

Da Escola de Aviação do Fluminense Yacht Club ao Marimbás Air Force: construindo uma ponte entre o passado e o presente

Alejandra Saladino¹

A idéia para o projeto de dissertação *Marimbás Air Force: um lugar de memória da aviação civil brasileira - uma abordagem da História Oral* - mestrado em Memória Social e Documento da UNIRIO - surgiu de uma pesquisa anterior sobre o Iate Clube do Rio de Janeiro (ICRJ) que, até 1943 chamava-se Fluminense Yacht Club. Deste clube é sócio o piloto amador G. que, no Clube dos Marimbás, ajudou a formar o *Marimbás Air Force*. Frequentado por sócios do Clube dos Marimbás, em sua maioria, reúne semanalmente um grupo de ex-aeronautas e amantes da aviação, em geral. O MAF se apresenta claramente como um lugar de memória, um espaço construído pelos relatos dos indivíduos, pela vontade de memória, onde as lembranças são cristalizadas e transmitidas e onde são construídos e legitimados traços identitários.

1 - Introdução

A idéia para este projeto² surgiu quando era assistente da pesquisa para a elaboração de um livro comemorativo dos oitenta anos do Iate Clube do Rio de Janeiro (ICRJ)³. Antes

¹ museóloga (UNIRIO), especialista em Conservação de Bens Culturais Móveis (UFRJ), mestranda em Memória Social e Documento (UNIRIO). E-mail: alejandras@bol.com.br

² O trabalho ora apresentado faz parte do projeto de dissertação *Marimbás Air Force: um lugar de memória da aviação civil brasileira - uma abordagem da História Oral*, desenvolvido no Mestrado em Memória Social e Documento e orientado pela Prof. Dra. Icléia Thiesen.

³ Este livro, de Maria Elizabeth Drummond de Paula Labouriau, ainda não foi publicado.

de apresentá-la, acredito na relevância da sua contextualização. Sendo assim, retorno aos anos compreendidos entre 1998 e 2002 para uma breve apresentação das circunstâncias onde nasceu a idéia do meu projeto de dissertação.

Para dar conta do levantamento de dados sobre o ICRJ, além da coleta de informações em fontes escritas, mantive contato, por três anos e meio, com indivíduos que, em algum momento de suas vidas, freqüentaram esse lugar de sociabilidade ou praticaram alguns dos esportes ali desenvolvidos. Vale dizer que suas narrativas foram imprescindíveis para o andamento da pesquisa e, mais tarde, para a germinação do meu projeto de dissertação.

O Fluminense Yacht Club (FYC), fundado por Arnaldo Guinle e outros membros do Fluminense Football Club em 25 de março de 1920, teve seu nome definitivo, Iate Clube do Rio de Janeiro (ICRJ), em março de 1943, quando do rompimento definitivo dos vínculos com aquela agremiação e o fim do mandato do Comodoro e Patrono do clube, Arnaldo Guinle, que durou vinte e três anos.

Uma instituição, um grupo ou um indivíduo não prescindem de alguns atributos, símbolos sintéticos que contenham o maior número de significados possível para poder representá-los, identificá-los em relação ao outro.

Sobre a bandeira da agremiação, um lugar de memória⁴ que sintetiza os anseios e objetivos da instituição sócio-esportiva em questão, disse, em 4 de março de 1947, o então Comodoro do ICRJ, Jorge Behring de Mattos, em reunião do Conselho Deliberativo:

... E, dominando a miragem maravilhosa, o símbolo augusto do Clube – a nossa Bandeira. Da fímbria azul do firmamento onde, num beijo eterno os infinitos se tocam, tiramos a sua cor. Sobre o campo, que conjuga as doces tonalidades do céu e do mar, há o fulgor de três estrelas roubadas à Via Láctea – são os faróis acesos e cintilantes a projetar em linha reta, a trajetória dos

⁴ Nora, Pierre. Entre memória e história. In: *Projeto História*, nº10. São Paulo: PUC, dez/1993, p.12.

nossos esportes básicos. Completando-a, fizemos traçar a estrada de ouro que a contorna e, por onde, coberto de glórias, palmilhará o Clube para todo o sempre.

