



Revista Latinoamericana de Antropología
del Trabajo

E-ISSN: 2591-2755

revistalat@gmail.com Hernan Palermo.

Centro de Estudios e Investigaciones
Laborales
Argentina

Castellitti, Carolina

O naufrágio da Varig: bifurcações biográficas, desilusão e quebra do futuro
Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo, vol. 3, núm. 5, 2019, pp. 1-24
Centro de Estudios e Investigaciones Laborales

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=668072605005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

O naufrágio da Varig: bifurcações biográficas, desilusão e quebra do futuro

Carolina Castellitti*

PPGAS-MN, UFRJ
carocastellitti@yahoo.com.ar

Recibido: 6-06-18

Acceptado: 17-09-18

Resumo: O artigo propõe um ensaio antropológico sobre a falência da Varig – lendária companhia de aviação brasileira que chegou a ser uma das mais importantes do mundo entre 1970 e 1990 – do ponto de vista dos funcionários, principalmente das comissárias de bordo que ainda desempenhavam essa função durante a crise da empresa, que alcançou seu apogeu em agosto de 2006. A partir de entrevistas biográficas e de uma etnografia das sociabilidades desses ex-colegas na atualidade, recupera a metáfora da “orquestra do Titanic”, utilizada por esses funcionários, para analisar os sentidos desse evento disruptivo em suas biografias. Observa-se uma quebra no sentido do tempo, entendido como nexos coerentes entre passado, presente e futuro. Em um segundo momento, apontam-se três movimentos biográficos posteriores à falência, denominados adaptação, reconversão e renúncia. Conclui-se que a forma de lidar e superar essa ruptura depende de propriedades variáveis, dentre as quais o entrecruzamento entre gênero, idade e ocupação emerge como particularmente desfavorável no contexto analisado.

Palavras chave: aviação comercial; falência; carreira; bifurcação biográfica.

* Doctora en Antropología Social por el Museo Nacional, Universidad Federal de Rio de Janeiro. Licenciada en Sociología por la Universidad Nacional del Litoral (Santa Fe, Argentina).

Resumen: El artículo propone un ensayo antropológico sobre la quiebra de la Varig –legendaria aerolínea brasileña que llegó a ser una de las más importantes del mundo de 1970 a 1990– desde el punto de vista de los empleados, principalmente las azafatas, que permanecieron en ese cargo durante la crisis de la empresa, que llegó a su auge en agosto de 2006. A partir de entrevistas biográficas y de una etnografía de las sociabilidades de esos ex colegas en la actualidad, el análisis parte de la metáfora de la “orquesta del Titanic”, usada por esos trabajadores, para analizar los sentidos de ese evento disruptivo en sus biografías. Se observa así una ruptura en el sentido del tiempo, entendido como nexo coherente entre pasado, presente y futuro. En un segundo momento, se señalan tres movimientos biográficos posteriores a la quiebra, denominados adaptación, reconversión y renuncia. Se concluye que la forma de atravesar y superar esa ruptura va a depender de propiedades variables, entre las cuales el entrecruzamiento entre género, edad y ocupación emerge como particularmente desfavorable en el contexto analizado.

Palabras clave: aviación comercial; quiebra; carrera; bifurcación biográfica.

Abstract: The article proposes an anthropological essay on the bankruptcy of Varig - the legendary Brazilian aviation company that became one of the most important in the world between 1970 and 1990 - from the point of view of the employees, especially the flight attendants who remained in that function during the crisis of the company, which reached its peak in August 2006. Based on biographical interviews and an ethnography of the sociabilities of these ex-colleagues today, it recovers the metaphor of the "Titanic Orchestra", used by these workers, to analyze the senses of this disruptive event in their biographies. It is observed a break in the sense of time, understood as a coherent link between past, present and future. In a second moment, three biographical movements after the bankruptcy, denominated adaptation, reconversion and resignation are pointed out. It is concluded that the way to deal with and overcome this rupture depends on variable properties, among which the intersection between gender, age and occupation emerges as particularly unfavorable in the analyzed context.

Keywords: commercial aviation; bankruptcy; career; biographical bifurcation

"...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.

