

MARIMBÁS AIR FORCE: NARRATIVAS SOBRE A MEMÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL

Alejandra Saladino

Bacharel em Museologia e mestranda em Memória Social e Documento da Universidade do Rio de Janeiro (UNIRIO)

Resumo: O Marimbás Air Force (MAF) é um grupo formado por ex-aviadores com o objetivo de reunir seus pares, comemorar, legitimar e firmar memórias e uma identidade social. Criado há mais de doze anos, suas reuniões semanais ocorrem no Clube dos Marimbás e delas participam ex-pilotos, a maioria sócios do Clube, e convidados, que também têm a aviação como paixão. Diante deste quadro, são formuladas duas questões: o que levou esses indivíduos a formarem um grupo que relembra fatos nem sempre vividos pela totalidade dos integrantes?; há alguma espécie de coesão grupal, de identidade capaz de unir os indivíduos a ponto de recriar uma memória específica do grupo? Este trabalho, parte do projeto de dissertação de Mestrado em Memória Social e Documento pretende, utilizando a metodologia da História Oral, verificar e discutir práticas que possibilitaram a construção de uma identidade e de uma memória coletiva própria do grupo.

Abstract: Constituted by ex aviator the Marimbás Air Force (MAF) is a group to aims to build and to celebrate memories from their aviation experiences. More over to create a social identity. Founded twelve years ago it holds when ex pilots and their guests can together on a weekly by basis. Two questions guide us in this article: why individuals built up a group wich reminds facts not always experienced by the whole group? Is there any kind of grupal identity wich is able to create specific group's memory? This article deals with those issues through the Oral History methodology.

Palavras-chave: aviação civil; memória e espaço; identidade social

Este trabalho, parte do meu projeto de dissertação *Marimbás Air Force: um estudo sobre os processos de reconstrução da memória da aviação civil do Brasil*¹, discute a construção da identidade e da memória coletiva, como elementos potenciais de coesão social e a relação entre espaço, memória e identidade.

Maurice Halbwachs assinalou que a memória individual é o ponto de convergência de memórias coletivas e que o espaço é uma realidade que dura². Acreditamos no potencial que a vida de cada indivíduo tem para elucidar e reconstruir aspectos, representações e períodos de nossa sociedade.

Nosso objeto é um grupo de ex-aviadores que se reúnem semanalmente, há mais de doze anos, num mesmo local: o Marimbás Air Force (MAF). O ponto em comum entre os indivíduos é saber pilotar um avião, já que integraram diversos círculos sociais, uma vez que alguns são militares, outros civis amadores e outros pilotos comerciais. Não podemos deixar de lado, porém, os laços de solidariedade e amizade muito antigos entre certos membros do grupo.

O objetivo deste artigo é verificar as condições de possibilidade de uma identidade construída ou de uma memória coletiva própria do grupo, capaz de unificar as memórias anteriores à existência dele. São objetivos específicos identificar e analisar eventuais ações praticadas para a construção da memória deste grupo e identificar a existência de um acervo reunido e organizado pelo grupo.

A metodologia da História Oral é aqui aplicada porque desta maneira é possível *reconhecer a importância de cada indivíduo/depoente em si mesmo e em sua relação com a sociedade na qual está ou esteve integrado*³. Faz parte dos procedimentos metodológicos adotados a observação participante, eficaz para a verificação da dinâmica dos encontros e para o estabelecimento de laços de confiança entre depoentes e pesquisador.

Nos primeiros encontros com os integrantes do MAF, identificamos no grupo representantes de duas gerações - entre os cinquenta e os noventa anos - de pilotos aposentados (um, de 57, ainda está na ativa, outro, de 80, pilota seu avião particular). Esse grupo foi criado por três sócios do Clube dos Marimbás - S., G. e E.⁴ - e é composto por outros sócios e não sócios do referido clube. O grupo ainda recebe ocasionalmente a visita de outros aviadores, colegas dos integrantes.

