

O TURISMO BRASILEIRO SOB AS ASAS DA PANAIR (1929-1965)

VALERIA LIMA GUIMARÃES*

*A maior das maravilhas foi
Voando pelo mundo nas asas da Panair
(Milton Nascimento e Fernando Brant)*

Introdução

O presente trabalho reúne as primeiras discussões de uma nova pesquisa que começa a ser desenvolvida no âmbito do recém-criado Laboratório de História do Turismo, do Curso de Turismo da Universidade Federal Fluminense (Histur), no Rio de Janeiro, cadastrado no Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ).

O projeto tem uma dupla finalidade: fomentar a produção de uma memória do turismo brasileiro, ainda tão pouco valorizada no país, e compreender o processo de formação e liquidação de instituições e de empresas brasileiras relacionadas ao turismo durante a ditadura civil-militar, notadamente a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), criada em 1966, no primeiro caso, e a PANAIR do Brasil S.A., no segundo.

Pretende-se ainda contribuir para os recentes debates abertos na sociedade em torno daquele que ainda hoje é considerado por muitos o principal símbolo da aviação civil brasileira, que teve o direito de operar as suas linhas cassado em 10 de fevereiro de 1965. As circunstâncias dessa decisão que envolveu o Ministério da Aeronáutica e a justiça, que decretou a falência da empresa, desde então mantidas sob suspeita, estão atualmente sendo investigadas pela Comissão Nacional da Verdade, nomeada pela Presidente Dilma Rouseff para averiguar as violações de direitos humanos cometidas entre os anos de 1946 e 1988.

Nesse caso específico, trata-se da primeira investigação sobre a perseguição e violação do direito de funcionamento de uma empresa, o que provocou graves impactos na vida de seus mantenedores, de seus sócios e dos mais de 5.000 funcionários e seus dependentes.

Por meio de um diálogo transdisciplinar entre o campo da História, os estudos turísticos e os conhecimentos museológicos, pretende-se investigar a importância da companhia Panair e de seu significado simbólico para o turismo brasileiro, utilizando-se como fontes de pesquisa os documentos disponíveis no Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial,

* Professora do Curso de Turismo da Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro. Doutora em História Comparada.

no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro e no Arquivo Nacional, além do exame de revistas de turismo do período, do acervo museológico referente à companhia, em exposição permanente no Museu Aeroespacial, e da coleta de depoimentos junto à chamada “Família Panair”, isto é, os aeronautas e aeroviários que trabalharam na empresa bem como seus familiares.

Essa nossa ilustre desconhecida

Pelo menos desde o final da Segunda Guerra Mundial, aviação comercial desempenhou um papel cada vez mais importante no desenvolvimento da atividade turística. Entretanto, não se registram muitos estudos acadêmicos sobre a relação entre o modal aeroviário e o turismo. No Brasil, os estudos referentes à aviação, um tema de grande complexidade, são realizados em maior parte por engenheiros especializados em transportes, destacando principalmente questões referentes às operações e segurança do sistema.

No campo da história, poucos são os trabalhos existentes, particularmente no tocante ao serviço de transporte de passageiros. Os estudos mais conhecidos são os da pesquisadora Cláudia Musa Fay, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, que vem produzindo sistematicamente trabalhos sobre as companhias aéreas brasileiras, envolvendo a problemática da fundação e extinção de empresas, com destaque para os casos da Panair e, mais recentemente, da Varig.

Os estudos turísticos, por sua vez, além da escassa bibliografia sobre a aviação, dedicam-se mais à discussão do impacto do transporte aéreo no desenvolvimento de cidades e de países, à estrutura, funcionamento e aos serviços prestados pelos aeroportos e companhias aéreas (mapeamento das principais rotas e empresas em operação, processos de emissão do bilhete, *check in*, códigos internacionais), aspectos financeiros (particularmente as discussões da crise das grandes companhias aéreas, dos preços das passagens e dos combustíveis) e regulatórios (com destaque para os organismos de padronização do sistema de preços de passagens).