O que não faz parte do conhecimento de muitos, incluindo-se nesse grupo até mesmo a grande maioria dos sócios do clube, é que esportes são representados pelas estrelas da bandeira que tremula na Avenida Pasteur, em frente ao Instituto Benjamin Constant. É bem verdade que dois são bastante previsíveis, em se tratando de um clube náutico: a vela e a pesca. No entanto, o terceiro esporte, desenvolvido no clube dos anos 30 a precisamente 1947, é bastante inusitado: a aviação. No período referido, o então Fluminense Yacht Club contava no seu quadro social com indivíduos fascinados pela aviação e proprietários de pequenos monomotores. Estes, devido à distância entre suas residências e o Aeroclube do Campo dos Afonsos, consideraram a língua de terreno compreendida entre a ponta da enseada de Botafogo até o chamado Quadrado da Urca, terreno cedido pela prefeitura para a fundação do clube, o local mais próximo do ideal para uma pista de pouso improvisada. Alguns barracões foram construídos para abrigarem os pequenos aviões, além do hangar construído graças a doações do sócio Darke Resende Behring de Mattos. Foi assim que o Fluminense Yacht Club, aos poucos, foi desenvolvendo uma aviação amadora.

O entusiasmo e o incentivo da direção do clube sobre a aviação foram tais que, em assembléia do Conselho Deliberativo de 6 de junho de 1938, decidiu-se modificar o art. 1º dos Estatutos quanto aos seus objetivos que, a partir de então, também teria a promoção e a incrementação da Hidroaviação.

Do final de 1935 até meados de 1936 o setor de Aviação do Fluminense Yacht Club experimentou um desenvolvimento bastante expressivo. Aumentou consideravelmente o número de sócios praticantes da aviação formados pilotos no clube, muito embora

somente em 1940 o DAC - Departamento de Aeronáutica Civil, órgão criado em 1927, diretamente subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas - tivesse liberado a licença para o funcionamento de uma escola de aviação no local.

O Capitão Armando Lèvel foi contratado pelo clube para ser instrutor de aviação e, em 30 de agosto de 1936, formou a sua primeira turma. Em seguida, foi contratado o instrutor David Mac Menamin e, após 1940, o instrutor Rubem Abrunhosa. Devido às dificuldades para conseguir a legalização da Escola de Aviação, a banca examinadora das turmas ali formadas pertencia inicialmente ao Aeroclube do Brasil⁵.

As Licenças e Cartas eram expedidas, até 1940, pelo Departamento de Aeronáutica Civil e, a partir de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, pela Diretoria de Aeronáutica Civil. Os alunos adquiriam carnês de vôo, emitidos pelo Aeroclube do Brasil, contendo cupons de 5 minutos cada, que lhes dava direito a vôos de no mínimo 25 minutos.

Enquanto os tempos foram de paz, os aviadores do Fluminense Yacht Club desenvolveram uma aeronáutica estritamente amadora. Decorrente disso, aconteceram alguns *raids* entre cidades – Rio/Campos, Rio/Porto Seguro e também circuitos internos como o *mini-raid* em Manguinhos. Os tipos de aviões habitualmente utilizados nestas façanhas foram os do tipo *Bandeirante*, de fabricação nacional. Participaram do *raid* Rio/Porto Seguro, realizado em 1940, a Escola de Aviação do Calabouço, Escola Brazil de Manguinhos, Aero Club do Rio de Janeiro, Aero Club de São Paulo e a Escola de Aviação do Fluminense Yacht Club⁶.

⁵ Informações extraídas dos relatórios de atividades da diretoria do FYC, apresentados nas reuniões do Conselho Deliberativo, em 04/1937 e 04/1941.

⁶ Informações extraídas da entrevista de G., em 03/1999.

A importância destes eventos conseguiu reunir figuras como o Alte. Gago Coutinho, bem como Assis Chateaubriand, diretor dos Diários Associados, co-patrocinador destes *raids*. O Fluminense Yacht Club organizou grandes comemorações para receber os pilotos paulistas. A destreza e perícia dos pilotos durante as provas despertou nas autoridades a vontade de incrementar a força aeronáutica a serviço do País.

O fascínio que a aviação exercia entre os pilotos amadores impulsionou a aviação civil no País. O objetivo de desenvolver a aviação civil brasileira motivou alguns empresários e autoridades, como Assis Chateaubriand e o próprio Presidente Getúlio Vargas, a criar a campanha *Dê asas à juventude*. A aviação civil deixava de ser apenas esportiva e comercial para se colocar a serviço da Nação. Com isso, a Aviação Civil desenvolveu-se rapidamente e o número de aeronaves multiplicou-se, bem como o número de escolas de aviação. Para cada aeroclube criado, um ou mais aviões foram doados. Segundo as narrativas analisadas, muitos dos batismos de aviões doados foram realizados no Fluminense Yacht Club. Para ele foram doados, inicialmente, dois aviões⁷.

