

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA POLITÉCNICA
CURSO DE CIÊNCIAS AERONÁUTICAS

ANÁLISE DAS CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DA FALÊNCIA DA PANAIR

GOIÂNIA
2022

FAUSTO BOTELHO MENDONÇA

ANÁLISE DAS CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DA FALÊNCIA DA PANAIR

Trabalho apresentado à Pontifícia Universidade Católica de Goiás como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Ciências Aeronáuticas.

Orientador: Professor M.Sc. Raul Francé Monteiro.

GOIÂNIA

2022

FAUSTO BOTELHO MENDONÇA

ANÁLISE DAS CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DA FALÊNCIA DA PANAIR

GOIÂNIA – GO, 9/12/2022.

BANCA EXAMINADORA

M. Sc. Raul Francé Monteiro _____ CAER/PUC – GO _____
Assinatura Nota

Esp. Georges de Moura Ferreira _____ CAER/PUC – GO _____
Assinatura Nota

Esp. William de Carvalho Xavier _____ CAER/PUC – GO _____
Assinatura Nota

Dedico este trabalho à minha mãe, Maria Lúcia, e ao meu pai, Fausto, que sempre estiveram comigo nessa jornada acadêmica; à minha avó, Carmen, e meu irmão, Afonso, que me acompanharam de longe.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus professores pelo seu incomparável suporte na minha estadia na PUC-GO, mas principalmente ao meu orientador, Raul Francé Monteiro, que nunca virou as costas para mim nessa importante jornada, contribuindo com seus conhecimentos e valorosos conselhos.

ANÁLISE DAS CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DA FALÊNCIA DA PANAIR
ANALYSIS OF THE CAUSES AND CONSEQUENCES OF PANAIR'S BANKRUPTCY

Fausto Botelho Mendonça¹
Raul Francé Monteiro²

RESUMO — O dia 10 de fevereiro de 1965 foi marcado na história. A Panair do Brasil — companhia aérea até então consolidada, que atendia desde rotas intercontinentais até áreas de difícil acesso na Amazônia — recebeu a notícia de que seu certificado de operacionalidade teria sido cassado. Em poucos dias, seu pedido de concordata foi negado e a falência decretada por suas dívidas serem consideradas impagáveis e comprometerem a segurança operacional de seus voos. O assunto logo tornou-se pauta nacional, motivando audiências de estudo de caso no Senado Federal e diversas matérias na mídia nacional e internacional. Após um processo judicial conduzido de maneira incomum e em velocidade peculiar, a decisão foi tomada: a falência da empresa foi consumada, seus acionistas cassados e funcionários realocados, absorvidos ou demitidos. Este trabalho tem o objetivo de revisitar a história da falência da Panair, comparando aquilo que se tornou público na época com os fatos desnudados com o passar do tempo. A razão que motiva a construção do trabalho se deve à importância de uma das mais desbravadoras empresas do espaço aéreo brasileiro, que teria sido sabotada política e juridicamente. A tese apresentada no estudo é de que a motivação da decisão foi inteiramente fundada em razões políticas, e não por fatores técnicos, conforme documentos revelados e investigações mais tarde realizadas. A “Família Panair” foi criada como forma de lutar pelos direitos da companhia e dos seus ex-funcionários e sócios a fim de buscar compensações, reconhecimentos e respostas para o ocorrido. Após décadas do acontecido, a Comissão Nacional da Verdade, criada em 2011 pelo Governo Federal para apurar os crimes da ditadura, publicou um relatório detalhando a discrepância entre aquilo relatado e decidido à época e o que foi posteriormente descoberto a partir de seus trabalhos. Os herdeiros dos donos da Panair obtiveram, assim, o reconhecimento da perseguição sofrida, levando ao ganho de causa de intermináveis processos e puderam reaver o reconhecimento da companhia.

Palavras-chaves: Panair do Brasil; Perseguição política; Falência.

ABSTRACT — February 10, 1965, was a day that went down in history. Panair do Brasil (Panair of Brazil) — a well-funded Brazilian airline that served the market from international routes to remote locations in the Amazon — received the news that its airworthiness certificate had been revoked. A few days later, the request for a settlement was rejected and the company was forced to declare bankruptcy because the debts were considered unpayable, and the safety of its flights was in jeopardy. The matter quickly became a national issue and led to hearings in the Senate and a number of articles in the national and international media. After a process, conducted unusually, the sentence was taken quickly: the company was dissolved, its shareholders were fired, and its employees were relocated, taken over by other companies, or laid off. This report aims to review the bankruptcy of Panair, comparing what was made public

¹ Graduando em Ciências Aeronáuticas pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-GO). Endereço eletrônico: fbme2000@gmail.com.

² Mestre em Psicologia e Especialista em Docência Universitária pela Universidade Católica de Goiás. Professor da Escola Politécnica da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Piloto de Linha Aérea — Avião, EC — PREV pelo CENIPA e credenciado SGSO pela ANAC. Endereço eletrônico: cmterfrance@hotmail.com.

at the epoch with the facts uncovered over time. The purpose that motivates the writing of this report is the importance of one of the pioneering companies of the Brazilian airspace that was legally and politically sabotaged. The thesis of this article is that the decision was made for political reasons and not for technical or economic reasons, as can be seen from reports at the time and documents later revised. The "Família Panair" (Panair Family) was created to fight for the rights of the company and its former employees and shareholders to obtain compensation, recognition, and answers to these incidents. Decades after the incident, the "Comissão Nacional da Verdade" (National Truth Commission), appointed by the federal government in 2011 to investigate the crimes of the dictatorial government, published a report that showed the discrepancy between what was said and done at the time and what the commissions found out. In this way, the heirs of the owners of Panair obtained recognition of the previous persecution, which led to a victory in court in several lawsuits and were able to regain recognition of the company.