Sabe-se muito pouco a respeito da importância da Panair para o turismo e sobre o papel do turismo no desenvolvimento e no sucesso da Panair. A única referência encontrada refere-se justamente ao seu processo de liquidação e à aquisição de suas linhas internacionais pela Varig. Em Trigo (2000, p. 95), encontra-se uma das raras menções ao assunto, também citada por Palhares (2002): “Em 10 de fevereiro [de 1965], o governo militar, em um ato arbitrário, cancelou as concessões da Panair do Brasil. Em 12 de fevereiro, a Varig recebe as linhas, até então exploradas pela Panair, para a Europa e Oriente Médio, beneficiando-se do arbítrio militar”.

Há, portanto, uma grande lacuna a ser preenchida no que se refere aos aspectos históricos e sociais envolvidos na atividade aeroviária, sobretudo no caso Panair. Nesse sentido, a contribuição da História vai muito além das clássicas discussões acerca da paternidade da invenção do avião (que pode estender-se aos experimentos de Da Vinci ou Bartolomeu de Gusmão até a polêmica envolvendo os nomes de Santos Dumont e os irmãos Wright), ou do levantamento da cronologia de fatos relevantes a respeito das companhias aéreas. A sua relevância está na análise das condições que possibilitaram o surgimento, desenvolvimento e crise da aviação comercial brasileira, postos em relação com o contexto social.

É no campo do jornalismo investigativo que se tem novas e valiosas pistas sobre “o caso Panair”. O interesse a respeito do estranho processo de falência da empresa levou o jornalista Daniel Leb Sasaki (2005) a uma imersão nos arquivos públicos e privados e à produção de pesquisas detalhadas sobre a vida da empresa, da fundação à falência. O envolvimento do jornalista com o tema se estende até os dias de hoje, sendo o seu trabalho uma das principais chaves para as investigações da Comissão Nacional da Verdade.

Seguindo as pistas levantadas pelo instigante trabalho de Daniel Sasaki e o percurso que o jornalista faz nas diversas instituições de pesquisa, é possível lançar novos questionamentos sobre a Panair do Brasil S.A., sendo o viés do turismo uma interessante chave de leitura.

Nesse itinerário, serão tomados alguns cuidados recomendados por pesquisadores como Verena Alberti, do CPDOC-RJ, no que se refere aos estudos da história empresarial,

bem como consideradas as reflexões de Daniel Aarão Reis Filho a respeito da responsabilidade civil na ditadura militar brasileira.

Nas asas da Panair

A década de 1920 foi o momento-chave para o desenvolvimento do tráfego aéreo no país, com o transporte de cargas e também de passageiros. As duas primeiras empresas surgidas, a Varig e o Sindicato Condor, esta última subsidiária da Lufthansa, foram fundadas com capitais alemães, tendo sofrido, mais tarde, as consequências do antigermanismo varguista, com a expulsão dos pilotos alemães e a nacionalização do Sindicato Condor, transformado em 1942 em Cruzeiro do Sul.

Outra empresa aérea pioneira no país foi a bem sucedida Nyrba do Brasil S.A, subsidiária da empresa norte-americana Nyrba, cujas iniciais referiam-se a Nova York, Rio e Buenos Aires, num claro projeto de expansão da navegação aérea comercial entre a América do Norte e a América do Sul, no período pós-Primeira Guerra Mundial.

Convém lembrar que é também na segunda metade da década de 1920 que estreitam-se as relações turísticas entre os Estados Unidos e as principais capitais sul-americanas, sendo à época o principal meio de transporte os grandes navios transatlânticos. Quando partiam da Europa, mormente faziam escala nos Estados Unidos (ou tinham origem nesse país) e de lá se dirigiam às principais capitais da América do Sul: Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideú.