Muitos foram os pilotos brevetados pela Escola de Aviação do Fluminense Yacht Club. Até o ano de 1945, segundo relatório de Martinho Segreto, apresentado à Diretoria do clube em 16 de janeiro de 1946, cerca de duzentos e trinta alunos conseguiram a sua licença, o seu brevê. No entanto, o boletim da Diretoria de Aviação Civil – DAC –, de maio/junho de 1945, informa que até setembro de 1944 a escola do Fluminense Yacht Club brevetou cento e quarenta e seis pilotos. Em março de 1945 brevetou mais seis pilotos e que a estimativa seria a formação de mais um bom número de alunos pois *o movimento no*

⁷ E neste ponto vale indicar um caso de memória fabricada com relação à informação acima, o local do batismo dos aviões da campanha *Dê asas à juventude*. Esta informação não é confirmada por D., informante meu, nem tampouco observei nenhuma referência na biografia de Chateaubriand elaborada por Fernando Moraes. Pode-se considerar que esta informação dos sócios do ICRJ tenta legitimar a importância da instituição no fato em questão.

curso de pilotos é dos maiores e contínuos. Vale fazer um contraponto desta fonte com as informações contidas nas atas do Conselho Deliberativo desta agremiação, acima referidas. Em 1946, por ordem da DAC, finalmente a escola de aviação do Iate Clube do Rio de Janeiro encerrou suas atividades. O número de brevetados apontado pela Direção da instituição ultrapassava a casa dos duzentos. Sendo assim, observamos que as fontes não se complementam, ou seja, uma delas apresenta a relação de brevetados alterada.

Alguns anos antes do fechamento da Escola de Aviação do ICRJ, a Guerra se expandia pela Europa mas seus reflexos eram sentidos por todo o mundo. Ao Brasil restava guardar o seu litoral e preparar os seus homens. A defesa aérea tornava-se imprescindível e para isso foi criado, em 1941, o Ministério da Aeronáutica e instituída a FAB no ano seguinte. A importância da defesa aérea era prioridade. Apesar do racionamento de combustível ter paralisado o setor de lanchas do Clube, jamais faltou ao setor de aviação.

Em julho de 1944, desembarcou em Nápoles o primeiro escalão da Força Expedicionária Brasileira. Em setembro do mesmo ano, integrando a primeira esquadrilha de Ligação e Observação, desembarcou no mesmo local Joel Clapp, sócio brevetado pela Escola de Aviação do Fluminense Yacht Club.

Apesar dos inúmeros esforços empreendidos pelo Departamento de Aviação do Clube, como a transformação da Aviação Terrestre em Hidro Aviação como último recurso para a manutenção das suas atividades, esse Departamento perdia sua força, pois era evidente que a necessidade de criar reservas de pilotos civis que fossem úteis à Nação, um dos objetivos principais, já não era imprescindível.

Muitos foram os motivos que, somados, provocaram o encerramento das atividades aeronáuticas do Clube, com o fechamento da Escola de Aviação, decretado em 26 de

setembro de 1946 pelo Conselho Deliberativo. Um deles foi a interdição da pista de pouso, requerida pela Prefeitura desde a década de 30 e consumada em 15 de outubro de 1945 pelo DAC. Desde então, incrementou-se a hidroaviação.

Seguiram-se ainda a criação do CPOR do AR e o oferecimento de bolsas de estudos para pilotos na América do Norte que, sem dúvida, criou novas e diferentes oportunidades aos futuros pilotos. E, claro, alguns acidentes aéreos ocorridos na enseada de Botafogo. Em 1941, o avião pilotado por René Taccola, num *show* de acrobacia, perdeu as asas, na tentativa de fazer um *looping*. O avião caiu na rampa de hidroaviões do clube e rapidamente afundou. E, em 1942, Darke David Bhering de Mattos Junior perdeu o controle do avião, após a manobra de uma curva muito fechada, e caiu ao mar, se afogando.

O desenvolvimento e o destaque alcançados pelo Departamento de Aviação do Fluminense Yacht Club deveram-se ao empenho do vice-comodoro de Aviação do clube, Petronio de Almeida Magalhães. E, precisamente durante uma conversa com G⁸, sócio do clube e guardião da memória de seu pai, Petronio, surgiu a idéia de abordar o tema da memória da aviação brasileira num projeto para o mestrado, segundo a abordagem da História Oral.

