Todas as vezes em que eu participei desses “aniversários variguanos” cheguei com Claudia e fui embora junto com ela. Quando as pessoas vão chegando e a cumprimentam, ela me apresenta como sua sobrinha, e as vezes acrescenta: “namorada do meu sobrinho”. As pessoas sempre fazem comentários carinhosos dela (“eu amo essa mulher”, me disse um amigo um dia, abraçando-a com muito afeto) e se interessam por saber mais sobre minha pesquisa. Depois que comecei a fazer entrevistas, fui ficando um pouco mais independente nesses almoços; um dia Claudia descobriu com surpresa que eu conhecia pessoas que ela não tinha me apresentado, e fez algum comentário jocoso sobre minha “enturmação” – nesse dia, no momento da foto coletiva eu me ofereci como fotógrafa e depois de tirar a foto, Raíssa, que tinha acabado de chegar, fez sinal para me aproximar e posar do lado dela. Em algumas ocasiões em que Claudia não me apresenta, as pessoas me olham com curiosidade e já chegaram a me perguntar se eu “também voo”.

Figura 20: Eu em uma das fotos grupais do aniversário.



Nem todo mundo come – com o objetivo de economizar, algumas pessoas almoçam em casa – mas todos bebem: cerveja, caipirinhas de frutas e, de vez em quando, uma água. Entre saudações, dança e fofocas o tempo passa bastante rápido. As fofocas nem sempre me são acessíveis (porque as pessoas evitam fazer esses comentários na minha presença ou porque, quando eu sou considerada de confiança, muitas vezes não entendo o conteúdo e pano de fundo dos comentários), mas frequentemente consigo capturar os olhares tortos e gestos. Encobertas pela diplomacia que caracteriza um bom comissário de bordo, essas fofocas geralmente revivem velhas rivalidades de hierarquia (uma chefe de equipe “chata”), de trabalho (um colega muito “preguiçoso”), ou pessoais, consequentes de rupturas de vínculos mais estreitos (como problemas de convivência entre colegas que compartilharam baseamentos, ou disputas sexuais de amantes ou “festejantes”).

Algumas pessoas começam a se despedir depois de cantado o parabéns e cortado o(s) bolo(s), o que acontece em torno das cinco da tarde, pelo menos nas vezes em que eu estive presente. Como um evento de comissários de bordo manda, até nesse contexto informal os detalhes são importantes: os bolos e doces são sempre impactantes, velas, pratos e talheres nunca faltam, o lixo é recolhido em sacos de plástico, e os presentes depositados em grandes caixas. Comecei a reparar nessa atenção nos detalhes (relacionada especificamente com a culinária) depois de ser convidada para outros almoços: flores naturais em um vaso, folhas de hortelã e uma rodela de limão na jarra de água, a disposição dos talheres e copos etc. Sutilezas que não estão relacionadas a um padrão de vida luxuoso¹¹⁴, senão à específica disposição desenvolvida na profissão. É uma atenção focada em perceber a necessidade do outro antes mesmo de que a pessoa faça qualquer solicitação. Observo isso frequentemente com Cláudia, e elas mesmas referem-se a essa conduta: “éramos preparados para antecipar desejos alheios”, escreve Cláudia Vasconcelos em seu livro (VASCONCELOS, 2011, p. 179).

Os sábados no “Antigamente” são dias festivos, onde se celebra a amizade, a vida e a saúde. Nessas jornadas a “saudade” dos tempos da Varig deve ser evocada com alegria: os ex-colegas se abraçam (mesmo se não lembram o nome ou rosto de um ou outro), brindam, e se divertem com anedotas da época em que “voavam”. Também falam da atualidade (onde e com quem estão morando, o quê fazem no dia a dia) e da família; fofocam sobre fulano que está namorando uma “menina”, beltrana que casou com o ex de sicrana, e a outra fulana que se

¹¹⁴ Além de eu conhecer as dificuldades pelas quais muitas passaram e ainda passam, pude observar que as refeições, arrumação do espaço e limpeza eram realizadas por elas mesmas; as salas eram por vezes pequenas e nem todo mundo sentava-se à mesa para comer; os locais escolhidos para realizar festas tinham que ter preços acessíveis e as pessoas se preocupavam por não gastar excessivamente etc.

separou recentemente. O pesar pelos que se foram sem ver reconhecidos seus direitos, e o cansaço da “luta” pelo cumprimento dos direitos trabalhistas e previdenciários, que leva mais de 10 anos, não têm lugar ali. Para alguns, os sábados no “Antigamente” são um oásis de distração em um deserto de lamentos, do qual o *Facebook* constitui sua dimensão digital – eles frequentemente se referem às pessoas que vivem se lamentando no *Facebook* e não conseguem sair de casa para encontrar amigos.

6.4 Praça do Expedicionário

Dia 7 de novembro de 2017. “Manifestação Varig, eu vou e você?” foi o nome do evento criado no *Facebook*, um chamado que buscou provocar desde o início o comprometimento da comunidade variguiana, com o objetivo de conseguir uma presença significativa que garantisse visibilidade ao protesto. “Divulgue e apareça”, eram as palavras de ordem mais repetidas nos comentários do evento, através dos quais já era possível anteciper o conflito pungente ao interior do grupo sobre a apatia e pouca participação de muitos (apesar de toda essa cobrança¹¹⁵, o evento tinha mais de 1.300 convidados e somente 72 confirmações). A imagem de fundo da página listava as principais reivindicações¹¹⁶, resumidas em uma das palavras de ordem mais “cantadas” durante a passeata: “queremos nosso dinheiro, queremos nosso dinheiro”, entoavam as vozes reiteradamente, acompanhadas de palmas e apitos. Na mesma página foi divulgado um mapa com o lugar de encontro, depois que a iniciativa de concentrar na escadaria da Alerj fora abandonada, segundo indicações das forças de segurança na solicitação de permissão (na mesma autorização em que foi vetado o uso de carro de som). A preocupação por realizar uma “manifestação pacífica”, com as devidas autorizações, também foi clara desde o começo. O novo local combinado foi, então, a Praça do Expedicionário, localizada próxima ao Tribunal de Justiça, desde onde seria iniciada a caminhada até o Aeroporto Santos Dumont.

¹¹⁵ A cobrança pela presença de todos foi forte desde o começo, fazendo uso do estilo pessoal do tipo “eu vou e você?” na divulgação do evento e nos comentários das fotos. Os administradores da página fizeram-se presentes o tempo todo, deixando lembretes e respondendo a comentários de forma direta e provocativa. Frente ao comentário de uma mulher manifestando sua “impotência” pela dificuldade de “sair de Búzios”, por exemplo, um dos organizadores respondia pedindo para repassar o chamado e acrescentava “seu motivo é de dar orgulho”, o que levou a mulher a redigir um grande texto explicando as dificuldades que a levaram a se mudar para Búzios depois do fim da Varig (“fiquei muito doente e praticamente falida”) e que justificavam sua ausência. Em tom conciliatório, ela encerrou a mensagem desejando “forças” e expressando suas esperanças de que “essa bendita indenização saia” para que todos pudessem estar melhor.

¹¹⁶ “De 2010 a 2015 nada para os trabalhadores”, “mais de 1 ano para iniciar os pagamentos”, “mais de 2000 funcionários ainda sem receber”: eram algumas das palavras de ordem que convocavam os trabalhadores a lutar pelo que eles “construíram”.

Figura 21: Fotografia grupal na Praça.



Era uma terça-feira bastante fresca para a primavera carioca; Claudia e eu chegamos alguns minutos depois das 14 horas. Desde a ponta da praça identificamos o grupo de umas 30 pessoas, a maioria vestindo a camiseta branca com a logo da Varig, diferentemente de Claudia, que usava uma blusa florida, e de mim, que fui com uma camiseta azul. Fomos nos aproximando e cumprimentando as pessoas, a maioria desconhecidos a que Claudia me apresentava como sobrinha. Alguns me reconheceram das assembleias da CPI e chegaram a me perguntar se eu trabalhava na ALERJ, ao que eu respondi explicando sobre a pesquisa; nenhuma das mulheres entrevistadas estava presente. Além das camisetas, algumas mulheres vestiam os lenços que formavam parte do último uniforme e duas delas foram com o uniforme quase completo.

Figura 22 e Figura 23: Ex-comissárias uniformizadas durante o protesto.



Enquanto nos aproximávamos de uma delas, Claudia me contou que ela guardou as calças por um tempo, até que não couberam mais nela; as outras peças teve que entregar no momento da demissão e o único que guarda até hoje são os lenços, inclusive os da Cruzeiro. Quando eu lhe perguntei porque algumas pessoas ficaram com o uniforme ela me explicou que no momento sentiu a necessidade de se desfazer de tudo; foi que nem “quando mamãe morreu”, disse, “hoje a gente se arrepende de não ter ficado com algumas coisas, mas no momento o impulso foi se desfazer de tudo”. No entanto, na verdade Claudia não se desfez de tudo: além dos lenços, os broches com seu nome e o distintivo da empresa, alguns objetos de cozinha, como facas e pratos, ela guarda um exemplar de cada *nécessaire* presenteado pela companhia na época que ela trabalhou, nas classes primeira e executiva. Dentro de cada um deles, perfumes *Hermès* e cremes *Florestas* (elaborados com “exóticos ingredientes” das florestas brasileiras) são vestígios do *glamour* do passado¹¹⁷; com a data expirada faz alguns anos, a saudade e o medo do esquecimento resistem ao impulso que de tempos em tempos a obriga a se desfazer dessas “tralhas” e deixar o passado no passado.

Observei várias modalidades dessa prática de “guardados” ao longo desta pesquisa. Além das fotos, uniformes e objetos do serviço de bordo, durante um encontro uma de minhas

¹¹⁷ Ver Figuras 30, 31, 32, 33, 34 e 35 do Anexo I.

interlocutoras me levou até seu quarto para me mostrar sua boneca “Susi aeromoça”, que ela guarda até hoje na mesinha do lado de sua cama¹¹⁸. Também localizei no *Facebook* o perfil de um antigo funcionário que construiu uma verdadeira coleção em sua casa: uma variedade de maquetes de aviões, cartazes, caixas de fósforos, canetas, lenços, pentes, cremes, pingentes, porcelanas, revistas, copos de cristais, chaveiros, bonés etc., compõe esse meticuloso acervo, que ocupa um ambiente inteiro da moradia e é exibido por meio de fotos no *Facebook*. Nesta pesquisa não tive tempo suficiente para dedicar mais atenção aos significados atribuídos aos objetos, lembranças, documentos, imagens e tradições, segundo as classes de atores que os percebem, organizam, usam e interpretam. Evidentemente, essas práticas constituem um exemplo da profunda necessidade de registrar e guardar o que em nossas sociedades concentra o núcleo de uma luta contra o esquecimento (DA SILVA, 2002). Assunto pendente para maior exploração no futuro, esses acervos parecem funcionar como monumentos, concebidos por e para sua durabilidade, enquanto objetos de evocação, admiração e lembrança.

Na conjuntura atual, o uso do uniforme para assistir à manifestação não tem um sentido simplesmente anedótico; como observa Pollak, os objetos materiais (monumentos, museus, bibliotecas) são rastros do trabalho de enquadramento da memória. Sua interpretação é guiada pela preocupação de manter e modificar as fronteiras sociais, “reinterpretando incessantemente o passado em função dos combates do presente e do futuro” (POLLAK, 2006, p. 26). Mais pessoas foram chegando e o começo da caminhada, inicialmente marcado para as 16 horas, foi antecipado pela ameaça de chuva trazida por cinzentas nuvens. O grupo inteiro, que nessa altura devia ter umas 70 pessoas, se reuniu para uma foto; um dos organizadores deu uma mensagem pelo alto-falante (avisando que o Dep. Paulo Ramos estava em Brasília procurando apoio para a causa dos trabalhadores da Varig) e a caminhada foi iniciada.

Transitando pela estreita calçada da Avenida Antônio Carlos, a atenção de alguns transeuntes era conquistada pelo protesto; alguns procuravam explicações nas faixas e conseguiam identificar as camisetas e uniformes. Chegando ao Aeroporto, uma nova pausa foi feita na Praça Senador Salgado Filho, onde 14 anos atrás um protesto contra a tentativa de fusão com a TAM reuniu mais de 500 pessoas e contou com personagens políticos importantes, como o ex-governador Leonel Brizola, simpatizante histórico da Varig, como todos lembram frequentemente¹¹⁹. O contexto era diferente desta vez, e isso ficava evidente no escasso conteúdo político do protesto. Toda manifestação é política, sem dúvidas; no entanto, nesta

¹¹⁸ Ver Figura 36 do Anexo I.

¹¹⁹ Ver “Funcionários da Varig radicalizam protesto, tumultuam aeroportos e ‘cercam’ Dirceu”, disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u68440.shtml>. Acesso em: 9/11/2017.

ocasião as reivindicações não eram dirigidas a algum representante em particular (em contraste com 2003, 2006 e 2015, quando o interlocutor inegável era “o governo”). Além do Dep. Paulo Ramos, nenhum nome foi citado explicitamente, nem do Poder Executivo, nem do Judiciário.

Uma vez mais, esses corpos transitavam pelo saguão do Aeroporto que alguma vez foi como o escritório de trabalho. Em lugar de malas, carregavam faixas, em lugar do uniforme, camisetas, em lugar de orgulho e glamour, transmitiam frustração e cansaço. A reivindicação era simples: para nós o que nos pertence; a estratégia: influência política e sensibilização popular através do valor dado ao passado. Eles reivindicam o papel da companhia e, sobretudo, o papel dos funcionários (“o que nós construímos”) em um passado de desenvolvimento, modernidade e orgulho, apelando para a mais legítima das memórias coletivas: a memória nacional (POLLAK, 2006, p. 23). O argumento: o lugar da Varig na memória coletiva dos brasileiros, enfatizado constantemente em seus discursos.