Introdução

“A orquestra do Titanic” é uma metáfora auto-referencial utilizada por antigos funcionários da Varig¹ (comissários de bordo, pilotos, mecânicos) que permaneceram na companhia no pior momento, quando a crise e seu consequente encerramento eram iminentes. Assim como os músicos da orquestra do épico transatlântico, eles continuaram trabalhando enquanto a água começava a invadir o salão e “o navio afundava a pique”. A falência em si não foi completamente imprevisível, mas os sinais não foram suficientes para reduzir seu efeito devastador na vida das pessoas envolvidas. Fieis funcionários que ingressaram na companhia muito jovens e nela permaneceram entre 15 e 25

¹ A Varig –Viação Aérea Rio-Grandense– foi uma companhia de aviação brasileira fundada pelo imigrante alemão Otto Ernst Meyer em 1927, na cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Alcançando uma posição de liderança entre as décadas de 1950 e 1970, operava rotas internacionais para América, Europa, África e Ásia, utilizando inicialmente os Lockheed Constellation e Douglas DC-6, posteriormente os Boeing 707 e Sud Aviation Caravelle e finalmente com os Douglas DC-10 e Boeing 747. Com a expansão, seus principais centros operacionais foram instalados em Rio de Janeiro e São Paulo, onde até hoje moram grande parte dos antigos funcionários da companhia. Acarreando dívidas desde os anos finais da década de 1990, a Varig entrou em processo de recuperação judicial em junho de 2005 e em 2006 teve grande parte de sua estrutura leiloadada. Nesse ano foram realizadas demissões em massa e a empresa praticamente parou de funcionar, embora a falência da porção restante só tenha sido declarada em 2010. Os funcionários que estavam em exercício em 2006 foram lesados com meses de salários atrasados (e nunca pagos) e incumprimento das rescisões trabalhistas. Para agravar o cenário, o fundo de previdência “Aerus” sofreu a intervenção da justiça no mesmo período. Os funcionários continuam lutando até hoje pelos direitos trabalhistas e previdenciários lesados. Para uma história mais detalhada da companhia, ver: Fay, 2001; Helms, 2010; e Monteiro, 2007.

anos², com ela perderam muito mais que seus empregos: perderam o sentido do tempo, enquanto nexos coerentes entre passado, presente e futuro.

Neste artigo, extraído de minha tese de doutorado em antropologia social, dedicada às trajetórias das comissárias de bordo da extinta Varig, realizo uma interpretação dos discursos sobre a falência da empresa, e dos movimentos biográficos posteriores. A partir de entrevistas biográficas com mulheres que formaram parte da companhia até as demissões massivas, em agosto de 2006, e de uma etnografia das sociabilidades variguianas hoje, observo como a falência produziu uma quebra do tempo, da relação entre passado, presente e futuro. Esse material forma parte de um trabalho de campo levado a cabo na cidade do Rio de Janeiro entre 2015 e 2017, período no qual realizei umas 25 entrevistas em profundidade com antigos funcionários da Varig que residem na cidade, e participei de reuniões, manifestações e comemorações que reúnem esses antigos colegas na atualidade.³ De um exame exaustivo da trajetória dessas funcionárias desde que ingressaram na companhia até os dias atuais (AUTOR, XXXX), no presente artigo me concentro nos discursos e significados da falência e nos

² Apesar das mudanças implicadas pela reforma da lei de previdência levada a cabo na presidência de Fernando Henrique Cardoso, entre as quais se destaca a extinção da aposentadoria especial para os aeronautas, os comissários de bordo, que ingressavam na carreira muito jovens, aposentavam-se com cinquenta e poucos anos de idade, no máximo. As mulheres entrevistadas para minha pesquisa tinham entre 40 e 50 anos no momento da falência, e moravam em diferentes bairros da cidade do Rio de Janeiro.