Keywords: *Panair of Brazil; Political persecution; Bankruptcy.*

INTRODUÇÃO

No dia 18 de dezembro de 2020, a 14ª Vara Federal Cível do Rio de Janeiro reconheceu a responsabilidade do Estado Brasileiro pela perseguição política sofrida, durante a ditadura militar, pelo empresário Celso da Rocha Miranda, o que levou ao encerramento das atividades de suas empresas, entre elas a companhia aérea Panair do Brasil (VIAPIANA, 2020). Segundo o jornalista Ancelmo Gois, de O Globo, “Por essa, passado tanto tempo, ninguém esperava. Na sexta, o juiz federal Júlio Emílio Abranches Mansur proferiu uma sentença histórica” (GOIS, 2020, n.p.). São cinquenta e sete anos do Decreto Presidencial de 1965 que suspendeu as concessões de linhas nacionais e internacionais outorgadas à Panair do Brasil S.A. (SALADINO, 2005) e oito anos após a divulgação do relatório final da Comissão da Verdade de 2014, que concluiu que a Panair foi liquidada de forma arbitrária pela ditadura militar, por motivos políticos e não financeiros (BILUCZYK, 2019; GRAVINO, 2020a; SASAKI, 2015).

A Panair do Brasil, com operações iniciadas no país em 1929, era uma das maiores empresas de aviação comercial do mundo e a segunda maior empresa privada do país em 1960. Realizava voos de longa distância utilizando as melhores aeronaves da época, como aeronaves da família Douglas, os Lockheed L-749 Constellation e os Sud Aviation Caravelle (PANAIR DO BRASIL, 2022). Era o principal agente de inserção do nosso país no cenário do desenvolvimento internacional (GRAVINO, 2020b). Conectava-se ao mundo em rotas inéditas até então — Paris, Lisboa, Dakar, operando com a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, Lufthansa e Pan American (VESSONI, 2020).

A Panair do Brasil oferecia o melhor serviço de bordo do país — incluindo as primeiras refeições quentes servidas em céus brasileiros. Era conhecida também como a “Senhora do Norte” (VESSONI, 2020), com voos para mais de 40 destinos da distante Amazônia (SASAKI, 2015a). Construiu alguns dos aeroportos das capitais da região Norte e Nordeste, que operam até hoje (RAMOS, 2015). Era o pilar da integração nacional, com seus aviões Catalina que prestaram inestimáveis serviços aos habitantes da região do Rio Amazonas e afluentes, de forma voluntária e sem lucros (VESSONI, 2020). Isto possibilitou que os brasileiros conhecessem um Brasil até então desconhecido, do qual passaram a se orgulhar (GRAVINO, 2020b).

A oficina da Panair, a CELMA – Companhia Eletromecânica, realizava revisão de motores de aeronaves da própria companhia, de empresas estrangeiras e dos aviões da FAB – Força Aérea Brasileira (GE DO BRASIL, 2021). Era a única empresa da América Latina autorizada pela FAA – *Federal American Aviation* dos Estados Unidos (MIRANDA, 2019). Seu Departamento de Comunicação e Meteorologia prestava serviços à todas as empresas aéreas que passavam pela América do Sul. Quando a falência foi decretada, a Panair tinha mais de cinco mil funcionários (SASAKI, 2015b; MIRANDA, 2019).

Nos anos 1950 e início dos anos 1960, era comum grandes empresas e personalidades do país estarem aliadas a determinados políticos. Seria essa, além da sua vasta experiência e solidez, uma das razões da força da Panair em seus tempos áureos e, ao mesmo tempo, o que a levaria a sua ruína (PEREIRA, 2012). Vinda de uma companhia americana (Pan Am) e extremamente bem-sucedida na época, a Panair do Brasil tinha grande influência global e acionistas poderosos, Celso da Rocha Miranda e Mario Wallace Simonsen. Ambos desagradaram os militares que tomaram o poder em 1964 (PEREIRA, 2012). Primeiramente, por terem adquirido as ações estrangeiras durante a nacionalização da empresa, visto que o interesse do governo na época era de que Rubem Berta, da VARIG – Viação Aérea Rio-grandense, do Rio Grande do Sul, o fizesse (PANAIR DO BRASIL, 2015). Durante a construção de Brasília, os acionistas da Panair apoiaram o presidente Juscelino Kubistchek, amigo de Simonsen, transportando, em suas aeronaves, todo o cimento usado para a obra (GALANTE, 2015). E, no golpe militar de 1964, Miranda avisou e amparou o presidente deposto João Goulart, que estava retornando da China (NITAHARA, 2013; NUZZI, 2015).

Feitas estas considerações, este trabalho tem o objetivo de rever a falência da Panair, comparando as narrativas que se tornaram públicas na época com os fatos desnudados com o passar do tempo. A razão que motiva a construção do texto e da temática se deve à importância de uma das empresas mais desbravadoras do espaço aéreo brasileiro, que teria sido sabotada política e juridicamente. A tese aqui exposta é de que o decreto que cassou seu registro de

aeronavegabilidade e a sentença judicial imediatamente posterior teve motivação política, e não técnica ou econômica, ao contrário do apontado por relatos da época e por documentos mais tarde revelados.

Com base em revisão bibliográfica, foram pesquisados documentos históricos nacionais, periódicos e jornais antigos, além de revisões contemporâneas publicadas. Livros, entrevistas, documentários e filmes também foram pesquisados. O trabalho, assim, é de natureza básica, servindo de base informacional para estudos nesse tema, com abordagem qualitativa e quantitativa (SEVERINO, 2014).

A partir desta compilação, é possível perceber as distorções factuais publicadas a partir de 1965 e sua evolução, à medida que o panorama político se desdobra em direção à redemocratização, até as apurações finais levadas a cabo pela Comissão da Verdade (COMISSÃO DA VERDADE, n.d.). As sentenças proferidas após a publicação de seus relatórios passaram a ser cada vez mais favoráveis à ‘Família Panair’, nome dado ao grupo de ex-funcionários da empresa e seus descendentes, que demonstram não se tratar a falência de um devido processo falimentar, e sim de uma sabotagem institucional motivada por revanches políticas.

1 A FALÊNCIA DA PANAIR

A Panair do Brasil operava normalmente quando recebeu, em 10 de fevereiro de 1965, o comunicado da cassação de seu certificado de aeronavegabilidade, o que causou o cancelamento de todos os seus voos (BARROS, 2020; PANAIR DO BRASIL, 2022; SASAKI, 2015b). A alegação do Governo Federal, apoiado pelo Ministério da Aeronáutica, era de que suas dívidas a colocariam em risco pré-falimentar, implicando a segurança operacional de seus voos, o que, posteriormente, provou-se ser uma inverdade (BILUCZYK, 2019; LIMA, 2020; SASAKI, 2015b; VIAPIANA, 2020).

