revista CANTAREIRA
criada e mantida por alunos da área de História da UFF
ISSN 1677 7794

| imprimir esta página | fechar |

8a edição on-line

O fechamento da Panair do Brasil e a ascensão da VARIG

por Alejandra Saladino

Apesar de tudo, nessa luta, uma fraternidade
ligava, lá no fundo, Rivière aos seus pilotos.
Eram homens da mesma equipe que sentiam
um igual desejo de vitória.
Antoine de Saint-Exupéry

Apresentação

Este estudo, em fase preliminar, foi iniciado a partir das pesquisas para elaboração de minha dissertação de mestrado *Lugares e práticas de reconstrução da memória da aviação brasileira: grupos, acervos e celebrações*[1], do mestrado em Memória Social e Documento, que aborda a Aviação no Brasil, com o objetivo de caracterizar e analisar as ações direcionadas à reconstrução da memória da aviação no Brasil. A análise das narrativas e as impressões vivenciadas através da observação participante permitiram identificar como processos de reconstrução da memória da aviação a formação de grupos, lugares de memória e ações - como pesquisa, documentação e o ato de colecionar. Estas ações influenciam e colaboram na construção da história do setor e permitem a reconstrução de fragmentos da memória da aviação brasileira, a partir das narrativas colhidas segundo a metodologia da História Oral.

O evento

Durante as entrevistas e as visitas, um fragmento de memória da aviação brasileira causou constrangimento e silêncio por parte da maioria dos depoentes de determinado grupo estudado, a maioria militares: *o caso Panair*. Vale dizer também que obtive informações mais consistentes somente durante as entrevistas e apenas daqueles que trabalharam na referida companhia. O fechamento da *Panair do Brasil* foi selado por um despacho do Presidente Humberto Castelo Branco de 1º de fevereiro de 1965. O evento, levando em consideração alguns depoimentos e a mídia impressa da época, parece ter mobilizado a sociedade brasileira como um todo e integra a memória coletiva daqueles que viveram o regime militar. Os dados levantados serão aprofundados e orientarão uma futura pesquisa sobre o tema, mais reflexiva no que tange à questão da relação entre grandes narrativas/história oficial e memórias subterrâneas, em processo de legitimação.

Alguns Conceitos

Os dados foram considerados à luz de algumas noções do campo da memória social, a saber: *memória coletiva, memória nacional e memórias subterrâneas*.

Maurice Halbwachs[2] deixa claro que a memória coletiva é o olhar do passado a partir do presente, ou seja, a memória coletiva é uma constante construção que constitui a identidade e ajudar a manter o sentimento de pertencimento em relação a um grupo. Ela é resultado de determinações convergentes, produto de certa forma imposto. É constituída por meio de jogos de poder, disputas estabelecidas num campo de negociações. Ela é um elemento fundador, construído a partir de três mecanismos. O primeiro vem a ser a seleção ou objetivação dos seus elementos; o segundo é a simbolização dos seus fatores e elementos e o terceiro é a legitimação do produto final.

Vale dizer que, para o perfeito funcionamento destes mecanismos, é necessário esquecer. A memória coletiva - resultado de uma série de práticas seletivas - precisa do esquecimento[3] para ser articulada e transmitida. Como afirmava Halbwachs, só fica o que significa, só lembramos daquilo que queremos ter como símbolos nossos, daquilo que define nossa identidade[4].

Lembranças e esquecimentos ultrapassam o controle absoluto da sociedade e do Estado, apesar deste ter certo poder para determinar o que será lembrado e o que será esquecido. Vale lembrar que a memória é coletiva, mas quem lembra é o indivíduo.

A memória nacional é aquela na qual a sociedade como um todo se reconhece, aquela que desperta o sentimento de pertencimento nos cidadãos, e que está intimamente ligada à história oficial. Seu *locus* são os lugares de memória[5]. Embora de caráter totalizante, muitos grupos não se reconhecem plenamente na memória nacional; esta não lhes dá espaço. É o caso das minorias caladas pelas mais diversas circunstâncias. Apesar da tentativa de abafar essas vozes, os grupos constroem suas memórias, que vêm à tona em momentos de crise, em momentos de reflexão sobre o passado[6]. São essas as memórias subterrâneas às quais Pollak se refere, as mesmas que se fazem conhecer através do instrumento da História Oral[7].

Memórias e outras fontes: *Panair do Brasil* e *VARIG*

As narrativas aqui apresentadas fazem parte do discurso de alguns depoentes que viveram – direta ou indiretamente – o referido evento. Em campo, foi possível perceber a possibilidade de afirmação das memórias daqueles que se sentiram lesados com o fechamento da *Panair do Brasil* através de práticas como a constituição de grupos comprometidos em não deixar calar essas vozes, como a *Família Panair*[8]. Os depoimentos e as referências consultadas permitiram perceber uma estreita relação entre a suspensão das linhas da *Panair do Brasil* e o desenvolvimento e crescimento da *VARIG*, orquestrados por seu presidente Ruben Martin Berta. Todavia, vale frisar que esta companhia aérea já se encontrava num período de desenvolvimento e ascensão no setor[9].

Para compreender a repercussão que o evento alcança ainda hoje, é necessário retroceder no tempo até 17 de março de 1927, quando o cel. Ralph O'Neill fundou, nos EUA, a *New York - Rio - Buenos Aires Lines Inc.*, a *NYRBA*. Em 24 de janeiro de 1930, obedecendo ao Código Brasileiro do Ar, que previa a operação de companhias estrangeiras com escala em aeroportos brasileiros como companhias nacionais, foi criada a *NYRBA do Brasil*[10], que passou a operar suas linhas, muito precariamente, com hidroaviões[11].

A *NYRBA* sofreu as conseqüências da queda da bolsa de Wall Street, além da concorrência em seu próprio país e no Brasil: a *Pan American Airways Inc.* fora escolhida para transportar a mala postal norte-americana e recebera autorização para operar suas linhas no Brasil cinco meses antes da *NRYBA*[12]. Diante das dificuldades, não houve outra alternativa a O'Neill que a venda das ações da *NYRBA* à sua concorrente direta. Em 17 de outubro de 1930, a *NYRBA do Brasil* mudou de nome: nascia então a *Panair do Brasil*.

