

Turismo, História, Memórias e Imaginários dos Tempos da Panair

Revista Rosa dos Ventos

6(2)124-138, abr-jun, 2014

© O(s) Autor(es) 2014

ISSN: 2178-9061

Associada ao:

Programa de Mestrado em Turismo

Hospedada em:

<http://ucs.br/revistarosadosventos>



Karla Estelita Godoy¹, Valeria Lima Guimarães²

RESUMO

O presente texto tem como objeto o caso da PANAIR do Brasil S.A., uma das companhias aéreas pioneiras no país, que dominou o setor da aviação brasileira, entre 1930 e 1965. Para além da sua relevância quanto à história dos transportes aéreos e à realização de viagens turísticas, está o controverso encerramento de suas atividades, visto como perseguição política. Nesse bojo, surgem desdobramentos sociais e políticos, que culminam na criação da Família Panair, na investigação hoje feita pela Comissão Nacional da Verdade e na formação de coleções documentais sobre a Panair, em arquivos (pessoais e institucionais) e em certos museus. Assim, o artigo tem como objetivos expor o estado da arte da pesquisa, traçar os primeiros horizontes teóricos e metodológicos, apresentar os estudos históricos e turísticos a respeito do tema, e realizar abordagem sobre os quadros sociais da memória, que envolvem a Família Panair. Discute a relação memória/esquecimento, verdade/imaginário, e aponta não somente o museu como lugar de memória, mas também a própria Família Panair, sendo os sujeitos que a compõem vistos como suportes das lembranças construídas coletivamente. Por fim, o texto apresenta questionamentos, que fomentam discussões relevantes acerca do tema.

Palavras-chave: Turismo. História do Turismo. Aviação Civil. Panair do Brasil S.A. Brasil

ABSTRACT

Tourism, History, Memory and Imaginary: Panair Old Times -
This paper aims to analyse the case of Panair do Brasil S.A.,

¹ **Karla Estelita Godoy** - Doutora. Professora da Universidade Federal Fluminense e Coordenadora do Grupo de Pesquisa Turismo, Cultura e Sociedade (T-Cult UFF). E-mail: karlagodoy@id.uff.br

² **Valeria Lima Guimarães** – Doutora. Professora da Universidade Federal Fluminense, onde também desenvolve pesquisas no âmbito do Histur - Laboratório de História do Turismo. E-mail: valeria@turismo.uff.br

one of the pioneer airlines in the country. Panair dominated the Brazilian aviation sector between 1930 and 1965. Apart from its bearing on the history of air transport and the achievement of tours, the paper analyses the controversial closure of its activities, seen as political persecution. In this bulge, social and political consequences arise, which culminate in the creation of the Family Panair, in the recent inquiry by the National Commission of Truth and in the formation documentary collections about Panair (personal and institutional) in some museums. Thus, the paper exposes the state of the art research, mapping the first theoretical and methodological horizons, presenting tourist and historical studies on the subject, and hold approach on the social context of memory, involving Panair Family. Discusses the relationship memory / oblivion, true / fictional, and points not only the museum as a place of memory, but also the very Family Panair, with the subjects that comprise seen as supporters of memories collectively constructed. Finally, the text presents questions that foster meaningful discussions about the subject.

Keywords: Tourism. Tourism History. Civil Aviation. Panair do Brasil S.A. Brazil.

INTRODUÇÃO

Descobri que minha arma / é o que a memória guarda / dos tempos da Panair. (Saudades dos aviões da Panair, de Milton Nascimento e Fernando Brant³)

Este texto⁴ apresenta um estudo preliminar a respeito de pesquisa exploratória que se inicia de forma colaborativa entre o Laboratório de História do Turismo (Histur) e o Grupo de Pesquisa Turismo, Cultura e Sociedade (T-Cult), ambos cadastrados no Diretório de Grupos do CNPq e situados no âmbito do Departamento de Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria, da Universidade Federal Fluminense. O conjunto da pesquisa tem como objeto de estudo o caso da Panair do Brasil S.A., companhia aérea considerada uma das pioneiras no País, responsável por dominar o setor da aviação brasileira entre 1930 e 1965.