O contexto era o da Revolução de 1964, cujo Ato Institucional Número Um dava direito ao comandante do Executivo de suspender garantias constitucionais, assim como cassar direitos políticos. Em pouco menos de um ano após sua instituição, em 10 de fevereiro de 1965, o presidente Humberto de Alencar Castelo Branco teria usado suas prerrogativas para atingir a Panair (RAMOS, 2015). Ficou determinado que as companhias concorrentes com relativo potencial assumiriam as suas rotas, a fim de evitar caos no tráfego aéreo nas rotas nacionais e internacionais (SASAKI, 2015b).

No mesmo dia, a VARIG assumiu o voo PB-22, do Rio de Janeiro para Frankfurt, com escalas em Recife-Lisboa-Paris e partida às 22h30, doze horas após a comunicação do cancelamento do certificado da Panair (SALADINO, 2005). Seus funcionários no aeroporto Galeão não tinham conhecimento de nada, e autoridades, acompanhadas de Rubem Berta, presidente da VARIG, determinaram a entrega da lista de passageiros para o guichê desta companhia, no momento do embarque. “Era possível ver, no pátio, o Douglas da Panair e o Boeing 707 da VARIG, de prefixo PP-VJA, lado a lado. Este último, pronto para decolar” (SASAKI, 2015b, p. 26).

No dia 12 de fevereiro de 1965, apenas dois dias depois, o Governo publicaria sua posição sobre o caso Panair, por meio do Serviço de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica. Defendia que a companhia atravessava uma grave crise financeira e a medida seria em prol da segurança operacional da aviação brasileira. Definia que cederia à VARIG e à Cruzeiro o direito de assumir as linhas pertencentes à malha aérea da Panair, bem como distribuiria seus aviões e todo seu patrimônio entre estas concessionárias. O presidente da VASP à época, não contemplado com essa distribuição, ainda publicaria no jornal O Globo que fecharia sua empresa caso não participasse dos espólios da cassada companhia adquirindo linhas internacionais que tinham sido designadas à VARIG. A situação tornara-se complexa, uma vez que diversos depoimentos publicados demonstravam consideráveis divergências entre os envolvidos com a Panair, os observadores e especialistas (SALADINO, 2005).

O Banco do Brasil, então, protestou os títulos da Panair, o que levou a empresa a pedir concordata preventiva dois dias após a cassação do certificado (MIRANDA, 2019). O juiz Mario Rebelo, encarregado do caso, analisaria o pedido, cuja decisão esperava-se ser favorável à Panair. O próprio ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes, foi ao tribunal de Rebelo para ter com ele uma conversa que durou cerca de duas horas (SASAKI, 2015b). Assim, em 15 de fevereiro de 1965, três dias após o pedido de concordata pela Panair, a sentença foi proferida: dada a impossibilidade de obter receita, o suplicante não poderia receber a concordata, uma vez que seria impossível a sua recuperação (SALADINO, 2005). Além disso, o magistrado converteu o pedido de concordata em falência (GRAVINO, 2020a).

O brigadeiro Eduardo Gomes era político desde o fim da era Vargas³, tendo disputado duas eleições para Presidente da República e sido considerado símbolo da Aeronáutica brasileira. Foi ministro da Aeronáutica durante o governo de João Fernandes Campos Café

³ A era Vargas foram os períodos em que Getúlio Vargas ocupou a Presidência da República: de 20 de julho de 1934 a 29 de outubro de 1945 e de 31 de janeiro de 1951 a 24 de agosto de 1954.

Filho — 24/8/1954 a 8/11/1955. Após passar cinco anos na reserva remunerada em decorrência da ascensão de um adversário político à presidência, Juscelino Kubitschek, foi convidado a reassumir o posto no governo de Castelo Branco (CAMBESES, 2003). Tinha orientação política oposta aos controlares da Panair, pois foi ativo participante do golpe militar de 1964. Rocha Miranda e Simonsen eram abertamente contrários ao levante, apoiando Juscelino Kubitschek à possível candidatura à Presidência da República em 1965, eleição que não aconteceu (MIRANDA, 2019).

Como já foi dito, na época da cassação, a Panair do Brasil tinha mais de cinco mil funcionários (SAZAKI, 2015b, MIRANDA, 2019). Com o objetivo de buscar reverter a decisão judicial, eles se organizaram em várias capitais, como Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Florianópolis e Curitiba. O pessoal do escritório de Curitiba decretou uma greve de fome que durou 48 horas. “O gerente de Santa Catarina e Paraná protestou, sentando-se na praça General Osório com a esposa e os cinco filhos para mostrar o desespero a que foram atiradas cerca de 5 mil famílias” (SASAKI, 2015b, p. 123). Só na agência da avenida Graça Aranha, no Rio de Janeiro, as recepcionistas coletaram quase cem mil assinaturas de apoio à Panair. Eram ex-passageiros e a população em geral se manifestando e demonstrando solidariedade (SAZAKI, 2015b).

Uma carta aberta foi enviada ao presidente Castelo Branco e publicada em jornais, defendendo o importante papel que a empresa desempenhava na vida dos funcionários e dos clientes. A moção ressaltava os 35 anos de experiência da empresa e exaltava que, apesar das dificuldades que atingiram não apenas a Panair, como também outras empresas de avião, ela vinha mantendo todos os seus serviços dentro dos padrões técnicos e de segurança. Mostrava também o orgulho de ser uma companhia brasileira, retrato do país no mundo todo, sendo respeitada e modelo de prestação de serviços. Transportava pessoas, remédios e suprimentos aos pontos mais remotos, garantindo qualidade de vida à população (SASAKI, 2015b).

As reações da sociedade civil e dos clientes da Panair em relação ao cenário vivenciado foram diversas. O governador Arthur Reis, do estado Amazonas, requereu uma audiência com o Presidente da República, pois em seu estado o transporte aéreo feito pela companhia era fundamental (SALADINO, 2005; SASAKI, 2015b). Carlos Lacerda, então governador da Guanabara, ofereceu apoio jurídico e assessoria econômica aos funcionários organizados, indicando que tinha interesse em estatizar a Panair, tornando-a a “VASP do Rio de Janeiro” (SASAKI, 2015b, p. 119). Jornais e revistas brasileiras publicavam cada acontecimento, ainda sem a censura a que seriam submetidos pelos atos institucionais subsequentes.

