

## PANAIR DO BRASIL

Locutor Cinejornal:

“Quando o avião da Panair está chegando em qualquer aeroporto do mundo é a própria bandeira do Brasil que tremula em terras distantes. Acontece porém que nem tudo são flores nos caminhos aéreos desta heróica e gloriosa companhia, que leva o nome e a bandeira do Brasil a tantos países.”

Comandante Fernando Rocha :

O representante da Panair do Brasil em Paris disse:  
Comandante Rocha o Sr. está de pé ou está sentado?  
Não, eu disse não eu estou em pé, eu já acordei.  
Não, estou dizendo o sr. está de pé ou está sentado?  
Não, eu estou em pé.  
Pois então sente-se que eu vou lhe dar uma notícia...

Isabella Campos – Aeromoça:

Eu tomei um choque!  
Eu acho que todo mundo tomou um choque.

Passageira (???)

Foi aquele desastre é como se tivesse faltado... como se tivesse acontecido um terremoto embaixo dos nossos pés.

Rosemarie – Aeromoça:

Eu estava em casa na quando foi na hora do repórter Esso, tocou aquela musiquinha, de quando chama a atenção pra uma notícia extraordinária.

Carola Gudin – Aeromoça:

Eu estou vendo a televisão entrou aquela musiquinha  
“pranã, pranã...” Repórter Esso

Comandante Fernando Rocha:

Eu pensei que o avião que tinha ido pro Brasil, pra Paris  
tivesse tido algum acidente, e de fato sentei na cama pra  
ver e ele então disse: fecharam a sua companhia!

Comandante Carlos Pinto:

Papai, fecharam a Panair do Brasil!

Eu disse o que isso meu filho, como é que vai fechar a  
Panair do Brasil, quem é que tem condições de fechar a  
Panair do Brasil?

Ele apanhou um rádio portátil e trouxe a notícia veio ferir a  
alma, não feriu os ouvidos.

Casal de Passageiros (???)

Fecharam a minha companhia sem até hoje, não dizer o  
qual foi o motivo que fecharam a minha querida, Panair do  
Brasil.

Passageiro (???)

Porque que fecharam a Panair? Era o Governo militar...

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

O nosso vôo pra Europa que ia sair normalmente às  
9:00hs, nós fomos surpreendidos com a notícia do DAC que  
impedia a saída do vôo.

A Panair estava impedida de voar, por ordem do Sr.  
Ministro da Aeronáutica, cumprindo a decisão do Presidente  
da República que tinha acabado de chegar de Brasília, com  
o Decreto de Cassação de suas linhas.

Paulo Betti (narrador)

A Panair do Brasil foi a mais importante empresa de aviação comercial brasileira. Voou de 1930 até 1965, passadas mais de 4 décadas do seu fechamento, sua presença ainda é marcante no imaginário coletivo.

Arthur da Távola – Jornalista:

Minha primeira lembrança da Panair, era a alegria com que eu passava as minhas férias é de dois em dois anos no Rio Grande do Sul.

Era, se não me engano, o velho DC3. A gente entrava por uma pequena escada de quatro degraus.

Eduardo Suplicy – Senador:

A Panair do Brasil nos anos 50/60, era uma companhia de grande peso na aviação comercial brasileira.

Milton Nascimento – Compositor:

Eu achava muito bonito, elegante aquele negócio todo assim e me dava vontade de um dia entrar naquele avião, né?

Norma Benguel – Atriz:

A Panair era uma espécie assim de... da nossa casa na realidade.

Fernando Brandt – Compositor:

Eu lembro de viajar pela Panair, aí pela minha época de oito anos, nove anos...

Arthur da Távola – Jornalista:

Naquela época, pra uma criança, viajar de avião significava uma aventura e também significava ganhar presente. Nunca vou me esquecer, porque a quantidade de canetas, ofertas, doces...

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário  
Filho de Celso da Rocha Miranda:

Mentex, Coca-Cola, mala de brindes da Panair...

Fernando Brandt – Compositor:

Tomei minha primeira Coca-Cola que era uma novidade fantástica, né?

Milton Nascimento – Compositor:

Eu era deste tamaninho e pra mim era o máximo, porque eles não estavam acostumados a ver um pretinho todo arrumado, assim tal. Aí o Comandante sempre mandava eu ir lá pra frente sentava no colo dele e fingia que estava dirigindo o avião.

Norma Benguel – Atriz:

Eu tenho medo de avião desde pequenininha, mas eu tive que viajar a vida inteira e quando eu viajava na Panair, eu não tinha medo. Eu me sentia em casa, ficava feliz vinha de primeira classe, era recebida com flores no aeroporto. Era uma companhia muito, mas glamurosa mesmo!

Maisa da Rocha Miranda - Empresária  
Filha de Celso da Rocha Miranda:

Era uma maravilha. Eles tinham cuidado com tudo.  
A louça era linda! Acho que era limoge, o talher era de  
prata, os copos eram de cristal...

Marylou Simonsen  
Filha de Mário Wallace Simonsen:

Porque a viação naquela época era uma coisa diferente, né?  
Era uma coisa, as aeromoças eram amigas...

Isabella Campos – Aeromoça:

A gente tinha um amor né, pela companhia havia um amor,  
por exemplo quando você estava no estrangeiro, estava  
fora e que você chegava no aeroporto que via um avião  
Panair do Brasil, era um pedaço do Brasil.

Flávio Bierrenbach  
Ministro do Supremo Tribunal Militar:

A aviação comercial brasileira é uma aviação muito  
interessante, porque quando ela surgiu no final da década  
de vinte, o Brasil não era nem um País de terceiro mundo.  
O Brasil era uma coisa exótica, remota inexplorada. O  
Brasil só era habitadona sua faixa litorânea. Então a  
aviação comercial surgiu no final dos anos vinte. Nos anos  
trinta ela desenvolveu-se. E a Panair ocupa um lugar  
privilegiado nesse palco.

Comandante Fernando Rocha:

A Panair do Brasil, ela foi uma companhia oriunda da  
NYRBA que tinha a sigla N Y R B A que era New York, Rio,  
Buenos Aires. Era uma companhia que operava hidroaviões,  
capacidade muito pequena de passageiros. Mas era a

pioneira na rota pra América do Sul, de Nova Iorque pra Buenos Aires e Rio de Janeiro.

Paulo Betti – Narração:

Durante a quebra da bolsa de Nova Iorque - que marcou os anos de 1929 e 1930, a Pan American assume controle das linhas da NYRBA passando a se chamar Panair do Brasil S/A, decolando pela primeira vez em 28 de novembro de 1930.

Comandante Orlando Marques da Silva:

Durante o acontecimento da guerra todas as companhias de aviação do Rio, entre elas a Panair, principalmente, também recebeu ordem de afastamento da rota pra vigilância da Costa Brasileira, contra supostos submarinos que viessem afluir à Costa Brasileira.

Paulo Betti – Narração:

Com a entrada dos EUA na segunda guerra mundial em 1941, preocupada com a segurança da Costa Brasileira, a Panair do Brasil apresentou ao Presidente Getúlio Vargas um plano de desenvolvimento de aeroportos costeiros. Imediatamente aprovado, ficou conhecido como esforço de guerra.