Eu mesma, que nunca voei com a Varig, comprovei isso ao longo de minha pesquisa, cada vez que mencionava o tema e as pessoas detinham-se a me contar o que era viajar pela Varig, mesmo que eles tampouco tivessem vivenciado essa experiência pessoalmente. Talvez tenhamos aqui um exemplo da transferência de que nos fala Pollak (op. cit. 36): porque, se a Varig foi uma companhia que se desenvolveu no “século do avião” e ficou associada à imagem de integração nacional e projeção internacional, ela não foi a única. A seguinte descrição da Panair, por exemplo, chega a ser tão semelhante que os nomes das companhias poderiam ser trocados e o argumento continuaria valendo:

A retórica da Panair como orgulho nacional foi alimentada no imaginário social pelos discursos nacionalistas que atravessaram as décadas de 1930 a 1960, veiculados pelos governos, pela imprensa diária e pelos periódicos de turismo. Esses discursos traduziam-se e ganhavam forma visível no gigantismo de seu patrimônio, na eficiência creditada à companhia, na impecável apresentação de seu pessoal, em terra e no ar, no rigoroso treinamento da equipe, na qualidade dos serviços prestados, no charme, exclusivismo e distinção conferidos ao seletivo grupo de turistas e viajantes usuários dos seus serviços e, é claro, na utilização de aeronaves de última geração, fatores que tanto impressionavam a sociedade. (GODOY e GUIMARÃES, 2014, p. 129)

O fim da Panair foi semelhante ao da Varig: ela encerrou suas atividades em uma conjuntura também caracterizada como “controversa”, depois de ter seu certificado de operação cassado pelo Governo Federal, sob a alegação de que era devedora da União e de fornecedores, acumulando dívidas que a conduziram à falência. Mas os contextos políticos não podiam ser mais contrastivos: o primeiro evento aconteceu em 1965, com o General Castelo Branco no poder, no contexto da Ditadura Militar, e o segundo em 2006, no segundo mandato

democrático do ex-presidente Lula da Silva. No caso da Panair, devido à falta de provas, a situação foi entendida como perseguição política pelos afetados, e a responsabilidade do governo militar está sendo investigada pela Comissão Nacional da Verdade. A criação do grupo “Família Panair” (formado por ex-funcionários da empresa, descendentes e amigos, que continuam a se encontrar periodicamente) e a formação de acervos e coleções documentais está sendo pesquisada desde a perspectiva da história social do turismo e da memória, em trabalhos que, embora recentes, permitem projetar promissores universos de comparação (op. cit.).

A Varig, por sua parte, se viu diretamente beneficiada com o fechamento da Panair ao assumir todas suas rotas internacionais. Boatos de que Ruben Berta soube da decisão do governo dias antes do acontecimento¹²⁰ alimentaram as acusações de cumplicidade, fundadas no histórico vínculo entre a Varig e as autoridades estatais¹²¹. Quarenta anos depois, esse histórico vínculo justifica para muitos o desinteresse do governo petista em ajudar financeiramente a Varig (hipótese defendida pelo antropólogo Roberto DaMatta, como ficou explicitado). Seja como for, os antigos funcionários da Varig e da Panair, enquanto agentes especializados e interessados na conservação dessa memória (pilar, segundo eles, da memória nacional), assumem disputas que “dirimem o guardável e o transmissível – enfim, os contornos da cultura em perspectiva histórica” (DA SILVA, 2002, p. 285)¹²². Essas disputas possuem um grande valor para a pesquisa antropológica da sociedade brasileira contemporânea, permitindo analisar o modo como se atualiza sua relação com o passado, os sentimentos privados que constroem a identidade, os interesses públicos que se defendem em nome dos patrimônios etc. –promissoras vias de investigação que neste lugar não posso mais que deixar esboçadas.

¹²⁰ Na entrevista que Alice Klausz deu para o “Jetsite”, ela é questionada em relação ao episódio e não foi elusiva em sua resposta: “Sabia, claro. Mas não sei dizer o quão antes. O que posso dizer é que ele me chamou apenas dois dias antes do fechamento da Panair (ocorrido em 10/02/1965) e me disse mais ou menos assim: ‘dona Alice, a Panair vai fechar, nós vamos ficar com as rotas para a Europa, eu quero você lá cuidando do serviço. Te prepara que você vai passar uma longa temporada por lá. Mas isso é segredo, não comente com mais ninguém na companhia. Ninguém, entendeu? Ninguém’. Ele foi bem enfático ao me proibir de falar sobre o tema. E, claro, não falei com ninguém”. Disponível em: http://www.aviacaocomercial.net/jetsite/reportagens_1comissaria.htm. Acesso em 14/11/2017.

¹²¹ Segundo Monteiro, a proximidade entre as autoridades responsáveis da aviação comercial (representadas pelo Ministério de Aeronáutica e o Departamento de Aviação Civil) e as companhias foi uma característica saliente de todo o período 1960-80, que teve sua consolidação com o golpe de 1964, a partir do qual foi adotado um modelo regulatório restritivo voltado para as estabilidades financeira e operacional das poucas empresas existentes (MONTEIRO, 2008; 2011).

¹²² Além dos acervos pessoais mencionados, existem documentos relativos a ambas as empresas disponíveis no Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial, no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro e no Arquivo Nacional, além de uma exposição permanente no Museu Aeroespacial.

6.5 Do avião às ruas: sociabilidades variguanas hoje

Que sociabilidades são, então, essas e o que nos dizem sobre as pessoas e o mundo, o mundo que foi e deixou de ser, transformando-se em um novo mundo? Dizem-nos, em primeiro lugar, que as relações de trabalho criadas na empresa foram relações perduráveis. Foram na verdade mais que relações de trabalho: relações de amizade, conjugais e familiares, em um sentido “biológico” (de sangue) e “simbólico” (“minha irmãzinha”, escreve Márcio em uma foto que publica no *Facebook*, onde aparece junto a Claudia). No entanto, a perdurabilidade dessas relações tem para todos um lado sombrio: elas perduram também porque, em certo sentido, nunca deixaram de ser. Como Leticia colocou tão expressivamente, “é um relacionamento mal resolvido”, porque “acabou, mas não acabou”. Os advogados (defensores, liquidantes ou administradores) e as ações que eles levam a cabo no judiciário são uma lembrança constante disso, assim como a esperança que, por mais que se tente controlar, nunca se perde.

Todas essas relações e emoções são evocadas e agenciadas no *Facebook*, que junto às comemorações e manifestações, constitui outro espaço de sociabilidade que de certa forma engloba os demais, por meio das fotos, das mensagens, lembretes e convocatórias. Como elas afirmavam quando dávamos por encerrada a entrevista, inclusive para aqueles que hoje trabalham muito ou vivem fora, a rede social constitui um lugar de reencontro. Uma sociabilidade “digital” que por vezes é denunciada como excessiva (tem pessoas que “não saem do *Facebook*”), correndo o risco de absorver a verdadeira ação, ou a ação com efeitos reais, aquela que se desenvolve na rua, no cara a cara.

Mas qual é, então, a dinâmica dessa sociabilidade na rua? Apesar das mortes, os ex-funcionários da Varig ainda são muitos (fala-se em mais de 13 mil processos trabalhistas no Brasil), e o Rio é uma das cidades onde eles mais se concentram. No entanto, nem todos participam de todos os eventos. Como já mencionei, a acusação de descomprometimento é constante nos espaços de luta. Como evidência disso, quando chegamos na Praça do Expedicionário fomos recebidas por uma ex-colega que cumprimentou Claudia exclamando “é muito importante sua presença aqui”, frente ao que ela respondeu “era importante há 11 anos”. A comparação com a assistência às comemorações também é frequente: “se fosse uma festa teria o dobro de pessoas”, ouvi alguém comentar enquanto continuávamos nos aproximando do grupo. Nesses momentos, o desespero, a frustração e a raiva das pessoas, muito presentes nas redes sociais e evocados constantemente nas demandas e protestos, perde seu potencial político porque permanece no espaço privado, não deriva em ação e, portanto, não contribui

para visibilidade “pública” da denúncia. Essa é umas das fontes de asperezas entre os antigos colegas.

Por outro lado, não devemos esquecer que essa noção de “antigos colegas” é relativamente abstrata. Mencionei que nesses encontros é muito frequente que as pessoas se cumprimentem e abracem sem lembrar o nome, ou o contexto da relação, o que não é raro se consideramos que muitas pessoas trabalharam na mesma empresa durante 30 anos e somente coincidiram em 2 ou 3 voos. Além disso, conflitos pessoais (desentendimentos e brigas) e de trabalho (chefes de equipe “chatos”, colegas “preguiçosos”, comandantes “arrogantes”) perduram até hoje, marcando divisões e desentendimentos que nos advertem sobre a dificuldade de falar dessas pessoas em termos de “grupo”. Em muitos casos, o único que os une é a companhia onde trabalharam e os direitos que lhes foram negados.

Mesmo considerando isso, a especificidade da dinâmica de cada espaço possui uma raiz tão performática como demográfica, por colocá-lo de algum modo. O que quero dizer é que se o contraste se explica parcialmente pelo perfil das pessoas que comparecem a cada evento – em termos de idade e sexo, principalmente – o sentido desses eventos e o efeito que pretendem provocar devem ser igualmente considerados. São formas diferentes de ocupar o espaço público, administradas consciente ou inconscientemente através da postura e apresentação do corpo, dos sentimentos expressados, dos discursos e modos de fala etc. A greve de fome, a CPI, e as passeatas constituem-se como espaços de luta nos quais as categorias “aposentados” e “pensionistas” são enfatizadas como recursos reivindicatórios. Enquanto a velhice e a morte transformam-se em discursos políticos poderosos, os “sentimentos” e as “pessoas” instauram um combate contra as instituições (a lei, a justiça e o governo).

São esses, ademais, espaços fortemente masculinos, onde as mulheres vão geralmente como companheiras, para prestar apoio; raramente falam e nunca são as protagonistas¹²³. Nesse aspecto, comprova-se o apontado por outros estudos, em relação a que “no Brasil de hoje, as mulheres dão muito do tom social que assumem os grupos de ‘terceira idade’, com exceção

¹²³ Além da greve de fome e da CPI, nesta análise das dinâmicas das relações de gênero nos espaços de luta incluo percepções que tive no começo do meu trabalho de campo, quando fui convidada pelo Sindicato (SNA) para um debate convocado pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, sobre a PL 8255/14, denominada “nova Lei do Aeronauta”. Se minha impressão quando entrei na sala não bastasse (uma sala repleta de homens de terno e gravata, em sua maioria pilotos e copilotos de distintas idades, que viraram automaticamente seus olhares para a única figura feminina naquele espaço), a fala da Deputada Clarissa Garotinho, presidente da Comissão (junto a uma jornalista e uma comissária da Tam que chegaram depois, fomos as únicas mulheres presentes no debate), enfatizando ser a primeira mulher que preside essa comissão e procurando a cumplicidade do meu olhar na plateia, terminou de me alertar da forte hierarquia que existe nesse espaço. Quando cheguei em casa, entrei no site do Sindicato e comprovei que entre as 49 pessoas que compõem a Diretoria (secretários executivos, representantes das subsedes e conselho fiscal), somente duas são mulheres.

dos do movimento de aposentados” (MOTTA, 1999, p. 208). No entanto, se homens e mulheres se colocam diferencialmente quanto às possibilidades e sentimentos de bem-estar, liberdade e capacidade denunciatória na velhice, a trajetória ou mobilidade ao longo do curso de vida deve ser considerada para não reproduzir imagens estáticas e homogêneas desses entrecruzamentos. Como observa Debert, “a oposição entre público e privado, que associa a subordinação da mulher à esfera doméstica, ganha novas significações quando se insiste no modo como a oposição entre jovens e velhos é construída em diferentes contextos” (DEBERT, 1999, p. 9).

Nesse sentido, o papel desempenhado pelas mulheres da Varig nos espaços de luta está relacionado ao modo como elas se projetaram na esfera pública ao longo de suas vidas. Para o interior da profissão, essa dinâmica reproduz, até certo ponto, uma oposição sexual característica da aviação da segunda metade do século XX (e que continua em grande medida até hoje): a cabine de comando (onde se encontram o piloto, o copiloto e, em certas circunstâncias, um engenheiro de voo) como espaço predominantemente masculino, polo de emanção de autoridade e respeito; e a cabine de passageiros (onde se encontram os assistentes de voo) como espaço predominantemente feminino, do serviço, da docilidade e da obediência. Como observam Fay e Oliveira, as hierarquias de gênero desses espaços continuam vigentes, mesmo com o tímido ingresso de mulheres para a cabine de comando. Considerando a indumentária como forma de comunicar papéis de gênero, essas autoras observam que a piloto, que possui formação técnica e que participa de uma carreira vinculada à ciência e tecnologia, veste-se dentro de padrões masculinos; ao passo que, à aeromoça, que tem como função “cuidar”, “servir” e “zelar” pelos passageiros, são impostos uniformes femininos, normas adequadas de comportamento, motivo de constante preocupação para as companhias aéreas (FAY, OLIVEIRA, 2008, p. 5).

Por outro lado, essa oposição no interior do espaço de trabalho era contrabalanceada, no caso das mulheres, por uma oposição inversa no cotidiano doméstico ou extraprofissional, onde eram em grande medida elas as mais ausentes das casas e as que realizavam a atividade produtiva mais valorizada em termos econômicos e de prestígio. Se, segundo Bourdieu, “para saber como se recortam as gerações é preciso conhecer as leis específicas de funcionamento do campo” (BOURDIEU *apud* MOTTA, 1999, p. 204), é necessário considerar que, embora o campo da aviação não representasse para as mulheres um espaço de subversão dos papéis tradicionais de gênero, no espaço da domesticidade elas escapavam a grande parte das prescrições historicamente associadas à experiência feminina, julgadas normalmente como constituintes da experiência social das velhas na atualidade. Essas experiências são, por exemplo, as detalhadas por Motta no seguinte fragmento:

[Para a mulher] a prescrição tradicional foi: domesticidade e maior repressão social e sexual, desestímulo ou dificuldade de acesso e permanência no mercado de trabalho, desigualdades de formação e de condições de trabalho em relação às dos homens, negação aparente de interesse e capacidade para a política e apropriação social do seu corpo expresso no controle familiar e na medicalização das funções reprodutivas. Sintetizando, a expectativa obrigatória de uma “feminilidade” que significa obediência e conformismo. (MOTTA, 1999, pp. 209-210)

Cada uma dessas dimensões deve ser relativizada (senão diretamente invertida) no caso das comissárias: **não** domesticidade e **menor** repressão social e sexual, **estímulo** e permanência no mercado de trabalho (pelo menos até a Varig fechar), negação aparente de interesse e capacidade para a política e o controle social do **corpo** no trabalho, com apropriação individual das funções reprodutivas (para usar mais ou menos os mesmos parâmetros da autora). Todas essas condições nos falam de uma constituição bastante específica dos sentimentos de singularidade e autonomia, relacionados a mudanças e tensões de gênero (de padrões de feminilidade, de relações sexuais e conjugais, de expectativas reprodutivas etc.) vivenciadas ao longo da trajetória de vida. É sobre essas condições sociais e subjetividades que me debruçarei na conclusão desta tese, procurando dar algumas respostas (nem que sejam provisórias) para a questão da individualização feminina em contextos urbanos contemporâneos.