A companhia foi logo responsável por uma iniciativa decisiva para a assistência e o desenvolvimento da região amazônica. A *Panair do Brasil* começou a operar vôos para a Amazônia já na década de 1930, sendo o vôo inaugural em 25 de outubro de 1933. Seus serviços colaboraram para o projeto do Presidente Getúlio Vargas de exploração racional da região[13]. Em seus hidroaviões *Catalina* foram transportados medicamentos, mala postal e profissionais, o que contribuiu para a integração da região com o resto do território nacional. Sobre a atuação da companhia no *setor amazônico*, disse A[14], ex-comissário da *Panair do Brasil*:

> *O norte era Panair do Brasil! Eles não tinham nada, nós que levávamos remédio, levávamos as missões de sobrevivência dos médicos da Marinha, de médicos da Aeronáutica para fazer o atendimento às tribos, às populações ribeirinhas.*[15]

A companhia seguiu investindo no desenvolvimento de redes que interligassem todo o território brasileiro. No início de 1941, quando o mundo estava em guerra e as forças do Eixo ameaçavam a soberania nacional através de sucessivos ataques a embarcações no Atlântico, a *Panair do Brasil* sugeriu ao Presidente Getúlio Vargas o desenvolvimento dos aeroportos costeiros, elaborados pela companhia. Prontamente foram efetuadas as obras necessárias nos aeroportos do nordeste e a medida foi formalizada no Decreto-Lei nº 3.462,de 25 de julho do mesmo ano[16]. Além disso, a *Panair*, que operava linhas costeiras com hidroaviões [17], aplicou esforços no desenvolvimento e ampliação de uma rede de radiocomunicação, da qual as Forças Armadas e outras companhias se serviram, garantindo a segurança dos vôos.

Um brasileiro foi responsável pelo desenvolvimento da empresa. Durante a Segunda Guerra Mundial, Paulo Sampaio dedicou-se ao projeto de nacionalização do capital da companhia. Em 1943, já Diretor-Presidente e Gerente-Geral da *Panair do Brasil*, elaborou um plano de nacionalização progressiva da empresa, sendo alcançada a primeira meta em outubro do mesmo ano[18].

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a *Panair do Brasil* se beneficiou do farto e bem treinado material humano. Segundo alguns depoimentos, pilotos brasileiros, os mais atuantes e destacados nas atividades de patrulhamento e correio aéreo, compuseram o quadro de funcionários da companhia que possuía a maior extensão de linhas domésticas[19] e da qual quase 50% do capital era estrangeiro. Era necessário, então, ampliar as suas rotas. Um dia após a assinatura do armistício, em 8 de maio de 1945, Paulo Sampaio rumou para Portugal a fim de discutir as bases de um acordo de serviços aéreos entre os países. Durante dois meses, o Diretor da *Panair do Brasil* percorreu sete países, onde estabeleceu acordos provisórios[20].

Finda esta etapa de seu plano, Paulo Sampaio foi a New York receber o primeiro *Constellation* da companhia. Do equipamento, o depoente M.E. evocou as lembranças:

> *De repente chegou o gigante: era um Constellation. O Constellation fez época!. Era antes e depois do Constellation, não resta a menor dúvida. O Constellation era lindo de desenho, muitíssimo bom, foi o primeiro avião da Lockheed, na época não existia Boeing para fazer vôos assim. Para vôos intercontinentais e transatlânticos. E esse avião veio para ser Panair (...) E eu e o Eron fomos lá. O primeiro que apareceu na porta foi minha mãe. Depois desceu meu pai. Aí desceram eles e depois desceram outros. Nessa época, meu pai era Conselheiro da Panair do Brasil... (...) ... neste avião eu fui muitas vezes aos EUA e à Europa.*[21]

A década seguinte, década de ouro da aviação comercial brasileira, segundo G., foi promissora para a *Panair do Brasil*, apesar de dificuldades financeiras que atingiam todo o setor. A concorrência entre as companhias pelas linhas internacionais começava a estabelecer-se, mas Paulo Sampaio valia-se da simpatia do Presidente Getúlio Vargas para com seus planos de expansão e desenvolvimento, como o projeto de serviços regulares de linhas ao redor do mundo[22]. A companhia imprimiu sua marca no setor e passou a ser referência no bem operar e no bem servir. Suas agências, espalhadas pelos países onde operava linhas, eram pontos de encontro de brasileiros e uma referência do Brasil. Diversos foram os depoimentos que associaram as agências da *Panair do Brasil* no exterior à imagem de cartão de visitas do país, dentre os quais destaco:

> *... ninguém sabia onde ficava um consulado, uma embaixada brasileira, mas sabia onde ficava um escritório da Panair, que eram os verdadeiros consulados e embaixadas do Brasil. Em Portugal era tradição, na França, no Champs Elisèes, era famosíssimo o escritório da Panair. O Itamaraty chegou a ter representantes lá, era impressionante. Na Itália, na Inglaterra, em Frankfurt, que eram lugares de permanência, em Istambul a Panair também tinha, (...) Na própria América do Sul, na Argentina, em Santiago do Chile, em Montevidéu, em Assunção, a importância disso, dessa representatividade nos escritórios da Panair, muito menos que um local de comércio, de venda de passagens, era um local de intercâmbio, de pessoas irem buscar notícias do Brasil, isso era muito comum.*[23]
>
> *... a Panair mantinha nas principais capitais européias, Lisboa, Roma, lojas excelentes, que serviam até de divulgação do Brasil. Você ia nas lojas, você lia jornais brasileiros. Na época eu fui correspondente do jornal* O Correio da Manhã *e mandava os artigos pela Panair. Ela tinha realmente um papel muito importante.*[24]

O suicídio de Getúlio Vargas, em 1954, traria instabilidade à trajetória de desenvolvimento da companhia. Além da perda do forte apoio do presidente, a *Panair do Brasil* enfrentava pressões da *Pan American*, inconformada com o fato de sua subsidiária adquirir equipamentos de construção inglesa e planejar a própria independência. A ruptura entre as companhias tornou-se inevitável, mas se deu num clima de ambigüidade, de interesses velados. O Diretor-tesoureiro da *Panair do Brasil*, César Pires de Mello, começou a demonstrar afinidades com a companhia americana, *especialmente no que se referia ao processo de nacionalização* da companhia brasileira[25]. Para afastar definitivamente as possibilidades de elevar a participação brasileira na composição do capital da *Panair do Brasil*, em 1954 ocorreram dois desastres com os *Comet* da *British Overseas Airways Corporation*, equipamento encomendado pela companhia brasileira.