Comandante Carlos Pinto:

A atuação maior da Panair foi durante a guerra fazer o transporte de borracha de Manaus para Belém para transporte para os EUA, e do cristal de rocha para a confecção das miras dos bombardeios.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Isso aqui (mostrando o jornal e a manchete) é a base aérea de Natal (manchete) "Natal luta para salvar antiga base

aérea” olha aqui a marinha americana(apontando para o jornal), a nossa era aqui, olha o nosso escudo lá. Os americanos quando vinham com os aviões deles, vinham dos EUA, pousavam em Natal e em Natal pra Dakar, e iam para Europa de modo que os americanos usaram muito, pra você ver o que fez a Panair para o esforço de guerra.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário  
Filho de Paulo Sampaio:

Com a entrada do Brasil na guerra que foi em 42 o Sindicato Condor que era a Cruzeiro, foi automaticamente nacionalizado, enfim tudo que era alemão foi nacionalizado a muque, mas como a Panair pertencia a Pan American e os EUA eram os aliados, então a coisa tinha que ser negociada.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário  
Irmão de Celso da Rocha Miranda:

Paulo Oliveira Sampaio começou na aeronáutica da marinha, porque não havia ainda o Ministério da Aeronáutica. O Ministério da Aeronáutica foi criado por Getúlio Vargas.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Ele foi mandado para os Estados Unidos pelo então primeiro Ministro da Aeronáutica que foi o Salgado Filho, justamente porque o Salgado Filho estava querendo uma pessoa que conhecesse já a aviação não militar, que não fosse só militar e que pudesse eventualmente assumir a Panair.

Plácido da Rocha Miranda -Empresário  
Irmão de Celso da Rocha Miranda:

Ele acabou se ligando ao pessoal da Pan American, e ele dentro disso foi o primeiro presidente da Panair do Brasil.

Flávio Bierrenbach  
Ministro do Supremo Tribunal Militar:

Quando a guerra terminou, a Panair incorporou aos seus quadros muitos integrantes da Força Aérea Brasileira, Força Aérea Brasileira que era recém criada. Era uma instituição que tinha recebido o seu batismo de fogo na Europa, primeiro grupo de caça, primeira esquadrilha de migração e observação que foram para a Europa quando voltaram e houve uma desmobilização geral, vários pilotos e mecânicos da FAB foram aproveitados na viação comercial brasileira, e a Panair incorporou um grande número deles.

Comandante Fernando Rocha :

Foi justamente na época em que eu entrei pra Panair do Brasil que eu já havia feito a campanha da Itália, como piloto, então eu podia pedir meu desligamento, fui então um dos primeiros a pedir meu desligamento e entrei pra Panair do Brasil.

Como eu falava inglês fluentemente, como grande parte dos pilotos depois que entraram falavam bem inglês, eu fui logo pra linha internacional que começava.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

A situação da Europa era terrível momentaneamente, era o momento da gente entrar e entrar bem. Então estabeleceu contatos, descobriu um avião os Constelations que era um avião militar, mas era o que havia de mais moderno, e era um avião muito rápido pra época andava a 600km por hora, 500 e tantos km por hora o que era uma rapidez incrível.

Flávio Bierrenbach  
Ministro do Supremo Tribunal Militar

Ele era o avião mais poderoso, mais moderno, mais sofisticado que existia na época.

Locutor – Cinejornal:

Com seus motores roncando, a Panair do Brasil, a bandeirante do ar que numa época difícil e incerta, resolveu abreviar as horas entre o Brasil e o velho mundo decolando para vôos mais altos e mais distantes. Sabia que a tarefa era enorme e a batalha, difícil. Durante anos seguidos, semana após semana, as rodas gigantes das seus Constelations levavam a poeira dos campos brasileiros para as terras da África, da Europa, da Ásia.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

E com isso ele conseguiu em 3, 4 anos transformar a Panair na segunda linha em movimento no mundo. Teve um momento que a Panair, era a segunda companhia no mundo em movimento em extensão de linhas e tal.

Isabella Campos – Aeromoça:

A Panair tinha linhas, tinha vôos para a Europa, para o Oriente Médio, América do Sul e Brasil. Então nós tínhamos que fazer é América do Sul, Brasil, Europa e Oriente Médio - as moças, porque os homens eram baseados ou no Rio ou em Lisboa. A tripulação que era baseada em Lisboa, ela viajava pela Europa e Oriente Médio. A tripulação baseada no Rio ia para Lisboa, deixava o avião em Lisboa e de lá eles voltavam.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

A Panair mantinha na Europa 4 tripulações pra fazer os vôos do setor Europeu, que nesta ocasião era:  
Paris/Londres, Paris/Dusseldorf/Hamburgo,  
Paris/Madri/Roma/Istambul/Beirute,  
Paris/Roma/Zurique/Frankfurt.

Comandante Fernando Rocha:

Mas a travessia do Atlântico de Constelations, era uma epopéia, porque atravessar o Atlântico em qualquer fase do ano, qualquer época do ano você encontra uma frente chamada frente intertropical. Ela fica ao longo do Equador, às vezes um pouco ao sul do Equador, um pouco ao norte do Equador. Mas a rota da Panair passava exatamente transversal ao Equador então você era obrigado a passar pela frente intertropical. O avião sem radar era uma coisa assim que contando hoje aos pilotos modernos eles acham que era uma temeridade.

Quem entrasse na cabine de comando numa hora como essa, tinha a impressão que estava entrando num inferno. Não só os raios, eles pegam o avião, mas atravessam o avião como aquela, aquela chuva e pedra pegando no para-brisa do avião. Os solavancos que dá e tal os pilotos ali numa luta controlando o avião.

Isabella Campos – Aeromoça:

Uma vez um me agarrou, né? Me agarrou de medo, não era pra agarrar com outras intenções. De medo ele estava trêmulo, e suava, escorria assim suava de medo, pânico do avião cair.

Comandante Fernando Rocha:

Eu fiz várias vezes algumas travessias nos Alpes em que eu saia da minha casa - eu morava em Lisboa, saia da minha casa com um equipamento que você pensava que eu ia esquiar. Porque com gorro de esqui tudo, eu tinha que botar aquele gorro porque o avião, a cabine do avião não tinha aquecimento total, e mesmo este aquecimento você jogava para os passageiros e nós pilotos ficávamos sem aquecimento na cabine. Então formava gelo no para brisa, mas por dentro não por fora. Tinha uma espécie de um aquecedor que você ligava e ele ficava, então o para-brisa ficava só uma parte pra você poder ver e gelo e depois

quando você diminuía a altitude pra chegar por exemplo, em Roma ou em Zurique atravessando os Alpes, então esse gelo ia derretendo, tá entendendo? E você precisava quase que de guarda chuva...

Marli – Aeromoça:

Foi uma época atípica na aviação. Nós éramos uma família. Todos nos conhecíamos, as viagens eram longuíssimas.

Carola Gudin- Aeromoça:

Levavam 22 horas para chegar em Lisboa. É hora pra caramba! A tripulação era dupla, tinha cama a bordo porque tinha que revezar: era o comandante, primeiro oficial, segundo oficial, mecânico, radio operador, navegador, três comissários e a aeromoça. Era bom a bessa!

Isabella Campos – Aeromoça:

E a gente dormia durante a viagem, por exemplo, a gente daqui a Lisboa, a gente dormia 4 horas. Eu nunca consegui dormir a bordo.

Marli – Aeromoça:

Como eram poucos passageiros a, gente tinha muito contato, muito tempo de vôo criava uma - não digo intimidade, mas uma certa, né? Uma certa troca de afinidades, pensamentos.

Isabella Campos – Aeromoça:

Políticos né, vários políticos, que eram aqueles homens todos com muita opinião, falando muito, fazendo muitas

coisas, mas dentro do avião eram uns gatinhos medrosos, né?