Por outro lado, é necessário reconhecer que, se a velhice e a morte transformam-se em discursos políticos poderosos, não são só discursos (nem são só metáforas, como analisei no capítulo quarto). As mulheres que entrevistei para esta pesquisa são extremamente enérgicas e saudáveis. Eu mesma me questionava se fazia sentido falar em “velhice” em relação a elas, que, quando me encontravam, contavam sobre uma mãe que tem 80 anos e mora sozinha em Nova Iguaçu, sobre os pais que ainda viajam desde o Sul para visitá-las etc. Dominada pela queixa da falta de dinheiro e a fraude da aposentadoria, a velhice enquanto condição aparecia somente em piadas, marcas corporais dissimuladas, gorduras evitadas e silêncios.

Se essa ambivalência entre o caráter velado e ao mesmo tempo evidente da velhice nesse contexto não fosse suficiente, uma dolorosa revelação de uma interlocutora terminou de me convencer de que a velhice constitui um assunto pelo menos complexo nesse contexto. Era meu segundo encontro com Diane; assim como no primeiro, ela sugeriu tomar um café no Botafogo Praia Shopping. Quando combinamos o ponto de encontro, ela me avisou que “agora estava com cabelo branco” para que eu não tivesse dificuldades em reconhecê-la.

A conversa durou mais de duas horas; como sempre, ela estava incomodada com as poucas oportunidades de emprego para uma mulher como ela, com 60 e poucos anos, uma

enorme “mundologia” (o termo é dela), duas graduações (que fez depois de sair da Varig), mas sem pós-graduação. Curiosa pela insistência, eu lhe perguntei se ela queria trabalhar pelo dinheiro (sabia que ela mora em apartamento próprio e sua filha fez graduação em uma universidade pública), ou para “fazer alguma coisa”. Um pouco dos dois, ela me disse: por um lado o dinheiro do INSS é muito pouco, e não dá para contar com a “meleca” do Aerus, que cai um mês e outro não; por outro lado, ela sempre foi de um emprego para outro melhor, e se sente muito frustrada pela falta de reconhecimento do seu saber e experiência.

No entanto, se esse era o tom comum de sua fala desde que a conheci (o orgulho de suas conquistas, e a raiva contra um sistema educativo e profissional que não as valoriza), eu podia perceber que aquele dia Diane estava especialmente desmotivada. Eu tentei deixá-la a vontade (naquela vez não usei o gravador), e em determinado momento ela expressou sua angústia com a metáfora de um muro: “eu sinto que de repente tem um muro enorme na minha frente, que eu preciso escalar, mas não consigo”. A voz foi ficando entrecortada e os olhos brilhantes: “a vida inteira corri atrás, mas agora sinto que não tenho mais pique”. Eu me debatia tentando colocar aquela metáfora em palavras de consolo, mas, facilitando-me a tarefa, ela continuou falando até chegar na conversa por telefone com uma amiga. Ambas se sentiam presas no mesmo sentimento, perguntando-se o porquê, até que Diane entendeu: “é o medo de envelhecer”. “A velha está aqui”, continuou ela, ainda emocionada, apontando para sua nuca; a velha está grudada às suas costas, e o medo é que ela passe a estar na frente.

Na pesquisa citada anteriormente, Alves se refere às diferenças na representação da velhice em relação às trajetórias das mulheres nos âmbitos doméstico e profissional. Diferentemente das mulheres católicas, que temem a velhice da perda de consciência, da impossibilidade de continuar fazendo escolhas de maneira independente, as mulheres da dança de salão temem a incapacidade física. “Não poder executar mais os passos com destreza significaria ter que abandonar essa atividade e todos os ganhos que vieram com ela: o corpo, os homens, o baile” (ALVES, 2004, p. 123). As comissárias da Varig da geração que eu entrevistei tiveram uma noção bastante prematura do que significa ser velho em uma sociedade como a nossa. Embora tivessem somente quarenta ou cinquenta e poucos anos, as poucas vagas de emprego que encontraram depois do fim da companhia serviram como um aviso (em alguns casos explícitos) de que a juventude tinha passado. Até em sua forma mais “produtivamente” positiva (ter mais de 40 anos significa não constituir uma “ameaça”, leia-se não ser atrativa), elas eram empregadas porque eram velhas. A partir desse evento, elas foram condenadas a envelhecer do modo que mais temiam: sem dinheiro, sem viagens e sem empresa, que é quase como dizer sem família.

Nessa conjuntura, a memória funciona como mecanismo reparador do sentimento de identidade. Lembrar, narrar, “tornar público”, escrever, são formas de inscrever, fixar. No dia da apresentação do seu livro, Cláudia Vasconcelos entregou uma carta aos colegas presentes. A carta fala sobre o significado de escrever: “era preciso que isso tudo se tornasse público. Pois bem, eu trouxe essa tarefa para mim”. Para ela, a escrita teve um papel terapêutico. Tendo saído do voo pouco antes da falência, em depressão (“lamentei, mas senti vontade de abrir a porta daquele charuto metálico e me atirar no vazio”, escreve no livro), ela foi literalmente “salva” pela escrita: “sobrevivi à depressão de ver definhando dia a dia aquela empresa que nos acolheu em seus braços”, “enfrentei a morte de minha mãe Manoelita e a morte de minha mãe Varig. Quase morri, mas a nossa história em forma de literatura me salvou”. História em forma de literatura, memória inscrita, narração de si que funciona como uma espécie de socioanálise: uma forma de dar sentido e unidade à existência, para restaurar a integridade de uma identidade deslocada (SAYAD, 1998).

Como observou Pollak (2006), a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, na medida em que é também um componente muito importante do sentimento de continuidade e coerência de uma pessoa ou grupo em sua reconstrução de si. Mas a relação com o passado não é inerte. A memória leva a cabo um trabalho de enquadramento que, neste caso, está estreitamente ligado à função denunciatória: a um passado de glória opõe-se um presente de calamidade, de tragédia, crime, doença e morte. “Minha vida, certamente, divide-se entre A.V. e D. V. - Antes e Depois da Varig”, escreve Cláudia na conclusão do seu livro, “pois essa vida de benesses dos deuses dos ares é também capaz de armadilhas” (VASCONCELOS, 2011, p. 230). Após a falência da Varig, a imagem que sobreviveu foi a do “drama”: da perda de rumo, da queda afetiva e material, da depressão, dos processos judiciais e da luta pelo reconhecimento dos direitos. Quando alguém posta uma foto antiga no *Facebook*, entre os comentários saudosos sempre emerge alguma manifestação de frustração e raiva: “as vezes tento somente lembrar das coisas boas e foram muitas, mas é difícil demais, ignorar a outra parte!”, comenta um apontando a responsabilidade de uma “quadrilha” que destruiu uma empresa que era “orgulho nacional e internacional”.

A aproximação com as memórias da Panair, por outro lado, que também reivindicam para aquela companhia o lugar de símbolo da aviação civil brasileira, levam-nos a refletir sobre o papel da experiência do aeronauta na socialização dos indivíduos. Nessa direção, Pollak aponta para a proximidade fenomenológica entre o conceito de *habitus* e o de identidade, entendidos ambos a partir da hipótese do processo de interiorização (POLLAK, 1990, p. 17-19). Nesse sentido, se consideramos que a formação para a profissão de aeronauta entre os anos

1960 e 1980 era levada a cabo em condições semelhantes às das *instituições totais*, o fim da carreira dificilmente não produziria uma ruptura dos sentimentos de pertencimento e continuidade – física e psíquica – da pessoa¹²⁴.

Não quero com isso diminuir a importância das condições dessa ruptura. Quero, pelo contrário, propor que se essa vulnerabilidade estava inscrita no tipo de socialização inculcado na profissão, a falência e o não cumprimento dos direitos trabalhistas correm o risco de produzir quebras identitárias irreparáveis (daí talvez a quantidade de depressões, cânceres e suicídios denunciados pelos afetados). Mais uma vez, essa hipótese permite entender a importância do trabalho de memória atualizado em cada foto, lenço e crachá. Lembranças que nem sempre são felizes (é impossível lembrar das coisas boas ignorando a “outra parte”), mas que emergem de uma memória compartilhada que é a condição de possibilidade do domínio do jogo social e da compreensão recíproca.

¹²⁴ Para Pollak, a ruptura é o denominador comum de todos os estudos sobre identidade: “Il n'est pas étonnant alors que les objets empiriques de presque toutes les études sur l'identité soient pris dans des situations de transition ou de traumatisme que placent les individus en rupture avec leur monde habituel” (POLLAK, 1990, p. 13).

7 Considerações finais, retornando a individualismo e gênero

A carreira de comissária de bordo, desde sua emergência até poucos anos atrás (senão ainda na atualidade), exerceu um fascínio para homens e mulheres de todas as idades. Mistura de curiosidade, provocação e medo, essa “nova geração de mulheres”¹²⁵ que trocou o escritório pelo corredor do avião foi objeto de uma proliferação de representações, sonhos, ficções literárias e cinematográficas. Em uma época em que a aviação comercial proporcionava um serviço sofisticado e exclusivo, elas viraram um ícone de feminilidade, simpatia, cordialidade e glamour. Como todo ícone, essa imagem estava carregada de ambiguidades: liberdade e sedução, amabilidade e submissão, são atributos que o imaginário lança freneticamente quando essas figuras sorridentes e uniformizadas emergem das portas de um avião, ou dos corredores de algum aeroporto.

No Brasil das últimas décadas do século XX, a Varig tornou-se um símbolo dessa aviação exclusiva, com seu serviço de excelência, sua gastronomia farta e requintada, e seu atendimento exigente e cuidadoso. Os principais agentes desse serviço eram os comissários de bordo, “cara visível” da companhia no interior dos aviões e, portanto, sujeitos cuja formação e era objeto de forte investimento e controle por parte da empresa. Membros singulares do mundo dos serviços, a baixa titulação exigida para o ingresso na função era complementada ao longo da carreira por uma grande oferta de cursos de especialidades e línguas patrocinados pela companhia.

Se somente o fato de viajar pelo mundo inteiro, hospedando-se em elegantes hotéis, não favorecesse certa identificação ou *mímeses*¹²⁶, as comissárias de bordo recebiam uma formação dirigida especialmente a produzir essa adaptação dos costumes e do corpo. Existia um rigoroso zelo sobre sua corporalidade e o correto uso das regras da etiqueta social, explicado pela função do serviço de bordo como fetiche de prestígio generificado: seu valor de uso ficava postergado em prol da valia que comunicava aos participantes desse jogo social. As comissárias, por sua parte, não se confundiam com a elite para a qual trabalhavam, isso estava claro; mas elas se sabiam parte de um setor muito privilegiado da sociedade, eram conscientes de que seu

¹²⁵ Referência à fala citada na página 53.

¹²⁶ Bourdieu utiliza o conceito de *mímeses* para definir a relação com o corpo enquanto dimensão fundamental do habitus. Do modo como a entende o autor, a *mímeses* (ou mimetismo) é um processo de aquisição prática, que implica uma relação global de identificação diferente da imitação, que supõe a reprodução consciente de um ato, palavra ou objeto (BOURDIEU, 2007, p. 118).

emprego lhes possibilitava experiências que somente uma porção muito pequena da população poderia conhecer alguma vez. Elas eram apaixonadas por esse mundo e não tinham motivos para renegar dos seus privilégios. Isso ficou claro, para mim, quando Giovana estava me contando que seu filho tinha ingressado na UFRJ para estudar relações internacionais, porque essa era uma “universidade tradicional”, mas estando lá ele descobriu que “particularmente na UFRJ, todo o mundo era comunista!”, e ele não se adaptou. “A gente de certa maneira é super capitalista! Eu amo Nova Iorque, Miami”, acrescentou rindo, com espontânea sinceridade.

Além de amar Nova Iorque e Miami, elas amavam o mundo ao qual tinham acesso através da aviação: o mundo da moda, das lojas de grife e – o que inclui o resto – das diárias em dólares. Claudia frequentemente comenta que até hoje utiliza os dólares que sobraram dessas diárias nas viagens que faz com suas irmãs. Se a Varig tivesse continuado sendo o que foi, se elas recebessem a aposentadoria para a qual contribuíram durante tantos anos, hoje provavelmente estaríamos falando de um ethos individualista com traços estetizantes, dimensão do “autocultivo aplicada à vasta área dos meios de satisfação desenvolvidos na cultura ocidental” (DUARTE e GOMES, 2008, p. 251). Mas, como sabemos, a Varig quebrou deixando essas pessoas em ruínas, econômica, psíquica e subjetivamente. Em que sentido, então, o indivíduo é um valor, ainda hoje, para essas mulheres?

Fundamentalmente, no sentido da “independência” conquistada ao longo dessa trajetória profissional. Como observei principalmente nos capítulos primeiro e terceiro, a trajetória individualizante por elas empreendida representa um movimento mais pendular do que linear, onde cada passo na direção de uma singularização foi acompanhado por novos englobamentos relacionais, e cada ruptura seguida de diferentes gestos de reconciliação e troca. Mas se o pêndulo vai e volta, não volta sempre ao mesmo lugar. Quero dizer que apesar da oscilação, a individualidade assim conformada, valorizada e narrada por essas mulheres foi adquirindo traços originais. O desenraizamento constituiu o primeiro afastamento da trama familiar, em ocasiões acompanhado de efêmeras rupturas com expectativas e desejos do núcleo paterno (mais do pai, do que da mãe). Como nota Gilberto Velho (1995), paralelamente à reorganização do espaço, às transformações na economia e na vida política, a metrópole contemporânea está indissoluvelmente associada a modos específicos de recortar e construir a realidade. Considerando que muitas das mulheres admitidas no Curso de Formação provinham de Porto Alegre ou cidades menores do Rio Grande do Sul, o deslocamento para o Rio de Janeiro constituía em si mesmo uma sedutora meta, regada de expectativas e sonhos.