Já àquela altura, o carnaval carioca era afamado no exterior, atraindo principalmente turistas norte-americanos, argentinos e europeus. A capital portenha, que disputava com o Rio de Janeiro e Montevideú a preferência dos turistas e o status de ser a mais moderna e atrativa das cidades do subcontinente, oferecia, por sua vez, uma intensa vida noturna, com luxuosos hotéis, restaurantes, cafés e teatros num espaço urbanizado que impressionava os visitantes.

A Nyrba do Brasil S.A. foi criada no final de 1929 e, poucos meses depois, já havia sido vendida para a sua principal concorrente, a Pan-American Airways, que naquele momento também inaugurava vôos entre os Estados Unidos e o Brasil. A incorporação da Nyrba e da sua subsidiária brasileira pela Pan-American Airways assinala um dos primeiros

processos de fusão de empresas aéreas em nosso país, eliminando a principal concorrente da gigante Pan-Am.

No lugar de Nyrba do Brasil, a agora subsidiária brasileira da Pan-America Airways teve a sua denominação mudada para Panair do Brasil S.A. Com uma frota de hidroaviões operando pelas capitais litorâneas brasileiras, a empresa atuou no transporte de cargas, de passageiros e teve um papel pioneiro e preponderante no desenvolvimento da Amazônia, promovendo a ligação entre as populações isoladas e entre a região e o restante do Brasil. Para Daniel Sasaki, as atividades realizadas pela empresa no norte do país, então pouco conhecido e explorado, tiveram uma função mais filantrópica do que comercial, fazendo chegar na região remédios, vacina contra a febre amarela, mantimentos, utensílios e correspondências, sem nenhuma margem de lucro (SASAKI, 2005; FAY, 2012).

Na década de 1930, a Panair consolidou o serviço de transporte de passageiros, iniciado em 1931, e seguiu ampliando as suas rotas pelas principais cidades brasileiras. Introduziu os aviões terrestres e aumentou o número de rotas domésticas, tornando-se uma das mais importantes empresas aéreas especializadas em vôos nacionais do mundo.

Durante a Segunda Guerra, reuniu recursos suficientes para custear e manter a construção de diversas instalações aeroportuárias em muitas capitais do Norte e do Nordeste do país, cooperando com o governo brasileiro ao longo do conflito e recebendo a concessão para administrar tal estrutura por um período de 2 décadas. A sua importância era tão estratégica para o país que, no início dos anos 1940, Vargas não economizou esforços para a nacionalização da companhia, como fizera com o Sindicato Condor.

A partir de 1945, no imediato pós-guerra, a empresa, já com capitais em sua maioria de origem brasileira, começa uma escalada de sucesso que a colocaria entre uma das maiores companhias aéreas do mundo, agora oferecendo vôos internacionais. A Panair adquiriu uma frota moderna de aviões e tornou-se a primeira empresa de aviação da América do Sul a realizar operações para destinos da Europa, contribuindo para a retomada da atividade turística, paralisada em vários países do continente europeu durante o conflito bélico.

A companhia estendeu as suas rotas também para a África (Egito, Cabo Verde, Libéria, Senegal) e para o Oriente Médio (Líbano e Turquia). Na Europa, voou para a Itália, Alemanha, Portugal, Espanha, França, Suíça e Reino Unido. Na América do Sul, alcançou a

Argentina, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai, favorecendo a aproximação turística entre esses países.

No século do avião, um dos ícones mais festejados da modernidade, a Panair logo seria conhecida pela sociedade brasileira como um símbolo do desenvolvimento e da modernização brasileira, motivo de orgulho para a nação, não só por representar o acesso do país à tecnologia de ponta no transporte de passageiros, como também por ser percebida como um importante agente de integração nacional e internacional, contribuindo para a difusão da nossa cultura no mundo.