Marli – Aeromoça:

Todos. Chateaubriand era uma habituée, Jucelino Kubitschek, Jânio Quadros, que à bordo só tomava uísque escocês de 12 anos, não tomava cachaça como ele apregoava...

Locutor - Cinejornal

Para qualquer parte do mundo comece bem sua viagem, com o magnífico DC8, o jato da Panair. Partindo das cidades européias servidas pela Panair, você seguirá para qualquer parte do mundo, em ligação imediata, pagando sua passagem totalmente em Cruzeiros. Comece bem sua viagem com a Panair!.

Arthur da Távola – Jornalista:

A Panair, eu acho que ela foi uma das pioneiras em publicidade, tanto no jornal como em rádio e também eu me lembro dos anúncios da Panair sempre com uma aeromoça muito bonita desenhada e o avião atrás. Mas na época as aeromoças eram a grande expectativa, porque aí eu já estava rapaz e eram todas muito bonitas.

Maisa da Rocha Miranda - Empresária

Foi uma época, acho a época áurea da aviação, né? E ela tinha todo seu glamour, glamour dos seus comandantes que eram uns homens bem apessoados, arrumados. As aeromoças eram lindas, era uma aventura maravilhosa que começava aqui, você saindo numa viagem nos aviões da Panair.

Flávio Bierrenbach  
Ministro do Supremo Tribunal Militar:

Eu me lembro na minha infância, a saída de um Constelation para a Europa. Era um vôo por semana, era um acontecimento social, não é? Saía a lista de passageiros nos jornais, as pessoas que iam embarcar no Constelation da Panair pra Europa.

Marli – Aeromoça:

As passageiras andavam enchapeladas na primeira classe, né? Com luvas chapéus grandes.

Locutor - Cinejornal:

Com destino a Lisboa, o gigantesco avião atravessa o vasto Oceano Atlântico levando horas apenas. Quando outrora Caravelas levavam anos. Para aqueles que não se animam a viajar de avião, estas cenas mostram a calma que existe em vôo: nada de trepidações ou altos e baixos. Somente o ruído distante dos motores lembra que nos encontramos a 7 mil metros de altitude e a uma velocidade de 600 km por hora.

Isabella Campos – Aeromoça:

E a gente tinha a sensação de não sair do Brasil tendo a Panair ali perto.

Norma Benguel – Atriz:

Minha mãe ligava e dizia : Comandante, a Norma está me ligando lá da Itália, ela está querendo um franguinho assado que eu faço. O Sr. leva? Levo! E ele levava. E um dia eu estava filmando na Calábria e voltei dois meses depois, e tinha um dele bilhete na porta da minha casa: Norminha, estive aqui pra deixar uma encomenda da sua mãe. Fiquei desconfiado que seria alguma coisa pra comer

e abri. Era um franguinho assado ótimo. Eu comi porque eu sabia que ia estragar. Um beijo Rocha.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário

Era quase igual ao Itamarati que rivalizava. Todos os brasileiros que chegavam em Paris ou que chegavam de qualquer cidade da Europa, procuravam as agências da Panair para saber dos jornais do dia. Porque não tinha as facilidades de hoje. Pra você saber notícias do Brasil, você tinha que ir aos escritórios da Panair, onde se encontrava os jornais da véspera.

Luiz Paulo Sampaio -Empresário

Inclusive a Panair em Paris, por exemplo eu me lembro, ela tinha a agência central e tinha no Plaza Ateneé uma pequena sala da Panair, dentro do melhor hotel de Paris, pra facilitar a vida, conversar com as pessoas. Então não era nem pra negócios, era uma coisa de apoio.

Locutor – Cinejornal:

Um avião desce em Frankfurt. As rodas de um Bandeirante tocam o chão de Instambul e ele pertence à mesma Panair do Brasil de tradições desbravadoras, que abriu para a aviação as rotas do interior e levou a civilização aos pontos perdidos das selvas brasileiras.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu

Eu acho que a Amazônia foi Brasil durante muitos anos, graças à Panair do Brasil. A Panair era o único ponto de integração da região Amazônica. Nós levávamos jornal, nós levávamos remédios, nós levávamos bola de futebol pros índios, levávamos médicos e dentistas aquelas regiões, principalmente no Alto Rio Negro que é a zona mais pobre indiscutivelmente da Amazônia.

Comandante Hugo Fischer

O que era bonito no Amazonas era o prazer de você tratar e ajudar aquelas populações. Quando você chegava em um aeroporto daquele, quando o avião pousava e que vinha a barca com o nosso representante com a carga, com os passageiros, você olhava pra margem do rio, era uma verdadeira festa a chegada desta aeronave. Porque eles não tinham, naquela época, não tinha rádio, não tinha energia elétrica na maior parte das cidades. De forma que eles desconheciam de qualquer notícia do mundo, a notícia era o avião.

Comandante Fernando Rocha:

Era muito comum um Comandante da Panair do Brasil, receber um rádio pedindo pra pousar num lugar lá no rio Amazonas, entre Itaquatiara e Manaus ou qualquer outro lugar e tal, que não era previsto, pra apanhar o quê? Apanhar um índio ferido ou então um doente.

Comandante Carlos Pinto:

Não sei se você pode imaginar o que são duas de trânsito de sol. Belém tem um fuso horário. Manaus tem um fuso horário e Iquitos no Peru tem outro fuso horário. Então de uma a outra são 900 milhas náuticas, 1.642km de uma a outra. E a Panair cobria numa na Baía do Pará, no Rio Amazonas, no Rio Solimões, até chegar ao Rio El Maranhon no Peru na cidade de Iquitos.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Nós pousamos em cerca de 70 lugares nós servimos os 5 rios da Amazonia: Belém/Manaus no Amazonas, dali pra frente nós fazíamos Rio Negro, o Madeira, o Solimões, o Juruá e o Purus.

Comandante Marques da Silva

Que a Panair, ela além dela ser do Brasil no nome, ela era dos brasileiros no coração.

Paulo Betti - Narração:

A insistência em acelerar o processo de nacionalização. A encomenda de 4 aeronaves a jato Comet 2, que colocaria a Panair à frente da matriz PanAm. E uma greve de pilotos desgastaram Paulo Sampaio, resultando em sua demissão da Presidência da companhia.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

O que acontece que logo que ele saiu, ele veio receber a solidariedade do Ruben Berta (Presidente da Varig). Veio o Ruben Berta e o pessoal todo da Varig, aquela coisa toda.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Nesta ocasião o Mr. Trip e Mr. Baluda que eram da PanAmerican e que cuidavam da parte da América do Sul, eles se desentendiam com o Sr. Berta porque viam no Sr. Berta um concorrente, porque a Pan American nesta ocasião voava Nova York/Rio e a Varig já estava voando NovaYork/Rio, e a Varig como concorrente não interessava à ele venda.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

A partir deste momento a Varig convence meu pai, que era muito ingênuo de que " Nós temos que nacionalizar, temos que brigar contra estes americanos imperialistas, que não sei o que e tal e coisa..." e eles um grupo de capitalistas um pessoal ligado, quase uma boa parte deles gaúchos começam a comprar ações no mercado eles chegam a ter mais ou menos 30% da companhia.