2 - Nas asas da memória

Quem trabalha com a memória vive o privilégio de partilhar do tesouro mais rico do ser humano: suas caras lembranças, suas alegrias inesquecíveis, suas dores latentes e as emoções provocadas pelo ato de reconstrução dessas lembranças no tempo presente. É também privilegiado porque os informantes, com os quais tece uma crescente rede de

relações, apresentam-lhe as mais diversas possibilidades de pesquisa. Este trabalho é fruto de uma feliz oportunidade lançada durante o desenvolvimento de um trabalho anterior, como foi mostrado. A idéia inicial para este projeto surgiu ao longo de uma conversa com um informante que nos visitara⁹, no Iate Clube do Rio de Janeiro, levando consigo sua mais nova aquisição bibliográfica: um livro sobre os primeiros anos da Aviação Naval no país. Depois de três anos de visitas mais ou menos constantes, nosso informante nos apresentava um dado novo: era membro de um grupo de ex-aviadores que se reuniam semanalmente para lembrar dos tempos em que voavam. Abria-se, assim, um novo espaço para nossas pesquisas: saíamos do mar para ganhar os ares.

A aviação é um assunto fascinante ao ser humano, mesmo que em muitos provoque o pânico mais irracional. Quando finalmente a tecnologia desenvolvida pelo homem foi capaz de produzir um objeto, apesar de mais pesado que o ar, apto a percorrer as distâncias e efetivamente conquistar um novo espaço, muitas noções tiveram de ser revistas, noções essenciais, como o tempo e o próprio espaço. Encurtavam-se distâncias em períodos cada vez mais reduzidos, o sonho de acordar no Rio de Janeiro e dormir em Lisboa era já uma realidade do cotidiano. Mas até hoje intriga, emociona e entusiasma.

Um dos grandes personagens da história do Brasil, presente e valorizado pelo imaginário social, é uma figura diletante, idealista, que realizou o sonho acalentado desde tempos imemoriais – que só não foi realizado por Leonardo da Vinci porque a tecnologia e o instrumental da sua época não lhe permitiram. Este homem conseguiu percorrer distâncias numa máquina mais pesada que o ar sem a ajuda de um propulsor. Alberto

⁸ Neste trabalho, o nome dos informantes é fictício.

⁹ Os pesquisadores que se utilizam da metodologia da História Oral muitas vezes se vêem em situações como esta, ou seja, o trabalho com um narrador termina, mas os vínculos estabelecidos entre locutor e interlocutor ultrapassa

Santos Dumont, no dia 23 de outubro de 1906, depois de outras experiências, realizou uma corrida no Campo de Bagatelle, na França, despreendeu do solo e, finalmente, voou em linha reta, pousando logo em seguida, sem qualquer avaria. Para o campo afluiu enorme multidão, que permaneceu hipnotizada diante da máquina que conseguira tamanha façanha: o 14-Bis¹⁰. Santos Dumont é conhecido como o pai da aviação, apesar de os irmãos norte-americanos de sobrenome Wright também terem desenvolvido uma máquina que igualmente conquistara o ar. A diferença, no entanto, era clara: esta precisava de um impulso para ganhar velocidade e assim voar¹¹. Em 2003 os EUA farão grandes comemorações pelo centenário da conquista do ar pelos irmãos Wright: nota-se aqui mais um claro caso de disputa de memórias, mais precisamente entre os partidários de Santos Dumont e os de Orville e Wilbur Wright. Esta questão nasce de outra questão que deve ser definida anteriormente. O que é voar? Voar significa ter o controle de uma máquina mais pesada que o ar e executar um vôo dirigido, ou seja, ir de um lugar a outro tendo o controle total do trajeto. Mas voar pode significar também ter o controle de uma máquina mais pesada que o ar, executar um vôo dirigido e não precisar, para isso, de um propulsor, ou seja, a máquina deve ganhar os ares por força própria.

De nossa parte, em 2002 comemoramos os 90 anos da aviação no Brasil, tendo como marco a criação do Campo dos Afonsos, sítio do primeiro aeroclube brasileiro. As celebrações culminarão com a futura publicação de um livro sobre a história deste

essa relação, podendo transformar-se numa amizade. Os pesquisadores devem ter consciência das mudanças que operam nas vidas de seus informantes.

¹⁰ O 14-Bis tinha 12 metros de envergadura e 10 metros de comprimento. A superfície total do biplano era de 80m². Suas asas, que ficavam atrás do motor tinham a forma de diedros e sua cauda ficava na frente. Portanto, o conjunto tinha a forma de um 't' e era na sua junção que se encontrava o motor. In: *Alberto Santos-Dumont, o pai da aviação*, de Fernando Hippolyto da Costa.