³ Devido ao recorte do objeto da tese, dedicada a examinar os processos de individualização feminina em contextos urbanos contemporâneos, as entrevistas foram realizadas com mulheres em sua maioria. Todas elas ingressaram na companhia entre finais da década de 1970 e os primeiros anos de 1980, hoje moram em diferentes bairros do Rio de Janeiro, algumas se aposentaram, outras mudaram de ocupação depois da falência e umas poucas continuaram na aviação. É importante mencionar que minha inserção no campo foi favorecida por um vínculo familiar com uma delas, quem participou ao longo da pesquisa como informante chave e contribuiu para realizar os contatos e me apresentar em diversas ocasiões. Entrevistei em total 16 mulheres, com algumas das quais realizamos mais de um encontro, com conversas sempre gravadas com sua autorização. A etnografia, por sua parte, foi levada a cabo em comemorações (principalmente de aniversários de antigos funcionários da Varig, realizados em um restaurante do centro da cidade uma vez por mês, ou com uma frequência um pouco menos), manifestações políticas (greve de fome, passeatas e vigílias) e uma CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) levada a cabo entre agosto e novembro de 2017.

movimentos biográficos posteriores, que decidi denominar *adaptação, reconversão e renúncia*. Espero assim contribuir para uma análise das mudanças, quebras e desvios de trajetórias mais atenta às contingências e eventualidades da existência social.

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 luxo. Segundo relata no seu site, o ponto de partida para a peça foi o fato testemunhado por Harold Bride, um jovem operador de rádio sobrevivente da tragédia, segundo quem a banda teria tocado uma melodia tipo hino durante os últimos cinco minutos de vida do navio. Para Bogalheiro (2015), na peça de Bryars criam-se possibilidades para um revisitar imagético do naufrágio, através de dois momentos representativos: o durante e o depois do naufrágio. Na temporalidade do durante, a peça remete para a possibilidade de podermos ouvir a orquestra enquanto o navio afundava, com os músicos, num último ato de obstinação e de honra, a tocarem o hino já com água a invadir os instrumentos e a bloquear a sua acústica, numa sonoridade cada vez mais imperfeita e variável. Na temporalidade do depois, o alcance imagético da peça aponta para uma hipotética memória dessa última música tocada no navio, como se o oceano tivesse o poder de absorver o som e, já depois de os músicos terem deixado de tocar, o fizesse ressoar num eterno retorno ao longo da sua imensidão.

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 (Bogalheiro, 2015). 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 ação. Como desenvolvo em outro lugar (Autor, XXXX), a ideia de “queda” no caso da Varig representa o mesmo papel simbólico do naufrágio do Titanic: contingência, imprevisibilidade, despreparo, trauma.

As próprias ciências sociais, mais preocupadas com as regularidades dos processos sociais do que com as eventualidades da existência, deram pouca atenção ao caráter 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 eventualidade⁴.

Paralelamente à emergência das perspectivas biográficas, à noção de carreira e àquela associada de *turning point* (Hughes, 1984), o aumento crescente do interesse pela contingência e o risco está relacionado 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: 32).

6



Não foi diferente na antropologia, onde a descrição etnográfica frequentemente privilegiou a banalidade do cotidiano, da repetição, enquanto a etnologia se concentrava na universalidade em sua abstração (Bensa e Fassin, 2002: 6). A partir dessa constatação, esses autores recorrem a Pierre Nora e Gilles Deleuze para observar as diferentes tematizações da temporalidade em que o evento se inscreve. Chegamos a propor, assim, que a dificuldade do evento recai em sua capacidade de produzir uma ruptura da inteligibilidade: a evidência habitual da compreensão é suspensa repentinamente (*ibid.*, 10). Não é por acaso, então, que junto ao evento ganhe força uma atenção ao imprevisível, o incerto, o inconstante ou aleatório. É nessa direção que Lima traça algumas reflexões sobre o sentimento de incerteza em um contexto de crise e precariedade econômica e social em Portugal (Lima, 2016). Em uma direção semelhante, Neiburg e Guyer (2017) vão refletir sobre a emergência do conceito de *economia real* nos debates sobre o presente e o futuro da nossa existência coletiva,

⁴ No Brasil, refletindo sobre o papel do acaso nas trajetórias de importantes intelectuais das ciências sociais do país (Florestan Fernandes, Darcy Ribeiro, Roberto Cardoso de Oliveira e Antônio Candido), Mariza Peirano já chamou a atenção sobre essa lacuna. Ver: Peirano, 1992.

estritamente ligada à conjuntura representada pela crise de 2008 e o sucessivo período de turbulência e incerteza.