Otávio Sampaio - Empresário

A Varig, na realidade quando ela começa a comprar as ações, ela aparentemente estava procurando ajudar papai. Mas lógico que não estava ajudando papai, ela estava querendo usar o velho como mais uma bandeira, a hora em que ela conseguisse tomar o controle. Como a PanAmerican não venderia jamais pra ela, ela precisava disfarçadamente, essa era a intenção por trás da história e na hora que o Paulo consegue ir buscar auxílio em outro grupo, é lógico que toda esta trama se desfaz.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário

Paulo Sampaio pensou procurar meu o irmão Celso que já era o amigo dele, que vinha a ser casado com uma prima dele.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário

A Panair entra na vida do meu pai primeiro como uma operação, uma estruturação de uma operação financeira, dentro de uma necessidade de nacionalização do setor. Jânio Quadros tinha necessidade de nacionalizar as companhias aéreas, na época a Pan American, para que pudesse ser realizado uma política setorial.

Paulo Betti – Narração:

Celso da Rocha Miranda, importante empresário do ramo de seguros, convida o também empresário do setor cafeeiro e proprietário da TV Excelsior, Mario Wallace Simonsen a se associarem, visando a compra da Panair do Brasil.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Essa negociação deu ao grupo Wallace Simonsen e Rocha Miranda o efetivo controle da Panair, da companhia e isso gerou uma revolta total no grupo da Varig, que sentiu-se prejudicado. Não sei bem o que eles podiam estar sentindo.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Quando o Dr. Celso Rocha Miranda e Dr. Mario Simonsen adquiriram as ações, reconduziram o Dr. Paulo em muito boa hora.

Otávio Sampaio - Empresário

Era uma coisa que se sentia no ar a felicidade, a admiração e a satisfação dos funcionários, com o retorno à casa do antigo Presidente.

Comandante Marques da Silva:

A Panair era uma companhia elegante, tecnicamente mais avançada do mundo, sempre procurou o melhor.

Comandante Fernando Rocha:

Ela conseguia manter um padrão - "Padrão Panair", que ficou como quase que um slogan de procedimento em aviação comercial. " Há, o padrão da companhia é padrão Panair. A minha companhia tem padrão Panair," , dizia por exemplo uma outra companhia. Quer dizer, o padrão Panair ficou como referendo de como operar aviões comerciais.

Carola Gudin – Aeromoça:

O padrão Panair não podia cair. Não podia cair!  
O varredor que varria tinha que varrer padrão Panair. O cara que lavava o avião tinha que lavar padrão Panair. A

recepção, tudo tinha que ser padrão Panair. E o padrão Panair, me desculpem os outros, ainda não foi atingido por ninguém não.

Locutor - Cinejornal:

A Panair possui uma verdadeira escola de técnicos, de mecânicos especializados em aviação. Criando equipes ela formou a base do pessoal, que se transformou hoje em dia na fina flor da mecânica de aviação. Eles conhecem o motor como um cardiologista conhece um coração humano e com o mesmo cuidado eles investigam pacientemente qualquer mal para removê-lo.

Paulo Betti - Narração:

Em 1957 a Panair do Brasil adquiriu o controle acionário da Companhia Eletromecânica Celma, onde instalou suas oficinas de manutenção e reparo dos motores de suas aeronaves e de outras companhias.

Maisa da Rocha Miranda - Empresária

Bom, a Celma era uma maravilha, uma coisa assim de excelência, porque você fazer revisão de motor você pode imaginar que é uma grande responsabilidade, né?

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Foi a primeira oficina de motores de avião, inclusive motores a jato autorizada pelos grandes fabricantes, na América Latina. A única fora dos Estados Unidos, França Inglaterra que é uma autorizada, coisa de ponta.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário

Eu me lembro a primeira rodada de turbinas em Petrópolis, que a cidade teve que ser comunicada pelo barulho que ia acontecer de uma turbina em Petrópolis.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Nós não fazíamos só revisão da Panair do Brasil não, nós fazíamos revisão inclusive dos motores da FAB. Fazíamos pro Loyde Aéreo, fazíamos até motores da Varig. Não fazíamos, mas fazíamos componentes porque a Varig não tinha o tipo de teste de componentes que nós tínhamos.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Com a compra da Real Aerolineas, a Varig ficou com 10 mil funcionários, aproximadamente. A Panair tinha 5 mil, a Varig tinha na realidade uma grande linha internacional para os EUA. A Panair tinha várias européias até o Oriente Médio e o resto da América Latina, porque tinha linha para o Peru etc... O que ocorreu, quando a Varig sentiu que o controle da Panair não ia pra ela, ela chegou a conclusão de que ou era a Panair ou era ela.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário

As coisas vão andando, até que vem a famosa Revolução de 64.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Fevereiro, 10 de fevereiro 65.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Eu me lembro bem, eu vinha voltando do escritório, meu escritório, onde eu trabalhava. Estava passando exatamente em frente a Av. Rui Barbosa ali pelo Aterro,

quando eu ouço a notícia dada claramente: o Presidente Castelo Branco acaba de assinar Decreto.

Carola Gudín- Aeromoça:

Foram cassadas as linhas da Panair do Brasil. Não tem nada que se possa explicar. Eu fiquei ali olhando aquela televisão, sem acreditar, sem entender, sem saber.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

E aí a gente ligou pro escritório do papai, Panair, ele confirmou e aí eu fui pra lá. Peguei o carro voltei pra lá e fiquei lá até as tantas da noite. Todos eles ficaram, praticamente ninguém dormiu esta noite. Estava toda a diretoria reunida, o Celso enfim todos os diretores. Meu pai, os funcionários todos chegando, perplexidade geral aquilo realmente pegou todo mundo completamente de surpresa.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Eu voltei pra Panair imediatamente. Ai o meu vice-Presidente me disse assim: roubaram o nosso brinquedo! Eu digo: o seu brinquedo, porque o meu não! Roubaram o ganha pão dos meus filhos. Este aqui é o meu emprego, eu vivo daqui!

Carola Gudín- Aeromoça:

Todo mundo que ficou sabendo foi pra lá. Ficou aquela aglomeração lá, soldados com baioneta calada.

Marylou Simonsen:

Eu estava em Paris, e nos telefonaram. Nós estávamos dormindo. Nos telefonaram 4 horas da manhã, pra contar o que tinha acontecido aqui no Brasil, eu me lembro muito bem de ter esperado meu pai acordar, e nós fomos contar

pra ele. Eu me lembro dele sorrir. Ele pegou na minha mão e sorriu, entende? Não falou nada.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Eu chego em Correias, meu pai diz: meu filho você viu? Agora eu vi aqui na televisão, houve qualquer coisa com a Panair. Eu digo: Papai não pode ter havido, porque eu saí da Celma e não tinha nada. Um minuto passado, telefona Rodolpho Figueira de Mello e diz: "Lucas, eu estou saindo daqui do Rio agora e nos encontramos agora na Celma, assunto urgente. Te encontro lá."

Eu digo ok. Me arranquei pra Celma. Quando eu cheguei na Celma, eu estranhei que havia um movimento de militares. Vem um Coronel e diz: " Olha, eu queria comunicar aos senhores que eu recebi instruções do comando pra assumir a Celma. De modo que a Celma está cercada, proibida a entrada e saída por ordens superiores."

Ok! ficamos por ali esta noite.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário:

Naquela noite, às 8 horas da noite, os passageiros estavam pra embarcar no avião da Panair, passageiros com passagens e tudo. Você está carregando o avião. Chega um telegrama - naquela época não tinha fax, dizendo: "os vôos da Panair estão suspensos" Não cassados, estão suspensos. Eles não cassaram a Panair. Pra cassar a Panair, pela lei eles teriam que ter 15 dias de mandato. Como eles não queriam fazer isto, eles suspenderam. A Panair nunca teve suas linhas cassadas, estão suspensas a 40 anos!

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

O curioso é que na pista já estava pra cumprir este vôo um avião da Varig com suas tripulações e pronto para decolar, no nosso horário e na nossa rota.