Faculdades, noivos, famílias e cidades ficaram no passado, quando estas moças de 18, 19 e vinte e poucos anos conseguiram ser aprovadas no processo seletivo, primeiro e grande

triufo no caminho para conquistar uma vaga em uma das mais imponentes empresas brasileiras da época. Se sair do lar paterno para trabalhar, e não para casar, já era um impulso disruptivo no contexto provinciano e de classe média do qual muitas provinham, sair com o objetivo de virar “aeromoça” significou em alguns casos enfrentar estigmas, medos e receios dos mais próximos. Por outro lado, com a aprovação na seleção, o impacto da chegada na grande cidade era atenuado pela incorporação em uma verdadeira instituição, cujos objetivos pedagógicos transcendiam o mero ensino de um *métier*, dirigindo-se à plena socialização dos aprendizes¹²⁷. Para isso, as relações de trabalho estavam investidas de claras marcações hierárquicas, e a autoridade era exercida de uma forma “paternalista”, onde o controle significava também proteção, a disciplina uma forma de cuidado, e o respeito um gesto de amor. “Tia Alice”, “mãe Varig”, “base Rio”, “turma 83-a”, “tripulação x”, eram algumas das novas relações que passavam a impregnar o cotidiano, enquanto a distância dos vínculos familiares era suprimida algumas vezes ao ano graças à concessão de passagens aéreas gratuitas por parte da empresa. Desse modo, o desentranhamento da relacionalidade original foi sucedido por um re-englobamento em uma instituição caracterizada por uma sociabilidade com fortes traços hierárquicos.

Foi assim que minhas interlocutoras conquistaram sua “independência”, palavra que elas usam frequentemente para reforçar o sentido moral de se valer por si mesmas, podendo inclusive retribuir àqueles que alguma vez as ajudaram. Em suas falas, a independência remete fundamentalmente a uma situação econômica de conforto conquistada através do avanço na “carreira”, e que foi interrompida pela falência da empresa na que trabalharam durante mais de vinte anos. Nessa direção, os seguintes fragmentos das falas de Letícia e Claudia são muito eloquentes:

[*Letícia*] Porque, assim, eu comecei a trabalhar, eu tinha acabado de fazer vinte anos. Então, assim, a vida toda eu tive meu dinheiro, a vida toda eu precisei ajudar as pessoas, né? Nunca tive um salário que fosse só meu, assim, de pegar um salário e pensar “vou gastar tudo comigo”, nunca tive isso. Sempre tive que ajudar, sempre tive que dividir, sempre. Então, assim, de repente eu me vi sem nada! Sabe? Então, pra mim, foi chato, porque você, eu era independente! Ne?

[*Claudia*] Toda minha vida eu fui super independente. Eu pagava o plano de saúde de minha mãe, eu... e de repente, quando você chega nessa idade, você vem de uma vida inteira **totalmente** independente [*pausa*]. E de repente acontece um tombo desse! Eu sei que pra eles, o condomínio que eles me ajudam, aqui [...], não é nada pra eles. Mas eu sei que tem a preocupação constante. [...] Eu sei que eles tem uma grande preocupação comigo e é difícil, quando você vai chegando, assim, você toda a vida foi independente, não precisou de nada,

¹²⁷ “Não há universidade que ensine e propicie tudo o que aprendemos e vivenciamos”, escreve Cláudia no final do seu livro (VASCONCELOS, 2011, p. 229).

sempre ganhou bem. E de repente você, eu não queria dar essa preocupação nesta idade, nesta época da vida, pra eles.

A independência econômica, enquanto forma que o indivíduo tem, graças a seus recursos pessoais, obtidos através de sua atividade, de depender menos dos outros, é frequentemente apontada como uma dimensão importante da individualidade. Nos casos aqui estudados, a independência é apreciada enquanto atributo de emancipação (“ter meu dinheiro”, “não dar preocupação”), mas não de autossuficiência, pois a possibilidade de ajudar o outro é igualmente valorizada (“nunca tive um salário que fosse só meu”, “eu pagava o plano de saúde de minha mãe”).

Para François de Singly, a independência corresponde a uma das etapas do processo de individualização; a outra etapa, a autonomia, é definida por ele um tanto vagamente como “o conhecimento do mundo no qual essa pessoa vive” (SINGLY, 2001, p. 18). Em uma direção próxima, Duarte e Gomes apontam duas grandes vias de ascensão social. A primeira é a que se obtém pela acumulação de recursos econômicos que garantem ao indivíduo sua condição de senhor de seus próprios meios de reprodução social. É a mais objetivista das vias individualizadoras, que dá forma ao que Simmel denominou “individualismo quantitativo” (SIMMEL, *apud* DUARTE e GOMES, 2008, p. 250), e que se aproxima bastante do que Singly entende como independência econômica. A segunda via, claramente subjetiva, é a que se obtém por meio de uma acumulação de recursos simbólicos capazes de fornecer ao sujeito uma consciência ou sentimento da própria autonomia e singularidade. Pode ser caracterizada, segundo os autores como uma *autonomização subjetiva* em relação às condições atribuídas, expressável pelas ideias de carreira, trajetória pessoal ou projeto de vida. E continuam:

A noção romântica de *Bildung* é a manifestação mais exemplar dessa acepção da individualização, compreendendo tanto a dimensão de auto-aperfeiçoamento e expressão da capacidade criativa quanto a acumulação de elementos de alta-cultura garantidores de uma expansão da capacidade individual de satisfação intelectual e estética. Essa autonomização pode ser concebida como associada a processos de autoexame e autocontrole que garantiriam, pela maior reflexividade, uma acrescida autoconsciência ou uma “ampliação dos horizontes interiores” - para empregar uma das expressões com que Elias (1990) qualifica o que ele chamou de “processo civilizatório”. Esse processo pode ser chamado de “interiorização”, encontrando na psicologização (ou representação “psicologizada” do sujeito) uma de suas fórmulas mais radicais e exemplares. (DUARTE e GOMES, 2008, pp. 250-251)

Ideias de carreira, trajetória pessoal e projeto de vida, *Bildung* ou auto-aperfeiçoamento, autoexame e autocontrole, reflexividade, interiorização e psicologização, estilização da existência e autocultivo etc.: tais os componentes ou possíveis traços dessa autonomização

subjetiva, contrapartida do processo mais objetivo de desenraizamento ou afastamento físico do mundo de origem. Como os autores advertem, a individualização pela via objetiva e a individualização pela via subjetiva não são processos excludentes, mas tampouco são forçosamente concomitantes. Em cada trajetória individual é possível identificar momentos ou dimensões de sua atualização que, por outro lado, não é sempre acumulativa. Os discursos sobre a perda de independência como consequência do fechamento da Varig evidenciam que, pelo menos em sua acepção mais material, a percepção de individualidade pode ser colocada em ameaça; e se é possível imaginar que isso terá consequências significativas nos sentimentos de autonomia e singularidade, não podemos prever qual será a direção e profundidade desses efeitos.

De todos os percursos analíticos esboçados nesta tese, a questão do individualismo em seu entrecruzamento com o gênero é sem dúvida a problemática mais cara. Por isso, de um modo talvez pouco ortodoxo, encerrarei este texto recuperando uma última trajetória que não apresenta componentes novos, mas coloca de forma mais expressiva as ambivalências originadas no modo como os valores relacionados a uma ética individualista eclodem com relacionamentos ancoradas em concepções hierárquicas dos papéis de gênero. Através da trajetória de Marília procurarei salientar como individualismo e igualdade, além de valores que nem sempre fluem com o mesmo ritmo e na mesma direção, são afetados pelas eventualidades da trajetória e as rupturas biográficas importantes.

Marília

Marília tem 63 anos e hoje vive “só”. Parou de voar, sua filha casou, comprou uma loja, se separou e hoje vive trabalhando e cuidando dos netos. Foi dessa forma que ela se apresentou quando gravamos a entrevista, uma tarde de maio de 2016. Segundo tínhamos combinado, eu cheguei às 14:30 horas, momento em que o movimento da loja diminuiu; me apresentei para o funcionário que me recebeu e que no começo se mostrou receoso de incomodar a chefe. Quando ela apareceu lembrou rapidamente de mim, disse que estava terminando de fazer o “banco”, mas decidiu deixar essa tarefa para depois e me convidou a passar para uma salinha no interior da loja. Eu tinha sido apresentada a ela por Claudia, um dia que passamos pela loja e ela sugeriu entrar para nos apresentar. Foi naquele dia que eu comentei sobre a possibilidade de entrevistá-la, e ela me deu seu telefone.

Apesar de sua simpatia e amabilidade, Marília é uma pessoa muito ocupada – quando não está na caixa detrás do balcão, ela faz questão de receber as pessoas que entram na loja e checar que estejam sendo bem atendidas – e eu não consegui me desfazer da sensação de estar

atrapalhando sua jornada. Talvez por isso nossa entrevista foi das mais curtas que eu fiz: durou um pouco menos de 50 minutos e eu não consegui aprofundar algumas questões do jeito que teria gostado. Mesmo assim, além de recuperar os principais eventos de sua trajetória, esse encontro e outros mais informais que tivemos ao longo do trabalho de campo me permitiram entender sua forma de encarar a vida e o significado que ela dá às suas conquistas e tropeços. Talvez porque ela mesma usou essa reflexão para fazer um balanço (evidente na repetição de frases como “foi a melhor/pior coisa de minha vida”), em um momento de reconquista de uma tranquilidade financeira –após os turbulentos anos pós-falência– mas também de cansaço e um pouco de solidão.

Marília entrou na Varig em 1974, quando tinha 19 anos e seu pai a “emancipou”. Lembra aquela época como “um mar de rosas”: “não tinha nada na cabeça”, “queria passear, voar, namorar, ganhava muito bem”. Ela namorava um homem quando começou a voar, mas “foi tão bom” que terminou. Em 1980 conheceu outra pessoa na aviação, moraram alguns anos juntos e tiveram uma filha. Um tempo depois se separou e reencontrou aquele ex-namorado, com quem acabou “ficando casada 23 anos”, até a recente separação. Marília é muito orgulhosa em relação a sua carreira na Varig; começou muito nova e com 33 anos de aviação escalou até a última promoção: os últimos 7 anos voou como chefe de equipe, fase que lembra como a melhor de sua vida, “era dona do meu nariz e minha tripulação fazia um voo maravilhoso”. Ela se aposentou em abril, poucos meses antes que a empresa parasse de voar, mas mesmo assim “pegou a quebradeira toda”. Fez um trato com a empresa para sair, segundo o qual iria receber 49 provisórias no valor de 3.900 reais; recebeu a primeira e não recebeu mais nada.

Depois de se aposentar, comprovando que teria que contar somente com o INSS, ela foi trabalhar com o marido em sua empresa de informática, “mas não deu certo”, “foi muito ruim”. Na mesma época foi chamada para voar na Tam, mas ficou somente seis meses. Ela fala que “foi um pesadelo!”, “a pior coisa que eu fiz na minha vida”. Não gosta de lembrar dessa fase, mas recorda muito bem o dia que “um garoto de 25 anos” apontou com o dedo em sua cara dizendo “circulando”, porque a tinha visto sentada. Aposentada como chefe de equipe, com 33 anos de uma carreira brilhante, o choque geracional não podia ser mais gritante. Mas ela é uma pessoa “muito elétrica” e não se via parada, sem fazer nada. Pouco tempo depois um amigo do casal fez a proposta de comprar a loja e ela topou. Era um momento complicado, “você de tudo vai pro nada, é uma regressão”, e ela decidiu encarar o desafio. Aquele era “um mundo que não conhecia”, mas ela fez cursos e foi aprendendo. Pouco tempo depois o sócio saiu e ela ficou sozinha, e assim se passaram mais de nove anos. Ela confessa que a loja a “acaba”, mas dá “graças a Deus”, porque é o tipo de pessoa que não se imagina “abrir o olho de manhã e

pensar ‘o que eu vou fazer hoje?’. Assim, a loja é ao mesmo tempo motivo de forte orgulho (ela “pegou uma birosca e a transformou em uma loja de referência”, “fez o ponto” e “toca até hoje”, “sozinha”) e fonte de fadiga e estresse.

A trajetória de Marília representa um caso exemplar de reconversão profissional bem-sucedida. Nela podemos identificar um duplo processo de individuação por meio do trabalho: a primeira vez como comissária de bordo, e a segunda como proprietária de uma loja. Em ambos os casos, a ascensão social e a conquista de uma posição de eminência (via objetiva) foram enfatizadas discursivamente a partir das ideias de carreira e trajetória pessoal (via subjetiva), como trunfos amplamente individuais¹²⁸ (na primeira vez, a amiga com quem passou pelo processo seletivo não passou; na segunda, o sócio abandonou o projeto). No entanto, se com o passo do tempo a relação com o trabalho pode tornar-se um pouco pesada, é no espaço da conjugalidade que o balanço adquire traços mais negativos, ao ponto de inspirar um questionamento moral sobre o verdadeiro “lugar” do homem e da mulher.

[*Carolina*] Você acha que em alguma coisa formou tua personalidade?