Para comprometer ainda mais o setor, no início de 1955 ocorreu uma greve, segundo alguns depoimentos, sem maiores conseqüências, mas que denunciaria um possível movimento dos dirigentes da aviação brasileira contra a *Panair do Brasil*. O motivo da greve seria a demissão, por questões disciplinares, de um comandante dessa companhia, o que, segundo o Ministério do Trabalho provaria a ilegalidade daquele movimento. Mesmo assim, a direção da empresa não recebeu o apoio do Ministério da Aeronáutica, nas figuras do Ministro Eduardo Gomes e do seu chefe de gabinete, Cel. Clóvis Travassos, que alegaram ser aquele um problema de ordem trabalhista[26].

Iniciou-se, em 31 de janeiro de 1956, a Era JK. A posse do Presidente Juscelino Kubitschek e do seu vice, João Goulart, foi garantida pelo General Lott num contragolpe nos conservadores - aliados com a UDN e alguns militares antigetulistas - que orquestravam a possibilidade do presidente não ser empossado[27].

A *Panair do Brasil* colaborou com os planos desenvolvimentistas do novo presidente ao investir, em 1957, numa fábrica revisora de turbinas, a *CELMA*. Localizada em Petrópolis, a fábrica era a única autorizada pela *Federal Aeronautic Authority* a fazer a manutenção dos aviões americanos, além dos equipamentos de diversas companhias, como a *Swissair*[28]. Juscelino Kubitschek, um entusiasta da aviação segundo alguns depoimentos colhidos e as memórias de Alberto Torres[29], não negou apoio à companhia aérea. Igual atitude teve seu sucessor, Jânio Quadros, interessado em estabelecer parcerias comerciais com países africanos e asiáticos, em especial, a China. Mas, para garantir subvenções do Governo, a *Panair do Brasil* precisava reconfigurar a composição do seu capital, que deveria ser exclusivamente nacional.

A *Panair do Brasil*, que possuía a *CELMA* e o melhor serviço de meteorologia da América[30], além de um grande patrimônio, enfrentava tempos difíceis. Já não era líder absoluta do setor. Por isso, após detalhados estudos, longas negociações com a *Pan American* e esclarecimentos com o Ministério da Aeronáutica, em 1961, o grupo Miranda-Simonsen[31] comprou a maioria das ações da *Panair do Brasil*. R. justificou a entrada de Celso da Rocha Miranda no setor da aviação comercial pelo fato dele ser subvencionado pelo Governo e narrou como se deu a transação:

> *Ele viu o patrimônio que a companhia tinha e ele viu que teria, mais dia menos dia, teria que fazer um equilíbrio de assentos que iam e assentos que voltavam. E no momento que você distribuísse isso você daria uma rentabilidade enorme. Ele não entrou para comprar a Panair. Meu pai foi chamado para estudar a estruturação financeira para que o grupo, que na época era o Banco Nacional, que tinha a Vale por trás, comprasse a Panair do Brasil. E ele fez porque tinha muito mais ligações com a Inglaterra, ele fez então, depois veio a ser a lei nº4131*[32]*, que foi a primeira entrada de recurso através de financiamento no Brasil. Ele estudou profundamente a perspectiva da companhia, fez o balanço e a perspectiva de mercado. Quando o grupo, por razões que não se sabe até hoje, não quis bancar a compra, ele, vendo o futuro daquela atividade, ele foi a São Paulo, conversou com o Mário - Simonsen - , que era um grande capitalista, e disse; "compra que eu banco". E aí compraram a companhia. Nesse dia, Ruben Berta falou: "eu não vou sossegar enquanto essa companhia não vier para a VARIG". E aí selaram a sorte da Panair. Não era para ter ido para o Celso da Rocha Miranda e Mário. Era para ter ido para outro grupo.*[33]

Vale ressaltar que o Ministério da Aeronáutica preocupava-se com a possibilidade das ações da *Panair do Brasil* passarem para a *VARIG*, uma vez que esta detinha algumas ações e Erick de Carvalho[34], representante da companhia gaúcha, era assessor de Paulo Sampaio. A preocupação girava em torno da criação de um monopólio, apelidado nos meios como *"Bertabrás"*. Os dirigentes da *Panair do Brasil* comprometeram-se em não transferir as ações para a sua concorrente. A situação teria melindrado o presidente da *VARIG*, que tinha pretensões em administrar a *Panair do Brasil*[35]. Em seu livro de memórias, *Um vôo na história*, disse o brigadeiro Nero Moura[36], sobre o desejo de Ruben Berta controlar a então companhia aérea nacional mais forte:

> *A Panair do Brasil estava sendo administrada pelo Rocha Miranda e uma outra pessoa, ambos delegados nomeados pela Pan American. Também sei que o Berta, com a vontade que tinha de estender as linhas da VARIG até a Europa, comprou ações da Panair do Brasil. Não conseguiu tomar conta da companhia, mas chegou a deter o controle de 25% das ações.*

Nestas circunstâncias cruzaram-se os caminhos das duas maiores companhias aéreas brasileiras.

No momento que a diretoria da *Panair do Brasil* reestruturava a administração da companhia, bem como planejava o aumento da sua frota, às vésperas da formalização de acordos de serviços com países africanos, Jânio Quadros renunciou. Entretanto, a diretoria continuou a travar contatos para expandir a companhia. No final de 1963, quando foi restabelecido o presidencialismo no país, a *Panair do Brasil* assinou acordos com a *Lufthansa* e com a *Alitalia*, nos quais ficou estabelecido que a companhia brasileira creditaria 50% às outras para cada passageiro embarcado em avião da sua frota rumo à Alemanha e à Itália[37].

Meses depois, a assinatura do primeiro decreto de desapropriação de terras foi a motivação necessária para, em 31 de março de 1964, as Forças Armadas deflagrarem a Revolução Salvadora ou o Golpe de 64. O presidente João Goulart não ofereceu resistência e, no dia seguinte, partiu para o Rio Grande do Sul, a caminho do seu auto-exílio. Seus apoiadores, dentre eles os dirigentes da *Panair*, sofreriam as conseqüências pelo fato de exercerem sua liberdade de escolha política.