Comandante Fernando Rocha:

Eu estava em Paris, esperando o avião que eu ia tripular de volta, quando então fui avisado que a companhia tinha fechado e que a linha Rio/Paris, já estava sendo feita por um avião da Varig.

Marylou Simonsen:

Eu fui para o aeroporto em Orly para esperar esse avião, porque chegava um amigo nosso. Me lembro de todos os funcionários da Panair atrás do vidro, todo mundo de mãos dadas, vendo o avião chegar. Me lembro da estupidez das pessoas que desceram deste avião, tratando as pessoas, os funcionários que estavam lá, que na realidade não tinham nada a ver com isso.

Isabella Campos – Aeromoça:

Foi muito triste. Foi uma coisa dolorosa. Quando eu voltei de Paris, quando eu voltei pro Brasil, eu ainda tinha a passagem da Panair, o bilhete da Panair, mas voltei na Varig porque a Varig foi substituída pela Panair, não é, mas eu voltei. Mas eu entrei no avião com uma má vontade, sabe? Eu fiquei chateada de ter que entrar num avião da Varig. E eu via todas assim, é modelando (copiando) a Panair.

Comandante Fernando Rocha:

Eu retornei pra Paris com minha filha - que ficou lá porque estava muito gripada, como passageiro.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Aí, no dia seguinte foi uma calamidade. Porque nós tínhamos tripulações em casa fardadas, prontas pra ir fazer uma viagem.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Gozado, os soldados cercando as cercas da Celma, a frente estava o primeiro Tenente, segundo Tenente também com o batalhão lá, e nós trabalhando ainda no teste de um motor JX34 que tinha que mandar, sem dar o menor papo pra isso. E aí às 8 horas da manhã o Brigadeiro Pena nos comunica que estava ali pra intervir na Celma como subsidiária da Panair... Você me desculpe, eu fico até um pouco emocionado. E estava assumindo o comando e pedindo que nós entregássemos nossos cargos. Eu fui praticamente tocado. Acabou ai! Pra mim acabou aí...

Carola Gudin - Aeromoça:

A seguir, havia a certeza que eles iam voltar atrás. Não era possível acabar com aquele patrimônio! A Panair não era do Rocha Miranda nem do Mario Simonsen. A Panair era do Brasil! Você viajava pro exterior e você precisava de alguma coisa, você ia a Panair do Brasil, se estivesse em Paris com problema, você ia a Panair do Brasil!

Isabella Campos – Aeromoça:

Não havia nada. Eu não ouvi falar nada, nunca! Que a Panair ia fechar que ia falir. Nada! Nada! Foi uma coisa súbita!

Carola Gudin- Aeromoça:

Então como é que pode passar pela sua cabeça que um bando de Coronéis vai pegar aquilo e picotar e jogar fora!

Não havia. Houve durante algum tempo, algum tempo houve um sentimento muito forte que aquilo ia reverter.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Até discutir este assunto, achava-se que podia se discutir, né? Até se discutir juridicamente este assunto. A companhia vai perder este receita, cabe pedir uma concordata.

Carola Gudin- Aeromoça:

Hoje em dia a Varig está fechando. Se alguém chegar lá e fechar, eu acho que todo mundo está meio esperando. A Tam também tava com problema. A Real Aerovias foi comprada. A Panair, não. A Panair não tinha um problema!

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

A companhia estava insolvente, não havia razão. Não havia título protestado, não havia dívida na praça, tinha patrimônio, tinha dinheiro em banco, tinha uma porção de coisas. Não havia razão pra que não fosse dada a concordata. Quer dizer todas as coisas aí. Infelizmente, o Ministro da Aeronáutica, então o Brigadeiro Eduardo Gomes - vou citar o nome porque isso é sabido, fato sabido, você já deve ter até ouvido esta história. Foi fardado pessoalmente ao juiz e exigiu que fosse decretada a falência!

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

O Juiz, um caso inédito, em 24 horas ele respondeu negativamente dizendo que ele não atendia ao pedido da Panair, de concordata preventiva, porque tinha suas linhas canceladas, não poderia obter receita sem voar.

Carola Gudin- Aeromoça:

Ele se esqueceu que a Panair tinha aeroportos. O aeroporto lá de Belém era da Panair. Manaus até hoje existe lá - chama-se Feira Pánair, fala Panair ninguém sabe o que é, mas é Pánair, a Feira Pánair.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Belém, São Luís, Fortaleza, Recife, Salvador. Todos estes aeroportos, feitos pela Panair.

Comandante Carlos Pinto:

Caravelas!

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Dois milhões e meio de metros quadrados, que hoje faz parte do Grande Recife, o Aeroporto de Guararapes é da Panair. O Aeroporto de Valdecans, no Pará é da Panair. O Aeroporto da Bahia é da Panair, a terra!

Carola Gudin- Aeromoça:

Estes aeroportos eram usados por outras companhias, portanto elas deviam as taxas aeroportuárias. Ela tinha a Celma.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

Que nessa ocasião já fazia até revisão de motores a jato e atendia não só empresas brasileiras, como a congêneres estrangeiras.

Carola Gudin- Aeromoça:

Ela tinha radio-telegrafia. Ela tinha os pontos de aeroportos que davam atendimento à PanAmerican, à Alitalia, tudo isso é fonte de renda.

Comandante Fernando Rocha:

A parte de comunicações, de telecomunicações da Panair do Brasil, era tão importante que precisaram manter a parte de telecomunicações do Brasil em atividade para que não se parasse o vôo no Brasil.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Porque toda a rede de comunicações da América do Sul, que estava praticamente toda ela dentro do Brasil, pertencia à Panair.

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

A Panair do Brasil atendia na rede dela todas as congêneres, todas as congêneres!

Comandante Carlos Pinto:

Todas as congêneres e a Força Aérea Brasileira, Força Aérea Americana.

Comandante Lucas Monteiro de Barros

Ah, também, também...

Comandante Carlos Pinto:

Força Aérea Americana, todos os aviões que passassem do Equador, pra cá.

Comandante Fernando Rocha:

Fechando a Panair do Brasil, fechando a parte de telecomunicações, parava a aviação comercial.

Carola Gudin- Aeromoça:

Eu, por exemplo, fui partidária, defendi, fiz parte de um grupo que eu achava que devia parar todas as linhas de transmissão de rádio, porque toda a transmissão de rádio e telegrafia eram da Panair. A Panair é que fazia telegrafia daqui pro interior do Mato Grosso. A Panair que fazia linha de telegrafia pro interior do Nordeste. Se parasse aquilo naquele momento, parava o Brasil.

Comandante Lucas Monteiro de Barros :

Porque ela continuou no ar e continuou funcionando.

Comandante Carlos Pinto:

À base de revolver. À base de metralhadora.

Isabella Campos – Aeromoça:

Foi uma coisa muito triste. Uma coisa muito cruel. Pra muitas pessoas, foi tristíssimo.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Então nós começamos a lutar de diversas formas. Nós nos arremetamos - sempre aparecem várias lideranças. As

comissárias nossas fardadas faziam panfletagem na Av Rio Branco e na Av. Atlântica pra explicar ao público o que havia acontecido.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

E eu me lembro que na época em que aconteceu a coisa toda, houve uma grande solidariedade pública, a opinião pública. Só que a opinião pública não valia nada naquele momento, né? Era a opinião pública ajudando os funcionários.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Uma turma delas foi acampar no Palácio Laranjeiras, para ser recebida pelo Castelo Branco, que era então Presidente da República. Que não teve condições de receber ou não quis receber.