Às quartas-feiras, a partir das 10h, os membros vão chegando ao clube e se acomodam nos sofás e poltronas do salão principal. Enquanto bebericam aperitivos acompanhados de tira-gostos, entram em pauta assuntos diversos como a inflação (a queda do poder aquisitivo), a eleição, a violência, as lembranças, um fato acontecido recentemente, a aposentadoria... Por vezes um assunto monopoliza a atenção do grupo e todos participam dele. Na maior parte do tempo, formam-se grupos de dois, três, quatro, que articulam assuntos diversos, simultaneamente. A atenção é concentrada em todos quando alguém leva uma fotografia antiga ou conta um episódio passado ainda na ativa. Comparecem, em média, às reuniões, dez membros.

Ainda no salão, garçons trazem o cardápio para os membros do grupo escolherem o que almoçarão. A conversa continua até o *maître* informar que o almoço está servido e conduzi-los ao restaurante, onde semanalmente reservam mesas. Aqui vale dizer que, nas últimas visitas realizadas, foi verificada uma alteração nessa utilização do espaço físico. O Clube sofreu algumas reformas com ênfase no aproveitamento do espaço e na decoração, que possibilitaram um outro uso deste lugar pelo MAF. Agora, antes de passarem para o restaurante, seus integrantes sentam-se em uma grande mesa redonda, na varanda, onde tomam seus

aperitivos, conversam, falam com sócios passantes e até promovem pequenos sorteios de brindes.

Durante o almoço, talvez pela disposição dos assentos – uma mesa redonda grande encostada numa outra mesa quadrada – os pequenos grupos se estabelecem e os assuntos em pauta são os mais variados, predominando temas atuais – novo governo, economia e violência urbana – e lembranças de algum piloto já falecido, um pouso forçado e outros temas ligados à aviação. Assim que pagam a conta, dispersam-se, a maioria partindo do Clube, em direção aos seus compromissos – família, fisioterapia, buscar neto no curso, etc.

Pudemos também perceber que uma prática estabelecida no início da formação do grupo não pode mais ser feita e deixa algumas lacunas e saudades: a exibição de filmes de aviação, aeromodelismo e filmes do circuito cinematográfico envolvendo aviões e episódios de guerras do século XX. Isto porque as reuniões, há dois anos foram deslocadas do seu lugar original, uma sala no segundo pavimento, que possui TV 33', vídeo e telefone direto para a copa.

A disputa do espaço físico entre os membros do MAF e os sócios do clube dificultou, em certo grau, a transmissão da memória coletiva e a própria reconstrução da memória e da identidade do grupo. Esta "fratura" nas atividades de reconstrução da memória, ocasionada pela perda do espaço, confirma a literatura especializada. Segundo Maurice Halbwachs, não há memória coletiva que não se desenvolva em um quadro espacial⁵. Espaço, identidade e memória estão inquestionavelmente imbricados. Segundo Joell Candau⁶, a arte da memória não prescinde da construção de um sistema de lugares e imagens... são os teatros de memória. Halbwachs ainda apontou que *todas as ações do grupo podem se traduzir em termos espaciais, e o lugar ocupado por ele é somente a reunião de todos os termos*⁷. Há, portanto, a necessidade do MAF legitimar-se enquanto merecedor de usufruir do espaço ocupado por um grupo maior, o dos sócios do Clube Marimbás.

Há ainda em evidência um outro espaço, exclusivo do MAF, em construção e em disputa interna: a produção do espaço de memória de todos os integrantes do MAF, espaço de disputa das memórias individuais carregadas de reminiscências das memórias institucionais e das memórias dos diversos círculos sociais. Neste espaço, palco de disputas e negociações, é estabelecida uma hierarquia, não assumida conscientemente⁸. Nos discursos dos integrantes do MAF é afirmada e ressaltada a equivalência de importância de todos os membros do MAF, nenhum, nem suas lembranças e versões se sobreporiam aos outros e suas evocações. No entanto, quando interpelados sobre a cessão de entrevistas, grande parte deles aponta para um ou outro, que deteriam a *história da aviação*, que saberiam tudo sobre o grupo. Além do mais, o espaço da classe de aviador é fortemente marcado pela distinção entre militares e civis. O que está em jogo é *o poder sobre um uso particular de uma categoria particular de sinais, sobre a visão e o sentido do mundo*⁹. No entanto, neste caso percebemos diferenças muito claras sobre a

visão e o sentido do mundo, propostas diferentes, disputando e negociando sobre uma mesma categoria de sinais.