Outro golpe foi orquestrado pelo governo vigente, que selaria o destino da *Panair do Brasil*. Em 10 de abril de 1964, o Alto Comando Militar da Revolução editou o primeiro Ato Institucional. Entre as medidas impostas, a suspensão de garantias constitucionais, estabelecendo um prazo de sessenta dias, durante o qual poderia *cassar mandatos e suspender direitos políticos*[38]. A medida atingiu em cheio a candidatura à presidência do então senador Juscelino Kubitschek. Era a única representação civil capaz de fazer frente ao governo militar. A perseguição ao candidato do PSD estendeu-se aos seus apoiadores, dentre os quais figuravam Rocha Miranda e Simonsen. Sobre a questão, disse R.:

> *Juscelino tinha de ser apagado da memória nacional, você não podia criar outra liderança, eles, Mário e Celso, eram apoiadores, trabalharam junto com Juscelino. Quem tivesse uma companhia aérea naquela época, naquele momento, tinha uma força política muito grande.*[39]

Em 10 de fevereiro de 1965, mediante um despacho, o Presidente Humberto Castelo Branco deliberou a cassação das linhas da *Panair do Brasil*. Segue, na íntegra, o texto:

> *Presidência da República*
> *Despachos do Presidente da República*
> *Ministério da Aeronáutica*
> *Exposição de Motivos*
> *PR - 1858 - 65 - nº 26, de 10/2/1965. Sugere seja determinado àquele Ministério que sejam suspensas as autorizações administrativas para as linhas nacionais e internacionais exploradas pela Panair do Brasil S. A. - "Autorizo e se proceda efetivamente de acordo com o item 8 deste documento. Autorizo ainda a concessão, também a título precário, a outras companhias, a fim de evitar solução de continuidade nas linhas que vinham sendo operadas pela Panair. Em 10/2/1965 - (Rest. Ao M. Era. Em 11/2/1965)*[40]

Segundo *O Globo*[41], o último vôo da *Panair do Brasil* operaria a linha Recife-Lisboa-Paris-Frankfurt no DC-8 de prefixo PP-VJA, com decolagem do Galeão prevista para as 22:30. O Boeing 707 da VARIG, comandado pelos comandantes Stepanski e Schittini, realizou, à 1:30, o vôo da extinta companhia. As memórias - em constante reconstrução - de quem viveu a cena trouxeram outros dados[42]:

> *Em 1965, no exato momento em que se fazia o planejamento de vôo, a preparação para a viagem, a tripulação da Varig viaja, no avião da Panair, no lugar da própria tripulação da Panair, que ficou no balcão boquiaberta. Ninguém sabia o que estava acontecendo. Parecia uma coisa tão tranqüila... (...) A coisa ficou mais complicada para nós porque o número de vôos da Varig aumentou. Ela pegou as linhas da Panair. A Varig aproveitou poucos funcionários de terra da Panair.*[43]

No dia seguinte, todos os jornais dedicaram páginas para o acontecimento, e assim foi até o Carnaval, quando, pela primeira vez, *O Globo* não publicou nenhuma nota, nenhum comunicado oficial - da diretoria da companhia ou do Ministério da Aeronáutica - tampouco comentários sobre a mobilização organizada pelos funcionários da *Panair do Brasil*. Esta observação foi confirmada por um depoimento:

> *E nós funcionários da Panair, principalmente o pessoal de vôo, nós fizemos aqui da sede da Panair um reduto de resistência. Fizemos uma campanha muito bonita que, infelizmente não prosperou, e estava prosperando, porque veio o Carnaval (...) ... mas o Carnaval matou com a nossa mobilização.*[44]

Em 12 de fevereiro foi publicada a posição do Governo frente ao *Caso Panair*, através do Serviço de Relações Públicas do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, o qual expôs a grave e irrecuperável situação financeira a causadora da medida - que poderia colocar em risco a segurança dos passageiros - e a decisão de outorgar à *VARIG* as linhas internacionais e à *Cruzeiro do Sul* algumas domésticas[45]. A medida provocou o descontentamento das demais companhias nacionais, que denunciaram tratar-se de um privilégio à *VARIG*. No dia seguinte, a manchete de O Globo publicou a ameaça do presidente da *VASP* - única companhia na época a não dar prejuízo - de cerrar suas portas, caso também não fosse beneficiada com a concessão de linhas internacionais.

As impressões sobre os motivos presentes nos depoimentos coletados revelaram a existência de versões oficiais em contraposição às versões dos diretamente atingidos, dirigentes e funcionários da *Panair do Brasil*, o que justifica o silêncio de alguns depoentes, desejosos de relegar ao esquecimento um evento delicado da história do país, que expõe atritos entre civis e militares.

> *Mas nós sabíamos que a Panair ia ser fechada! Quer dizer, o argumento se que usava na época é de que a Panair estaria com dívidas, o que todas as empresas brasileiras tinham, na época, à exceção da VASP. E esse Simonsen era uma pessoa não grata ao Governo da Revolução. Então teria vindo um recado, dizendo: "Se vocês o elegerem, nós vamos cassar" (...) eu era um simples comissário de bordo dentro de uma estrutura, de uma empresa grande, mas nós sabíamos disso. Isso era comentado às abertas, às escâncaras.*[46]
>
> *Aí a Panair, por uma manobra... duvidosa, que é duvidosa até hoje, e todo mundo sabe disso, a VARIG, através do Ruben Berta, que era o presidente da VARIG, encampou a Panair do Brasil. Todo o material da Panair.*[47]
>
> *O fechamento da Panair teve, exclusivamente, a ver com o posicionamento político do Mário Simonsen, do Mário Wallace Simonsen, e Celso da Rocha Miranda, e sua ligação com o Presidente Juscelino Kubitschek. De um lado. De outro lado teve o interesse comercial. O interesse da criação do monopólio internacional das linhas, da qual a beneficiada foi a VARIG.*[48]
>
> *É um assunto um pouco espinhoso, devido aos aspectos políticos que se deram com ele e com a maneira de encarar. Eu tenho opinião formada, não sei se é correta. Tenho a impressão de que a própria Panair, em dado momento, começou a deteriorar dentro de si mesma.(...) É muito lamentável mas uma das coisas que eu acho que aconteceu é que eles descansaram nos seus próprios louros e não cuidaram de zelar um pouquinho mais pela atualidade e o futuro da empresa. O resultado foi um grande déficit financeiro, que alguns julgam que não era tão grande assim, comparado com as companhias existentes na época...* [49]
>
> *No Ministério da Aeronáutica, o Eduardo Gomes percebeu que a companhia, conhecida pela categoria de seus serviços, pelo alto padrão de excelência e ótimo material, estava se degringolando, sem horário e sem organização. (...) Sei que em vinte e quatro horas... tiraram a Panair da rota, entregando-a ao Berta, assim, da noite para o dia. Não houve violência: o pessoal da Panair gritou, mas não houve jeito, pois sua administração estava um descalabro*[50].

Os dirigentes da companhia prontamente agiram. Na sexta-feira da semana do incidente, a *Panair* recorreu ao Poder Judiciário para pedir concordata e resguardar seu patrimônio. De nada adiantou. Na segunda-feira seguinte, 15 de fevereiro, foi decretada a sua falência, já que não poderia operar linhas e ficaria incapacitada de saldar seu passivo.