O deputado Hermógenes Príncipe, do Partido Social Democrático (PSD) da Bahia, publica um requerimento que discute os termos da cassação da Panair. Certos tópicos foram enumerados junto à Aeronáutica pelo deputado, como a motivação da decisão do fechamento da companhia; a forma da apuração do governo quanto à natureza contábil da empresa e se houve a possibilidade de a empresa esclarecer para as autoridades a sua condição financeira; a situação das outras empresas de navegação aérea quanto ao débito em bancos governamentais; se a empresa foi advertida do risco e se o governo ofereceu algum acréscimo de capital a fim de reverter a atual situação; a situação das demais companhias aéreas em comparação à Panair; se as outras companhias contraíram empréstimos de bancos estrangeiros durante o governo do presidente João Goulart; quanto devem as empresas brasileiras aos bancos nacionais; e o impacto que a ação teria quanto ao mercado aéreo junto aos governos francês e libanês, mercados estratégicos que estavam nos planos futuros da empresa (SASAKI, 2015b).

Órgãos de mídia de todo o mundo publicavam sobre o ocorrido com a Panair no Brasil, devido à sua relevância mundial. O jornal *New York Times* publicou sobre o cancelamento das linhas da Panair e a ascensão da VARIG como uma das maiores companhias aéreas do mundo a partir de então. A revista americana *Time* relatou os protestos dos afetados pela decisão, destacando a facilidade de se encerrar 35 anos de história. Na Europa, a cassação era relatada pelas agências de notícia *France Press* e *Associated Press*, não evitando de demonstrar surpresa com as decorrências da decisão. Em Portugal, a consternação era generalizada, pois a propaganda do Voo da Amizade⁴, realizado desde 1960 em parceria com a TAP, era imensa (SASAKI, 2015b).

A situação se tornou mais incerta quando analisado o fato de que a própria Panair do Brasil recebera um certificado da Aeronáutica atestando suas capacidades operacionais no ano anterior. “O Aviso Ministerial nº 28, emitido um ano antes pela então Diretoria de Aeronáutica Civil (DAC), órgão regulador da aviação, atestara que a Panair tinha organização boa e pessoal técnico e serviços de manutenção adequados” (SAZAKI, 2015c, n.p.). Em virtude disso, Paulo Sampaio, presidente da empresa à época, aproveitou a cobertura jornalística dedicada ao assunto e procurou desconstruir a versão do governo. Ele defendia que o patrimônio da companhia era enorme e que não havia possibilidade de ela descumprir seus compromissos financeiros. “O valor em dólares dos DC-8 e Caravelles, por si só, superava o crédito com o Banco do Brasil” (SASAKI, 2015b, p. 38). O governo afirmava, ainda, que os contratos de

⁴ O Voo da Amizade foi um acordo operacional especial entre a Panair do Brasil e a TAP portuguesa, de 1960 a 1965. A rota era Rio de Janeiro-Galeão/Recife/Sal/Lisboa, operado por um DC-7C da Panair com os nomes das empresas na fuselagem e número de voo da TAP (SASAKI, 2015b).

concessão das linhas aéreas não tinham sido renovados em dezembro de 1963, mas a companhia alegava que, na falta de manifestação da DAC pelo contrário, as concessões estavam automaticamente aprovadas (GRAVINO, 2020a).

Por outro lado, o jornal O Globo publicou acusações relatando que a companhia se beneficiava por ser utilizada como instrumento de corrupção nos governos anteriores, buscando colocar a opinião pública a favor das medidas do governo. Enquanto isto, a disputa judicial prosseguia. A Panair alegava que suas condições eram razoáveis para qualquer empresa aérea e o decreto presidencial, bem como o processo de falência, eram infundados. Além do mais, não podendo receber receita pela proibição dos voos, tentava restabelecer o pedido de concordata até que todas as questões judiciais fossem resolvidas. Procuradores da companhia eram enviados com frequência ao tribunal para receberem notícias do caso e, de certa forma, demonstrar que estavam atentos ao desfecho (SASAKI, 2015b).

Em dezoito de março de 1965, ocorreu a sessão do Congresso Nacional na qual debater-se-ia a legitimidade das ações governistas, motivada por embates midiáticos que cobriam o fechamento da Panair e suas subsidiárias (SASAKI, 2015b). O senador João Agripino, líder do partido União Democrática Nacional (UDN), no Senado, discursou, informando que não era do intuito do ministro da Aeronáutica Brigadeiro Eduardo Gomes ceder ao público explicações da motivação do fechamento da empresa; contudo, como o assunto havia sido repetidamente ventilado no Senado e na Câmara, além da imprensa, o Ministério não poderia mais furtar-se ao dever de explicar às Casas Parlamentares à população essas explicações. Defendeu ainda, como representante do ministro, a suspeita de que Celso da Rocha Miranda e Mário Wallace Simonsen, donos da Panair, tentavam recuperar a empresa não como forma de aprimorar o capital e a sua administração, mas como forma de aprimorarem o próprio capital (SASAKI, 2015b).

O argumento do senador era baseado nas tentativas fracassadas da empresa de aumentar seu capital, uma vez que teria passado diversas crises financeiras historicamente. Entretanto, após o grupo de Simonsen e Miranda ter adquirido as ações estrangeiras da Panair, observou-se o quanto se investiu. Sabendo que seus setores originais de atuação não eram no ramo de aviação, e sim de seguros, no caso de Celso da Rocha Miranda, e de café, no de Simonsen, a suspeita é de que estariam usando a empresa para financiar as outras empresas. Além disso, segundo o senador, o déficit da companhia era crescente, na casa de 784 milhões de cruzeiros em 1960 até 6,7 bilhões em 1963 (SASAKI, 2015b).

Alegou, ainda, que por ser uma empresa de navegação aérea, o déficit, à época, era pago por meio de subvenções federais, e, portanto, dinheiro público. Essas subvenções, no entanto,

segundo o senador eram repassadas à Panair forma especial. Segundo ele, o custo de seguros, que seria pago pela empresa após a entrada dos sócios, teria aumentado. O seguro de todas as aeronaves era feito por intermédio de Ajax Corretores de Seguros S.A., cujo dono era Celso da Rocha Miranda. O senador prosseguiu seu discurso dizendo que a Panair contraiu um empréstimo no Banco do Brasil junto à Pan American Airways para o arrendamento de um avião, sendo o mesmo locado pelo governo português ao prazo de cinco anos (SASAKI, 2015b).