A empresa surge no contexto da expansão das viagens aéreas comerciais entre a América do Norte e a América do Sul, no período pós-Primeira Guerra Mundial, com a criação, em 1929, da Nyrba do Brasil S.A, assim intitulada por fazer a conexão Nova York - Rio de Janeiro - Buenos Aires. Poucos meses depois, foi vendida para a principal concorrente, a Pan-American Airways, que, posteriormente, teve a denominação mudada para Panair do Brasil S.A. Mas, para além da sua relevância no que tange à história dos transportes aéreos e à realização de viagens turísticas, está o controverso encerramento de suas atividades, que se deu quando a empresa teve o certificado de operação cassado pelo Governo Federal, sob a alegação de que era devedora da União e de fornecedores. Considerado um ato arbitrário, por não haver provas

³ Intitulada *Saudades dos aviões da Panair* na gravação de 1974, a música foi depois renomeada para *Conversando num bar*.

⁴ Formado pela fusão, revisão e atualização de dois artigos apresentados e debatidos no XXVII Simpósio Nacional de História da ANPUH, realizado no ano de 2013.

para essa acusação e por ter sido indeferido até mesmo seu pedido de concordata preventiva, a situação foi entendida como perseguição política. No bojo dessas circunstâncias, surge uma série de desdobramentos sociais e políticos, que vão culminar na investigação que, hoje, é feita pela Comissão da Verdade⁵, na criação do grupo conhecido como Família Panair (formado por ex-funcionários da empresa, descendentes e amigos, que continuam a se encontrar periodicamente) e na formação de coleções documentais sobre a Panair, cujo acervo se encontra em arquivos e em determinados museus.

Recentemente, alguns desses museus vêm realizando exposições, a fim de contar a história da Panair, utilizando um acervo que varia de documentos textuais (cartões, folhetos, documentos pessoais), indumentária (uniformes utilizados por pilotos e comissários da empresa), maquetes de aeronaves e, até mesmo, o Constellation, modelo de avião mais utilizado pela Panair. Tais exposições contam com a colaboração de ex-funcionários, que cedem ou emprestam objetos, contudo não se pôde verificar, até o momento, como e se são incorporadas as memórias da Família Panair, de que forma se descrevem as narrativas dessas exposições, qual a demanda de público atingida, os anseios e motivações dos sujeitos e atores sociais envolvidos com toda a história, as relações entre as lembranças que persistem e o passado interpretado e de que modo se atrela a memória das pessoas à memória do grupo, e, por consequência, a uma memória coletiva. Assim, esses e outros questionamentos emergem para se somar aos estudos que relacionem a Panair com o turismo, entendendo que a companhia aérea possuiu, não apenas um valor operacional e econômico, mas também valores ligados a aspectos sociais, que produzem outros sentidos, para se pensar o contexto em que se insere o turismo no país. Desse modo, a empresa, por ser um dos atores na cena política dos acontecimentos históricos da época, favorece uma leitura do turismo como fenômeno circunscrito à área dos estudos socioculturais.

Configuram-se como finalidades do projeto de pesquisa em andamento 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. E também por meio de um diálogo transdisciplinar entre os campos da História, da Memória Social, da Museologia e do Turismo, a pesquisa pretende 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, 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 e exame de documentos junto à Família Panair.

Portanto, o presente artigo tem como objetivo expor o atual estado da arte da pesquisa que vem sendo realizada, traçar os primeiros horizontes teóricos e metodológicos adotados, apresentar o contexto em que se inserem os estudos históricos e turísticos a respeito do tema, e realizar uma abordagem sobre os quadros sociais da memória, que envolvem a Família Panair. Discute, ainda, a relação entre memória e esquecimento, verdade e imaginário, além de apontar, não somente a instituição museológica como o privilegiado lugar de memória, mas também a própria Família Panair, na medida em que os sujeitos que a compõem passam a ser suportes das lembranças construídas coletivamente. Por fim, o texto apresenta uma série de

⁵ Comissão da Verdade foi nomeada pela Presidente Dilma Rousseff, para apurar violações de direitos humanos entre 1946 e 1988.

questionamentos, que fomentam discussões relevantes acerca do tema, que precisam avançar.

BREVE REVISÃO DA LITERATURA:

OS ESTUDOS ACADÊMICOS REFERENTES À AVIAÇÃO E O TURISMO.