> *É, eu me formei em 1955, já era advogado há algum tempo. Eu me lembro que surpreendeu os meios forenses o despacho de falência de sexta-feira para segunda-feira. Dizem que o juiz levou o processo para casa. Para despachar.*[51]

A diretoria da *Panair do Brasil* iniciou uma batalha judiciária ao mesmo tempo em que se buscava uma alternativa viável, segundo o depoimento a seguir:

> *Todos os funcionários da Panair se reuniram e fizemos um levantamento de quanto tínhamos o direito de receber de indenização trabalhista. Vamos dizer, a Panair devia cem milhões de dólares, é um absurdo. O que nós funcionários teríamos de receber de indenização era cento e vinte milhões de dólares. Então nós oferecemos o nosso direito trabalhista, o nosso crédito trabalhista, para pagar. Só que nós transformaríamos a Panair em uma fundação. O Governo não permitiu! A segunda opção: a VASP disse que assumiria todo o passivo da Panair do Brasil desde que, evidentemente, a VASP ficasse com as linhas internacionais da Panair*[52]*. O Governo da revolução sabidamente tinha um certa bronca, uma má vontade com paulista, por ser o Estado... negou, recusou! E por último, como prova, na época, eu não sei, acho que foi a Excelsior, uma estação de televisão, que era mais ou menos do mesmo grupo. O Governo também interveio só que os funcionários ofereceram o crédito trabalhista deles e eles permitiram! Que também é uma concessão e o Governo federal permitiu que transformassem a Excelsior, uma empresa, numa fundação, que depois, por má gerência, veio a cair.*[53]

As conseqüências da medida governamental logo foram sentidas, principalmente na região amazônica. O Governador do Amazonas, Artur Reis, pediu audiência com o Presidente da República porque *a situação nas localidades onde operavam os aviões da Panair do Brasil é praticamente de calamidade pública*[54]. Os *Catalinas* da *Panair* serviam a cinqüenta e três cidades, das quais apenas treze possuíam pistas de pouso terrestres. O depoimento de um ex-comissário da companhia revelou alguns dados, que oportunamente serão verificados:

> *Era a Panair que levava os remédios, as vacinas e quando em 1958 houve uma greve da aviação civil, naquela época se estimou que dez mil pessoas teriam morrido por falta desse tipo de assistência. Calcula-se que cinco vezes mais ou uma coisa em torno de trinta, trinta e cinco mil pessoas morreram por causa da falência da Panair porque ficou um período muito grande sem, a FAB, quando queria voar, ela não tinha estações de rádio no setor amazônico, ela só poderia voar com a cobertura das estações de rádio da Panair do Brasil.*[55]

Os motivos para o fechamento da *Panair do Brasil* não tardaram a ser questionados, como é possível constatar nos depoimentos a seguir:

> *... a Panair, dizem, é a única massa falida do mundo que oferece lucro, porque ela tinha uma fábrica de manutenção de aeronaves, em Petrópolis...*[56]
>
> *Mas todos, todos nós, eu acho que em menos de dois anos, eu posso até dizer isso, antes de dois anos todos os funcionários da Panair do Brasil, sem distinção, tínhamos recebido a integralidade, na Justiça do trabalho, a integralidade das nossas indenizações!*[57]

Em abril de 1966 teve início um longo processo que procurou comprovar a falsidade contra a companhia, bem como apurar irregularidades executadas pelo Síndico da Massa Falida. Em 1968 as irregularidades - como a venda de todo o patrimônio da *Panair* no exterior por quinhentas libras -foram comprovadas e o Banco do Brasil foi destituído da sindicância da massa falida da companhia[58]. Mas nova medida do Governo definiria de uma vez por todas as situação: em 3 de julho de 1969, o Decreto-Lei nº 669 deliberou que

> *não podem impetrar concordata as empresas que, pelos seus atos constitutivos, tenham por objeto, exclusivamente ou não, a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.*

Este decreto extinguiu qualquer possibilidade de retorno das atividades da companhia.

No final de 1985, no Governo José Sarney, o acórdão do Superior Tribunal Federal determinou o retorno do processo sobre a companhia ao Juízo de Falência. Teve início, com o despacho do relator, Ministro Xavier Albuquerque, um acerto de contas com a *Panair do Brasil*:

> *No episódio que estes atos rememoram, certamente nada edificante, vê-se que a União, vacilante e atônita, não soube encontrar o caminho para a realização do seu direito. Variando freqüentemente de rumo e socorrendo-se de uma legislação ad hoc intermitentemente disparada, terminou por nela se enredar e perder a perspectiva do horizonte. Deixou-se atropelar, em suma, pela própria legislação que engendrou desastradamente para suposta solução de dificuldades.*[59].

O brigadeiro Nero Moura, em suas memórias, também refletiu sobre o *caso Panair*:

> *Pode-se argumentar que ele -* o Ministro da Aeronáutica Eduardo Gomes - *talvez tenha sido muito duro, poderia forçar uma mudança de administração ou obrigar a Panair a vender as ações para outra companhia, enfim, para terceiros. Mas a verdade é que o Mário estava brincando de companhia de aviação. (...) Ao ser decretada a falência, conforme se provou, a Panair tinha mais dinheiro do que devia (...) O Eduardo, entretanto, fez a mesma coisa que eu fiz com a Aerovias: da noite para o dia, entregou a concessão para a VARIG*[60].

O fim da falência da *Panair do Brasil* foi assinado em 4 de maio de 1995. Representando Celso da Rocha Miranda, falecido em 1986, R. compareceu à audiência que deu fim ao *caso Panair*.

A *Viação Aérea Rio Grandense* - a *VARIG* - é outra companhia aérea brasileira que serviu de modelo para as demais empresas, nacionais e estrangeiras. Segundo Cristiano Fonseca Monteiro[61], a *VARIG*:

> *Alcançou a condição de "empresa de bandeira" da aviação comercial brasileira, atuando como principal instrumento da política governamental para o setor (anos 60 e 70).*

Fundada em 1927[62] pelo ex-oficial alemão Otto Ernst Meyer, a primeira companhia aérea inteiramente nacional operou, até a Segunda Guerra Mundial, na região sul[63]

> *com uma demanda de tráfego bastante modesta como conseqüência dos eventos políticos e econômicos que marcaram profundamente o Brasil na primeira metade da década de 30*[64]. (Flores, 1997, p.26)

Apesar de algumas dificuldades passadas em seus primeiros anos, a *VARIG* sempre investiu na formação dos funcionários, promovendo cursos para pilotagem, manutenção de equipamentos e outros.