A retórica da Panair como orgulho nacional foi alimentada no imaginário social pelos discursos nacionalistas que atravessaram as décadas de 1930 a 1960, veiculados pelos governos, pela imprensa diária e pelos periódicos de turismo. Esses discursos traduziam-se e ganhavam forma visível no gigantismo de seu patrimônio, na eficiência creditada à companhia, na impecável apresentação de seu pessoal, em terra e no ar, no rigoroso treinamento da equipe, na qualidade dos serviços prestados, no charme, exclusivismo e distinção conferidos ao seletivo grupo de turistas e viajantes usuários dos seus serviços e, é claro, na utilização de aeronaves de última geração, fatores que tanto impressionavam a sociedade.

Também os consagrados jogadores e a comissão técnica da seleção brasileira de futebol, campeã do mundo em 1958, declararam a sua gratidão pelos serviços prestados pela companhia e atribuíram a ela publicamente o importante papel na conquista do Mundial (SASAKI, 2005), fortalecendo a imagem da empresa de cores verde e dourada como um símbolo de orgulho do país.

Essa imagem construída socialmente em torno da companhia aérea também pode ser captada na letra e música de Milton Nascimento e Fernando Brant, a princípio intitulada “Saudades dos aviões da Panair”, gravada em 1974, e mais tarde renomeada para “Conversando num Bar”.¹

¹ A letra completa da canção, gravada no LP “Minas”, de 1974, com o título original de “Saudades dos aviões da Panair”, é a seguinte: “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 do tiro que ele não levou/ Levei um susto imenso nas asas da Panair/ Descobri que as coisas mudam e que tudo 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 o fruto/ Sem nenhum pecado sem pavor/ O medo em minha vida nasceu muito depois/ descobri que minha arma é o que a memória guarda dos tempos da Panair/ Nada de triste existe que não se esqueça/ Alguém insiste e fala ao coração/ Tudo de triste

Os saudosos da Panair são muitos, inclusive e principalmente os membros da chamada “Família Panair”. Esta se reúne periodicamente para rememorar o tempo em que seus integrantes ou parentes trabalharam na empresa e para traçar os rumos da luta política do movimento por eles criado em defesa dos seus direitos e da preservação do patrimônio mental da empresa. Esse é um precioso indicativo da relevância de se estudar com mais profundidade a história dessa companhia aérea e o simbolismo que ela representa para a sociedade.

Para não esquecer

Em abril de 1961, a Panair teve a maior parte das suas ações adquirida a peso de ouro pelos empresários brasileiros Mário Wallace Simonsen e Celso da Rocha Miranda. Muitos pontos da história da empresa ainda não estão suficientemente esclarecidos, sendo motivo de muita controvérsia. Diferentes versões foram criadas para explicar as razões da venda do controle acionário da companhia, que se transfere das mãos da norte-americana Pan-American Airways para o grupo nacional Simonsen-Rocha Miranda. Pressões nacionalistas do governo brasileiro, crise financeira da Pan-American Airways e o medo da quebra de empresas norte-americanas no Brasil durante a ditadura militar são algumas das possíveis justificativas para o episódio (FAY, 2012).

Vale lembrar que a aviação comercial brasileira era uma das atividades mais fortemente subsidiadas pelo Estado desde os seus primórdios e que, no período de compra da Panair pelos empresários brasileiros, a aviação internacional atravessava uma grande crise, colaborando para os resultados deficitários da empresa. No entanto, outras companhias aéreas também encontravam-se em crise financeira e não foram impedidas de funcionar pelo Ministério da Aeronáutica nem pela justiça brasileira.

Conforme Sasaki (2005), a combinação de interesses econômicos e políticos culminou numa arbitrária cassação das linhas da Panair, comunicada por Eduardo Gomes a 10 de

existe e não se esquece/ Alguém insiste e fere o coração/ Nada de novo existe nesse 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 eu 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/ A maior das maravilhas foi voando sobre o mundo/ nas asas da Panair/ Em volta desta mesa velhos e moços/ Lembrando o que já foi/ Em volta dessa mesa existem outras falando tão igual/ Em volta dessas mesas existe a rua/ Vivendo seu normal/ Em volta dessa rua uma cidade sonhando seus metais/ Em volta da cidade”

fevereiro de 1965, e na decretação judicial de falência da empresa. Cogita-se que a possível ligação entre os empresários controladores da Panair com os ex-presidentes Juscelino Kubitschek e João Goulart, somada ao descontentamento do governo militar com a postura crítica da TV Excelsior (de propriedade de Mário Wallace Simonsen), em relação ao regime, contribuiu para a perseguição e derrocada da companhia aérea mais famosa do Brasil.