Pelo menos desde o final da Segunda Guerra Mundial, a 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 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), aos 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). Um dos poucos trabalhos conhecidos do campo do turismo que foge a esse escopo e procura relacionar o turismo e a constituição da aviação civil brasileira foi produzido por Gastal (2009), que discutiu o pioneirismo da Varig e a relevância da função Correios no fomento do transporte aéreo e das viagens no Brasil, abordando a questão por uma perspectiva crítica e analítica, distanciando-se, assim, das efemérides e dos discursos laudatórios.

Quanto à Panair, sabe-se muito pouco sobre a sua importância para o turismo e sobre o papel do turismo no desenvolvimento e no sucesso da empresa. A única referência encontrada diz respeito, 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 ou do levantamento da cronologia de fatos relevantes a respeito das companhias aéreas. Sua relevância está na análise das condições que possibilitaram o surgimento, o desenvolvimento e a crise da aviação comercial brasileira, postos em relação com o contexto social. O turismo aéreo se apresenta então como um objeto de extrema relevância para essas novas abordagens, cabendo enfoques diversificados que abranjam a oferta dos serviços, padrões de sociabilidade, consumo e comportamento nas viagens, as

características da demanda, os principais destinos, os discursos, as operações, biografias de pessoas e empresas e suas correlações com o todo social, entre tantas outras possibilidades de análise.

É no campo do jornalismo investigativo que se têm 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 fontes para as investigações da Comissão Nacional da Verdade. Inclusive, é seguindo as pistas levantadas pelo instigante trabalho de Sasaki e o percurso que o jornalista faz nas diversas instituições de pesquisa, que se torna possível lançar novos questionamentos sobre a Panair do Brasil S.A., sendo o viés do turismo uma interessante chave de leitura.

A MAIOR DAS MARAVILHAS FOI, VOANDO SOBRE O MUNDO, 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 capital alemão, tendo sofrido, mais tarde, as consequências do antigermanismo varguista, com a expulsão dos pilotos alemães e a nacionalização do Sindicato Condor que, em 1942, transformou-se 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 se estreitam 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, dirigiam-se 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 voos 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 Sasaki (2005) e Fay (2012), as atividades realizadas pela empresa no norte do país, então pouco conhecido e explorado, tiveram uma função mais filantrópica que comercial, fazendo chegar, na região, remédios, vacina contra a febre amarela, mantimentos, utensílios e correspondências, sem nenhuma margem de lucro.

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 voos 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 duas décadas. 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 viagens 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 como um símbolo do desenvolvimento e da modernização do Brasil, 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 seleto 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*.⁶ Os saudosos da Panair são muitos, inclusive e principalmente os membros da chamada Família Panair. Esta se reúne solenemente uma vez ao ano 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.

EM VOLTA DESTA MESA, VELHOS E MOÇOS LEMBRANDO O QUE JÁ FOI:

A FAMÍLIA PANAIR E OS QUADROS SOCIAIS DA MEMÓRIA.

Um dos primeiros passos a serem trilhados na direção da pesquisa proposta diz respeito aos procedimentos metodológicos e ao estudo das teorias da memória social e da museologia, que convergem para melhor entendimento do grupo formado, desde 1966, que se autodenominou Família Panair. Já foram realizadas as primeiras aproximações, a fim de se estabelecer um contato direto com essa comunidade, visando a uma observação que fornecesse elementos empíricos consistentes para se iniciar a análise: quem são essas pessoas, qual a constituição qualitativa e quantitativa desse grupo e como se relacionam, levando em consideração que o encontro principal ocorre anualmente, no dia 22 de outubro⁷. Espera-se, aos poucos, construir um espaço de interação e de escuta das vozes desses sujeitos, estabelecendo relações entre as histórias narradas e a história oficial, as lembranças constituintes desse coletivo e as memórias instituídas socialmente.

Na última edição do tradicional Almoço da Família Panair, como ficaram conhecidos esses encontros anuais, tivemos uma excelente receptividade dos participantes, com acesso direto aos ex-funcionários ou seus descendentes, diretores e proprietários da empresa, que, muito solícitos, se mostraram bastante interessados em conhecer mais detalhes sobre a pesquisa por nós desenvolvida, que para eles trazia como novidade a ligação da Panair com o turismo brasileiro. O encontro foi realizado no mês de outubro de 2013, no restaurante do Clube da Aeronáutica, no Centro do Rio de Janeiro, e reuniu cerca de 150 pessoas, que saudosamente

⁶ 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 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”

⁷ A data parece ter relação com o mês em que foi instituído o grupo, em 1966.

falavam dos bons tempos da empresa. Alguns estavam vestidos com bonés e camisetas com a logomarca da companhia ou modelos de aviões por ela operados; outros portavam objetos tratados como relíquias remanescentes de sua época de trabalho na empresa, como crachás de identificação funcional, fotografias, pastas contendo cartas e documentos diversos, tudo de livre acesso aos demais participantes. Também se observou no evento o trabalho profissional como fotógrafo de um filho de funcionário da Panair, que registrava o momento em cliques para a posteridade, comercializando as fotos e objetos variados com a marca Panair, como *bottons*, camisetas e postais.