Se esses trabalhos apontam uma radicalização do eventual, do incerto e do risco nas sociedades ocidentais contemporâneas, é necessário reconhecer que a incerteza é um traço constitutivo da vida humana. Embora a evolução da técnica e a consolidação das instituições sociais tenham contribuído para aumentar a margem de controle do meio, das pessoas e dos grupos, toda ação deve enfrentar uma margem de ausência de segurança, confiabilidade e certeza. Enquanto variável, a incerteza não pode ser auto-evidente; se faz necessário, portanto, explorar o modo como é definida e distribuída em diferentes contextos. Ao mesmo tempo, são também diversas as formas como as pessoas vivenciam e enfrentam as incertezas.

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 divulgado em forma de *blog*⁵. Com o objetivo de “mostrar o lado real da profissão” que exerceu desde os 20 anos, Custodio levou a cabo, entre os anos de 1995 e 1998, uma exaustiva pesquisa por meio de questionários, depoimentos e entrevistas com comissárias de bordo de quatro companhias brasileiras que hoje não existem mais: Varig, Vasp, Transbrasil e Rio Sul. Além de constituir um esforço de autoconhecimento, registro e memória, essa pesquisa é importante por dar conta de um mundo que, se já estava em crise naquela época, 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 análise que segue, é necessário ter em conta que 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,

⁵ Disponível em: <http://rmcustodio.blogspot.com.br/2014/06/comissarias-de-voos-suas-historias-de.html>. Acesso em 31/08/2017.

possibilidade de permanecer fora do país por períodos prolongados, disposição física e psicológica, prêmios e punições recebidos etc.). Por outro lado, 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. Considerando que a grande maioria entrava muito cedo para a profissão, muitas conseguiam se aposentar antes de chegar aos 50 anos de idade.

Assim, naquela época as preocupações em relação ao futuro giravam em torno de qual era o momento ideal para se aposentar, as condições financeiras desse retiro e a capacidade de organizar o tempo a partir de novos ou antigos projetos. As mulheres entrevistadas por Custodio 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: “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.

Todas as entrevistadas afirmavam amar a profissão, mas pretendiam ficar somente o tempo 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 voar 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 afeta especialmente as mulheres. 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. 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. Isso porque, é claro, trabalhar no voo é entendido como uma atividade especialmente agressiva com o corpo, que “gasta” a juventude.

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. Em relação à teologia cristã, o autor aponta que a esperança seria a contraparte passiva do desejo: 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.

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. É 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.

Em relação às comissárias, observamos que as expectativas em relação ao futuro eram colocadas como “pretensões”, “planos”, “objetivos” e “perspectivas”, que deixam transparecer certo grau de exigência. “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”; são demandas, não desejos. 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”). Trata-se de uma forma de enxergar o futuro como justa recompensa pelo esforço individual, e pela perda da saúde e da beleza.

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 também ficou clara nas entrevistas que eu realizei, no modo como as 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. 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: 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 avanço da tecnologia, entendida como domínio da natureza pelo homem, para o qual a ciência tanto contribuiu.

No mesmo contexto, o consumo de massa, cuja condição social de possibilidade é a decolagem em relação à urgência da necessidade, veio da mão da produção de massa. É uma “forma de liberdade que passa pelo domínio da temporalidade e se satisfaz no consumo de objetos duráveis” (op. Cit. p. 432). Nesse sentido, 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. Mais do que “a casa própria e o carro”, o mercado mais poderoso em termos simbólicos ao que essas trabalhadoras tinham acesso era representado pelo mundo das lojas de grife, dos cosméticos, artigos de perfumaria, bijuteria etc., disponíveis somente no exterior. Esses artigos podiam ser utilizados para o consumo individual, transformados em uma segunda fonte de renda através da chamada “muamba”, ou outorgados a familiares e amigos em forma de presentes.

Nesse sentido, é possível pensar que as comissárias de bordo formavam parte do conjunto mais favorecido dos prestadores de serviços, o núcleo mais móvel e mais dinâmico da sociedade, principal difusor dos valores da modernidade, do progresso, das modas e do sucesso. 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, 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 artigo, 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 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 internacionais para empresas estrangeiras e a disparada dos preços do combustível durante a Guerra do Golfo, foram alguns dos principais acontecimentos. Durante a década de 1990 e a virada do milênio, 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 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 manutenção de turbinas não faziam mais que aumentar. 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. Em junho de 2005, os diretores da empresa entraram 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 eram, 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. 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 falência⁶.