[*Marília*] Sim, muito. A minha independência. Me fez ser uma mulher tipo **homem**, que eu me banco, me faço, me toco, e isso já me fez, me causou problemas, porque não é bem assim, mas... na aviação é assim. Você ganha muito, ganhava muito, você tinha tua vida, independente, a pessoa tinha que aceitar, você que resolvia suas coisas, “ah eu não posso”, “mas eu posso”, “ah eu vou e faço, não pergunto pra ninguém, porque eu posso”. Então, isso te torna, assim, me tornou uma pessoa muito, muito independente. E não é legal não mulher assim, sabia? Meio homem. Tem que ser um pouco lá, um pouco cá. O meu marido dizia “o homem da casa sou **eu**”, e eu não entendia. Hoje eu entendo. Eu tive que me separar pra entender isso. [*Eu comento que eu também sou uma mulher independente, mas as vezes as pessoas não estão preparadas*]

[*Marília*] É, então, eu lá “você não está me fazendo bem, então eu vou me separar, porque eu posso tocar minha vida sozinha”. Mas pode não, acha que pode! Mas não é assim.

Marília reconhece que a falência da Varig teve consequências diretas no fim do seu casamento. Nessa direção, ela relaciona diretamente a perda de independência à “falta de dinheiro”: “de repente você precisa ser dependente, aí muda tua vida toda, e aí deu zebra”. Se sua narrativa é extremamente reflexiva no momento de sopesar os efeitos do trabalho na capacidade de decisão e negociação no casal, é no momento em que ela expressa que “a pessoa tinha que aceitar” que o fundo moral dessas práticas se revela: sua independência nunca foi um valor, o que não permitia era a possibilidade de contestação. Mas a severidade desse tipo de

¹²⁸ O sentimento de singularidade é especialmente forte em relação à carreira de comissária de bordo, na qual Marília se sentia “à frente de tudo”. É uma singularidade com traços de estetização ou *estilização da existência* (DUARTE e GOMES, op. Cit. p. 251), entendida como um autocultivo aplicado especialmente ao cuidado de si e do corpo, e ao consumo. Como foi apontado em outros capítulos, desde o campo da moda, passando pelo cinema, até os detalhes da etiqueta (“saber se portar em um hotel”), os aprendizados “da Varig” proporcionavam uma “ampliação dos horizontes interiores” (ELIAS *apud* DUARTE e GOMES, op. Cit.) que favoreciam um sentimento de estar “descolado da vida”, para usar palavras de Marília.

reflexão radica em que a separação leva a questionar a própria subjetividade – uma subjetividade generificada – conformada ao longo de uma trajetória de sucesso profissional. “Não é legal mulher assim, sabia?” é a amarga constatação de que ser uma mulher independente, em nosso mundo, pode “dar zebra” e conduzir à solidão.

Em diversas ocasiões, a pergunta pelas vivências e representações de mulheres sobre as crises conjugais tem me enfrentado, em contextos sociais relativamente diferentes¹²⁹, com discursos semelhantes ao de Marília. Trata-se em todos os casos de mulheres de camadas médias, que atribuem um importante significado ao trabalho como meio de aquisição de uma renda própria, realização pessoal, tempo para si e reputação, e que paralelamente valorizam o núcleo conjugal como espaço privilegiado das relações que estabelecem com o mundo. Em contextos sociais bastante diferentes do estudado por Gregori (1992), para elas também, na hierarquia das pequenas desgraças familiares a separação era, frequentemente, o mal maior. Foi nesse sentido que propus a noção de *individualidade forçada* (CASTELLITTI, 2013), uma acentuação da autonomia como consequência da separação, enxergada como uma tendência irreversível e pouco valorizada. Nessas situações, se em alguns aspectos a ruptura conjugal possibilitou um ganho de tempo livre, para as mulheres com filhos também significou um aumento das responsabilidades e decisões, tornando-se uma individualidade vivenciada como um fardo e com sabor de solidão.

Robert Castel define como negativas as formas de individualização que são obtidas por subtração em relação ao entranhamento em coletivos (CASTEL, 2012, p. 596). Em sua conclusão sobre as metamorfoses contemporâneas do salário, afirma que essas condições têm levado a colocar em questão o frágil equilíbrio que a sociedade salarial havia logrado entre promoção do indivíduo e pertencimento a coletivos protetores. Esse *individualismo negativo*, segundo o sociólogo francês, reúne a independência completa do indivíduo e sua completa ausência de consistência. Para alguns – talvez poucos em nossa sociedade, em comparação à estudada pelo autor – a condição salarial possibilitou a conquista de um status profissional público e coletivo, uma ancoragem que permitia uma estabilização dos modos de vida. O advento de novos regimes de sociabilidade, que o autor localiza fundamentalmente na esfera do trabalho, faz com que as prerrogativas do individualismo se apliquem a indivíduos que, da liberdade, conhecem sobretudo a falta de vínculos e, da autonomia, a ausência de suportes.

¹²⁹ Relativamente diferentes porque estamos falando do grande espectro das camadas médias, mas em realidades nacionais e urbanas bastante contrastivas: Santa Fe, cidade argentina de porte médio, e Rio de Janeiro.

Assim, a contradição que atravessa o processo atual de individualização é profunda. Ameaça a sociedade de uma fragmentação, que a tornaria ingovernável, ou de uma polarização entre os que podem associar individualismo e independência, porque sua posição social está assegurada, e os que carregam sua individualidade como uma cruz, porque significa falta de vínculos e ausência de proteções. (CASTEL, 2012, pp. 609-610)

Em termos gerais poderíamos concordar com o diagnóstico do autor. Se novos regimes de emprego flexíveis e intermitentes ameaçam de fragmentação as sociedades onde o Estado de bem-estar alcançou sua forma mais consolidada, no Brasil, a falência de uma empresa como a Varig revela não somente a vulnerabilidade da condição salarial, mas, sobretudo, a incapacidade do Estado para cumprir obrigações básicas, como são o acesso aos direitos previdenciários e a execução das medidas judiciais indenizatórias. Mesmo assim, as mudanças na posição social e suas consequências no modo de vivenciar a individualidade não são processos sociais idênticos para homens e mulheres. O fardo não é o mesmo para todos, e o gênero não pode ser uma variante a mais. A forma como se constrói um vínculo, o que constitui uma proteção, o significado da aquisição e da perda de independência, são processos que dependem fundamentalmente do gênero, e que, em sua variabilidade histórica, modificam o conteúdo sociocultural daquilo que entendemos por relações de gênero.

A preocupação com a falta de autonomia das mulheres, mesmo no universo das camadas médias, e as expectativas depositadas na renda e no espaço próprios, foram palavras de ordem do chamado feminismo da primeira onda, magistralmente defendidas no famoso ensaio de Virginia Woolf (2004). Em nossos dias, essa autonomia conquistada é frequentemente apresentada como conflitante com os interesses da vida matrimonial. Segundo Gonçalves (2010), esse aparente paradoxo (quase um clichê) tem recebido pouca atenção de estudiosos/as feministas, que tendem a olhar o fenômeno sob a rubrica estrita de um *gender gap*¹³⁰. Saliendo a importância de um olhar crítico frente a posições que naturalizam a necessidade do par e do casamento no contexto de uma matriz heterossexual e reprodutiva, Gonçalves observa que no mundo das mulheres “sós” por ela pesquisado, a noção de independência pela via do trabalho apresenta sentidos muitas vezes contraditórios. Junto ao orgulho e elevada consideração por si mesmas naquilo que fazem, a sentimentos de prazer e realização, as mulheres entrevistadas expressam temores e dúvidas. “Minha independência afasta os homens, eles têm medo de mulheres como eu”, expressa uma delas (GONÇALVES, 2010, p. 246).

¹³⁰ Segundo a autora, o termo vem sendo utilizado para referir-se às conquistas feministas que emanciparam as mulheres deixando os homens em descompasso.

A pesquisa apresentada nesta tese de doutorado em antropologia social procurou contribuir para os estudos sobre carreiras, biografias e bifurcações biográficas, em um contexto social cujo ordenamento é, em grande medida, uma questão da relação dos agentes com o mundo do trabalho. Se, em sua gênese histórica, esse mundo se conformou como tipicamente masculino, as longas tradições de estudos sociais que dedicaram esforços a explicar suas propriedades constituintes só muito recentemente começaram a reparar na forma em que essas teorias tinham sido inspiradas por e para homens trabalhadores. A mulher, trabalhador “imperfeito” (SCOTT, 1990, p. 3), condenada a um salário inferior, insuficiente para compensar a desordem engendrada por sua ausência na casa, até começos do século XX somente era objeto de preocupação enquanto cristalização das perturbações provocadas pela industrialização.

No mundo da aviação, o trabalho feminino foi objeto de uma recepção um tanto peculiar, segundo descrevi no segundo capítulo. Muito próximo do mundo militar, as mulheres estiveram ausentes da tripulação do avião durante as primeiras décadas de constituição desse campo, e somente vieram a ser admitidas através da figura da enfermeira, devido aos serviços de cuidado e primeiros socorros que elas poderiam realizar. Depois de muitas resistências, e da mão do *boom* publicitário, aconteceu uma decisiva feminização desse campo de trabalho, chegando ao ponto de certas companhias pararem de contratar homens. Segundo observa Hochschild, mesmo atuando lado a lado, o trabalho de comissário de bordo não é o *mesmo trabalho* para uma mulher e para um homem:

Mais do que administradoras, motoristas de ônibus, ou jardineiras, as comissárias de bordo lidam com pessoas que esperam que elas *incorporem*¹³¹ dois papéis principais do Feminino: a esposa e mãe carinhosa (servido comida, atendendo as necessidades dos outros) e a glamorosa “mulher de carreira” (vestida para ser vista, em contato com homens desconhecidos, profissional e controlada em seus comportamentos, e literalmente muito longe de casa). Elas realizam seu trabalho simbolizando a transferência de uma feminilidade caseira no espaço impessoal do mercado, anunciando, por tanto, “eu trabalho aos olhos do público, mas ainda sou uma mulher no coração”. (HOCHSCHILD, 1983, p. 174)

A ambiguidade dessa dupla performance de gênero é a marca de fogo da construção subjetiva individual dessas mulheres. Enquanto a Varig existia e elas saíam de casa todos os dias para encararem mais uma rota aérea, com toda a elegância, seriedade e status adquiridos através de anos de uma trajetória profissional bem-sucedida, essa duplicidade era contornada graças a um sentimento de independência altamente valorizado. “Eu posso” estar em Los

¹³¹ Itálico no original.

Angeles hoje e lembrar da lista do supermercado para amanhã, “eu faço” um serviço de bordo perfeito e também levo minha mãe de férias para Tóquio, “eu posso” dormir com um homem que conheci hoje ou levar meu marido para passar uns dias comigo em Paris. Nesse sentido, não só a condição salarial, mas todo o respaldo simbólico do prestígio da companhia onde trabalhavam, possibilitou para elas a conquista do status profissional público e coletivo apontado por Castel, essa ancoragem que permitia uma estabilização dos modos de vida.

No meu universo de pesquisa, esse tipo de afirmação do valor-indivíduo não necessariamente foi acompanhado por uma semelhante acentuação do princípio igualitário (SALEM, 2007) nas relações com o sexo oposto, principalmente na esfera conjugal, mas também na profissional. No trabalho, a hierarquia sexual era complementada – e por momentos dissimulada – pela hierarquia de cargos e funções¹³². Nas casas, os cônjuges “tinham que aceitar” as condições impostas pelo tipo de trabalho de suas companheiras, porque elas “podiam” (comprar uma casa ou arranjar um bom aluguel com o patrocínio da Varig, levar de férias a família para quase qualquer lugar do mundo, pagar a escola das crianças etc.). Enquanto a Varig existiu, muitas separações aconteceram, precisamente, porque esses parceiros deixaram de aceitar tais condições.

A antecipação do fim da carreira profissional provocado pela falência da Varig acabou com aquela ancoragem identitária, inundando de incerteza e precariedade as vidas daqueles que passavam longas jornadas no céu, mas tinham na companhia um chão firme. Entre minhas interlocutoras, o sentido da individualidade, fortemente atrelado à trajetória profissional, foi colocado em suspense. A perda de independência econômica foi o primeiro e mais patente signo dessa queda, mas o sentimento de crise impregnou toda a subjetividade. O caso de Marília citado nestas considerações finais não é expressivo, nem representativo, de todas as trajetórias; é talvez o mais ilustrativo de como as ambivalências entre o princípio individualista e o igualitário, latentes na díade conjugal, podem eclodir em momentos de rupturas biográficas importantes. O modo como a relação, sempre tensa, entre individualismo, independência e igualdade se atualizam em cada configuração social, vai depender, também, do fluxo da trajetória e das eventualidades da existência.

¹³² Talvez seja essa uma das vias da feminização dos comissários de bordo. Ao longo de minha pesquisa comprovei, por parte das mulheres e dos homens, o pressuposto de que essa seria uma profissão “amigável” para homens gays (a homossexualidade feminina é muito menos comentada), embora não tenha tido a oportunidade de aprofundar essa questão. A interseção entre as hierarquias de cargo e sexo fica, assim, como uma instigante hipótese para ser desenvolvida em pesquisas futuras.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Fernanda F. 2016. *Entre a aula e o palco. Carreiras de professoras de balé clássico na cidade de Niterói*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Tese de doutorado (Antropologia Social).

ABU-LUGHOD, Lila. 1986. *Veiled sentiments. Honor and poetry in a Bedouin society*. Berkeley: University of California Press.

_____. 1993. *Writing women's worlds. Bedouin stories*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

_____. (Ed.). 1998. *Remaking women: Feminism and modernity in the Middle East*. Princeton University Press.

_____. 2001. *Dramas of nationhood: The politics of the television in Egypt*. Chicago: The University of Chicago Press.

ALVES, Andréa M. 2004. *A dama e o cavalheiro: um estudo antropológico sobre envelhecimento, gênero e sociabilidade*. Rio de Janeiro: FGV.

ARIÈS, Philippe. 1978. *História social da criança e da família*. Rio de Janeiro: Zahar.

BALÁN, Jorge; JELIN, Elizabeth. 1979. "La estructura social en la biografía personal". *Estudios Cedes*, nº9, v. 2.

BARROS, Myriam L. de. 1987. *Autoridade e afeto: Avós, filhos e netos na família brasileira*. Rio de Janeiro: Zahar.

_____. 2009. "Três gerações femininas em famílias de camadas médias". Em: VELHO, G. e DUARTE, L. F. D. (orgs). *Gerações, família e sexualidade*. Rio de Janeiro: 7Letras, pp. 46-62.