Durante a Segunda Guerra, uma medida estratégica foi tomada: o fundador da *VARIG* se afastou da direção, dando lugar a um dedicado funcionário. Tendo iniciado sua carreira nos cargos mais baixos da companhia, foi posteriormente o responsável pela imagem que ela procura manter até hoje: Ruben Martin Berta.

Personagem apontado em diversos depoimentos e fontes escritas como centralizador e enérgico, fez da companhia uma Fundação - hoje denominada Fundação Ruben Berta - criada para servir o país, apesar de operar linhas deficitárias com subsídios do Governo[65]. Vale ressaltar as semelhanças de propostas e perfis entre a *VARIG* e a *Panair*, que igualmente contribuiu para o desenvolvimento do Brasil e levou o pavilhão nacional para o exterior, bem antes daquela. Observo, considerando a comoção provocada pelo fechamento e a resistência da *Família Panair*, que as considerações tecidas por Cristiano Fonseca Monteiro sobre a *VARIG*, cabem à sua congênere:

> *E veio a ser um símbolo de modernidade e eficiência ao longo dos anos, devendo seu sucesso à capacidade de se tornar uma instituição mais do que uma mera organização voltada para o lucro*[66].

O brigadeiro Nero Moura em seu livro de memórias comentou suas impressões sobre o início da expansão da *VARIG*:

> *O Ruben não dormiu no ponto. Com o fim da guerra, por volta de 1946, 1947, ele comprou aviões DC-3 e partiu para a concorrência com a Cruzeiro do Sul, obtendo uma linha para o Rio de Janeiro e, posteriormente, cavando uma rota para o Norte.* [67]

Desde seu início, a companhia teve como característica a dedicação e a identificação com seus funcionários:

> *A verdade era que cada piloto, mecânico e funcionário se desdobrava em muitos para garantir a existência da VARIG, e não eram incomuns as ocasiões em que o próprio pessoal da administração ajudava em trabalhos como embarcar malas ou fornecer mais um par de braços dentro da oficina para trabalho que exigiam força.*[68].

S. teceu suas considerações sobre o cotidiano do piloto da companhia aérea:

> *Era um sacrifício muito grande. Mas a VARIG estava crescendo e nós tínhamos que fazer o serviço. Nós prestávamos o serviço de dois pilotos e meio! Porque a, a VARIG, o limite de horas de vôo era cem horas. Nós voávamos duzentas e cinqüenta horas por mês! Não tinha feriado, não tinha sábado e domingo, não tinha nada. Voar, voar, voar, e ela comprando outras companhias, crescendo, não é? E nós dávamos o que podíamos.*[69]

A *VARIG* tinha pressa em expandir suas linhas internacionais. Seu presidente, que havia colaborado com a campanha de Getúlio Vargas (1951-1954), apelou para o Ministério da Aeronáutica, buscando a realização de suas metas. A *Panair do Brasil* já operava na Europa e no Oriente Médio; não era recomendável estabelecer uma concorrência no exterior entre empresas nacionais. Na América do Norte operava a *Aerovias*[70] com muita dificuldade e não cumprindo o compromisso com o Governo de operar as linhas com quadrimotores. O então Ministro da Aeronáutica, Nero Moura, reuniu-se com os dirigentes da *Cruzeiro do Sul* para estudar a proposta dessa companhia operar a linha da *Aerovias*, caso esta não conseguisse cumprir o acordo em tempo hábil. Diante da condição exposta pelo diretor da *Cruzeiro do Sul* de somente operar com subvenção do Governo, Nero Moura começou a estudar a possibilidade de passar a linha, legalmente, para a *VARIG*. Não foi difícil, uma vez que o prazo dado à *Aerovias* findou sem que a companhia pudesse atender às exigências estipuladas. Imediatamente a linha Carolina-Belém-Tenerife-San Juan de Puerto Rico-Santo Domingo-Miami passou para a *VARIG*, que iniciava sua trajetória no exterior, contribuindo para a divulgação do país[71].

Ao contrário dos dirigentes da *Panair do Brasil*, ligados a personagens políticos opositores do regime militar, Ruben Martin Berta tratou de se *aproximar dos líderes militares, tornando-se um interlocutor deles* [72]. No início da década de 1960, oficiais da Aeronáutica mostraram-se favoráveis à constituição de uma companhia aérea internacional única que representasse a política do país. Esta companhia poderia ser a reunião de todas as companhias domésticas[73].

Com o fechamento da *Panair do Brasil* e a aquisição de suas linhas, a *VARIG* selou seu destino de "empresa de bandeira do país". Cresceram sua frota, rotas e faturamento. Os Relatórios da Administração do período entre 1964 e o final da década de 1970 demonstram ser este o de *maior prosperidade para a empresa*[74].

Considerações finais

Esta primeira análise das fontes orais e escritas faz relacionar o fim da *Panair do Brasil* com o salto da *VARIG*. A leitura do Decreto-Lei nº 699 faz pensar na cassação das linhas como uma possível manobra política do governo vigente, uma vez que inviabilizou o pedido de concordata da companhia. Informações e impressões que indicaram a *Panair do Brasil* com uma companhia operando de maneira deficitária, não respeitando horários, comportando um número de funcionários maior que o necessário e envolvida em atividades de contrabando serão verificadas em um contexto mais amplo, em momento oportuno, quando o estudo for aprofundado pela ampliação do quadro de entrevistados.

Até o momento, o trabalho de campo revelou a existência de memórias divergentes nos espaços estudados: as memórias daqueles que preferem calar-se sobre o *caso Panair* ou ressaltar as possíveis falhas na administração da companhia e as memórias daqueles que trabalharam na companhia e vêem seu fechamento como um ato injustificável. Vale ressaltar que a maior parte dos depoentes ouvidos que não quiseram se pronunciar sobre o evento são oficiais aposentados. Este trabalho trouxe a voz daqueles que se identificam com a *família Panair*, seja por terem participado do seu quadro de funcionários, por serem de família acionista da companhia, ou por engrossarem o coro que denuncia a ação do despacho do então Presidente da República Castelo Branco e outros eventos ocorridos entre as década de 1960 e 1970. As fontes consultadas parecem indicar ser o *caso Panair* um exemplo de arbitrariedade e perseguição política e que o ato beneficiou uma companhia que, de acordo com esta análise primeira, apoiou o regime militar. Ainda segundo as declarações e os silêncios ouvidos, é possível considerar que há um movimento de construção de uma imagem de vítima do regime militar para *Panair do Brasil*, que entrou para a história do país e habita nas memórias de quem em seus aviões voou. Interessante ressaltar que tal movimento parece aproveitar o momento de análise histórica do regime militar para se legitimar.