No entanto, outra questão também está em jogo e é esta que mobiliza os indivíduos para as ações praticadas no MAF.

Os detentores do mesmo título tendem a constituir-se em grupo e a dotar-se de organizações permanentes... destinados a assegurar a coesão do grupo... e a promover os seus interesses materiais e simbólicos¹⁰

Promover e manter as reuniões semanais, apesar de crises, disputas, divergências e outras dificuldades, confirma e legitima a condição destes pilotos aposentados, assegura seus lugares no campo. O momento histórico pelo qual a aviação, de modo geral, e a brasileira, em especial, atravessa, está transformando o *status* do aeronauta, o que confere ao integrantes do MAF uma aura especial, de pioneiros e de remanescentes de uma época dourada, detentores de um capital simbólico e econômico não vivenciados atualmente.

A última entrevista realizada em 4 de novembro de 2002 esclareceu alguns pontos e deu algumas pistas para novas questões. O comandante B. confirma que o MAF não existe mais. Acabou por causa de desentendimentos entre os pares. e o caráter duvidoso de alguns. Inicialmente reuniam-se, em média, 30 pilotos - hoje o número não passa de 15. O comandante também aponta a questão da perda do espaço, pois *agora, não temos mais lugar*. Pergunto como eram as reuniões nesse período e ele me responde: *A mesma coisa! Batemos papo, mostramos fotografias, almoçamos...* O quê, então, assinala a extinção do MAF, já que as práticas continuam as mesmas?

O comandante ainda fala: *...minha filha, é muito difícil manter um grupo tão heterogêneo...* os círculos de onde os membros são oriundos provocam essa heterogeneidade, apesar da identidade social comum, de piloto de avião. Aqui talvez esteja a chave para a compreensão de parte do depoimento referente ao caráter duvidoso de alguns. Num grupo notadamente heterogêneo por seus próprios integrantes, muitas vezes valores e ações não seguem uma mesma linha. Existem divergências de opiniões quanto a diversos assuntos e acontecimentos, como o fechamento da Panair do Brasil, por exemplo. Além do mais, é observada uma sintonia fina entre alguns membros e uma clara antipatia provocada por outros, por questões de opiniões, valores e posturas.

A identidade, que é a invenção de um nós coletivo, alimenta-se da memória do grupo e de suas práticas para construir-se e manter-se. A identidade também se apóia nas lembranças e esquecimentos individuais, que podem desenvolver um frágil e conjuntural consenso. Talvez o que delinieie mais a identidade do grupo seja mesmo o próprio esquecimento, aquilo que não significa ou o que se quer manter debaixo do tapete por alguns e que é acatado ou seguido pelos outros. No entanto pode ser também motivo de disputas e conflitos no seio do coletivo. Identidade de grupo é partilhar lembranças coletivas, selecionar coletivamente,

esquecer coletivamente, reconstruir coletivamente, processo orientado pelas impressões individuais e sempre cadenciado pela disputa e pela negociação, principalmente em grupos tão heterogêneos como o que está em questão. A identidade permite ao grupo manter a consciência de si apesar do tempo que passa¹¹ e é justamente essa faculdade que possibilita a memória que consolida, ou desfaz, o sentimento de identidade¹².

Identidade e memória são tão intimamente ligadas porque se constituem sempre em oposição ao diferente, ao que não é próprio... identidade e memória possibilitam o sentimento de pertencimento. A memória tende a aplainar as diferenças, ressaltando aquilo de igual entre os indivíduos e fortalecendo ainda mais o processo de construção da identidade. Mas este processo representa disputas entre memórias individuais, que são pontos de vista sobre a memória coletiva, produzidas em diversos círculos sociais.

É durante as comemorações do grupo que memória e identidade são celebradas – as relações sociais vivificam estas noções. Narrando histórias e acontecimentos relevantes para todos os indivíduos, o grupo compõe seu passado em função do presente. *Esse passado composto é uma construção literária que se aperfeiçoa, melhora gradualmente a cada narração*¹³.