BARRY, Kathleen M. "Femininity in flight. A history in flight attendants". Disponível em: <http://www.femininityinflight.com/index.html>. Acesso em: 23/12/2017.

BARTHES, Roland. 1993. *Fragmentos de un Discurso Amoroso*. Madrid: Siglo XXI.

BAUMAN, Zigmund. 2001. *La sociedad individualizada*. Madrid: Cátedra.

BECK, Ulrich. 2003. *La Individualización. El individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas*. Barcelona: Paidós.

_____. 2012. "A reinvenção da política: rumo a uma teoria da modernização reflexiva". Em: BECK, U.; GIDDENS, A. e LASH, S. *Modernização reflexiva. Política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: Editora Unesp.

BECK, Ulrich & BECK-GERNSHEIM, Elisabeth. 2001. *El normal caos del amor*. Barcelona: Paidós.

BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony e LASH, Scott. 2012. *Modernização reflexiva. Política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: Editora Unesp.

BECKER, Howard. 2014. *Trucos del oficio: cómo conducir su investigación en ciencias sociales*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

_____. 2010. *Outsiders. Hacia una sociología de la desviación*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

BERTAUX, Daniel. 2010 [1997]. *Le récit de vie. L'enquête et ses méthodes*. Paris : Armand Colin.

BESSIN, Marc ; BIDART, Claire et GROSSETTI, Michel (dir.). 2010. *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*. Paris, La Découverte, "Recherches".

BISPO, Raphael. 2016. *Rainhas do rebolado. Carreiras artísticas e sensibilidades femininas no mundo televisivo*. Rio de Janeiro: Mauad: FAPERJ.

BOGALHEIRO, Manuel. 2015. "O Naufrágio como metáfora da contingência: um ensaio a partir de «The Sinking of the Titanic» (1969) de Gavin Bryars". *Interact: Revista Online de Arte, Cultura e Tecnologia*. Disponível em: <http://interact.com.pt/22/naufragio-bryars/>. Acesso em: 3/1/2018

BOLTANSKI, Luc. 2000. *El amor y la justicia como competencias. Tres ensayos de sociología de la acción*. Buenos Aires: Amorrortu.

BOURDIEU, Pierre. 1986. "L'illusion biographique". *Actes de la Recherche en sciences sociales*, 62-63, juin.

_____. (Dir.) 1999. *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico.

_____. 2000. *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.

_____. 2005. *Esboço de auto-análise*. São Paulo: Companhia das Letras.

_____. 2007. *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina.

BOURDIEU, Pierre & PASSERON, Jean-Claude. 2001. *La reproducción: elementos para una teoría del sistema de enseñanza*. Buenos Aires: Proa.

BRITTO DA MOTTA, Alda. 1999. "As dimensões de gênero e classe social na análise do envelhecimento". *Cadernos Pagu*, nº13, pp. 191-221.

BRUSCHINI, Cristina & e LOMBARDI, Maria R. 2001. *Instruídas e trabalhadeiras. Trabalho feminino no final do século XX*. Cadernos Pagu, 17/18, pp. 157-196.

CABRAL, Ana Isabel Aguiar. 2003. *Marcados pelo perigo: um estudo etnográfico sobre os comissários de vôo*. Rio de Janeiro: PPGSA, UFRJ. Tese de doutorado.

CASTEL, Robert. 2012. *As metamorfoses da questão social. Uma crônica do salário*. Rio de Janeiro: Vozes.

CASTELLITTI, Carolina. 2011. Significados de experiencias conyugales de mujeres de estrato socio-económico medio de la ciudad de Santa Fe. Santa Fe: FHUC, UNL. Tesina de Graduación (Sociología).

_____. 2013. “Una ‘individualidad forzada’: experiencias conyugales de mujeres separadas con hijos”. *Cadernos de campo*, n. 22, pp. 32-44.

_____. 2014a. *Susanitas e Mafaldas: trajetórias conjugais e rupturas segundo mulheres de camadas médias da cidade de Santa Fe, Argentina*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Dissertação de Mestrado (Antropologia Social).

_____. 2014b. “Erotismo em contextos (dês) institucionais: aeromoças da Varig na Playboy”. Trabalho de conclusão de curso (não publicado).

_____. 2015. “Hay un antes y un después de la Varig”. *XI Reunión de Antropología del Mercosur*, 30 de noviembre – 4 de diciembre de 2015, Montevideo, Uruguay. (online)

CHAUÍ, Marilena. 1985. “Participando do debate sobre mulher e violência”. *Perspectivas Antropológicas da Mulher*, V. 4. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

CHAMPAGNE, Patric. 1999. “La caída”. En: BOURDIEU, P. (Dir.) 1999. *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico.

CITRO, Silvia (coord.). 2010. *Cuerpos plurales: Antropología de y desde los cuerpos*. Buenos Aires: Biblos.

CRAPANZANO, Vincent. 2003. “Reflections on Hope as a Category of Social and Psychological Analysis”. *Cultural Anthropology*, vol. 18.

CRENSHAW, Kimberlé. 2002. “Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero”. *Estudos Feministas*, 171/1, pp. 171-188.

CUSTODIO, Rosa M. Comissárias de voo e suas histórias de vida. (online). Disponível em: <http://rmcustodio.blogspot.com.br/2014/06/ellen-church-primeira-aeromoca.html>. Acesso em: 5/1/2018.

DA SILVA, Ludmila C. 2002. “El mundo de los archivos”. En: DA SILVA, Ludmila C. y JELIN, E. (eds.), *Los archivos de la represión: documentos, memoria y verdad*. Madrid: Siglo XXI Editores.

DAMATTA, Roberto. 1978. “O ofício de etnólogo: ou. Como ter ‘anthropological blues’”. Em: NUNES, E. de O. (org.) *A aventura sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar.

_____. 2009. *Crônicas da vida e da morte*. Rio de Janeiro: Rocco.

DÁVILA, Arlene. 1998. "El Kiosko Budweiser: the making of a 'national' television show in Puerto Rico". In: *American Ethnologist* 25 (3), pp. 452-470.

DEBERT, Guita G. 1999. "Apresentação". *Cadernos Pagu*, 13, pp. 7-10.

DENAVE, Sophie. 2006. "Les conditions individuelles et collectives des ruptures professionnelles". *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 120, 2006, pp. 85-110.

DÍAZ-BENÍTEZ, María Elvira. 2009. *Nas redes do sexo: bastidores e cenários do pornô brasileiro*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Tese de doutorado (Antropologia Social).

DOMINGOS, Angela. 2013. *Entre o querer ser e o tornar-se: um estudo etnográfico sobre aspirantes à carreira de ator de televisão*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Dissertação de Mestrado (Antropologia Social).

DUARTE, Luiz Fernando D. 1984. "Pouca Vergonha, Muita Vergonha. Sexo e moralidade entre as classes trabalhadoras urbanas". In: *4º Encontro de Estudos Populacionais, Anais*.

_____. 1986. *Da vida nervosa (nas classes trabalhadoras urbanas)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, CNPq.

_____. 2009. "Família, moralidade e religião: tensões contrastivas contemporâneas em busca de um modelo". Em: VELHO, G. e DUARTE, L. F. D. (orgs.). *Gerações, família e sexualidade*. Rio de Janeiro: 7Letras. pp. 17-45

_____. 2011. "Geração, Fratria e Gênero: um estudo de mandato transgeracional e subjetivação diferencial". *Trivium. Estudos Interdisciplinares*, vol. 3, n.1.

_____. 2013. "Aonde caminha a moralidade?". *Cadernos Pagu* n° 41, pp. 19-27

DUARTE, Luiz Fernando D. e GOMES, Edlaine de Campos. 2008. *Três famílias: identidades e trajetórias transgeracionais nas classes populares*. Rio de Janeiro: Editora FGV.

DUBET, François e MARTUCCELLI, Danilo. 1998. *¿En qué sociedad vivimos?* Buenos Aires: Losada.

DUMONT, Louis. 1985 [1983]. *O individualismo: uma perspectiva antropológica da ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Rocco.

_____. 2008 [1992]. *Homo hierarchicus. O sistema das castas e suas implicações*. Editora da Universidade de São Paulo.

ELIAS, Norbert. 1995. *Mozart, sociologia de um gênio*. Rio de Janeiro: Zahar.

_____. 1996. *La sociedad cortesana*. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica.

_____. 2002. *Compromiso y distanciamiento*. Barcelona: Península.

_____. 2008. *Sociología fundamental*. Barcelona: Gedisa.

FARIAS, Rita de C. P. 2010. *Entre a igualdade e a distinção: a trama social de uma grande empresa corporificada no uniforme de trabalho*. Campinas, SP: UNICAMP. Tese de doutorado (Antropologia Social).

FASSIN, Didier & RECHTMAN, Richard. 2009. *The empire of trauma. An Inquiry into the Condition of Victimhood*. Princeton University Press.

FAY, Claudia M. 2001. *Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)*. Porto Alegre: UFRGS. Tese de Doutorado (História).

_____ e OLIVEIRA, Geneci G. 2008. “As mulheres que vestem terno x as mulheres que vestem saias”. *Fazendo Gênero 8 - Corpo, Violência e Poder*. Florianópolis, 25-28 de agosto.

_____ 2010. “Pilotos e comissários: profissão de homem e profissão de mulher?” *VIII Congresso Iberoamericano de Ciência, tecnologia e gênero*.

_____ 2013. “As mulheres na aviação brasileira”. *Seminário Internacional Fazendo Gênero 10* (Anais Eletrônicos), Florianópolis.

FERNANDES, Camila. “Ficar com”. *parentesco, criança e gênero no cotidiano*. Rio de Janeiro: UFF. Dissertação de Mestrado (Antropologia Social).

_____ “Tempos e territórios de gênero: Uma batalha entre o ‘tempo pra mim’ e o tempo de ‘correr atrás’”. Em: DIAZ-BENITEZ, María E. e RANGEL, Everton (orgs). *Governo, Desejo, Afeto: discutindo gramáticas de gênero*. (no prelo)

FIGUEIRA, Sérvulo A. 1986. “O ‘moderno’ e o ‘arcaico’ na nova família brasileira: notas sobre a dimensão invisível da mudança social. Em: FIGUEIRA, S. A. (org.) *Uma nova família?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

FOUCAULT, Michael. *A ordem do discurso*. Aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. São Paulo: Loyola.

_____ 2002. *Vigilar y Castigar: Nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI.

_____ 2002b. *Historia de la sexualidad. La voluntad del saber*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina.

FRANCHETTO, Bruna; CAVALCANTI, Maria L. V. C. e HEILBORN, Maria L. 1981. “Antropologia e feminismo”. Em: FRANCHETTO, B; CAVALCANTI, M. L. V. C. e HEILBORN, M. L. 1981. *Perspectivas antropológicas da mulher 1*. Rio de Janeiro: Zahar.

FRY, Peter. 2000. “Politics, nationality and the meanings of ‘race’ in Brazil”. *Daedalus*, 129 (2): 83, 118.

GIDDENS, Anthony. 1993. *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza.

_____ 2006. *La transformación de la intimidad. Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. Madrid: Cátedra.

- GIDDENS, Anthony. 2012. “A vida em uma sociedade pós-tradicional”. Em: BECK, U.; GIDDENS, A. e LASH, S. *Modernização reflexiva. Política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: Editora Unesp.
- GILL, Rosalind. 2009. “Supersexualise me! Advertising and the midriffs”. In: Attwood, F (ed.) *Mainstreaming Sex: The Sexualization of Culture*. Tauris.
- GODOY, Karla E. e GUIMARÃES, Valeria L. 2014. “Turismo, história, memórias e imaginários dos tempos da Panair”. *Revista Rosa dos Ventos*, 6 (2), pp. 124-138.
- GOLDENBERG, Mirian. 1990. *A outra: um estudo antropológico sobre a identidade da amante do homem casado*. Rio de Janeiro: Record.
- _____. 2006. *Infidel*. Notas de uma antropóloga. Rio de Janeiro: Record.
- GONÇALVES, Eliane. 2010. “‘Remar o próprio barco’: a centralidade do trabalho no mundo das mulheres ‘sós’”. *Cadernos Pagu* (34), janeiro-junho, pp. 235-268.
- GRABOWSKI, Malu. 1998. *Aceita um cafezinho? Diário de uma aeromoça*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.
- GREGORI, Maria F. 1992. *Cenas e Queixas. Um estudo sobre mulheres, relações violentas e prática feminista*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; São Paulo: ANPOCS.
- GUIMARÃES, Nadya A. 2001. “Os desafios da equidade: reestruturação e desigualdades de gênero e raça no Brasil”. *Cadernos Pagu*, 17/18, pp. 157-196.
- HEILBORN, Maria L. 2004. *Dois é par: Gênero e identidade sexual em contexto igualitário*. Rio de Janeiro: Editora Garamond.
- HELMS, Henrique. 2010. *O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da Varig*. Porto Alegre: FFCH, PUC. Dissertação de mestrado (História).
- HIRSCHMAN, Albert. 1970. *Exit, voice, and loyalty: responses to decline in firms, organizations, and states*. Cambridge: Harvard University Press.
- HOCHSCHILD, Arlie Russel. 1983. *The managed heart. Commercialization of human feeling*. Berkeley, University of California Press.
- HUGHES, Everett C. 1984 [1971]. *The Sociological Eye: selected papers*. New Brunswick: Transaction.
- INGOLD, Tim. 2000. *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge.
- JIANGLI, Su. 2015. “Advertising American Values and Way of Life: Public Diplomacy and American Companies’ Ads in China”. In: *Journal of Anthropology and Archaeology*, Vol. 3, No. 2, pp. 37-47.