Rosemarie – Aeromoça:

Não conseguíamos receber, as pessoas sem emprego...

Luiz Paulo Sampaio - Empresário

Todo mundo desesperado, um desespero total porque de uma hora pra outra, 5 mil famílias, 5 mil pessoas e suas famílias ficaram sem teto.

Isabella Campos – Aeromoça:

Houve coisas escabrosas que aconteceram. Um grande amigo meu, Comissário Guido, suicidou-se. E não foi o único.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Teve muita gente que se suicidou. Nós lutamos muito pela indenização, porque tinha gente que precisava. A Panair fechou no dia 10. A Panair pagava no décimo dia útil, faltava 1 ou 2 dias pra pagar. A situação era tão séria que o Ministério da Aeronáutica resolveu mandar pagar, porque o dinheiro tinha.

Carola Gudin- Aeromoça:

Na Amazônia foi decretada calamidade pública. Porque ninguém queria voar Catalina. Ninguém tinha condição de voar os Catalinas. Era uma operação - não era tão charmosa, mas da maior importância. Porque o remédio que se levava a São Paulo de Olivença, dos leprosos é da Panair. Era a Panair que levava.

Plácido da Rocha Miranda – Empresário:

Mas tinha um problema. Quando se faz um ato ilegal, seguidamente faz-se outros e outros. Então eles fizeram um decreto nacionalizando (confiscando) a companhia de rádio. Não ficou nisso só. A Celma que era a companhia que fazia a manutenção dos motores também foi nacionalizada (expropriada). Os aviões da Panair ficaram no chão e posteriormente foram entregues à Varig. A Varig passou a voar aviões da Panair.

Otávio Sampaio - Empresário:

A Varig veio a utilizar-se dos DC8 da Panair, durante anos. Durante anos, à guisa de que estava tendo que assumir as linhas da Panair... Ela estava fazendo um favor, né? Pois é, mas o dinheiro ficava pra ela.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário:

Não havia solução. Qualquer uma solução. Só podia ter uma solução: era liquidar a Panair. Ficou claro.

Arthur da Távola – Jornalista:

Decretaram a falência da Panair! Decretaram a falência da Panair! Isso não existe, mas o Governo Militar resolveu e decidiu: fica decretada a falência da Panair do Brasil!

Norma Benguel – Atriz:

Diziam: faliu, faliu, faliu! É sempre assim, né? Faliu porque, não é? Ela não tinha porque falir.

Carola Gudin- Aeromoça:

A Revolução se dedicou a acabar com tudo o que era Rocha Miranda ou Mario Simonsen: acabaram com o entreposto de café do Simonsen acabaram com a AJAX que é a companhia de seguros, deixaram-na de quatro.

Maisa da Rocha Miranda - Empresária:

A AJAX tinha seguro das Docas de Santos, seguro do Banco do Brasil. Tudo isso ele perdeu. Quer dizer, foi assim um continuar de perseguições.

Carola Gudin- Aeromoça:

A Panair entrou neste roldão. Acabaram a televisão Excelsior, que o Mario Simonsen tinha comprado...

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Porque não foi só a Panair que eles atacaram. Atacaram a Panair e atacaram todas as companhias que estas pessoas tinham participação societária.

Maisa da Rocha Miranda - Empresária:

E eles foram em cima do Sr. Mário confiscando os armazéns que ele tinha.

Marylou Simonsen:

Por exemplo: tem muitas fantasias que diziam que meu irmão levava os cavalos de Pólo no avião. Isto nunca foi verdade, nunca aconteceu. Nunca! Tem muitas lendas em cima das coisas que aconteceram com a gente. O meu pai cresceu muito e ele se tornou uma pessoa extremamente, um alvo de muitos ataques.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Nossa família teve que sair do Brasil em determinado momento, por uma perseguição que a gente vinha sofrendo e pelos riscos dele sumir dentro esse processo.

Maisa da Rocha Miranda - Empresária:

Eu pelo menos senti. Como mulher eu sentia isso. Cada vez que meu marido ia prestar depoimento eu não tinha certeza se ele ia voltar.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Foram anos terríveis! Minha casa foi invadida, telefone grampeado e passamos 6 meses fora do Brasil.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário:

Mario Wallace Simonsen vai para a Europa onde acaba morrendo.

Marylou Simonsen:

Nos últimos dias que ele teve de vida, foi uma época muito difícil. E eu cheguei um dia pra ele e falei: pai eu jamais vou voltar pro Brasil. Nunca mais! Isso eu estava em Paris, jamais vou pisar no Brasil! Eu odeio o Brasil! Aí ele olhou pra mim, me abraçou e disse: "Os homens passam e o Brasil fica. Nunca se esqueça que você é brasileira. O dia em que você deixar o ódio entrar dentro do seu coração, é o principio do seu fim. Começa a sua destruição. Você tem que cultivar o amor pelo seu país. Você nunca se esqueça disso." Tanto que por isso que nós estamos aqui até hoje.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário:

Mário Wallace Simonsen morrendo e com a perda de todos os seus direitos, ficou tudo na mão de Celso. Então Celso passou a controlar sozinho o Planejamento Guanabara. No Planejamento Guanabara, ele foi fazendo aumento de capital, tomando advogados. Quarenta anos de advogado é uma coisa de louco! Fazendo ações. Só pra se ter noção, só de ações da Panair do Brasil, há mais de 70 volumes na justiça. Destes 70 volumes, há 3 volumes que foram roubados, sumidos. Não se sabe o que aconteceu com eles.

Arthur da Távola – Jornalista

Todo mundo quando lembra a ditadura, lembra com razão, das torturas, das mortes da violência contra os partidos políticos. Mas pouca gente presta atenção na violência jurídica. A violência jurídica não sai sangue, mas é tão grave quanto a outra violência. A violência jurídica não faz nada, se dissolve, as pessoas não acompanham.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário:

Aí enfim começou essa longa luta, uma luta inglória porque cada vez que se ganhava alguma coisa, aquilo era revertido por pressão.

Maisa da Rocha Miranda - Empresária:

O problema todo é que exatamente como a gente estava vivendo em uma ditadura, não se podia fazer nada. Cada vez que um advogado ia lá pra um recurso, alguma coisa, voltava de mãos vazias, porque não conseguia nada.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

E o objetivo não era só fechar. Era fechar a imagem da companhia. Porque eles não queriam que permanecesse o resíduo da história da Panair. Quer dizer, eles nomearam um procurador específico pra fazer o dia a dia. Tinha um procurador da república que só tinha uma única função: perseguir a Panair do Brasil. Então o processo era: fechar, matar, enterrar e não deixar a memória voltar! Porque um dia o procurador me disse: eu fiz tudo certinho, você nunca vai ganhar este negócio, porque aquilo que eu fiz de errado você já perdeu o direito de reabilitar, está caduco seu direito. Por isso é que agente ficou 20 anos em cima olhando esse processo e a gente não abriu mão até o final.

Marylou Simonsen:

Me lembro, não sei que data que foi isso, mas eles devem lembrar mais do que eu, que nós fomos pro Rio. Eu e o Walinho e Johnny foram também, porque eles conseguiram levantar a falência da Panair. Isto deve estar lá. E aí no dia seguinte, o Costa e Silva (Presidente militar do Brasil) baixou um ato dizendo que todas as companhias aéreas que tinham sido decretada falência, não podiam levantar.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Aí você tem os decretos todos que foram os decretos chamados Panair. Não pode pedir falência, não pode pedir concordata. Se pedisse concordata, teria que pedir falência. Se fosse falida não poderia voltar.