Quanto aos trabalhadores, a profundidade da crise começou a ser sentida em fins de 2005, quando os salários começaram a ser atrasados, alguns voos cancelados e aviões da companhia arrestados no país e no exterior por ordens judiciais. 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 vinho francês 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 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 BNDES⁷. 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 17/07/2006, notificamos a rescisão do seu contrato de trabalho a partir de [...]”, esse era mais ou menos todo o conteúdo da expedita notificação. “Eu cheguei em casa, na portaria perguntei pro porteiro, ele disse ‘chegou’; eu tive uma descarga elétrica”, continuou Irene.

⁶ 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 *Pianú*, “Veja a cronologia da crise da Varig”, do jornal *Folha de São Paulo* e o livro “Caso Varig” (LINS, 2015).

⁷ Ver Lins, 2015.

O telegrama foi como a cruel despedida da orquestra do Titanic. Na modalidade da *indignação ética* (CHAMPAGNE, 1999, p. 338), o fragmento seguinte da fala de Alice expressa a injustiça dessa queda social:

Nós acreditamos. Tive 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 16 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.

4. Outros futuros

“Não sei o que é o futuro”: essa citação direta da fala de um executivo desempregado introduz a entrevista realizada por Gabrielle Balazs e Louis Pinto em *La miséria del mundo* (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, é porque deixa ver a discordância que existe entre a condição atual e as pretensões confirmadas durante muito tempo (PINTO, 1999, p. 351).

Na análise que segue, apresentarei três movimentos biográficos posteriores à falência 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 noção⁸: os três movimentos 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), e estão relacionados a uma distribuição diferencial de capitais e disposições, noções que incorporam propriedades mais subjetivas, como afetos, envolvimento identitário, forma de administrar o luto, entre outros.

4.1. Adaptação

Olha, é muito interessante, em relação à falência, a coisa foi tão louca, porque... falin, 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, ebb, 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, dois anos depois que eu fui chorar a morte da Varig. Como ele estava comigo, e por mais que fosse light voar na Varig,

⁸ Procurando se distanciar de uma filosofia da ação que descreve as práticas como estratégias explicitamente orientadas em relação a fins conscientes, Bourdieu oferece uma visão alternativa da noção de estratégia, entendida como uma forma de enfrentar situações imprevisíveis 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 universo pesquisado, de que certas pessoas teriam se beneficiado de uma forma pouco ética de contatos influências para conseguir determinado emprego.

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!

[Autor] Ele não era da aviação?

[Ana Beatriz] Não. Ai 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. Ai eu só fui cair na real dois anos depois, eu tive uma depressão, “meu deus, a Varig acabou”, ai 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, ai foi quando eu caí na real, ai foi quando entrei em depressão, ai foi quando entendi que a Varig tinha acabado, ai foi quando entendi o quê que era voar na Varig. Eu entendi como tinha mudado a aviação, ai 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. Ela 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”. 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: 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.

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 a 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, 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”.

Já vão fazer dez anos desde que Ana voltou a trabalhar como comissária de bordo em outra 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 comparecer uma vez.

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”.

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-Variç, 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 que 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 que é ser um tripulante, o que 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. 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. Quando o telegrama chegou, foi como um “soco no estômago”. Depois de muito chorar, respirou fundo e procurou clarear a cabeça tentando pensar quais eram suas “pendências”. Então 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 à 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.

A trajetória de Raíssa exemplifica uma verdadeira *ruptura profissional*, do modo como esta é definida por Sophie Denave (2006), como implicando uma mudança radical de ofício e domínio profissional, uma duração significativa no emprego inicial e uma “mudança efetiva”. Raíssa é feliz exercendo sua profissão atual. 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 foi, para ela, o fundamental. Somente dessa forma estaríamos abertos às possibilidades que emergem com cada novo ciclo.

4.3. Renúncia

Um caos. Minha casa em obra, eu chorava cimento aquele dia. [...] Só tinha aquele quarto lá de trás. Aí tinha assim, no travessão, 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! 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.*

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 sua hora de “administrar seu desemprego”, não lhe restava muito otimismo para continuar.