- LIMA, Vera Lúcia A. R. 2005. *A inserção do negro na Carreira de Diplomata: ação afirmativa para o Instituto Rio Branco*. Rio de Janeiro: UFRJ. Dissertação de Mestrado (Sociologia e Antropologia).
- LINS, Marcelo D. 2015. *Caso Varig. A história da maior tragédia da aviação brasileira*. Rio de Janeiro: Jaguatirica.
- LECLERC-OLIVE, Michèle. 2009. “Temporalidades de la experiencia: las biografías y sus acontecimientos”. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana de México*, Año IV, n* 8, julio-diciembre, pp. 1-39.
- _____. 2010. “Enquêtes biographiques entre bifurcations et événements. Quelques réflexions épistémologiques”. In: BESSIN, M. et al. *Bifurcations : Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*. Paris : La Découverte, "Recherches".
- MAGNANI, José G. C. 2009. “Etnografia como prática e experiência”. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 15, n. 32, jul./dez., pp. 129-156.
- MAHMOOD, Saba. 2005. *Politics of piety: the Islamic revival and feminist subject*. Princeton University Press.
- MECCIA, Ernesto. 2016. *El tiempo no para: Los últimos homosexuales cuentan la historia*. Santa Fe: Ediciones UNL; Buenos Aires: Eudeba.
- MONTEIRO, Cristiano F. 2007. “A Varig e o Brasil, entre o desenvolvimento nacional e a competitividade global”. *Civitas – Revista de Ciências Sociais*, v. 7, n. 1, jan.-jun.
- _____. 2008. “Empresários e ação política no contexto das reformas para o mercado: o caso da aviação comercial”. *Revista de Sociologia Política*, Curitiba, v. 16, número suplementar, p.159-180.
- _____. 2011. “Political Dynamics and Liberalization in the Brazilian Air transport industry: 1990-2002”. *Brazilian Political Science Review*, 5 (1) 36, pp: 35-53.
- OLIVEIRA, Geneci G. de. 2011. *VARIG de 1986 a 2006: reflexões sobre a ascensão e queda da empresa símbolo do transporte aéreo nacional*. Porto Alegre: FFCH, PUCRS. Dissertação de mestrado (História).
- PAIVA ABREU, Alice R.; HIRATA, Helena & LOBARDI, Maria R. (orgs). 2016. *Gênero e trabalho no Brasil e na França: perspectivas interseccionais*. São Paulo: Boitempo.
- PEIXOTO, Clarice E. e CICCHELLI, Vincenzo. 2000. “Sociologia e antropologia da vida privada na Europa e no Brasil. Os paradoxos da mudança”. Em: PEIXOTO, C. E., SINGLY, F. CICCHELLI, V. (orgs). 2000. *Família e Individualização*. Rio de Janeiro: Editora FGV. pp. 7-11
- PEIRANO, Mariza. 1992. “Artimanhas do acaso”. *Anuário Antropológico*, 89, pp. 9-21
- PINA CABRAL, João de. 2003. *O homem na família. Cinco ensaios de antropologia*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.

PINTO, Louis. 1999. “Carreras destrazadas”. En: BOURDIEU, P. (Dir.) 1999. *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico.

PISCITELLI, Adriana G. 1999. *Jóias de Família, gênero em histórias sobre grupos empresariais brasileiros*. Campinas, SP: UNICAMP. Tese de Doutorado (Ciências Sociais).

PONTES, Heloisa. 2008. “Inventando nomes, ganhado fama: as atrizes do teatro brasileiro, 1940-68”. *Etnográfica. Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*. Vol. 12 (1)

_____. 2009. “Beleza roubada: gênero, estética e corporalidade no teatro brasileiro”. *Cadernos Pagu*, 33, julho-dezembro, pp.139-166.

POLLAK, Michael. 1990. *L'Experience Concentrationnaire*. Paris: Metaillié.

_____. 2006. *Memoria, olvido, silencio. La producción social de identidades frente a situaciones límites*. Buenos Aires: Ediciones Al Margen.

RANGEL, Everton. 2015. *Brazilians Dancers*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Dissertação de Mestrado (Antropologia Social).

_____. 2016. “Circulando como filho: etnografando relações familiares através dos bastidores de uma empresa circense”. *R@U: Revista de Antropologia Social dos Alunos do PPGAS-UFSCAR*, v. 8, p. 147-163.

REZENDE, Claudia B. e COELHO, Claudia C. 2010. *Antropologia das emoções*. Rio de Janeiro: Editora FGV.

RIBEIRO, Ivete e RIVEIRO, Ana C. T. 1995. *Família em processos contemporâneos: inovações culturais na sociedade brasileira*. São Paulo: Loyola.

RODRIGUES, Lea C. 2004. *Metáforas do Brasil. Demissões voluntárias, crise e rupturas no Banco do Brasil*. São Paulo: Annablume; Fapesp.

ROSALDO, Renato. 1989. *Culture and truth. The remaking of social analysis*. Boston: Beacon.

RUSSO, Jane A. 2009. “A sexologia na era dos direitos sexuais: aproximações possíveis”. Em: VELHO, G. e DUARTE, L. F. D. (orgs). *Gerações, família e sexualidade*. Rio de Janeiro: 7Letras, pp. 63-76.

SAHLINS, Marshall. 2011. “What kinship is” (part one). *Journal of the Royal Anthropological Institute* (N.S.) 17, pp. 2-19.

SALEM, Tania. 2007. *O casal grávido: disposições e dilemas da parceria igualitária*. Rio de Janeiro: Editora FGV.

SCOTT, Joan W. 1990. “‘L’ouvrière, mot impie, sordide...’ Le discours de l’économie politique française sur les ouvrières (1840-1860)”. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 83, junho.

- SEGALEN, Martine. 1999. *Sociologia da família*. Lisboa: Terramar.
- SIMMEL, Georg. 2005. “As grandes cidades e a vida do espírito (1903)”. *Mana*. 11(2): 577-591.
- SIMÕES, Júlio A. 2000. *Entre o lobby e as ruas: movimento de aposentados e politização da aposentadoria*. Campinas, SP: UNICAMP. Tese de doutorado (Ciências Sociais).
- SEGATO, Rita Laura. 2006. “O Édipo brasileiro: a dupla negação de gênero e raça”. *Série Antropologia* (400), Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília.
- SINGLY, François de. 1996. *Le soi, le couple et la famille*. Paris: Nathan.
- _____. 2000. “O nascimento do ‘indivíduo individualizado’ e seus efeitos na vida conjugal e familiar”. In: PEIXOTO, C. E.; SINGLY, F. de; CICHELLI, V. *Família e Individualização*. Rio de Janeiro: Editora FGV, pp. 13-19.
- SOUZA, Marcos S. de. 2014. “*Sou policial, mas sou mulher*”: gênero e representações sociais na Polícia Militar de São Paulo. Campinas, SP: UNICAMP. Tese de Doutorado (Ciências Sociais).
- SPITULNIK, Debra. 1993. “Anthropology and Mass Media”. *Annual Review of Anthropology*, vol. 22, pp. 293-315.
- TEIXEIRA, Moema P. 1998. *O Negro em Ascensão Social: trajetórias de alunos e professores universitários no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Tese de Doutorado (Antropologia Social).
- VASCONCELOS, Cláudia. 2011. *A Estrela Brasileira*. Petrópolis: KindleBookBr.
- VASILACHIS, Irene de G. 2016. “Narrativa, creación de teoría y construcción discursiva de la identidad”. En: MECCIA, E. *El tiempo no para. Los últimos homosexuales cuentan la historia*. Santa Fe: Ediciones UNL; Buenos Aires: Eudeba.
- VIEIRA, Andréa L. da C. e VIEIRA, José J. 2014. “O cenário de ação afirmativa e a desconstrução da elitização no Ensino Superior: notas para uma agenda de ação”. *O social em questão*, ano XVII, nº 32, pp. 39-58.
- VELHO, Gilberto. 1978. “Observando o familiar”. Em: NUNES, Edson de O. (org.) *A aventura sociológica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- _____. 1987. *Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*. Rio de Janeiro: Zahar.
- _____. 1994. *Projeto e Metamorfose: Antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- _____. 1995. “Estilo de vida urbano e modernidade”. *Estudos Históricos*, nº16, julho-dezembro, pp. 227-234

_____. 2009. “Sujeito, subjetividade e projeto”. Em: VELHO, G. e DUARTE, L. F. D. (orgs.). *Gerações, família e sexualidade*. Rio de Janeiro: 7Letras. pp. 9-16

VIANNA, Adriana. 2002. *Limites da Menoridade: tutela, família e autoridade em julgamento*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, UFRJ. Tese de Doutorado (Antropologia Social).

WACQUANT, Loic. 2002. *De corpo e alma: notas etnográficas de um aprendiz de boxe*. Rio de Janeiro: RelumeDumará.

WOOLF, Virginia. 2004 [1928]. *A room of one's own*. London: Penguin Books.

ZECHLINSKI, Beatriz P. 2007. “‘A vida como ela é...’: imagens do casamento e do amor em Nelson Rodrigues”. *Cadernos Pagu*, 29, julho-dezembro, pp. 399-428.

Recursos em meio eletrônico

ALERJ, “Crise Varig: deputado defende nova investigação”. Disponível em: <http://www.alerj.rj.gov.br/Visualizar/Noticia/40555?AspxAutoDetectCookieSupport=1>. Acesso em: 14/11/2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROPAGANDA, “Festival Brasileiro de Publicidade”. Disponível em: <http://abp.com.br/premios-eventos/festival-brasileiro-publicidade/>. Acesso em: 25/5/2017.

AVIAÇÃO COMERCIAL, “Nostalgia, anos 80”. Disponível em: http://www.aviacaocomercial.net/nostalgia_anos80.htm. Acesso em 6/6/17

BARRY, Kathleen M., “Femininity in flight. A history in flight attendants”. Disponível em: <http://www.femininityinflight.com/index.html>. Acesso em: 23/12/2017

EBC, “Joaquim Barbosa vota contra indenização bilionária à Varig”. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2014-03/joaquim-barbosa-vota-contraindenizacao-bilionaria-varig>. Acesso em: 11/11/2017

ESCREVA LOLA ESCREVA, “Uma profissão generizada”. Disponível em: <http://escrevalolaescreva.blogspot.com.br/2011/09/uma-profissao-generizada.html>. Acesso em 26/5/2017.

FENTAC ORG, “Vitória no Aerus: Justiça determina pagamento de indenização a todos os participantes”. Disponível em: <http://fentac.org.br/index.php/1244/vitoria-no-aerus-justica-determina-pagamento-de-indenizacao-a-todos-os-participantes?tipo=noticia&cod=1244&slug=vitoria-no-aerus-justica-determina-pagamento-de-indenizacao-a-todos-os-participantes#.WlkM5ExFzIV>. Acesso em: 23/10/2017

FOLHA ONLINE, “Entenda o processo de recuperação judicial da Varig”. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u103286.shtml>. Acesso em: 4/9/2017.

GAVIN BRYARS, “The Sinking of the Titanic”. Disponível em: <http://www.gavinbryars.com/work/composition/sinking-titanic>. Acesso em 31/08/2017.

JETSITE, “A 1º comissária do Brasil”. Disponível em: http://www.aviacaocomercial.net/jetsite/reportagens_1comissaria.htm. Acesso em: 23/5/17.

JORNAL DO BRASIL, “Sem lenço, sem documento e sem passaporte. O que fazer para conseguir outro passaporte no exterior?”. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/030015_10/154912. Acesso em 6/6/2017.

MISSES EM MANCHETE, “Maria Augusta Nielsen - Fada Madrinha das Cinderelas”, em: Disponível em: <http://missese曼chete.blogspot.com.br/2007/05/maria-augusta-nielsen-fada-madrinha-das.html>. Acesso em: 17/5/17.

NEXO JORNAL, “A Varig ganhou uma indenização bilionária. Para quem vai o dinheiro?”. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/08/13/A-Varig-ganhou-uma-indeniza%C3%A7%C3%A3o-bilion%C3%A1ria.-Para-quem-vai-o-dinheiro>. Acesso em: 4/9/2017.

NEXO JORNAL, “A Varig ganhou uma indenização bilionária. Para quem vai o dinheiro?”. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/08/13/A-Varig-ganhou-uma-indeniza%C3%A7%C3%A3o-bilion%C3%A1ria.-Para-quem-vai-o-dinheiro>. Acesso em: 21/10/17

O ESTADO DE SÃO PAULO, “Jingle inspirado em lenda de Urashima Taro marcou época”. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,jingle-inspirado-em-lenda-de-urashima-taro-marcou-epoca,102615>. Acesso em: 5/6/2017.

O GLOBO, “STF condena União a indenizar Varig por perdas no Plano Cruzado”. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/stf-condena-uniao-indenizar-varig-por-perdas-no-plano-cruzado-11863362>. Acesso em: 23/10/2017.

PLANALTO, “Lei no 11.101, de 9 de fevereiro de 2005”. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11101.htm. Acesso em: 30/10/2017.

PROPAGANDAS HISTÓRICAS, “Voe Cruzeiro do Sul – 1974”. Disponível em: <http://www.propagandashistoricas.com.br/2014/11/voe-cruzeiro-do-sul-1974.html>. Acesso em 31/5/2017.

RM CUSTODIO BLOGSPOT, “Comissárias de voo e suas histórias de vida”. Disponível em: <http://rmcustodio.blogspot.com.br/2014/06/comissarias-de-voo-suas-historias-de.html>. Acesso em 31/08/2017.

REVISTA TRIP, “A direção do Brasil”. Disponível em: <https://revistatrip.uol.com.br/trip/roberto-da-matta>. Acesso em: 31/120/2017.

SOCILA ESCOLA, “Módulo 1: Curso de Etiqueta Social”. Disponível em: <http://www.socilaescola.com.br/site/curso-de-etiqueta-social/>. Acesso em: 23/5/2017.

SOCIOLOGICAL IMAGES, “Hanging onto the ‘Stewardess’ at Delta Airlines”. Disponível em: <<http://thesocietypages.org/socimages/2011/07/27/hanging-onto-the-stewardess-at-delta-airlines/>>. Acesso em 26/5/2017.

TRIBUNA DA INTERNET, “Carta aberta a Lula de uma ex-comissária da Varig”. Disponível em: <http://tribunadainternet.com.br/carta-aberta-a-lula-de-uma-ex-comissaria-da-varig/>. Acesso em: 27/10/2017.

UOL, “Funcionários da Varig radicalizam protesto, tumultuam aeroportos e ‘cercam’ Dirceu”. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u68440.shtml>. Acesso em: 9/11/2017.

UOL, “Varig desvia avião e evita arresto de turbina”. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0305200645.htm>. Acesso em 12/9/2017.