A tese defendida pelo governo e seus sectários era ainda de que a Panair decidia pagar remessas em dólares frente às dívidas que tinha. Com isso, diversos aviões teriam sido parados e passagens teriam sido vendidas para voos que jamais aconteceriam. Para mais, Agripino defendia que tal informação era de conhecimento da DAC – Diretoria da Aeronáutica Civil, desde governos anteriores, e, portanto, coniventes com a situação insustentável que a empresa estaria. Portanto, dadas as colocações do senador somados aos testemunhos de senadores governistas, era legítima a cassação da empresa (SASAKI, 2015b).

Paulo Sampaio reagiu apontando a inexatidão das informações, mostrando que os dados apresentados pela Companhia sempre foram aprovados pela DAC. Seu último relatório, de 1963, espelhava que o consórcio VARIG (composto da própria VARIG, Aeronorte, Aerovias, Nacional e Real) acumulava déficit de Cr\$ 6.500.722.614, ao passo que a Panair acumulava um déficit, segundo ele, de Cr\$ 2.339.951.725. Além disso, a Panair possuía dois DC-8 com utilização diária de 8h32min e dois DC-7C com 5h22min/dia, e a VARIG tinha dois Boeing 707 que voavam 4h39min por dia e três CV990-A, com 2h53min. “Ou seja, a situação, preocupante em todo setor, era ainda mais grave na companhia do Rio Grande do Sul” (SASAKI, 2015b, p. 208).

As subvenções às empresas brasileiras, de acordo com a legislação da época, eram focadas a pagamentos de serviços ou a ajuda de reequipamentos. A Panair possuía apenas quinze por cento de sua receita proveniente de subvenções, valor inferior ao das concorrentes. Embora a companhia tenha sido acusada de mau uso da manutenção, defendia que as acusações eram infundadas, dado que grande parte dos serviços prestados por entidades vinculadas à Panair foram imediatamente continuados após a cassação do certificado de aeronavegabilidade, como os setores de Comunicação e Meteorologia e a oficina CELMA (SASAKI, 2015b).

Assim, em 19 de julho de 1965, o Senado Federal recebe a resposta ao Requerimento 122 de autoria do senador Jefferson Aguiar, que tratava do espólio da Panair, na forma de AVISO Nº 052-GM5-270-R. A resposta foi assinada pelo Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes (ANAIS DO SENADO, 1965, p. 199). A VASP e a VARIG teriam proposto a obtenção definitiva de linhas domésticas e internacionais, o que foi acatado, pois

seria danoso não continuar o funcionamento para as regiões atendidas. A VARIG assumiria as rotas internacionais, o que foi aceito de imediato sem qualquer condição imposta, sendo autorizada a absorver dois mil funcionários. A Cruzeiro do Sul ficaria a cargo de linhas domésticas pertencentes à Rede de Integração Nacional e se comprometeu a absorver cerca de trezentos funcionários. A proposta da VASP foi rejeitada (ANAIS DO SENADO, 1965).

O Ministério da Aeronáutica ficou responsável por manter os Serviços de Comunicação e Meteorologia da Panair e absorver seiscentos funcionários; outros mil e trezentos foram aposentados por já disporem de tempo de trabalho suficiente. Os aviões foram divididos entre as empresas que herdariam as rotas, além de as encomendas serem estudadas e negociadas entre as companhias com os fabricantes. Desta forma, foi consumada a falência e o espólio da Panair do Brasil (ANAIS DO SENADO, 1965; PANAIR, 2022; SASAKI, 2015b). O primeiro leilão de seus bens ocorre em julho de 1965, sendo este lote relativo aos bens perecíveis (MIRANDA, 2019).

Sobre a CELMA — Companhia Eletromecânica, oficina da Panair, ela já havia sido ocupada e teve sua diretoria trocada por militares em 11 de fevereiro de 1965, um dia após o Decreto de cassação da Panair. Criada em 13 de julho de 1951, originalmente fabricava e fazia a manutenção de eletrodomésticos, ferramentas e autopeças. Na mesma década, foi adquirida pela Panair do Brasil e passou a fazer revisão de motores de aeronaves da própria companhia, de empresas estrangeiras e dos aviões da FAB. A CELMA tornou-se referência no mundo, a maior e mais avançada oficina de revisão de motores a pistão e a jato da América Latina (GE CELMA, 2021). O corpo gestor da subsidiária manifestou-se imediatamente, alarmado com a ocupação militar e em solidariedade à Panair do Brasil. A ocupação permaneceu, enquanto ações eram movidas na alçada jurídica. Porém, em vinte e oito de janeiro de 1966, a CELMA é estatizada pelo Decreto nº 57.682, que declara “[...] de utilidade pública, para fins e desapropriação, em favor da União Federal, as ações societárias da Companhia Eletromecânica CELMA” (SASAKI, 2015b, p. 469).

Outro importante componente do grupo Rocha Miranda e Simonsen era o Departamento de Comunicações e Meteorologia, única infraestrutura na América Latina que dava cobertura aos voos internacionais ao se aproximarem do continente. Encarregava-se, também, de todo serviço de teletipo (telegrama e telex) da região sudeste e estados com fronteiras, como Goiás e Bahia. Os militares que ocuparam a CELMA determinaram a continuidade destes serviços, o que foi mantido até o final, demonstrando a confiança no alto padrão de segurança para o suporte essencial e único à aviação civil e militar da região continental. Todos os funcionários,

equipamentos e serviços continuaram a funcionar, agora sob novo proprietário (PANAIR DO BRASIL, 2015; SASAKI, 2015b; MIRANDA, 2019).

2 O QUE FOI POSTERIORMENTE REVELADO SOBRE A FALÊNCIA

A abertura política no Brasil se deu gradualmente a partir dos governos militares de Ernesto Geisel (1974 a 1979) e João Batista Figueiredo (1979 a 1984). Foi um processo lento, que, com a eleição indireta de Tancredo Neves para a Presidência da República, culminou com a nova Constituição, promulgada em 1988. A liberdade de imprensa e os direitos individuais foram reafirmados. A Lei de Acesso à Informação de 2011 permitiu acesso aos documentos secretos guardados no Arquivo Nacional (BRASIL, 2011), o que, no caso da Panair, “foi importante para revelar os verdadeiros motivos por trás de sua falência” (MIRANDA, 2019, p. 5).