Tivemos oportunidade de conversar longamente com os atuais herdeiros dos antigos sócios da empresa, pertencentes às famílias Simonsen e Rocha Miranda, e gestores da Panair (a empresa recuperou na Justiça o direito de existir, embora não desenvolva operações comerciais); travamos contato com antigos empregados da empresa ou seus filhos e netos, detentores de um riquíssimo acervo documental, o qual nos foi prontamente oferecido e que atualmente encontra-se em análise, junto com outros milhares de documentos já selecionados para a pesquisa. Também fomos agraciadas com um livro de memórias de uma antiga aeromoça, uma elegante e muito bem humorada senhora, que nos deu valiosas pistas sobre os espetáculos artísticos promovidos pela Panair no exterior, que procuravam fomentar uma imagem turística do Brasil e vender esse novo destino nos diversos países onde a empresa operava. Toda essa documentação está sendo estudada cuidadosamente e faz parte de uma extensa agenda de trabalho que inclui ainda a coleta de depoimentos de vários senhores e senhoras integrantes da Família Panair.

É importante destacar que esse segmento da pesquisa irá tratar não só da memória oral e do patrimônio imaterial, como também do patrimônio material e museológico existente, procurando identificar objetos e documentos que façam parte de acervos pessoais ou já se tenham tornado institucionais, para analisá-los a partir das linhas de investigação adotadas para o presente estudo. Para tanto, arquivos históricos e museus compõem a lista de locais que vêm sendo visitados, a fim de se pesquisarem seus acervos permanentes ou exposições temporárias, bem como para a realização de entrevistas semiestruturadas com os profissionais envolvidos no trabalho com o assunto. A pesquisa de campo, então, entra em consonância com a de gabinete, realizada com base em distintas fontes e nas teorias que versam a propósito do tema da memória, que mais revelam sentidos para se tratar do fenômeno de constituição da Família Panair e da construção de suas memórias.

Cumpramos ressaltar que, das diversas maneiras de se compreenderem os aspectos ligados à memória, estão as teorias que a concebem como uma construção social, concepção que teve início no século XIX. Contudo, há duas dimensões nessa proposição que merecem destaque: a da memória que expressa algo da ordem do construído e a que a considera como criação. Tanto um caminho teórico quanto o outro se dispõem a dialogar com o estudo em questão, embora, à primeira vista, possa parecer uma opção improvável. Por isso cabe, aqui, uma breve elucidação sobre a imbricação dessas teorias. Alguns dos autores que representam a primeira dimensão são Maurice Halbwachs e Pierre Nora. Para Halbwachs (1990), a memória é um fenômeno social, podendo ser estudada a partir da ideia de que é uma construção coletiva, mesmo quando observada na sua condição individual. Ou seja, não existiria memória pura e original, mas, sim, quadros sociais, pois “a memória do indivíduo depende do seu relacionamento com a família, com a classe social, com a escola, com a Igreja, com a profissão; enfim, com os grupos de convívio e os grupos de referência peculiares a esse indivíduo” (Bosi, 1984, p.54). Desse modo, o contato com o ambiente produz alterações na memória, tornando-

se impossível, portanto, uma conservação total das lembranças do passado. Essas primeiras indicações já conduzem a uma reflexão hipotética sobre a Família Panair, quanto à produção de memórias, a partir da construção coletiva que seus sujeitos integrantes fizeram como grupo.