WIKIPEDIA, “Emmanuelle”. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Emmanuelle_\(filme\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Emmanuelle_(filme))>. Acesso em: 29/5/2017.

YOUTUBE, “Varig, a saga de Urashima Taro”. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=z0c2majP-VQ>>. Acesso em 5/6/2017.

Y&R LONDON, “Flying in the Face of Ordinary”. Disponível em: <http://www.haystackonline.com/agencies/yr-london/work/242331/flying-in-the-face-of-ordinary/>. Acesso em 13/6/2017.

9 ANEXO I

Figura 24: Alice Klausz.

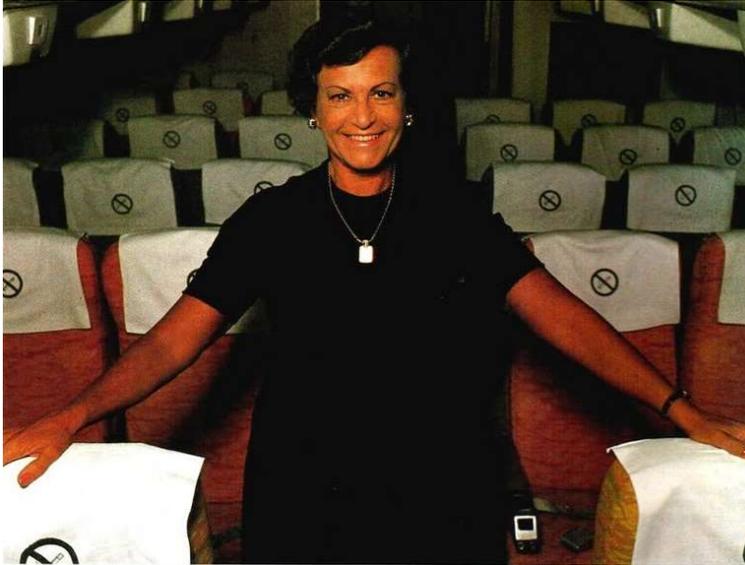


Figura 25 e Figura 26: Propagandas da Vasp e da Varig.

QUEM GOSTA DE VÔOS INTERNACIONAIS VAI ADORAR O JEITO DESTA BRASILEIRA.

Uma aeronessa da Vasp é treinada do mesmo jeito que uma aeronessa de linha internacional. Com uma diferença, ela tem o jeito brasileiro de voar. Isso acontece com todo o pessoal da Vasp. Nivel internacional e aquele jeito que só nós, brasileiros, temos de encarar tudo com alegria, descontração e eficiência. Assim é o Vasp. Jeito brasileiro, padrão internacional.

VASP

JEITO BRASILEIRO, PADRÃO INTERNACIONAL

VOANDO JUNTOS

Varig e Cruzeiro é, antes de tudo, gente que entende e gosta do que faz. Quando duas empresas se somam, o resultado é mais gente para servir você ainda melhor. Varig e Cruzeiro somaram-se. Uma experiência tradicional em serviços aéreos foi acrescentada à outra. Você vai sentir em todos os detalhes o resultado dessa soma: dos horários mais flexíveis e das conexões mais lógicas ao sabor de uma refeição e o preparo de um drink. Venha ver de perto o que essa gente é capaz de fazer para transformar um simples voo numa ótima viagem. Em qualquer voo da Varig ou do Cruzeiro, você estará sempre entrando na mesma casa, para conviver com os mesmos amigos. Consulte seu Agente de Viagens, Iata/Embratur.

VARIG **CRUZEIRO**

A maior experiência em voar Brasil

Figura 27: Capa de vinil da Varig



Figura 28: Voo inaugural da Varig para Tóquio.



Figura 29: Crachâ da Varig com imagem alusiva a Ícaro.



Figura 30: Telegrama demissional.

<p>CONTEUDO DA MENSAGEM</p> <p><<Dando seqüência ao Plano de Recuperação aprovado em A.G.C. em 17/07/2006, notificamos a rescisão de seu contrato de trabalho a partir de 02/08/2006. Solicitamos acessar o endereço eletrônico: www.varig.com/frbinterno/ a partir de 04/08/2006 para agendamento do exame médico demissional. Dentro dos próximos dias daremos mais informações quanto ao seu processo de desligamento.>></p> <p>Postado via INTERNET, em 02/08/2006 às 10:06.</p>	
<p>REMETENTE</p> <p>VARIG S/A Avenida Almirante Sílvia de Noronha 361 365 Centro 20021-010 - Rio de Janeiro/RJ</p>	<p>USO EXCLUSIVO DOS CORREIOS</p> <p><input type="checkbox"/> 1 Mudou-se <input type="checkbox"/> 6 Recusado <input type="checkbox"/> 2 Ausente <input type="checkbox"/> 7 Falecido <input type="checkbox"/> 3 Desconhecido <input type="checkbox"/> 8 Não existe o número indicado <input type="checkbox"/> 4 Endereço insuficiente. Falta:..... <input type="checkbox"/> 5 Outros (Especificar)</p>
<p>DESTINATÁRIO</p> <p>Angela Maria Arend de Mello R Senador Euzébio 07 401 . Flamengo 22250-080 - Rio de Janeiro/RJ</p>	<p>NÚMERO DO TELEGRAMA</p> <p>ME030554374BR 99467</p>  <p>TL4H</p>

Figura 31 e Figura 32: Lençóis da Varig e da Cruzeiro guardados por Claudia.



Figura 33, Figura 34 e Figura 35: Coleção de *nécessaires* de Claudia.



Figura 36: Crachás e medalha de Claudia



Figura 37: Boneca “Susi aeromoça”, com uniforme e mala da Varig.



10 ANEXO II: Trajetórias

Alice nasceu em Porto Alegre (RS), em 1965. Estudou na Universidade Federal do Rio Grande do Sul e trabalhava em um laboratório dessa universidade antes de tentar o ingresso na Varig. Foi admitida na empresa em 1986, com 21 anos de idade. Casou com um colega comissário (natural do Rio) e teve duas filhas. Os dois trabalhavam na Varig à época da falência. O casal está junto até hoje e continua morando na Ilha do Governador. Hoje ela trabalha como comissária para uma empresa de taxi aéreo.

Ana Beatriz nasceu no Rio, em 1964. Sua mãe trabalhava como empregada doméstica e ela foi criada pela patroa, com quem viveu até adulta. Ela trabalhava como secretária em uma multinacional quando decidiu virar comissária. Teve que tentar dez vezes o processo seletivo na Varig até ser aprovada. Morou alguns anos com um colega comissário, mas não casou nem teve filhos. Depois da falência, conseguiu entrar em outra companhia de aviação, onde trabalha até hoje. Mora sozinha em Copacabana.

Claudia nasceu em São Paulo, 1955. Depois da escola, começou a fazer faculdade de Letras e trabalhava como secretária em uma escola de inglês. Quando decidiu tentar o processo seletivo na Cruzeiro do Sul trabalhava como “pessoal de terra” no Aeroporto de Congonhas. Passou em 1979 e veio morar no Rio, onde ficou até hoje. Quando a Cruzeiro foi absorvida pela Varig ela passou a trabalhar para esta companhia, onde permaneceu até a falência. Foi casada uma vez e não teve filhos. Depois da falência trabalhou como gerente de um café e secretária em uma clínica de cirurgia estética. Hoje vive de sua aposentadoria e mora sozinha em seu apartamento no Flamengo.

Cristina nasceu no Rio, em 1962. Morava com sua mãe e uma irmã na Tijuca e fazia faculdade de Direito. Começou trabalhando no aeroporto, na área de reserva, antes de pedir o traspasso para o voo. Começou sua carreira de comissária em 1987, com 25 anos, já formada como advogada. Casou com um colega tripulante e tiveram uma filha. Depois da falência foi admitida em outra companhia brasileira, mas desistiu pouco tempo depois. “Virou do lar” e trabalhou como síndica do seu prédio na Tijuca, juntando o tempo de serviço necessário para se aposentar.

Diane nasceu em Campos (RJ), em 1955. Seu pai abandonou sua mãe nessa cidade durante a gravidez. Ela decidiu voltar para o Rio com a filha pequena; morava na Baixada Fluminense e trabalhava como empregada doméstica e depois como operária. Diane estudou em um colégio interno. Ela não foi admitida na Varig quando tentou o processo seletivo. Conseguiu um trabalho como secretária e tentou novamente na Cruzeiro do Sul, e dessa vez passou. Casou e teve uma filha, aos 35 anos de idade. Criou sua filha sozinha. Conseguiu se aposentar pouco antes da falência, e começou a estudar Fisioterapia e Pedagogia, com o objetivo de auxiliar sua filha, que nasceu com um problema de visão. Hoje moram juntas em seu apartamento na Praia Vermelha.

Ellen nasceu em Santa Cruz do Sul (RS) em 1958. Veio para o Rio de Janeiro para trabalhar como secretária bilíngue em uma empresa multinacional, apenas cumpridos os vinte anos de idade. Prestou o processo seletivo para a Cruzeiro do Sul e foi admitida em 1981. Poucos anos depois solicitou a transferência para a Varig e permaneceu nesta companhia até a falência. Casou com um engenheiro, com quem mora até hoje na Barra da Tijuca. Tiveram uma filha. Ellen se formou em psicologia e se dedicou a essa profissão depois da falência da Varig, no setor de Recursos Humanos.

Giovana nasceu em Niterói (RJ), em 1966. Trabalhava em um banco quando tentou a seleção na Varig, com 20 anos de idade. Casou e teve o primeiro filho logo depois de ingressar na empresa; nunca conviveu com o pai do seu filho. Na Varig, casou pela segunda vez com um arquiteto, com quem teve outro filho. Eles estavam se separando quando gravamos a entrevista. Quando a Varig faliu ela decidiu fazer faculdade de Letras e hoje é professora de italiano. Vive em Niterói com sua filha caçula.

Irene nasceu em Nova Friburgo (RJ), em 1966. Veio para o Rio para estudar turismo e trabalhava em uma agência quando tentou a seleção na Varig. Conseguiu passar na segunda tentativa. “Casou” duas vezes (sem vínculo civil) e não teve filhos. Depois da falência conseguiu ser admitida em outra companhia brasileira, e permaneceu nela até hoje (afastada por um problema de saúde na época que gravamos a entrevista). Também se dedica ao cinema. Mora sozinha em um apartamento em Ipanema.

Ivete nasceu no Rio, em 1960. Fazia faculdade de Nutrição quando tentou o ingresso para a Varig, poucos anos depois de sua irmã primogênita. Na Varig, casou com um colega e teve dois filhos. O casal se separou pouco depois de nascido o segundo filho. Permaneceu na aviação até a falência, e conseguiu superar essa fase com muita ajuda dos pais (que venderam uma casa na praia para poder ajudar as duas filhas). Mora até hoje em Copacabana e trabalha no setor de *catering* de uma empresa.

Marília nasceu no Rio, em 1953. Entrou para a Varig pouco depois de terminar o colégio; ela tinha realizado um intercâmbio nos Estados Unidos, onde aprendeu a falar inglês. Em 1980 conheceu uma pessoa na aviação, casou e teve uma filha. Moraram juntos cinco anos e se separaram. Um tempo depois conheceu outro homem, com quem esteve casada 23 anos, até recentemente. Depois da falência, Marília voou pouco tempo em outra companhia de aviação brasileira, mas desistiu rapidamente. Comprou uma loja, onde trabalha atualmente. Mora sozinha na Tijuca.

Matilde nasceu em São Paulo, em 1954. Seu pai era militar e sua mãe enfermeira. Desde pequena ela sabia que seria três coisas: secretária da General Motors, algo relacionado com Educação Física ou comissária de bordo. Começou a carreira como comissária na Transbrasil, em 1977 e dois anos depois foi para a Varig. Foi noiva uma vez, e casada (sem vínculo formal) duas vezes. Depois da falência da Varig conseguiu entrar para outra companhia de aviação, onde trabalha até hoje. Mora sozinha na Ilha do Governador.

Miriam nasceu em Moçambique, em 1958. Seu pai era militar e, em função disso, a família migrou primeiro para Portugal e depois para Manaus. Ela trabalhava no aeroporto dessa cidade, como “pessoal de terra”, quando decidiu passar para o voo. Casou, teve um filho e se divorciou enquanto ainda trabalhava como comissária. Depois da falência, começou a cozinhar e vender marmitas no seu bairro e no colégio do filho. Hoje continua trabalhando como cozinheira de forma autônoma, casou de novo e vive com seu filho e marido no Recreio.

Patrícia nasceu em Vitória da Conquista (BA), em 1958. Se formou como professora de Educação Física e entrou para a Varig em 1980. Casou, teve uma filha e se separou. Nos últimos anos da carreira conheceu seu atual marido, durante umas férias na Grécia. Ele veio morar no Brasil e tiveram juntos uma filha. Quando a Varig faliu, Patrícia seguiu seu marido,

administrador de uma rede de hotéis, primeiro para Curaçao e depois para Roma, onde a família mora atualmente.

Raissa nasceu em Porto Alegre (RS), em 1965, mas pouco tempo depois migrou com a família para Manaus, por conta do emprego do pai. Alguns anos depois a família se radicou em Niterói, onde ela mora até hoje. Criada em uma “família de tripulantes”, começou a trabalhar desde cedo no aeroporto, como “pessoal de terra”. Foi mãe aos 18 anos. Pouco tempo depois, solicitou o traspasso para o voo. Enquanto voava, conseguiu terminar o curso de psicologia, profissão a que se dedicou depois da falência da companhia. Se divorciou do primeiro marido e casou novamente com um colega comissário, aposentado por problemas de saúde um tempo antes da falência. Tiveram uma filha e moram juntos até hoje.

Regina nasceu em Porto Alegre (RS), em 1963. Estudou Educação Física e Letras, e se formou em ambas faculdades antes de entrar para a Varig. Foi admitida na empresa em 1986, e continuou voando até a falência. Casou com um bancário, também de Porto Alegre, com quem mora no Rio até hoje. Tiveram um filho e atualmente moram os três em um apartamento em Ipanema. Depois de falência, Regina conseguiu ser admitida em outra companhia de aviação brasileira, onde permaneceu até recentemente, quando decidiu se aposentar.