¹¹ COSTA, Fernando Hippolyto da. *Alberto Santos-Dumont, o pai da aviação*. Rio de Janeiro: Centro de relações Públicas da Aeronáutica, 1976.

espaço¹². Este tipo de trabalho não teria tamanha riqueza e amplitude sem a colaboração de certos grupos e de certos indivíduos engajados na tarefa da construção da memória da aviação no país. Diversos são estes grupos que comemoram, no sentido mais amplo da palavra¹³, anual ou semanalmente, as memórias de um tempo para eles glorioso. A reunião de pessoas que viveram a conquista do ar, em grupos dos mais variados perfis, suscita a evocação de lembranças de um contexto, promove a consolidação de traços identitários entre atores, que efetivamente possuem traços de identidade dos mais variados e também a possibilidade de criação de uma memória voltada para o amanhã, uma memória que é articulada pela coexistência de memórias diversas. Não podemos negligenciar que esse diálogo é fruto de muita disputa e negociação.

Identificar e compreender a memória são ações fundamentais para uma satisfatória apreensão do presente, além da projeção das múltiplas possibilidades do futuro. A memória, que domina o campo limítrofe entre a história e a ficção, reconstrói o passado sob as luzes e demandas do agora e usa da narrativa para tratar dos diversos tempos, fixar recordações e representações e fundir ainda mais o indivíduo e o coletivo. É através dela que se dá a possibilidade de criação de uma identidade, considerando-se suas funções de coesão e consenso. Sobre a relação entre memória e identidade, Paolo Rossi, em seu livro *Il passato, la memoria, l'oblio: sei saggi sulla storia delle idee*, lança mão de Hume, quando assinala que:

A memória não apenas descobre a identidade (pessoal), mas contribui para a sua produção, produzindo entre as percepções a relação de semelhança (...) Dado que a memória sozinha, nos faz

¹² Este projeto está sendo levado a cabo pela historiadora Ana Braga.

¹³ Comemorar é festejar uma lembrança. As comemorações são ritualizações da memória, ou seja, uma conversa rememorativa entre amigos e uma comemoração tanto quanto um evento cívico. As comemorações sobrevivem ao tempo – e dessa maneira fazendo parte do corpo das tradições dos grupos – enquanto forem relevantes para a construção das suas identidades. In: FENTRES, James; WICKHAM, Chris. *Memória Social. Novas perspectivas sobre o passado*. Portugal: Teorema, 1992, p. 126).

*conhecer a continuidade e a extensão desta sucessão de percepções, ela deve ser considerada, principalmente por tal razão, a origem da identidade pessoal. Se não tivéssemos a memória, não se poderia ter nenhuma noção de causalidade nem, por conseqüência, daquele concatenamento de causas e efeitos que constitui o nosso eu ou nossa pessoa. (LECALDANO, E.; MISTRETTA, E. *Hume. Opere*, 1971, p. 272-274).*

A memória é, portanto, vontade e necessidade, uma vez que contribui para a produção da identidade, o sentimento de pertencimento e o próprio sentimento de ser em si. Não há como negá-la¹⁴.

É bem verdade que a memória possui também traços do acidental e do circunstancial. Anne Cauquelin propõe, então, o conceito de “memória dóxica” para dar conta da pluralidade e do dinamismo de seus modos de expressão¹⁵; o que temos diante de nós é um mosaico de potencialidades¹⁶. Isto quer dizer que ela não é apenas um meio de assegurar a continuidade, a duração. Tampouco é somente criadora – e mantenedora – de vínculos. Por suas características de seleção e plasticidade, as imagens do passado são utilizadas para recriá-lo e assim ampliar a gama de futuros possíveis.

O campo da memória social, desenvolvido a partir do século passado, tendo como marco teórico o fundador da sociologia da memória social, Maurice Halbwachs¹⁷ trata, essencialmente, da história do tempo presente. A memória coletiva tende a ser trabalhada em meio à ameaça do seu próprio desaparecimento, seja pela morte de seus atores sociais, seja pela destruição de seus monumentos, seja pelo tempo em que vivemos, capaz de aplinar todas as diferenças, de alisar os espaços. No entanto, uma considerável quantidade de traços pode ser preservada, ainda mais quando os seus atores se engajam na

¹⁴ PINTO, Júlio Pimentel. Todos os passados criados pela memória. In: LEIBING, Annette; BENNINGHOFF-LÜHL, Sibylle (org.) *Devorando o tempo: Brasil, o país sem memória*. São Paulo: Mandarim, 2001, p. 300).