Segundo o jurista Ramos, “no dia em que o governo cassou as concessões da Panair, a VARIG já estava com aviões prontos para realizar os respectivos voos na mesma noite. Rubem Berta fora informado antes do Diário Oficial” (RAMOS, 2015, p. 10). A partir desta constatação, vislumbra-se a armação preparada para cancelamento da Panair (PANAIR DO BRASIL, 2015). Sem poder voar, a Panair requereu, como dito, concordata preventiva, no Rio de Janeiro. Impetrou também um mandado de segurança pretendendo sustar a ação do governo enquanto a concordata fosse julgada, fundamentada na ausência de aviso prévio, processo administrativo ou direito de defesa da cassação (SASAKI, 2015b). Porém, como já mencionado, o Ministro da Aeronáutica, brigadeiro Eduardo Gomes, foi pessoalmente ao fórum carioca visitar o juiz da causa, impelindo-o a indeferir o pedido de concordata para, ao contrário, decretar a falência (PANAIR DO BRASIL, 2015; RAMOS, 2015). A decisão pela falência foi tomada em tempo extraordinário, cinco dias após a suspensão dos voos, justificada em “apertada síntese [...] sem qualquer análise econômica” (GRAVINO, 2020a, n.p.).

Com efeito, a sentença de falência saiu poucos dias após a entrada do pedido de concordata, agilidade inédita na justiça carioca (GRAVINO, 2020a). Em sua explanação, o juiz justifica o decreto de falência pelo fato de a empresa já ter tido seu registro de aeronavegabilidade revogado. Se não podia voar, não poderia pagar seus compromissos. Porém, ele “Se esqueceu de todas as outras fontes de rendas que a Panair tinha” (PANAIR DO BRASIL, 2015). Os aeroportos de Manaus, Belém, São Luís e Recife eram dela. O Departamento de Comunicação e Meteorologia prestava serviços a todas as empresas que voavam sobre a América do Sul, assim como a CELMA (PANAIR DO BRASIL, 2015; SASAKI, 2015b).

Cabe recobrar, conforme atesta Sasaki (2015), que a Companhia só pediu a concordata em fevereiro de 1965 porque o Banco do Brasil informou que protestaria imediatamente os seus títulos. Como a cassação das linhas aéreas prejudicavam seu faturamento, os advogados aconselharam ser esse o caminho legal mais adequado (SASAKI, 2015). Porém, “Os débitos das quatro grandes empresas aéreas nacionais eram de 23 bilhões e 892 milhões de cruzeiros, sendo que a Panair devia 4 bilhões e 400 milhões” (MIRANDA, 2019, p. 16). Não havia motivo para que somente a Panair fosse protestada, a não ser uma ação coordenada entre governo e o banco para prejudicá-la (PANAIR DO BRASIL, 2015; SASAKI, 2015b).

Outra contradição cometida pelo Ministério da Aeronáutica: como a Panair pagava seus funcionários no dia 10 de cada mês, naquele 10 de fevereiro de 1965 eles não receberam seus salários. O desalento foi geral, ficando os funcionários quase dois meses sem os seus vencimentos, que só seriam pagos em 10 de março. O ministro manda, então, que sejam pagos, dado que “a empresa tinha liquidez” (SASAKI, 2015, p. 81). Se era este o caso, o decreto da falência foi descabido (PANAIR DO BRASIL, 2015). Segundo Gravino (2020a), a Panair, “entre tantos outros predicados, manteve-se no seu compromisso idôneo, quitando todas as suas obrigações com o seu patrimônio, mesmo sem receitas” (GRAVINO, 2020a, p.2).

As agências da Panair do Brasil eram verdadeiras embaixadas do Brasil no exterior (PANAIR DO BRASIL, 2015), e foram todas alienadas irregularmente pelo Banco do Brasil, que à época exercia a sindicância da massa falida (GRAVINO, 2020b). Estas contas nunca foram aprovadas. Houve um desmantelamento do patrimônio, coordenado por Síndicos Militares da falência com a ativa participação do Serviço Nacional de Investigações (S.N.I.) e de procuradores especialmente nomeados com este objetivo (GRAVINO, 2020a). “O Governo Federal aproveitou a falência da Panair do Brasil para se apropriar de seus bens, mediante desapropriação com o pagamento de preço vil” (GRAVINO, 2020b, p. 7). Dentre tantas arbitrariedades cometidas naquela época, Ramos (2015), ressalta:

Um dos magistrados da 6ª Vara Cível do Rio de Janeiro destituiu o Banco do Brasil, cujo preposto dilapidou o patrimônio da Panair no exterior, de síndico da falência, e no mesmo dia, nomeou seguidamente, três credores para o cargo. Misteriosamente, nenhum aceitou. Diante das três recusas, a lei permite ao juiz nomear livremente. Nomeou um militar, que, por sua vez, nomeou três colegas oficiais da reserva, encarregando-se de continuar a liquidação dos bens da Panair. Eficientemente, sumiram com tudo (RAMOS, 2015 p. 11).

Nos anos em que vigorou a ditadura militar, grandes personalidades do empresariado brasileiro foram penalizadas não só com a tortura moral e física, mas também com a perda patrimonial e o esquecimento, por serem discordantes (GRAVINO, 2020a). Ilegalidades foram cometidas por magistrados, militares e pelo governo contra Celso da Rocha Miranda e Mario

Wallace Simonsen devido ao seu íntimo relacionamento com Juscelino Kubistchek e ao apoio à João Goulart por ocasião do golpe, em 30 de março de 1964 (GALANTE, 2015; PANAIR DO BRASIL, 2015; SASAKI, 2015b). “A falência da Panair foi um ato de Estado” (MIRANDA, 2019, p. 9).