Além disso, os interesses econômicos da Varig de Rubem Berta em se lançar no mercado internacional e conquistar a fatia de mercado e o patrimônio das linhas aéreas internacionais operadas pela Panair e a sua posição e influência política durante o regime militar podem ser outros fatores que pesaram na decisão de impedimento das operações da Panair e no seu processo falimentar.

Que relação isso guarda com o turismo? Qual a importância da Panair para o turismo e qual o impacto de sua falência na atividade? A absorção das linhas e dos passageiros da até então vigorosa empresa pela Cruzeiro do Sul, no caso dos itinerários nacionais, e pela Varig, no caso das linhas internacionais, representou uma simples acomodação dos serviços prestados pela Panair? Quais as circunstâncias que favoreceram a extinção da Panair e pouco tempo depois o surgimento da EMBRATUR? Há alguma relação entre esses dois processos? Como se construiu o imaginário social em torno da Panair e que relação este teria com o turismo? Quais são os discursos produzidos pelas instituições de proteção da memória da empresa, particularmente os museus? São algumas das questões que pretendemos investigar ao longo da realização desta extensa pesquisa abraçada pelo Histur/UFF.

REFERÊNCIAS

ABREU Jr. , Theophilo E de. *Nas asas da Panair*. Rio de Janeiro: Theophilo E. de Abreu Jr, 1999.

ALBERTI, Verena. **Vender história?** A posição do CPDOC no mercado das memórias. Rio de Janeiro: CPDOC, 1996. Disponível em http://cpdoc.fgv.br/producao_intelectual/arq/870.pdf. Data de acesso: 3 de março de 2013.

BARBOSA, Nair Palhano. *Nas Asas da História: Lembranças da PANAIR do Brasil*. Rio de Janeiro: Agir, 1996. 117p.

FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, G. A Aviação Comercial Brasileira durante os anos 1950-1970 a crise da Real, Panair e Cruzeiro do Sul. In: **I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira**. Rio de Janeiro: Centro de Memória do Ensino da Universidade da Força Aérea, 2012 (CD-ROM).

FAY, Claudia Musa et. al. Asas Cortadas: O Sindicato dos Aeronautas e o Golpe de 1964. **História em Revista** (UFPel), Pelotas, v. 10, p. 179-190, 2004.

FICO, Carlos, Além do golpe: versões e controvérsias sobre 1964 e a Ditadura Militar. Rio de Janeiro: Record, 2004.

PALHANO BARBOSA, Nair. **Nas asas da História: lembranças da Panair do Brasil**. Rio de Janeiro: Agir, 1996.

PALHARES, Guilherme Lohman. **Transportes turísticos**. São Paulo: ALEPH, 2002.

PANAIR DO BRASIL. Dir. Marco Altberg e Maíza Figueira de Melo. Rio de Janeiro: Riofilme, 2007. Documentário (71 min).

PAOLILLO, André Milton, REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

REIS FILHO, Daniel Aarão. **Ditadura militar, esquerdas e sociedade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

SALADINO, Alejandra. O fechamento da Panair do Brasil e a ascensão da VARIG. **Revista Cantareira**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, v. 3, 2005, p. 1-20.

SASAKI, Daniel Leb. **Pouso Forçado: a história por trás da destruição da PANAIR do Brasil pelo Regime Militar**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

TELES, Edson e SAFATLE, Vladimir (Orgs). **O que resta da ditadura**. São Paulo: Boitempo, 2010.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Viagem na memória**: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil. São Paulo: SENAC, 2000.