Pierre Nora (1993) também concorda com a impossibilidade de se preservar a memória integralmente e, por isso, vai dar enfoque ao que chamou de 'lugares de memória', expressão usada para designar os locais que irão funcionar como espaço de representação da memória, dos vestígios de um passado desaparecido ou em desaparecimento, onde ela se cristaliza e se refugia. Esses lugares são âncoras para a memória, como é o caso dos museus, bibliotecas, arquivos e monumentos, ou seja, espaços que abrigam documentos potencialmente necessários para o trabalho da história e que ampliaram substancialmente a capacidade de memorização do mundo. É nesses locais que os objetos e documentos da Panair vêm sendo expostos, entendidos como 'testemunhos materiais' de uma história que se deseja contar, seja ela narrada sob quaisquer interpretações e objetivos. O importante a se considerar é o fato de haver sujeitos interessados em colocar tais documentos em um lugar de representação dessas memórias.

A segunda dimensão, já citada anteriormente, apresenta "autores que focalizam o processo de construção da memória [mas que] não valorizam tanto os seus pontos de partida e de chegada, [mas sim, dão] ênfase ao durante" (Gondar, 2005, p. 21). Friedrich Nietzsche, Henri Bergson e Sigmund Freud são autores que enfatizam a dimensão processual da memória, o que permite pôr em discussão a ideia de memória como mera representação coletiva. Para eles, memória é processo, do qual as representações são apenas uma parte. No caso da Família Panair, pode-se supor que, a cada novo encontro do grupo e de novas interferências no contexto em que suas representações se expressam, haverá também uma reconfiguração das memórias. Essa será uma dimensão em que deverão ocorrer alguns confrontos e lutas pela memória, configurando-se como um espaço de criação do novo.

Assim, até mesmo a memória pura da concepção bergsoniana mostra-se sujeita às determinações do presente (Bosi, 1984). E o próprio Sigmund Freud irá argumentar que as lembranças não podem ser liberadas em sua forma permanente, porque as satisfações e prazeres, um dia, ligados às impressões infantis já não podem ser diretamente vivenciados. Esta afirmação vai encontrar eco nas Ciências Sociais, quando é demonstrado por Halbwachs (1990) que a lembrança – individualmente ou em grupo – está sempre associada, no presente, ao passado, e não pode ser caracterizada como fato isolado dos muitos contextos com os quais sempre se relaciona. Ecléa Bosi (1984) complementa o raciocínio do autor, ao dizer que "lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado" (p.55) e, ao mesmo tempo, endossa Freud, quando afirma que "por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas ideias, nossos juízos de realidade e de valor" (Ibidem).

Mas, quando se afirma que a memória envolve recriação, é porque não há possibilidade de um resgate original, de uma recuperação absoluta, pois, apesar de permanente, altera-se sempre de acordo com novas configurações. Se for capaz de se modificar, então admite o esquecimento. O esquecimento, segundo Nietzsche (1998), é uma força ativa (encarregada de expansão e criação) e a memória uma força reativa (força funcional a serviço da conservação do organismo). Como toda força só existe em relação, o indivíduo é um conjunto de forças, e o

esquecimento, portanto, uma questão de saúde para ele. Contudo, através da *Hypomnesis* (memória auxiliar), o homem tem procurado constantemente alterar sua condição de 'naturalmente esquecido', para a de artificialmente 'detentor' de memória, a menos que esse esquecimento venha a ser objeto de sua escolha. No caso Panair, por exemplo, há uma lista de cerca de trinta acidentes aéreos, que resultaram na morte de centenas de pessoas. Logo caberia investigar se, no jogo de forças entre memória e esquecimento, essas ocorrências aparecem e de que forma são abordadas.

Assim, ao tratarmos da memória, também se fala de esquecimento. Restaria verificar, então, que grupos querem lembrar ou esquecer o quê.

LEVEI UM SUSTO IMENSO NAS ASAS DA PANAIR: DOS ACIDENTES AÉREOS À SITUAÇÃO POLÍTICA.

Em 2008, foi produzido o documentário intitulado *Panair do Brasil*, dirigido por Marco Altberg, que, embora contribua para o registro histórico do assunto e dos depoimentos de membros da Família Panair, sofreu críticas quanto o caráter ufanista e nostálgico. O teor das sinopses do documentário, disponível em vários *sites* sobre cinema, já revela de algum modo essa tendência, ao afirmar que ele 'resgata a história' da empresa pioneira na aviação comercial brasileira, 'símbolo de modernidade e eficiência', mostrando como a Panair do Brasil sobrevive ainda hoje 'no coração e na esperança da chamada Família Panair', composta por antigos funcionários e descendentes, que 'sonham com a volta de seus aviões aos céus brasileiros'. O editor da sessão Cinema, da UOL Entretenimento, Edilson Saçashima, escreve um breve artigo crítico sobre o documentário em 2008, argumentando que:

[...] a opção de Altberg de apresentar apenas a versão da Panair dá ao filme um aspecto quase oficial. Este não seria um problema se a história da empresa não apresentasse episódios complexos como a concorrência com a Varig e a cassação das linhas pelo regime militar. O filme dá grande peso aos depoimentos dos ex-funcionários e familiares, o que provoca a impressão de vitimização da Panair diante dos "vilões" Varig e ditadura militar. Para um país que enfrentou em sua história recente dois desastres aéreos, uma crise da aviação, além da falência da Vasp e da Transbrasil, talvez seja difícil ver uma história bem-sucedida como a da Panair do Brasil sem um ar de desconfiança, ainda mais quando se opta pelo ponto de vista dos envolvidos diretos. Além disso, em determinado momento vemos cenas de Santos Dumont e seu 14 Bis associadas à Panair. Parece ser uma relação exagerada, mesmo que a Panair seja um caso de sucesso em uma época em que o Brasil sonhava alto.

Os discursos produzidos nos anos de atuação da Panair já a colocavam em lugar privilegiado quanto aos sentimentos de orgulho nacional. Entretanto, todo o imaginário construído não foi suficiente para que a empresa escapasse da decretação judicial de falência. Ergue-se, então, um mito da aviação comercial brasileira, inscrito sob os mesmos cânones que o elevam a uma condição de perenidade. Sobre essa ideia é importante salientar que o mito ocupa um lugar de explicação, de verdade. Ao longo da história grega (até os séculos VI e V a.C.), por exemplo, explicava-se o universo através do mito. Sua lógica ambígua permitia pensar o passado fora do tempo (tempo mítico), só sendo possível acessá-lo de forma divinatória, revelado por intermédio de *Mnemosyne* (aquela que faz recordar por saber 'tudo que foi, tudo que é e tudo que será'). A deusa da memória possui uma relação direta com as origens do museu, na

medida em que o compreendermos, a partir de tais referenciais gregos. Como afirma em seu tradicional livro *O que é museu*, Marlene Suano (1986),

[...] o mouseion, ou casa das musas, era uma mistura de templo e instituição de pesquisa, voltado sobretudo para o saber filosófico. As musas, na mitologia grega, eram as filhas de Mnemosine, a divindade da memória. As musas, donas de memória absoluta, imaginação criativa e presciência, com suas danças músicas e narrativas, ajudavam os homens a esquecer a ansiedade e a tristeza. O mouseion era então esse local privilegiado, onde a mente repousava e onde o pensamento profundo e criativo, libertos dos problemas e aflições cotidianos, poderia se dedicar às artes e às ciências. As obras de arte expostas no mouseion existiam mais em função de agradar as divindades do que serem contempladas pelo homem (pp.10-11).

É possível observar, portanto, que, embora a instituição museu tenha adquirido características diversas ao longo dos anos, diversificando sua tipologia e objetivos, ainda reserva íntima ligação com o conceito de Pierre Nora, na medida em que funciona como lugar destinado a guardar memórias, contar histórias, evitando a perda e a degradação no tempo, ou seja, uma flagrante tentativa de se livrar do esquecimento. Segundo essa concepção, o museu passa a ser o detentor de uma memória plena, que possui a verdade dos acontecimentos. E é essa ideia que está presente ainda hoje, especialmente no senso comum, que, além de associar museu a coisas velhas, o vê sob a égide de um passado mítico. Assim, ao se exporem os objetos e documentos da Panair nos museus, há de se atentar para o fato de que, dependendo da forma como serão organizados e dispostos, poderão imprimir um cunho de verdade. Independentemente da visão contemporânea de interpretação dos fatos, a força dessa concepção – de que museu é lugar da memória por excelência –, ainda se exerce sobre a sociedade.