> *Era uma empresa que o país se orgulhava de tê-la, principalmente por esse lado do setor amazônico.(...) ... era muito comum, se ouvia, era muito comum a alegria, o prazer do passageiro em voar Panair.* [75]
>
> *eu lembro da Panair com muito carinho e simpatia porque, a primeira vez que eu fui à Europa, num Campeonato Mundial de Caça Submarina, eu fui e voltei pela Panair.*[76]

Milton Nascimento, em entrevista[77], revelou ser *Saudade dos aviões da Panair* sua composição favorita. Com letra de Beto Brant, a música, composta quase dez anos após o fechamento da companhia, denuncia a nostalgia dos tempos que antecederam o regime militar e contribui para a permanência da *Panair do Brasil* na memória coletiva associada a uma imagem nostálgica de um Brasil promissor.

Lá vinha o bonde no sobe e desce ladeira
E o motorneiro parava a orquestra um minuto
Para me contar casos da campanha da Itália
E de um tiro que ele não levou, levei um susto imenso nas asas da Panair
Descobri que as coisas mudam e que o mundo é pequeno nas asas da Panair
E lá vai menino xingando padre e pedra
E lá vai menino lambendo podre delícia
E lá vai menino senhor de todo fruto
Sem nenhum pecado, sem pavor, o medo em minha vida nasceu muito depois
Descobri que a minha arma é o que a memória guarda dos tempos da Panair
Nada existe que não se esqueça, alguém insiste e fala ao coração
Nada de novo existe neste planeta que não se fale aqui na mesa de bar
E aquela briga e aquela fome de bola
E aquele tango e aquela dama da noite
E aquela mancha e a fala oculta
Que no fundo do quintal morreu, morri a cada dia dos dias que vivi
Cerveja que tomo hoje é apenas em memória dos tempos da Panair
A primeira coca-cola foi, me lembro bem agora, nas asas da Panair.

Referências

BARBOSA, Nair Palhano. *Nas asas da história: lembranças da Panair do Brasil.* Rio de Janeiro: Agir, 1996.
FLORES JUNIOR, Jackson. *VARIG: uma estrela brasileira.* Rio de Janeiro: Action Editora, 1997.
HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice Editora, 1990.
MONTEIRO, Cristiano Fonseca. *A trajetória da VARIG: do nacional-desenvolvimentismo ao "consenso" neo-liberal.* Rio de Janeiro: UFRJ-IFICS, s.d.
MOURA, Nero. *Um vôo na história.* Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.
PESSOA, Lenildo Tabosa. *História da Aviação Comercial Brasileira.* São Paulo: Editora Rios, 1989.
POLLAK, Michel. Memória, esquecimento e silêncio. In: *Estudos Históricos*, v.2, nº3, Rio de Janeiro: Associação de Pesquisa e Documentação Histórica, 1989, p.3-15.

Outras fontes

Fontes Primárias

- Diário Oficial, Seção 1, 10/2/1965, p.1708.
- Decreto-Lei nº 669/69, 3/7/1969.
- Lei nº 4.131, 3/9/1962.

Periódicos

AZEVEDO, Reinaldo. Quem tem medo da Panair? In: *República*. Ano 1, nº 11, São Paulo: D'Avila Comunicações Ltda., 1997, p.52-63.
- Canceladas pelo Governo as concessões de vôo dadas à *Panair do Brasil*. *O Globo*, Rio de Janeiro, p. 1,3,4, 11 de fevereiro de 1965.
- A *Panair* anunciou que foi à justiça pedir concordata para resguardar seu patrimônio. *O Globo*, Rio de Janeiro, p.1, 16, 12 de fevereiro de1965.
- O Presidente da *VASP* aponta discriminação na concessão das linhas internacionais. *O Globo,* Rio de Janeiro, p.1, 12 de fevereiro de1965.
- O *caso Panair* ganha aspecto de luta com ameaça da VASP para conseguir linhas dadas à *VARIG*. *O Globo,* Rio de Janeiro, p.1, 6, 13 de fevereiro de1965.
- Diretores da *Panair* tentam hoje modificar a decisão do governo. *O Globo,* Rio de Janeiro, p.1, 20, 15 de fevereiro de1965.

---

[1] Defendida em 17/3/2004 e aprovada pela banca composta por Icléia Thiesen Magalhães Costa (orientadora), arco Aurélio Santana (MMSD-UNIRIO), María Nélida Gonzalez de Gómez (IBICT-UFF) e Maria Lúcia de Niemeyer Matheus Loureiro (suplente).

[2] *A Memória Coletiva*, São Paulo: Vértice Editora, 1990.

[3] Esquecemos também daquilo que lembramos mas que nos ameaça de alguma forma e por isso optamos por esquecer.

[4] Halbwachs, op. cit.

[5] NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*, nº 10, São Paulo: PUC, dez/1993, p. 7-28.

[6] POLLAK, Michel. Memória, esquecimento e silêncio. In: *Estudos Históricos*, v.2, nº3. Rio de Janeiro: Associação de Pesquisa e Documentação Histórica, 1989, p.3-15, p.12.

[7] Ib., ibidem.

[8] Grupo de ex-funcionários da companhia aérea que se reúne anualmente.

[9] MONTEIRO, Cristiano Fonseca. *A trajetória da Varig: do nacional-desenvolvimentismo ao "consenso" neo-liberal*. Rio de Janeiro: UFRJ-IFICS, s.d.

[10] PESSOA, Lenildo Tabosa. *História da Aviação Comercial Brasileira.* São Paulo: Editora Rios, 1989, p.69.

[11] MOURA, Nero. *Um vôo na história.* Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996, p.251.

[12] BARBOSA, Nair Palhano. *Nas asas da história: lembranças da Panair do Brasil.* Rio de Janeiro: Agir, 1996, p.11.

[13] Ib, ibidem, p.15.

[14] Os nomes dos entrevistados são mantidos em sigilo.

[15] A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, em depoimento de 1/10/2003.

[16] BARBOSA, op. cit., p.16.

[17] MOURA, op. cit., p.251.

[18] BARBOSA, op. cit., p.28.

[19] Ib, ibidem, p.24.

[20] Ib, ibidem, p.29.