Entre 1964 e 1966, as famílias de Paulo Sampaio, Rocha Miranda e Simonsen tiveram suas casas invadidas, telefones grampeados e eram constantemente seguidos. Decidiram, então, sair do país (PANAIR DO BRASIL, 2015). Os funcionários demitidos da Panair, manifestando-se com o objetivo de conquistar o apoio da opinião pública e pressionar o governo, foram intimidados pela polícia, que os fotografavam e colhiam dados pessoais, passando-se por profissionais da imprensa (SASAKI, 2015b). Agentes do Departamento de Ordem Política e Social (DOPS), disfarçados no início, acompanharam e documentaram reuniões, assembleias e manifestações pacíficas, classificando suas ações como “atividades antidemocráticas” (SASAKI, 2015b, p. 246). Esta operação impactou fortemente a sociedade civil, pois o DOPS era um braço da ditadura militar formado por uma rede integrada de repressão contra os “inimigos do regime”. “Além de agir como um órgão punitivo, também fichava as pessoas com a missão de identificar suspeitos de conspirarem contra a ditadura” (CNV, 2014, n.p.).

O ministro da Aeronáutica, brigadeiro Eduardo Gomes, se opunha ao fato de Miranda e Simonsen terem conseguido adquirir o controle da Panair do Brasil na ocasião do processo de sua nacionalização, formalizada em 24 de junho de 1961. Juntos estes compraram 64% do capital da Panair, inclusive a totalidade dos lotes da Pan Am, e conduziram Paulo Sampaio à presidência da empresa (SASAKI, 2015b). A intenção era de que o aliado do ministro, Rubem Berta, da VARIG, conseguisse realizar esta aquisição. Além disso, Gomes era adversário político de Miranda e Simonsen, que apoiaram seus opositores nas duas ocasiões em que concorreu à Presidência da República (CAMBESES, 2003). Por ocasião da Revolução de 1964, também se estabeleceram em campos distintos, os sócios se manifestando em oposição (MIRANDA, 2019).

Por isto, todas as empresas do grupo Rocha Miranda e Simonsen foram atacadas, não somente a Panair (PANAIR DO BRASIL, 2015). A Ajax — Companhia Internacional de Seguros S.A. — era a maior seguradora da América Latina na época, pertencente à Celso da Rocha Miranda. Tinha em sua carteira clientes de grande porte, como as docas de Santos, Companhia Siderúrgica Nacional e o Banco do Brasil, além da Panair (PANAIR DO BRASIL, 2015). Teve os contratos com órgãos de governo cancelados em 1964, e as regras vigentes no mercado de seguros foram repentinamente mudadas por decretos (MIRANDA, 2019). Foi

acusada de operações fraudulentas de remessa de dólares ao exterior e operações ilegais, sendo finalmente fechada em 1967 (SASAKI, 2015b).

Meses antes da cassação da Panair, a exportadora de café COMAL e sua subsidiária WASIM, entrepostos aduaneiros situados em Trieste, Itália, de propriedade de Mario Wallace Simonsen, haviam perdido o direito de funcionar. Na época, figuravam entre as maiores empresas do mundo no setor (GRAVINO, 2020b). Esta situação foi resultado da CPI do Café — Comissão Parlamentar de Inquérito, instaurada em 1963, para apurar irregularidades nos negócios de Simonsen, envolvendo a exportação do grão. As acusações foram rejeitadas em dezembro de 1965 pelo Supremo Tribunal Federal, “mas as duas empresas já tinham sido desativadas” (SASAKI, 2015b, p. 562). Configura-se aí, segundo os especialistas, uma estratégia de perseguição traçada muito antes do decreto de cassação do dia 10 de fevereiro de 1965 (MIRANDA, 2019; PANAIR DO BRASIL, 2015).

Outro exemplo é o da CELMA. Como citado no capítulo anterior, durante os anos do regime militar, a CELMA foi estatizada e prestou serviço somente para a FAB. Na época, todo seu efetivo, de funcionários a equipamentos, foi mantido pelo governo federal, ficando a cargo do Ministério da Aeronáutica sua coordenação. Na década de 1990, foi privatizada. Em 1996, foi adquirida completamente pela *General Electric* (GE). Atualmente, a GE CELMA é uma subsidiária da GE Aviation, certificada pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Comercial, *European Union Aviation Safety Agency* (EASA) e *Federal Aviation Administration* (FAA), para manutenção e testes em motores, reparos em componentes, acessórios, ensaios e processos especiais de soldagem. Possui três unidades em Petrópolis/RJ, uma no Rio de Janeiro/RJ e outra em Três Rios/RJ, empregando milhares de funcionários (GE DO BRASIL, 2021).

Já em 16/1/1967, o Decreto-lei nº 107 autorizou o Poder Executivo a desapropriar definitivamente a infraestrutura de apoio a voo que ainda pertencia à Panair (SASAKI, 2015b). O interesse do Ministério da Aeronáutica pelo Departamento de Comunicações e Meteorologia demonstra o quanto seu serviço era eficiente, importante para o país. Reza o referido Decreto:

Considerando a necessidade de garantir a segurança e continuidade das operações da Rede Internacional do Serviço Móvel Aeronáutico, de apoio às rotas internacionais que cruzam o espaço aéreo brasileiro; Considerando que esses serviços são intimamente ligados à própria segurança nacional, decreta: Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma sociedade por ações, de âmbito nacional, que se determinará Telecomunicações Aeronáuticas S.A. e usará a abreviatura T.A.S.A., para sua razão social (BRASIL, 1967).

O cerco aos dois sócios da Panair foi de tal forma executado que, no dia 12 de março de 1965, foi feito pedido de prisão de Simonsen. No dia seguinte, seu patrimônio foi sequestrado, “incluindo não apenas as companhias, mas também seu patrimônio pessoal, terras e

propriedades no Brasil, Estados Unidos e na Europa.” (SASAKI, 2015b, p. 176). Eram dezenas de propriedades, entre elas o “Sirva-se”, a primeira rede de supermercados do país, o Banco Noroeste de São Paulo e a TV Excelsior. Sobre esta, o filho de Celso da Rocha Miranda, Rodolfo da Rocha Miranda (2019), comenta:

Na época de seu fechamento, esta rede, pioneira no país, estava implantando a TV em cores e contava com técnicos e elenco de primeira grandeza no mercado nacional. Seu fechamento foi decorrente de pressões políticas por parte do governador da Guanabara, então aliado da Revolução, que intentava o apoio à sua futura candidatura (MIRANDA, 2019, p. 11).