Sobre o MAF, levando em consideração as entrevistas de história oral, que refletem a experiência de vida profissional e traduzem as expressões de um saber e um fazer capazes de cimentar a identidade do grupo, podemos traçar alguns pontos. Parece-nos que a própria memória, o próprio reconhecer-se como igual são os pretextos para esse espaço de sociabilidade entre iguais, apesar das particularidades de cada subgrupo (piloto militar, civil, comercial, amador etc).

É a busca de construção e reconhecimento da identidade que motiva os homens a debruçarem-se sobre o passado em busca dos marcos temporais ou espaciais que se constituem nas referências reais das lembranças.¹⁴

O MAF, um espaço de relações¹⁵, um espaço de sociabilidade entre iguais – com o mesmo saber e vivências parecidas– adquire contornos e consistência particulares, uma vez que trata de aposentados, indivíduos a princípio economicamente não ativos, para os quais a memória é função social.

Precisamos, portanto, atentar para algumas questões:

- uma identidade, piloto e membro do MAF, como construtos da memória do grupo;
- a crítica relação do grupo com o espaço físico, dificultando a própria permanência do MAF enquanto lugar de reconstrução da memória coletiva do grupo;

Para melhor analisar e assim compor um quadro do grupo, consideramos pertinente colher depoimentos de outros indivíduos que também tiveram, ou ainda têm, a aviação em suas vidas. Acreditamos assim poder ampliar e definir de maneira mais apurada o que é ser aviador, o que significa pilotar um avião, o que representa voar. Também desta maneira pretendemos delinear mais precisamente os traços característicos apenas do MAF, para a verificação da construção da identidade do grupo.

Após alguns encontros com o MAF e entrevistas com integrantes e não integrantes do grupo, algumas questões surgiram e outras foram levantadas para análise futura. Sobre o tema aviação e o significado da ação de voar, foram externadas as seguintes impressões: ampliação dos horizontes para um maior número de pessoas; visão do mundo sob outra perspectiva, conhecimento de outros pontos de vista. Sobre o avião, foram utilizadas as seguintes noções: elo entre terras, lugares, culturas, saberes. Já sobre si próprios, sobre a categoria dos aeronautas, são expressos os seguintes adjetivos: destemidos, intrépidos, modernos, em contato com um novo tempo, com novos horizontes, atores do processo de intensificação da comunicação entre os povos; relação com o tempo muda, devido aos fusos e ao encurtamento das distâncias; aventura, liberdade;

Além disso, outras idéias foram verbalizadas, como o diferente pilotar dos civis e dos militares: devido ao número reduzido de aviões da Aeronáutica, o treinamento, segundo os entrevistados, pode ser insuficiente mas pode ser também diferença de objetivos, uma vez que os militares são treinados para a guerra, não para transportar pessoas:

...eu já voei num avião da FAB, umas quatro ou cinco vezes... dá vontade de mandar parar pra descer no lugar que estiver, na primeira nuvem que tiver... (...) Porque eles acham que como o avião não é deles eles podem fazer o que quiser com o avião, podem quebrar o avião todo. E esquecem de quem está dentro do avião... as besteiras que eles fazem são de assustar!! (...) A viagem foi fantástica. Ele não andou de cabeça pra baixo porque ele não tava com vontade, mas fez de tudo que ele quis e que não quis ele fez voando... Quer dizer ele não tem noção (ênfase) da responsabilidade que eles têm de carregar uma pessoa lá dentro. Eles acham que voar um avião da FAB é fazer aquele negócio voar e descer no chão.¹⁶

Outro entrevistado explica o funcionamento, a hierarquia e as motivações dos pilotos militares e da aviação comercial.