¹⁵ JEUDY, Henry-Pierre. *Memórias do social*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990, p.143.

¹⁶ PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. In: *Tempo*, Rio de Janeiro, vol. 1, nº2, 1996, p.72.

reconstituição, ou melhor, na re-criação da sua própria vida social e cultural. Tal engajamento é o cerne deste trabalho.

Nosso foco de pesquisa direciona-se para o grupo Marimbás Air Force, do qual nosso informante G. é membro. Participam de suas reuniões semanais ex-pilotos civis e militares, entre a faixa dos 50 e dos 90 anos. Estes encontros, realizados no salão e no restaurante do Clube dos Marimbás, do qual a maioria dos membros do grupo é sócia, há pouco mais de dois anos eram celebrados em uma sala no segundo andar do clube, dotada de televisão e vídeo. Devido a reformas e redecoração da agremiação, o Marimbás Air Force perdeu seu espaço de reunião. Este fato abalou o grupo de tal maneira a ponto levar um informante a considerar que o grupo já não mais existe.

Esta não foi a única crise pela qual o MAF passou. O grupo, que mantém há mais de doze anos suas reuniões nas manhãs de quarta-feira, sofreu uma cisão e uma considerável evasão de integrantes, dentre eles um dos fundadores. Inicialmente, reuniam-se cerca de vinte e oito ex-pilotos. Devido a questões de disputas de memória e outras, ainda em fase de análise, das reuniões atuais participam, no máximo, treze membros. Vale ressaltar que aqueles que permanecem no grupo tinham laços de solidariedade entre si há muito estabelecidos.

O MAF hoje é composto por grupos de ex-aviadores, com os mais variados perfis. Há ex-pilotos civis, militares e amadores. Há apenas um piloto comercial na ativa, em vias de aposentar-se. Dos integrantes que restaram, observei durante as entrevistas exploratórias - que me possibilitaram definir problemas e localizar fontes¹⁸ - que muitos participavam de outros grupos, de caráter comemorativo e ritualístico mais evidente. Destaco, dentre eles, o

¹⁷ NAMER, Gerard. *Mémoire et Société*. Paris: Méridiens Klincksieck, 1987, p.220.

¹⁸ THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992 p.254.

grupo dos ex-funcionários da Panair do Brasil, dos pilotos de caças e dos pilotos do Correio Aéreo Nacional. Importante mencionar que estes grupos organizam suas reuniões uma vez ao ano, no mês de outubro, mais precisamente na Semana da Asa, em outubro.

Outra característica importante para analisar o perfil deste grupo, além da heterogeneidade de seus membros, oriundos dos mais diversos círculos sociais, é a sua permeabilidade. Seus integrantes, com certa frequência, levam para participar das reuniões ex-colegas de trabalho e amantes da aviação. Dentre os inúmeros convidados um se destaca: D.

Este interessado pela aviação, um *curioso*, segundo palavras suas, na verdade um memorialista nato, foi entrevistado por mim em 1999, para minha pesquisa sobre a Escola de Aviação do FYC. D. possui um acervo precioso sobre o tema, composto de livros, documentos, revistas, fotografias e dados compilados durante anos de pesquisas no arquivo permanente do DAC.

Ao tomar conhecimento que D. já participara de reuniões do MAF percebi o potencial do grupo para a construção e transmissão da memória da aviação no Brasil. Ele é formado com a intenção de comemorar fatos vividos em conjunto, estreitar laços de amizade e solidariedade. Pode-se também perceber que colaboram, com seus depoimentos, acervos e pesquisas para a construção da memória da aviação no país. Os membros do MAF sabem, de alguma maneira, que eles são aquilo que eles lembram. A vontade de lembrar e a vontade de manter em si a identidade de aviador faz com que estes indivíduos mantenham as reuniões semanais no Clube dos Marimbás.

O MAF se apresenta claramente como um lugar de memória, um espaço construído pelos relatos dos indivíduos, pela vontade de memória, onde as lembranças são

crystalizadas e transmitidas¹⁹. E como todo espaço, que carece de *univocidade e estabilidade*²⁰, o Marimbás Air Force, um lugar de sociabilidade, é construído a partir de disputas. O MAF, como lugar de memória, é um espaço de construção de identidade, no caso, um mosaico de identidades, tendo em vista a heterogeneidade de seus membros. É *um sinal de reconhecimento e pertencimento de grupo numa sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos*²¹. Este é o fio condutor da pesquisa ora em desenvolvimento.