Eduardo Suplicy – Senador:

40 anos depois, ironicamente, se modificou na lei de falências ou na lei de recuperação das empresas, recém aprovada pelo Congresso Nacional, a possibilidade das empresas de aviação civil, poderem entrar na lei de falências de recuperação das empresas para facilitar a uma eventual solução pro caso da Varig. Ou seja, aquilo que ha 40 anos atrás a beneficiou, agora se não tivesse a mudança, iria prejudicá-la.

Paulo Betti – Narração:

O Banco do Brasil assume a sindicância do processo de falência, após a desapropriação da Celma e do Departamento de Telecomunicações, que continuam em atividade. O patrimônio no exterior é liquidado sem leilão, por quantias irrisórias. Os aviões são confiscados e passam para a Varig e a Cruzeiro, por metade do preço internacional. Os diretores da Panair são indiciados por crimes falimentares, com base em laudos posteriormente proclamados falsos pela justiça.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário:

O caso da massa falida da Panair, devia ser assim um caso de estudo do sistema judiciário e falimentar no Brasil, porque é único. A companhia pagou tudo e ainda ficou com muito dinheiro. O dinheiro foi praticamente confiscado durante muito tempo, lá pelas sindicâncias oficiais ou coisa desse tipo, e até hoje ainda tem muito a receber, porque o que tinha de propriedades, né? São todas as agências da Panair: Wall Street, Londres, em Paris, em Roma, em Milão, eram dela.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

O Banco do Brasil assume e aí acaba com todo o patrimônio da Europa, vende prédio por 200 libras. Então em todas as esferas, sempre teve um agente com o único objetivo de acabar a lembrança da Panair do Brasil.

Paulo Betti – Narração:

Nos últimos tempos, vêm acontecendo leilões de navios e leilões de ilhas, não sei se de montanhas. O leiloeiro, diante de um público restrito, mas de alto poder econômico (não há por aí muita gente em condições de arrematar uma ilha ou um navio inteiro) faz exatamente como se tratasse de um aparelho de chá ou de um lote de miudezas. Só que é estranho ver uma ilha leiloada, com suas águas, plantas, bichos, minerais, caminhos, casas e outras benfeitorias. Quem dá mais? Dou-lhe uma, dou-lhe duas... De repente, ao entardecer, a ilha aparece no salão escuro, cercada de dívidas; emerge da papelada do espólio, ocupa a rua, caminhamos por ela através dos lances do leilão, de gritos martelados.

Com o navio sucede a mesma coisa.

É um velho barco desmoralizado, mas como viajou! Se tardar um pouco o pregão, ele se reduzirá a sucata.

Vai afundando...mas tudo que foi susto ou alegria de navegação vem à tona, e a sala se enche de gíria da marujada, cabeludas histórias de bordo, ventos, tempestades, tatuagens, o diabo solto no mar. Mesmo em ruínas, que nobre é o navio, inclusive os cargueiros! Agora o leilão é outro, banal na aparência: pequenos objetos, bolsas de viagem, cristais, saboneteiras, latas, xícaras, taças de sorvete, poltronas. Muitas poltronas. Muitas poltronas, em que os presentes podem sentar-se, testando-lhes a comodidade. No entanto, este é também um leilão raro, o primeiro no gênero, de que tenho notícia no país: o de uma empresa de aviação, na loja da Avenida Graça Aranha, expõem-se os tristes trastes da Panair do Brasil. Coisas que escaparam de acidentes aéreos, para vir sofrer o desastre em terra, com o esfacelamento da companhia, que serviu a tanta gente por tantos anos. Eu não ia arrematar nada, mas incorporei-me à multidão de licitantes. Pareceu-me ver um grande avião caído, com os destroços varejados pelos curiosos. Uns calculavam com frieza o valor dos lotes.

Outros olhavam, desinteressados. Algum raro pegava de uma peça, apalpava-a, mirava-a longamente. Todas as poltronas estavam ocupadas. Pelo que dizia um cartaz, elas se adaptavam perfeitamente a um Volks, e serviam para compor um *living*: estão em moda as poltronas geminadas.

Eram todas de avião, e só elas davam a ilusão de viagem. Mas a viagem era imóvel, parálitica. Não havia aeromoça para trazer o lanche e gratificar os passageiros com aquele sorriso circular que infunde coragem aos apavorados. Nenhum sinal de tripulação. Não se apertavam cintos, ninguém sentia nada. As coisas, amontoadas, etiquetadas, vencidas, falavam do ar, num pretérito mais-que-perfeito, e ninguém as ouvia. Objetos acostumados a voar estendiam-se pelo chão, dou-lhe uma; aguardavam um destino de hotel barato ou de casa pequeno-burguesa, dou-lhe duas. De tapetes voadores, as poltronas passavam a uma domesticidade sedentária e pobre: dou-lhe três. Assim acabava aquilo que foi uma grande empresa nacional, cujo o nome sonoro retinia por toda a parte. Os avios já tinham passado a outros donos; as instalações

serviam a outros fins; chegara a vez das poltronas e dos açucareiros, das latas de comida, copos e cobertores, da bugiganga que antes, integrada na máquina voadora,, participava de suas propriedades mágicas, pois o avião continua a ser mágico, à medida que a viagem aérea se torna cada vez mais rotineira. E ninguém ali sentia nada de especial diante do corpo derrotado da Panair, de seus intestinos à mostra. Quase todos teriam usado suas linhas, comido seus jantares, lido seus jornais brasileiros em Paris, mas a hora era de liquidação, e não de saudade. E o leilão ficava mais lúgubre, quem dá mais? Em meio à indiferença geral, que é marca registrada de leilões. Dou- lhe três.

Em dado momento, senti que uma das miniaturas de avião, que iam ser igualmente apregoadas, manifestava sinais de inquietação. Positivamente, queria evadir- se, fugindo à sorte comum. Num esforço de que revelarei a fórmula, encolhi- me todo para caber dentro do aparelho e em silêncio, como fazem os aviões decaídos de sua glória, ele rompeu as paredes do edifício, e alçou vôo sobre o Rio de Janeiro, levando- me consigo para onde os aviões se tornam estrelas inacabáveis, sem remorso dos homens.

Elis Regina

*Conversando No Bar*

Composição: M.Nascimento/F. Brant

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 rancor  
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 existe e não se esquece  
Alguém insiste e fere no coração  
Nada de novo existe neste planeta  
Que não se fale aqui na mesa do 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  
Morria 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 dessa 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...

Milton Nascimento:

Eu tinha uma coisa que todas as músicas que eu fiz e as vezes eu faço ainda, eu fazia direto pra Elis. Esta música, é pra Elis. Eu nunca pensava eu cantando...

Fernando Brandt:

No caso de Saudades dos Aviões da Panair, eu fui descobrindo um monte de coisas, lembrando as minhas viagens de pequeno nos aviões da Panair e também vendo a minha realidade quer dizer a minha realidade, realidade de todos os brasileiros que víamos em pleno vôo, em plena maravilha um projeto e uma empresa como a Panair ser desmontada.

Milton Nascimento:

Aquela época do Brasil alegre, aí sai uma Bossa Nova, sai filmes, sai uma porção de coisas, coisas lindas né, que aí depois cortaram tudo inclusive a Panair. Fernando mandou a letra pra Nova York, li aquilo tudo e tal e tal, cantei, gravei e mandei pra Elis.

Fernando Brandt:

Um tempo depois ela ligou pra ele e ele ligou pra mim também, dizendo olha: Olha eu mandei a música pra censura só com o nome "Conversando no Bar" .