[21] M.E, ex-diretor da *Transportes Aéreos Salvador,* filho de membro do Conselho da *Panair do Brasil,* em depoimento de 26/10/2002.

[22] Barbosa, op. cit., p.44.

[23] A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, entrevistado em 1/10/2003.

[24] José Carlos Audíface de Brito, entrevistado em 18/9/2003.

[25] Barbosa, op. cit., p.49.

[26] BARBOSA op. cit., p.51.

[27] Ib, ibidem, p.57, 59.

[28] O *caso Panair* ganha aspecto de luta com ameaça da *VASP* para conseguir linhas dadas à *VARIG. O Globo,* Rio de Janeiro, p.1, 6, 13 de fevereiro de 1965.

[29] TORRES, Alberto Martins. *Overnight Tapachula: Histórias de aviador.* Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Editora, 1985.

[30] BARBOSA, op. cit., p.65

[31] Antes de ingressarem na aviação comercial, Celso da Rocha Miranda tinha empresas de seguro (Cia. Internacional de Seguros e Ajax Nacional de Seguros S/A), do ramo imobiliário (Herval Planejamentos Ltda.) e de aerolevantamento (Prospec S/A e Geomaq S/A) e mario Wallace Simonsen, conhecido empresário do ramo de café de São Paulo, dentre outros empreendimentos, a TV Excelsior. AZEVEDO, Reinaldo. Quem tem medo da *Panair*? In: *República*, ano 1, nº11, São Paulo, D'Avila Comunicações Ltda., 1997, p.52-63, p. 55.

[32] A Lei nº 4.131, de 3 de setembro de 1962, *disciplina a aplicação do capital estrangeiro e as remessas de valores para o exterior...*

[33] R, diretor do Grupo Rocha Miranda, em depoimento de 3/11/2003.

[34] Após o falecimento de Ruben Berta, foi nomeado presidente da VARIG.

[35] BARBOSA, op. cit., p.69.

[36] MOURA, op. cit., p.259.

[37] BARBOSA, op. cit., p.72-73.

[38] ALENCAR, Francisco; CARPI, Lucia; RIBEIRO, Marcus Venício. *História da sociedade brasileira.* Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1985, p.312.

[39] R, diretor do Grupo Rocha Miranda, em depoimento de 3/11/2003.

[40] Diário Oficial, seção 1, parte 1, 4ª feira, 10/2/1965, p.1708.

[41] Canceladas pelo Governo as concessões de vôo dadas à *Panair do Brasil. O Globo,* Rio de Janeiro, p.1, 3, 11 de fevereiro de 1965.

[42] Esta versão é confirmada nas pesquisas de Reinaldo Azevedo (1997, p.56).

[43] C, aeroviária da *VARIG* de 1964 a 1966, responsável pelo atendimento no antigo Aeroporto do Galeão, em depoimento de 19/10/2002.

[44] A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, entrevistado em 1/10/2003.

[45] O Presidente da *VASP* aponta discriminação na concessão das linhas internacionais. *O Globo,* Rio de Janeiro, p.1, 12 de fevereiro de 1965.

[46] A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, em depoimento de 1/10/2003.

[47] M, comandante da *Panair do Brasil* de 1949 a 1965 e da *VARIG* de 1965 a 1975, entrevistado em 26/10/2002.

[48] R, diretor do Grupo Rocha Miranda, entrevistado em 3/11/2003.

[49] G, aeroviário responsável pelo planejamento de vôo da *Cruzeiro do Sul, Aerolineas Argentinas, Pan American Airways* e *Lufthansa* de 1964 a 1997, em depoimento de 9/11/2003.

[50] MOURA, op. cit., p.259-260.

[51] J, advogado e primo do depoente A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, entrevistado em 18/9/2003.

[52] No artigo A *Panair* anunciou que foi à justiça pedir concordata para resguardar seu patrimônio, de *O Globo,* Rio de Janeiro, p.16, 12 de fevereiro de 1965, foi negado o interesse da *VASP* pela compra da *Panair*.

[53] A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, entrevistado em 1/10/2003.

[54] Diretores da *Panair* tentam hoje modificar a decisão do Governo. *O Globo,* p.1, 20, 15 de fevereiro de 1965.

[55] A, comissário de bordo da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, entrevistado em 1/10/2003.

[56] J., advogado e primo do depoente A, entrevistado em 18/9/2003.

[57] A, entrevistado em 1/10/2003.

[58] BARBOSA, op. cit., p.99.

[59] AZEVEDO, op. cit., p.61.

[60] MOURA, op. cit., p.261.

[61] MONTEIRO, op. cit., p.2.

[62] PESSOA, op. cit., p.52 e FLORES JUNIOR, Jackson. *VARIG: uma estrela brasileira.* Rio de Janeiro: Action Editora, 1997, p.26 indicam a fundação da VARIG em 1927. MONTEIRO, op. cit., p.12 indica a fundação da mesma companhia em 1929.

[63] MOURA op. cit., p.253.

[64] Dentre eles os reflexos da queda da bolsa de Wall Street e a Revolução de 1932.

[65] MONTEIRO, op. cit., p.15.

[66] Ib, ibidem, p.15.

[67] Moura, op. cit., p.254.

[68] FLORES JUNIOR, op. cit., p.27-28.

[69] S, piloto da *VARIG* de 1950 a 1955, em depoimento de 23/7/2003.

[70] A *Transporte Aerovias S.A.*, fundada em 1942, teve, em 1954, 87% de suas ações comprada pela *REAL*, fundindo-se a ela. Anos mais tarde, a VARIG comprou esse consórcio (PESSOA, op. cit., p.94,126).

[71] A proposta de Ruben Martin Berta ao Ministério da Aeronáutica foi operar a linha sem subvenção, o que não ocorreu (MONTEIRO, op. cit., p.16-36).

[72] Ib, ibidem, p.16.

[73] Ib, ibidem, p.11.

[74] Ib, ibidem, p.17.

[75] A, comissário da *Panair do Brasil* de 1959 a 1965, em depoimento de 1/10/2003.

[76] J., advogado e primo do depoente A, entrevistado em 18/9/2003.

[77] http://www2.uol.com.br/JC/_1998/1712/cc1712a.htm.

| dê a sua opinião | | baixar/ler em pdf | imprimir esta página | fechar |

© 2002 - 2005 Revista Cantareira - Todos os direitos reservados.
Os direitos dos artigos publicados nesta edição são propriedade exclusiva dos autores.
Esta obra pode obtida gratuitamente no endereço web da revista. Pode ser reproduzida eletronicamente ou impressa, desde que mantida sua integridade.