Sabe-se, então, que, a partir do momento em que memória é concebida como verdadeira e infinita, não há mais, como já elucidado, algum lugar para o lapso, para o esquecimento. Esta ideia fica muito clara quando *Sócrates* – personagem conceitual de Platão – diz a Fedro que aquele que não conhece a verdade só alimenta opiniões (Platão, 1955), afirmando, com isso, que somente as almas dos deuses e aqueles que tentam assemelhar-se a eles possuem o conhecimento absoluto. A preocupação de Platão é com a *Noesis* (conhecimento das ideias, da essência) e, por isso, condena a *Doxa* (plano da opinião), já que a persuasão vinha ganhando espaço na democracia com a presença dos sofistas – que não davam importância à verdade. Com as verdades se tornando relativas, parciais, passíveis de questionamento, inicia-se a racionalização do pensamento humano, e o homem percebe que seria capaz de um ato de criação. O passado não aparece mais como dimensão do além, nem a memória como fonte de imortalidade. Se não é contemplada, não é plena, portanto comportaria falhas.

A escrita surge como solução que não só evidencia como autoriza a existência dessas falhas, quer dizer, passa-se a contar com uma memória de apoio, capaz de arquivar tudo aquilo que poderia cair no esquecimento. “Esta arte [...] tornará os egípcios mais sábios e lhes fortalecerá a memória; portanto com a escrita inventei um grande auxiliar (o *Pharmakon*) para a memória e a sabedoria” – assim *Thoth* diz a *Tamuz* (ambos deuses e governadores das várias regiões do Egito), no discurso de *Sócrates* sobre a invenção da escrita” (Platão, 1955, p. 178). *Thoth* queria demonstrar o caráter benéfico de seu invento, mas *Tamuz* alerta-o a respeito do risco que pode abater-se sobre sua arte.

Tal coisa tornará os homens esquecidos, pois deixarão de cultivar a memória; confiando apenas nos livros escritos, só se lembrarão de um assunto exteriormente e por meio de sinais, e não em

si mesmos. Logo, tu não inventaste um auxiliar (*Pharmakon*) para a memória, mas apenas para a recordação (Idem, p.179).

A escritura seria, então, essencialmente nociva, exterior à memória, produtora não de ciência, mas de opinião, não de verdade, mas de aparência. O *Pharmakon* produziria, assim, o jogo da aparência a favor do qual ele se faz passar pela verdade (Derrida, 1991, p. 50).

A Comissão Nacional da Verdade está atualmente investigando as circunstâncias da decisão que decretou a falência da empresa Panair. Mesmo admitindo que as verdades são relativas, há lacunas na história que clamam por respostas que as preencham. Porém, a partir delas, se construirão novas memórias, novos documentos surgirão e não se sabe se irão ocupar o espaço da recordação ou do esquecimento. Esse é todo o espanto de Platão com relação à escrita. Ela obriga a se admitir que a memória é finita e que uma memória ‘inferior’ (*Hypomnesis*) será colocada no lugar da memória essência (*Mneme*). É justamente a *Hypomnesis* que declara a finitude, pois só há necessidade de arquivo, porque há a possibilidade de perda da memória. Como já mencionado, Nietzsche (1976) considera que:

[...] nenhuma felicidade, nenhuma serenidade, nenhuma esperança, nenhum gozo presente poderiam existir sem a faculdade do esquecimento [...]. Este animal necessariamente esquecido, para quem o esquecimento é uma força e uma manifestação robusta de saúde, criou para si uma faculdade contrária, a memória, a qual contrabalança o esquecimento (pp.49-50).

Constata-se, portanto, a concepção naturalista de Nietzsche em relação ao esquecimento, opondo-se à visão platônica. Mas a concepção platônica parece ainda ocupar o desejo de memória sobre o caso Panair, reforçando a investigação sobre o que a memória guarda desse tempo. Mas não se deve desperdiçar o que nos alerta a visão nietzschiana, que poderia conduzir-nos a uma reflexão inversa: o que o esquecimento tem produzido sobre os tempos da Panair. Deve-se considerar a hipótese de que, talvez, ele tenha sido justamente o deflagrador da criação de uma memória que ainda hoje integra pessoas em um grupo que se concebe como Família, ou seja, o esquecimento funcionaria como grande incentivador da criação de interpretações diversas a respeito dessa história.

E é aí que está a importância do esquecimento: poder ser pensado não como algo negativo, passivo, mas, ao contrário, como estrutura fundamental no processo de criação. O esquecimento, por exemplo, exerce a própria condição de ser do arquivo, que, ao mesmo tempo, é a luta contra o esquecimento. Isto quer dizer que o arquivo trabalha contra si mesmo e só tem sentido em lugar da falta originária e estrutural da chamada memória (Derrida, 1991, pp. 16 e 17). O homem sabe da falta, porém é como se não a admitisse. A busca incessante de recursos que possam dar conta do esquecimento demonstra o quanto ele ainda persegue a plenitude do conhecimento, a memória absoluta – mesmo sendo obrigado a exercê-la através de meios externos.