O primeiro emprego que 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 ela 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 Cláudia recebeu muita contenção de sua família, ela sente essa “cobrança” por ter que trabalhar; não só deles, mas da “sociedade”. Diferentemente de outras colegas, ela não se adaptou (a uma nova aviação e, de modo mais radical, a um novo mercado de trabalho), nem tinha os meios para conseguir se reconverter profissionalmente com sucesso (sobretudo um diploma). Ela renunciou, não a viver, não a ser feliz, não a desfrutar de coisas simples como caminhar na praia todos os dias e encontrar a família e amigos; renunciou a um mercado de trabalho que não valoriza sua experiência e somente lhe oferece condições precarizadas e relações de serviço vazias.

Conclusão

Desde seu estudo clássico sobre as instituições, o mundo do trabalho e as carreiras, Hughes (1984) chamou a atenção para o modo como, em sociedades industrializadas, as concepções de tempo estão fortemente atreladas ao mundo do trabalho. Segundo esse autor, em uma sociedade altamente estruturada, a carreira consiste em uma série de status e ofícios claramente definidos; a menos que reine uma completa desordem, haverá sequências típicas de posições, realizações, responsabilidades. “A ordem social determinará os limites da orientação individual da vida, tanto quanto à direção do esforço como à interpretação de seu significado” (Hughes, 1984: 137. Tradução própria). Em uma empresa como a Varig, com traços de uma instituição total (*Autor*, 2018: 114) e caracterizada por estabilidade, rigorosidade e comprometimento com o trabalhador, esses limites eram muito claros. A Varig era como um Titanic brasileiro, com décadas de tradição. Navio inafundável, símbolo de modernidade tecnológica, sofisticação, opulência e glamour, o futuro da empresa era inseparável do futuro do Brasil: um futuro promissor, de desenvolvimento e modernidade.

Dado esse quadro, não é difícil entender a dimensão do drama representado pela falência da companhia para os funcionários. Um “baque”, um “trauma”, uma “traição”, que assumiu a forma de uma ruptura biográfica crucial, na qual o futuro se torna obscuro e qualquer previsão fica instantaneamente invalidada. Na hora de fazer um inventário dos recursos, entre minhas interlocutoras sua condição de gênero, entrecruzada pela idade e o tipo de formação profissional, emergiu como uma clara desvantagem. Sobre uma entrevista para recepcionista que fez depois da falência, Giovanna, que estava “super qualificada” para a vaga (pediam condição de bilingue e ela era “trilíngue”), ouviu da recrutadora que “eles não estavam contratando recepcionista sênior, ou seja, velha! Eu fiquei arrasada!”. O mesmo expressa Irene: “eu ia fazer 40. Então pior ainda, porque no Brasil, com 40 anos você já é para lá de velha. Com 40 anos, eu falava para onde eu vou?”.

Observamos assim que a ruptura de carreira é uma prova que não pode ter a mesma significação para todos; a maneira de vive-la e, chegado o caso, superá-la, dependerá do capital possuído (Pinto, 1999: 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 e conjugal (de quem pode depender e quem depende da pessoa) e a forma de viver e atravessar o luto (o que envolve condições psicofísicas, morais e religiosas). Em relação à idade, em uma configuração profissional onde o

argumento biológico da conservação do corpo exercia uma pressão singular nas mulheres, sentir-se velha com 40 anos não é tão estranho. Por outro lado, se levamos em conta as transformações do mercado da aviação comercial como todo –principalmente no que tange à relativa democratização do acesso– podemos interpretar que não eram somente seus corpos os que não encaixavam mais: toda a sua formação tinha sido direcionada para um tipo de aviação que estava em processo de extinção. Para que serviriam os idiomas, os cursos de *sommelier* e etiqueta, a velocidade do serviço de bordo, em companhias que realizam poucos voos internacionais e cujo serviço de bordo limita-se, em geral, a um sanduíche ou uma barrinha de cereal?

A partir de todo o anterior, os relatos da falência nos permitem esboçar uma etnografia da desilusão 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. Se a incerteza e o acaso são traços constitutivos da vida humana, eles ficavam praticamente anulados no trabalho na Varig. Esses funcionários estavam preparados para eventuais acidentes, mas não para o fim da companhia na qual construíram suas trajetórias profissionais e que representava para eles muito mais que uma empresa: uma “mãe” e uma “universidade da vida”.