Milton Nascimento:

É, a gente tava com um grilo assim de, de " Saudades dos aviões da Panair", porque a gente não podia ter saudade de nada que fosse bom.

Fernando Brandt:

Mas quando passou como "Conversando no Bar" e ela gravou no disco no disco dela só como "Conversando no Bar" aí ela telefonou: tá vendo eu não disse?!

Milton Nascimento:

Ela me chamou em São Paulo e ver como é que tava, aí eu quase que eu desmaie! Eu vi no estúdio e vi depois num show que ela fez. Nesse show eu não consegui parar de chorar um minuto.

Elis Regina:

*Conversando No Bar*

"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"

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Esse processo vai até que meu pai é de certa maneira revisto como empresário, quer dizer o processo revolucionário deixa aquele posicionamento fixo contra ele e começam a entendê-lo como empresário importante para o processo econômico brasileiro.

Arthur da Távola - Jornalista:

Levou mais de 20 anos - 20 e tantos anos e afinal depois de 20 e tantos anos ele consegue no Supremo Tribunal Federal uma vitória, fazendo com que ficasse sem efeito aquela falência absurda, discriminatória, violenta, feita 20 e tantos anos antes.

Otávio Sampaio - Empresário:

Papai até morrer, até morrer, ele só vivia, só pensava em Panair do Brasil. Eu me recordo inclusive em 85 ele teve um grave problema de saúde e passou praticamente um ano inteiro no hospital e ele acabou pegando uma infecção hospitalar. E não morreu eu não sei porque. E me recordo muito porque que ele inclusive esteve em coma no Natal - ele estava em coma, se não me engano foi quando saiu uma decisão sobre a Panair. Ele estava em coma, o Celso esteve lá, né? E o velho, acho que resolveu voltar a viver.

Luiz Paulo Sampaio - Empresário:

Aquele entusiasmo dele pela companhia, aquele amor, aquele desprendimento total, passou e criou um espírito de equipe que permeou a companhia inteira.

Carola Gudin – Aeromoça:

E o Dr. Paulo Sampaio tinha aquele charme, ele era bonito, ele era simpático, ele procurava todo mundo falava à todo mundo. Era como se ele fosse igual à gente. Mas a gente sabia que ele não era. E ele era Panair até a raiz dos cabelos, né?

Otávio Sampaio - Empresário:

Papai estava fazendo planos pra alugar os shuttles, estes ônibus espaciais, botar o nome da Panair pra levar a gente pro espaço, como também havia um plano de utilizar dirigíveis. Era um homem que não parava de ter idéias a respeito da aviação. Ele vivia, transpirava pela aviação o tempo todo. Não poderia existir a Panair que nós conhecemos, se não fosse o Paulo Sampaio.

Arthur da Távola – Jornalista:

O Celso Rocha Miranda, nunca desistiu. Com a sua calma, seu sorriso, com seu modo harmônico. E eu me lembro nesse período estivemos com ele e aí surgiu uma aurora que era a seguinte: o Tancredo (Tancredo Neves) havia sido eleito, o Brasil se redemocratizava, e seria a oportunidade de o Celso Rocha Miranda e os velhos Comandantes da Panair, as velhas Aeromoças, os funcionários, enfim aquela injustiça histórica brutal ser ressarcida. Pois não é que o destino tragicamente, faz um câncer de rim no Celso Rocha Miranda que vai nos Estados Unidos, nem voltou pra cá ficou estava lá se tratando e poucos meses depois morreu.

Plácido da Rocha Miranda - Empresário:

E hoje são os descendentes dele que estão continuando a lutar. Luta-se pra manter uma entidade que realmente representou o Brasil.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Então, quando em 95 a gente consegue levantar a falência, aí a gente já tinha por aplicação das reservas do caixa, mais dinheiro do que necessário. Nós fomos e pagamos a União e levantamos a falência, mas isso data de 95.

Isabella Campos – Aeromoça:

Houve uma comemoração. Mas não dava mais pra retomar a Panair, era uma coisa que já tinha acabado, há muitos anos impossível de retomar.

Paulo Betti – Narração:

Talvez a história terminasse aqui, não fosse a persistência dos ex-funcionários, que anualmente se reúnem mantendo viva a memória e alimentando a esperança de ainda assistir os aviões da Panair cruzando os céus do Brasil. Mais que colegas, eles formam uma família. A família Panair.

Comandante Oracy Acevedo de Abreu:

Eu achava que a Panair do Brasil era a família Panair quando nós voamos. Mas como nós éramos felizes nós não prestávamos muita solidariedade aos nossos colegas. Quando eles nos violentaram - porque foi uma violência, nós nos unimos.

Carola Gudin – Aeromoça:

Teve esse momento de susto, o momento de esperança que voltasse e depois quando nós nos demos conta que não ia voltar, eu diria que a gente só pode se abraçar e chorar junto. Eu acho que foi nesse momento que nasceu a família Panair.

Glória - Aeromoça:

A Panair sumiu do mapa. E não sumiram os funcionários, os ex-funcionários.

Comandante Orlando Marques da Silva:

Hoje nós realmente constituímos uma família Panair. Com todo aquele amor pessoal que a gente conseguiu.

Alcebíades M. Corrêa – ex-funcionário

O pessoal da Panair era uma irmandade não era uma empresa, tanto é que olha aí, olha a minha carteira aqui guardada com carinho e amor.

Otávio Sampaio - Empresário:

E você vai a um almoço daqueles, é uma festa. É como se eles estivessem voando e tivessem tido, contando as experiências daqui e dali. É uma coisa é realmente inacreditável.

Norma Benguel :

Eu acho que aquela cortesia, aquela gentileza, aquela elegância, poderia voltar não é nos tempos atuais. Porque não existe mais. Isso não existe mais mesmo.

Arthur da Távola:

Outro dia na Internet eu descobri uma porção de sites da Panair como se ela ainda existisse. É impressionante essa revivência de uma Panair como disse um pesquisador muito bem: que permanece no imaginário de seus funcionários.

Depoimento ex-funcionário:

Nós estamos inconformados até hoje!

Marylou Simonsen:

A gente pode ter tristeza, a gente pode ter saudade, mas a gente não tem amargura no coração.

Comandante Fernando Rocha:

Tudo isso é passado. Mas tem muita importância pra gente entender o presente.

Rodolpho da Rocha Miranda - Empresário:

Eles não conseguiram matar a história porque a família Panair, se tornou a maior bandeira da história empresarial nacional. Ninguém aqui conhece uma empresa aqui 40 anos fechada não é, tenha 300, 400 pessoas que se reuniam pra conversar, sem subsídio, sem nada, por carinho pela lembrança de um passado segura a história dessa companhia.

Depoimento ex-funcionária:

E é maravilhoso. É como se a Panair ainda existisse embora a gente olha pro ar, e não vê mais aquele avião querido, não é? Mas pra gente ela nunca morreu.

Carola Gudin – Aeromoça:

Quem voou na Panair, não esqueceu a Panair. Porque até vai voar e vai lembrar: pôxa quando eu voei na Panair era diferente. E era diferente!

Depoimento ex-funcionário:

E a recordação que nós eramos tão queridos. Todo mundo onde nós chegávamos: “chegou a Panair do Brasil!”

Comandante Lucas Monteiro de Barros:

A nossa bandeira está de pé! Está de pé! Nós podemos não conseguir botar um avião no ar novamente, nós não conseguimos. Mas esse espírito Panair e essa família Panair, ela não deixará de existir.

Elis Regina:

*Conversando No Bar*

Em volta dessa 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, lara lá, lara lá, lara lá....