(...) O piloto militar ele faz um vôo para defender o país ou para atacar outro. Mas é um vôo diferente. E o, o piloto comercial, o comandante... a profissão de comandante não existe. O comandante é um piloto de linha aérea, sabe como é? Agora, quando ele vai pra companhia, a companhia dá o comando quando quiser e se quiser. Ele é comandante naquela (ênfase) companhia. Se ele sair, ele não é comandante. Não tem a função específica de comandante. (...) A função é dada pelo DAC, dado sobre o cartão de habilitação, piloto de linha aérea: DLA. Tanto que pode ser um co-piloto, um primeiro oficial, ele é piloto, todos os primeiros

oficiais, todos os de avião a jato, todos (ênfase) eles são DLA. Então, pelo DAC ele é comandante. (...) Na FAB, quem decide o comando da viagem, quando a gente faz uma viagem assim é o mais antigo. Mesmo que ele não seja piloto do avião. Mas ele é o mais antigo. Numa questão qualquer fora do vôo etc, quem manda é o oficial mais antigo, que estiver a bordo, de posto mais antigo.¹⁷

No que se refere à relação entre pilotos civis e militares aparentemente um respeito pela patente é notado, quando chega nas reuniões do MAF algum Brigadeiro membro do grupo ou convidado por alguém dele.

Outra idéia que se pode depreender das entrevistas é o *glamour* recalcado da aviação pelas exigências e crises do setor na atualidade:

Eu quando chego nas férias já tô, todos nós, cansados, né? Hoje eu estava conversando com a Célia: olha eu estou tão chata... 'Eu também! Já me disseram isso!' Eu não tô agüentando mais nada, já tô bah! (risos) Eu estou explodindo... ela disse: 'M., em casa dizem a mesma coisa!' Eu digo: bom, então, não tô enlouquecendo...¹⁸

Era legal trabalhar. A equipe era boa. A Varig já era considerada uma das melhores do mundo em atendimento, em comida. O pessoal era escolhido a dedo. As funcionárias das outras companhias eram uns bagulhos. (...) Eu gostava de vestir o uniforme. Era prático e tinha o status. Não me confundiam com p..., a Varig fazia muita seleção.¹⁹

Verifica-se, ainda, o fascínio, o fetiche de ser o narrador, aquele que vivencia o distante e o desconhecido: o aeronauta que traz notícias de outros mundos, está à frente (os fusos, os costumes, os modismos), pois é o 'aproximador' de regiões, países, no sentido de encurtar as distâncias, aproximar e facilitar o contato entre as culturas:

Eu aprendi, aprendi muita coisa, nós tínhamos Roma, nós ficávamos três dias parados em Roma... vamos conhecer o interior aí por fora. (...) Eu fui pro Canadá, Quebec, eu fui a Montreal, coisas, experimentei pratos culinários do mundo todo. Você vê, ah, é caro! É caro mas eu quero experimentar... tem que comer pra ver como é que é, né? (...) Porque eu me dava ao luxo de aproveitar aquele momento ali... (...) E aí isso foi muito bom da aviação... eu aproveitei (ênfase) esse lado todo. Né? O povo, né?... os hábitos...²⁰

Surge a diferença de olhares do aeronauta e da aeronauta, as questões de gênero: outras funções, outras relações, pois é na relação entre as coisas que está o próprio significado das coisas. Apesar do ímpeto, da motivação, ser o mesmo (homem e mulher expressam as mesmas idéias: aventura, liberdade, conhecer novas culturas), a grosso modo, a aviação não poderia ser representada e sentida da mesma maneira, já que as implicações do ser mulher fazem com que ela seja diferente (inchaços, menstruação, marido, filhos, estresse, TPM) além da própria relação com a profissão. A aeronauta, como parte da tripulação de atendimento, tem outro *approach* com os passageiros, estando exposta às relações com o outro, nem sempre amenas, em casos de confinamento, mudança de pressão etc.

No entanto, observa-se, durante as entrevistas e nas visitas semanais ao MAF, um consenso entre aeronautas ativos - homens e mulheres – no que se refere ao cansaço, ansiedade e decepção quanto ao setor. O depoimento de M.F. foi fundamental para fazer um contraponto entre a aviação de ontem e de hoje e da aviação para a mulher e para o homem, ou seja, para abordar questões de gênero e de geração. Se notamos claramente nas narrativas dos informantes na faixa dos setenta e oitenta anos matizes de idealização, quase mitificação de um passado de glória, aventura e patriotismo, na fala de quem vive a aviação de hoje, em crise mundial, o *glamour* está recalcado.