Nas trajetórias das comissárias de bordo da Varig observamos o efeito de transformações do mercado de trabalho e dos modelos empresariais que transcendem o mundo da aviação comercial. Inspirado nos trabalhos de Hughes e na fenomenologia de Schutz, Gilberto Velho (2004) definiu o projeto como implicando algum tipo de avaliação, uma estratégia ou plano para realizar certas metas, uma noção de tempo com etapas encadeadas sucessivamente. Em outras palavras, o projeto supõe uma noção mais ou menos elaborada de biografia. Nas trajetórias de vida perscrutadas neste artigo, condição salarial, projeto e esperança eram experiências e sentimentos feitos possíveis, de forma interligada, pela incorporação em um espaço social fortemente hierárquico e estruturado. A noção de *movimentos biográficos* que aqui propus se distancia dessa experiência da biografia como algo estável e lineal. Ou é justamente porque essa experiência existia e foi interrompida pela incerteza e a vulnerabilidade, que foi preciso pensar em concepções mais instáveis do porvir.

Adaptação, reconversão e renúncia são, assim, três tipos de movimentos biográficos que incorporam essa instabilidade e flexibilidade que se impõe sobre grande parte do mundo do trabalho ainda –e talvez cada vez mais– hoje. Apesar de ter sido ilustrados aqui por três trajetórias e formas diferentes de enfrentar a falência e as transformações do mundo do trabalho, é necessário insistir que não

são excludentes: toda adaptação tem algo de renúncia, assim como toda reconversão tem algo de adaptação. O importante talvez seja lembrar que, enquanto movimentos, são processos em fluxo. Constituem evidências de uma conquista: são os sobreviventes da grande orquestra do Titanic brasileiro, que continuam vivendo, lutando e comemorando a vida.

Referências bibliográficas

- Beck, Ulrich (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.
- Bensa, Alban e Fassin, Eric (2002). “Les sciences sociales face à l'événement”. *Terrain. Anthropologie & Sciences Humains*, n° 38, 5-20.
- Bessin, Marc ; Bidart, Claire et Grossetti, Michel (dir.) (2010), *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*. Paris, La Découverte, "Recherches".
- 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: 29/5/2018
- 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.
- ____ (2007) *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina.
- Castel, Robert (2012) *As metamorfoses da questão social. Uma crônica do salário*. Rio de Janeiro: Vozes.
- Champagne, Patric (1999), “La caída”. En: BOURDIEU, P. (Dir.) 1999. *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico.
- Crapanzano, Vincent (2003), “Reflections on Hope as a Category of Social and Psychological Analysis”. *Cultural Anthropology*, vol. 18.
- 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.
- Denave, Sophie (2006), “Les conditions individuelles et collectives des ruptures professionnelles”. *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 120, 2006, pp. 85-110.

- Fay, Claudia M. (2001), *Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)*. Porto Alegre: UFRGS. Tese de Doutorado (História).
- Gavin Bryars, *The Sinking of the Titanic*. Disponível em: <http://www.gavinbryars.com/work/composition/sinking-titanic>. Acesso em 31/08/2017.
- GIDDENS, Anthony (1993), *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza.
- GROSSETTI, Michel (2010), “Imprévisibilités et irréversibilités: les composantes des bifurcations”. BESSIN, Marc ; BIDART, Claire et GROSSETTI, Michel (dir.). 2010. *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*. Paris, La Découverte, "Recherches".
- HELMS, Henrique (2010), *O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da Varig*. Programa de Pós-Graduação em História, PUC-RS. Dissertação de mestrado.
- HUGHES, Everett C. (1984) [1971]. *The Sociological Eye: selected papers*. New Brunswick: Transaction.
- LIMA, Antónia Pedrosa de. (2016) “O cuidado como elemento de sustentabilidade em situações de crise. Portugal entre o Estado providência e as relações interpessoais”. *Cadernos Pagu*, 46, 79-105.
- LINS, Marcelo D. (2015), *Caso Varig. A história da maior tragédia da aviação brasileira*. Rio de Janeiro: Jaguaritica.
- 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.
- PINTO, Louis (1999), “Carreras destrozadas”. En: BOURDIEU, P. (Dir.) 1999. *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico.
- VELHO, Gilberto (2004), *Individualismo e cultura. Notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*. Sétima edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.