Uma questão importante deste trabalho é verificar quais traços formam uma relação de pertencimento capaz de abarcar toda a diversidade deste grupo. Dentre muitos destaco a própria vontade de memória, a profissão, o interesse pelo assunto, enfim, as experiências, os desejos e os projetos. Outra discussão que se favorece deste quadro de identidade e alteridade é a função de coesão e consenso atribuídos à memória. As investigações em campo, por ora, indicam que este dado não se apresenta em todos os grupos, nem em todas as situações.

Uma outra questão não deve ser negligenciada neste estudo: os membros do grupo, em sua maioria, são aposentados, quer dizer, não desenvolvem atividades laborais - ou, se executam, não mantêm vínculo empregatício - nem tampouco pilotam aviões, com exceção de dois integrantes - um ainda na ativa, outro pilotando seu avião particular. O saber que os une, as lembranças que vêm à tona durante as reuniões são do tempo em que trabalhavam, eram economicamente ativos, ou seja a memória do trabalho é semanalmente evocada na

¹⁹ Nora, op. cit., p.22.

²⁰ CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano. I: Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 2002, p.202.

²¹ NORA, op. cit., p. 13.

varanda do Marimbás²². Nas manhãs de quarta-feira, o MAF *trabalha* a memória do trabalho, uma vez que, segundo Ecléa Bosi, o indivíduo que lembra *trabalha as reminiscências a partir da reflexão, da reconstituição, da compreensão do passado sob as luzes do presente*²³.

A autora ainda recorre a Hegel para explicar a suma importância da memória para o aposentado, o idoso, que a sociedade ocidental, de maneira geral, vê como ultrapassado, uma vez que a natureza humana é criada pelo passado concentrado no presente por meio de um processo de contínuo reavivamento e rejuvenescimento²⁴. Este traço também é encontrado nos outros grupos que orbitam em torno do MAF. Mas o que significam essas lembranças semanalmente evocadas? São lembranças dos tempos da aprendizagem, do adestramento até conquistar o brevê e do cotidiano em pleno ar: percebemos nitidamente a memória-hábito bergsoniana, a memória dos comportamentos mecânicos frente às mais diversas situações²⁵. Mas também são lembranças do tempo do emprego, que lhes assegurava um *lugar na hierarquia de uma sociedade feita de classes e de grupos de status*²⁶. A memória do trabalho para os membros do MAF é a memória de suas vidas ímpares, vividas no espaço aéreo, em defesa do território nacional ou transportando indivíduos de um lugar a outro, proporcionando o contato - de corpo presente - entre pessoas de todos os continentes da maneira mais rápida até hoje. É a memória de uma vida

²² *Na construção da memória de cada um, surgem marcas fundas, recuadas a um passado mais próximo ou mais distante, que não se apagaram ou não se apagam, porque são envoltas em sentimentos que os estimulam a prosseguir na luta pelo enraizamento e pela terra, para que o futuro não seja perdido. Ao seu modo essas marcas não são impressões, isto é, reflexos de objetos exteriores. Resultam de encontros em direções oblíquas, de representações, elaboradas individualmente, com as que vêm do social, ou de outras pessoas com as quais convivem, ou conviveram; ou, ainda, com quem se sentem próximos, por identificarem fundamentos de experiências comuns.* (Magalhães, 2002, p. 68)

²³ BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade. Lembrança de velhos*. São Paulo: T. a Queiroz Editor, 1983, p.20.

²⁴ Bosi, op. cit., p.74-75.

²⁵ Bosi, op. cit., p.48.

²⁶ Bosi, op. cit., p.471.

que é o oposto daquilo que eles resistem em viver. Resistem em atrofiar o seu espaço, o seu alcance. A memória de tempos intrépidos e pujantes é a maneira de afugentar as impressões de sua condição atual.

Ainda segundo Ecléa Bosi, o idoso já não faz seu trabalho; o lembrar para ele é o 'fazer'. O relato substitui a ausência do fato. Por isso a tendência dessas pessoas a colorir com tintas vivas esse fazer que não pode mais se repetir no presente, a valorizá-lo frente à situação atual que, no caso da aviação, está passando por momentos de crise e reestruturação devido à recessão econômica mundial e aos ataques terroristas²⁷. *A memória do trabalho é o sentido, é a justificação de toda uma biografia*²⁸ compreende-se, portanto, o empenho da maior parte do MAF em transmitir seus conhecimentos e suas experiências àqueles que lhes dão ouvidos.