Sábia, portanto, é a letra da música *Saudade dos aviões da Panair*, que resolve o dilema, ao afirmar que “nada de triste existe que não se esqueça” e “tudo de triste existe e não se esquece”.

O QUE A MEMÓRIA GUARDA DOS TEMPOS DA PANAIR:

ENCAMINHANDO O ASSUNTO PARA AS CONSIDERAÇÕES FINAIS.

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 & Oliveira, 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 se encontravam 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 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 Kubtischek 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.

Mas 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?

O presente texto é breve nota sobre a pesquisa que está em andamento. Assim, ele se estabeleceu como um exercício do pensamento a ser compartilhado com o leitor, apresentando o tema, problematizando os assuntos, fazendo emergir questionamentos a partir deles, indicando a fundamentação teórica inicial e apontando alguns dos procedimentos metodológicos para a pesquisa de campo e de gabinete. Procurou-se articular os estudos das áreas da memória social, da museologia, da história e do turismo, entendendo-os como saberes que se interligam para a produção de conhecimentos.

Registre-se que certas fontes de informação citadas (documentários, sites, textos diversos e a música que contribuiu com o destaque de trechos de sua letra para compor seções desse artigo) fazem parte de uma compilação que vem sendo feita há pouco tempo, e, portanto,

tende a ser ampliada e revista. Contudo o referencial teórico proposto já é de amplo conhecimento e foi adotado justamente por se entender que permitirá a realização de um relevante diálogo com o objeto de estudo em questão. Ainda há muito a se vislumbrar sobre o tema da pesquisa, mas o que parece saltar aos olhos é o papel que a Família Panair exerce, representando o próprio lugar de memória, para além dos espaços museológicos, pois os sujeitos que a compõem passam a ser suportes das lembranças construídas coletivamente. Voar sobre o mundo nas asas da Panair é o que vêm fazendo desde a sua formação. São o que a memória guarda... E, sendo essa uma das hipóteses sobre as quais a pesquisa irá debruçar-se, está aberto o campo investigativo.

REFERÊNCIAS

- Altberg, M. & Figueira de Melo, M. (dir.) (2007). *Panair do Brasil*. Rio de Janeiro: Riofilme. Documentário (71 min).
- Bergson, H. (1998). *Matéria e memória*. São Paulo: Martins Fontes.
- Bosi, E. (1984). *Memória e sociedade: Lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Derrida, J. A. (1991). *Farmácia de Platão*. São Paulo: Iluminuras.
- Fay, C. M. & Oliveira, G. (2012). 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 (CD-ROM).
- Freud, S. (1972). Uma nota sobre o bloco mágico. In: Salomão, J. *Edição standard brasileira das obras psicológicas completas de Sigmund Freud*. Rio de Janeiro: Imago, pp.285-293.
- Gastal, S. (2009). Correio aéreo e aviação civil: os primeiros passos da Varig. *Turismo & Sociedade* V2(2), pp.185-211.
- Gondar, J. (2005). Quatro proposições sobre memória social. In: Gondar, J. & Dodebei, V. (Orgs). *O que é memória social?* Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria; PPG Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.
- Halbwachs, M. (1990). *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice.
- Nietzsche, F. (1998). *A genealogia da moral: Uma polêmica*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Nora, P. (1993). Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Revista do Programa de Estudos Pós-graduados em História e do Departamento de História da PUCSP*, V.10, pp. 7-28.
- Palhares, G. L. (2002). *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph.
- Platão. (1955). *Fedro*. Porto Alegre: Globo.

Saçashima, E. *Documentário faz versão quase oficial da história da Panair do Brasil*. Publicado em 6 nov. 2008. Disponível em: <<http://cinema.uol.com.br/ultnot/2008/11/06/ult4332u907.jhtm>>. Acesso em: 30 mar. 2012.

Sasaki, D. L. (2005). *Pouso forçado: A história por trás da destruição da Panair do Brasil pelo Regime Militar*. Rio de Janeiro: Record.

Trigo, L. G. G. (2000). *Viagem na memória: Guia histórico das viagens e do turismo no Brasil*. São Paulo: Senac.

Recebido em 30.04.2014

Aprovação: 05.07.2014