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

A reação negativa dos pais quanto ao projeto de vida dedicado à aviação, tanto para homens e mulheres é um tema recorrente nas entrevistas:

Ainda pré-adolescente, uns onze, doze anos, eu queria trabalhar viajando, conhecer lugares. Sempre gostei de geografia e história, talvez influenciada pelos professores do Pedro II. Meus pais me encaminhavam para ser professora mas eu sabia que não queria ser professora. Não se podia falar, naquela época, com os pais sobre essas coisas. Em 61, acho, me formei no Conservatório. Por essa época arranjei para ser aeromoça da VASP. Na VASP qualquer um trabalhava... era mais fácil entrar. Eu já tinha inglês fluente. Meu pai naquela época não queria nem que eu trabalhasse. Queria que eu ficasse dando aula de piano dentro de casa. (...) Voltando à Varig, tinha tudo pronto: uniforme, bolsa, tudo e "comuniquei" ao meu pai. Mandeí recado pela minha mãe para ele que eu ia trabalhar na Varig. Se ele não aceitasse eu sairia de casa...²¹
... e aí eu sempre fui muito assim aventureira... a ponto de minha família não se despedir quando eu vim morar em SP, quando eu entrei na aviação, porque eu fiz tudo escondido, né? Minha mãe, nem pensar! (ênfase) em sair debaixo da saia dela aí eu fiz tudo escondido...(...) Eu sempre queria mais, né?... queria conhecer... eu achava Porto Alegre muito pequeno pra mim... e aquilo pra mim já tava me sufocando... a aviação pra mim era o meio d'eu bater minhas asas, porque eu não tinha um poder aquisitivo bom que eu pudesse viajar bastante, a única coisa que eu conhecia era o RJ e SP, mais o interior do RS. Mas eu queria mais [ênfase]!²²

Para realizar um sonho era preciso contrariar expectativas:

Meu pai queria que eu fosse ahh... engenheiro químico. E eu, inclusive, fiquei ahh... cursei dois anos de engenharia química aqui no Brasil. Larguei pra ir pra América. (...) ... E fazer o curso na América. Papai queria que eu, por força, fosse engenheiro químico. Eu fui contra a vontade dele. Mas já era maior de idade eu digo não. (risos) E eu fui!²³

Os resultados preliminares deste trabalho apontam para uma identidade sentida e vivida de maneiras e intensidades variadas, explicitadas pelos integrantes do grupo, constróem e mantêm uma imagem glamourizada de si através dos encontros e suas práticas.

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

Notas e referências:

¹ Título provisório da dissertação em desenvolvimento no Mestrado em Memória Social e Documento, da UNIRIO, sob orientação da profa. Dra. Icléia Thiesen Magalhães Costa.

² HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990, p.143.

³ NEVES, Lucilia de Almeida. Memória, história e sujeito: substratos de identidade. In: *História Oral. Revista da Associação Brasileira de História Oral*, nº3. São Paulo: Associação Brasileira de História Oral, 2000, p.109-116.

⁴ Neste trabalho, o nome dos atores sociais é fictício.

⁵ HALBWACHS, op. cit., p.137.

⁶ CANDAU, Joell. *Antropologie de la mémoire*. Paris: PUF, 1996, p.37.

⁷ HALBWACHS, op. cit., p.133.

⁸ Segundo Pierre Bourdieu, em *O poder simbólico*, página 133, no espaço social construído por uma categoria, a hierarquia está presente *no seio de cada um dos campos e entre os diferentes campos*.

⁹ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa: Difel, 1989, p.72.

¹⁰ BOURDIEU, op. cit., p.149.

¹¹ CANDAU, op. cit., p.119.

¹² CANDAU, op.cit. p.120.

¹³ CANDAU, op. cit., p.33.

¹⁴ NEVES, op. cit., p. 112.

¹⁵ BOURDIEU, op. cit., p.137.

¹⁶ M.L., entrevistado em 26/10/2002.

¹⁷ M.B., entrevistado em 4/11/2002.

¹⁸ M.F., entrevistada em 30/10/2002.

¹⁹ C.S., entrevistada em 19/10/2002.

²⁰ M.F., entrevistada em 30/10/2002.

²¹ C.S., entrevistada em 19/10/2002.

²² M.F., entrevistada em 30/10/2002.

²³ M.B., entrevistado em 4/11/2002.