Quem são os membros do MAF? São homens, de 57 a 90 anos, ex-pilotos militares e civis - comerciais e amadores – na sua maioria com curso superior completo, residentes na Zona Sul do Rio de Janeiro e sócios do Marimbás, um clube das classes média e média alta. Suas lembranças diferenciam-os de outros pilotos, pelo período de tempo de suas atividades aviatórias e pelos círculos sociais dos quais participaram²⁹. São indivíduos que viveram o período desenvolvimentista no país e têm diversos interesses, dentre os quais aerodelismo, caça submarina, caça e vela.

É importante ressaltar, todavia, que um membro do MAF, freqüentador assíduo, não apresenta o traço característico do grupo: o advogado C., de 90 anos, jamais pilotou um avião. Segundo um integrante do MAF, o Dr. C. é 'assessor jurídico' do grupo, muito

²⁷ Bosi, op. cit., p. 480.

²⁸ Bosi, op. cit., p.481.

amigo e representante da Velha Guarda do Clube dos Marimbás. A memória da aviação para ele vem 'por tabela'. Observa-se nitidamente a relação entre sócios do Clube dos Marimbás e membros do MAF, em sua maioria, também sócios do clube em questão. As memórias do clube relacionam-se com as memórias do núcleo social que ocupa seu espaço todas as quartas-feiras. O MAF adquire certos tons “marimbenses”, ou seja, o grupo de ex-aviadores cultua, além das memórias e do saber que os identifica e aproxima, o despojado encontro na varanda do clube simplesmente pelo prazer de congregar e conversar com vista para a enseada de Copacabana.

Percebemos então uma disputa de memórias, memórias dos membros do MAF, representantes das mais diversas instituições, e memórias do próprio Clube dos Marimbás. São várias memórias que querem se legitimar. O MAF, grupo *heterogêneo*³⁰, pretende, de alguma maneira, manter a coesão interna. Para tal, necessita formular um quadro de referências e pontos de referência, que obrigatoriamente precisam ter coerência para poderem se manter e estabelecer efetivos sentimentos de pertencimento. Este processo, identificado por Michael Pollak como “enquadramento da memória”, *se alimenta pelo material fornecido pela história e pode ser interpretado e combinado a um sem-número de referências associadas*. O trabalho de enquadramento da memória também *interpreta incessantemente o passado em função dos combates do presente e do futuro*³¹. No entanto, o que jamais sai do foco deste trabalho é a duração, a continuidade e, quando possível, a

²⁹ Alguns membros tiraram seus brevês nos EUA durante a Segunda Guerra Mundial, uma iniciativa do Governo americano para estreitar os laços entre as Américas, participaram da campanha para o desenvolvimento da aviação civil *Asas para o Brasil*, de Assis Chateaubriand, apoiada pelo Governo brasileiro etc.

³⁰ Definição do informante M., em entrevista de 4/11/2002.

³¹ POLLAK, Michel. Memória, esquecimento e silêncio. In: *Estudos Históricos*, v.2, nº3, Rio de Janeiro: Associação de Pesquisa e Documentação Histórica, p.3-15, 1989, p.9-10.

estabilidade, pois o que está em jogo é justamente a identidade individual e a identidade do grupo.

O espaço, onde toda memória coletiva se estabelece, é um quadro social de memória, uma noção pré-existente a toda sociedade, o que indica o determinismo social apontado por Maurice Halbwachs e seu mestre, Émile Durkheim. A arte da memória não prescinde da construção de um sistema de lugares e imagens³²... são os teatros de memória. É no espaço que o grupo se forma, mas o espaço físico é disputado por outro grupo, o grupo dos sócios do clube, que não são aviadores. Há, portanto, a necessidade do grupo em questão legitimar-se enquanto merecedor de ocupar o espaço. Outro espaço, no entanto, os indivíduos do grupo não dividem: é o espaço da memória do grupo que eles produzem semanalmente nas reuniões, a partir das narrativas, das relações. É um espaço em construção e em disputa interna. Este lugar de memória é produzido por seus membros, integrantes também de outros grupos, que se reúnem anualmente na Semana da Asa, cada ocasião em um lugar diferente.

Sendo assim, o MAF poderia ser um núcleo agregador - palco de disputas, negociações e legitimações - onde seus membros reconstróem um passado comum.

Como acima já mencionei, acredito que este trabalho, que utiliza a metodologia da história oral, possa contribuir para a ampliação do campo de discussões da memória social, bem como da aviação no Brasil. Graças à metodologia escolhida para desenvolvê-lo, coletei dados que podem dialogar com outros estudos sobre o assunto.

³² CANDAU, Joel. *Antropologie de la mémoire*. Paris: PUF, 1996, p.37.