Quando Simonsen morreu, em Paris, em vinte e três de março de 1965, a morte foi amplamente noticiada como suicídio, levando a opinião pública a acreditar que talvez estivesse arrependido de seus possíveis crimes (PANAIR DO BRASIL, 2015). A família, contudo, contradisse a versão, relatando que Simonsen foi encontrado sem vida pela filha, de manhã, de morte natural. A investigação francesa declarou que tinha sido um “colapso cardíaco fulminante” (SASAKI, 2015b, p. 564). No dia anterior, tinha recebido em sua casa um envelope contendo vários recortes de jornal em que os textos o atacavam e às suas empresas. Diante da revolta da filha, disse-lhe “que estava com a consciência tranquila e que tudo que fez foi de acordo com seus próprios valores e sempre pensando no bem do Brasil” (SASAKI, 2015b, p. 192).

Após suas prisões por crimes falimentares serem definitivamente negadas, Celso da Rocha Miranda e Paulo Sampaio iniciaram, no início de 1969, procedimentos para ressurreição da falida Panair (SASAKI, 2015b). São então baixados os Decretos-leis 474, em 27/01, 496, em 11/03, e 669, em 03/07, todos de 1969, que impedem todas as suas ações. O Decreto-lei 474 tratava da mudança das regras de dívida ativa da União. O Decreto-lei 496 tratava da expropriação dos aviões, peças, componentes e equipamentos que estavam arrendados à VARIG e à Cruzeiro pela massa falida e proibia a operação de serviços aéreos de qualquer natureza por empresas que tenham sido levadas à falência (SASAKI, 2015b; GRAVINO, 2020a).

No dia dois de junho de 1969, a Panair ingressa com pedido de concordata suspensiva, apresentando demonstrativos de que tinha recursos suficientes para pagar todos os credores. Os representantes da União tentam inscrever novos débitos da falida, a partir de reavaliação do acervo expropriado e o reajuste em dólares da dívida. “O Ministério Público Federal [...] falsificou dívidas ‘novas’ da falida para que a União [...] não se retirasse do processo”. (RAMOS, 2015, p. 10). A companhia protesta e insiste em “Incidente de Falsidade” (SASAKI,

2015b, p. 315). Após vários procedimentos jurídicos, os advogados arguíram a “suspeição do Juiz” (SASAKI, 2015b, p. 318). Foram, assim, várias as tentativas de “levantar a falência”, algumas negadas outras ignoradas (GRAVINO, 2020a).

O Decreto-lei nº 669, de 3/7/1969, veio selar a questão, “excluindo do benefício da concordata as empresas que exploram serviços aéreos ou de infraestrutura aeronáutica [...] com aplicação imediata, inclusive para casos em curso” (BRASIL, 1969, n.p.). Foi um ato dirigido à Panair, não resta dúvida (SASAKI, 2015a). Nesta época, a Companhia já tinha conseguido quitar todas as suas dívidas trabalhistas. A expropriação das aeronaves equivalia ao suposto crédito que o Governo Federal afirmava deter frente à massa falida (GRAVINO, 2020b). Sobre este Decreto, Paulo Sampaio escreveu que “Este Decreto-lei poderá ser — o será, por certo — revogado, um dia. Todavia, permanecerá, indefinidamente, como tema nas faculdades e nos debates jurídicos do país. Constitui o exemplo típico da lei esmagando o Direito” (SASAKI, 2015b, p. 598). Explica Gravino (GRAVINO, 2020b):

Foi a primeira e única vez que esse Decreto-lei foi aplicado. Nítido o seu caráter casuístico e afronta que ele representa ao princípio de igualdade de tratamento, constitucionalmente garantidos. Sem possível dúvida, uma norma dessa natureza só pode existir dentro de um período de exceção. Fizeram que o Brasil fosse o único país, do mundo, onde uma atividade, a de transporte aéreo, não teria o direito de pedir concordata (GRAVINO, 2020b, p.8)

Logo após, os advogados impetram agravo de instrumento, no qual Paulo Sampaio e seus diretores protestam, apesar de reconhecerem que mais nada poderiam fazer. Manifestaram-se “para a preservação da história e o julgamento futuro dos fatos” (SASAKI, 2015b, p. 326). Também a Pan American, maior credora remanescente, critica o governo brasileiro nos autos, além do juiz do caso (SASAKI, 2015b). Contudo, nada de diferente ocorreu, pois a Justiça brasileira estava submetida ao Executivo e sob regime de exceção (GRAVINO, 2020b).

Celso da Rocha Miranda realiza um acordo com a Pan American à parte, visto que era responsável por aval assumido em 1961. Quitou a pendência por meio da dação de terrenos à Pan Am, que veio a se tornar “uma das maiores proprietárias de Búzios e adjacências” (SASAKI, 2015b, p. 328).

A partir destes eventos, os leilões da massa falida foram acelerados, ainda em 1969. Aviões foram arrematados sucateados por valores irrisórios; por exemplo, a fuselagem de um que tinha custado 1 milhão de dólares em 1946 foi adquirido por NCr\$ 12.500,00. As liquidações se estenderam até 1973, quando o último leilão vendeu equipamentos como sucatas (NUZZI, 2015). Havia dois *Constellations* neste lote, um deles em condição de voo. Um ex-comandante da Panair tentou salvar a aeronave, “mas não conseguiu oferecer o lance mínimo”

(SASAKI, 2015b, p. 329). Na mesma época, o edifício-hangar da praça Marechal Âncora, no Rio de Janeiro, que durante trinta anos foi a sede da companhia, passou a abrigar o Terceiro Comando Aéreo Regional (SASAKI, 2015b).

O cenário começa a mudar a partir de 1978, com a transição do mandato presidencial de Geisel para Figueiredo. Rumo à redemocratização, o processo de abertura política propicia que Celso da Rocha Miranda volte a ser reconhecido por sua relevância. Atua na criação do Polo de Camaçari⁵, na Bahia, e no redirecionamento das reservas técnicas do mercado de seguros (SASAKI, 2015). O Ministério da Aeronáutica propôs, em 1979, uma transação entre a União e a massa falida da Panair, objetivando encerrar todos os processos. Revisava o valor de crédito da União com juros e encargos. Porém, não poderia jamais reclamar pela CELMA, pelo Departamento de Comunicações e Meteorologia, pela ocupação de imóveis, pelos aeroportos desapropriados. E ainda exigia “perpétuo silêncio, inclusive por herdeiros e sucessores” (SASAKI, 2015b, p. 339). Rocha Miranda não aceitou a proposta (PANAIR DO BRASIL, 2015), e sobre a dureza com que o regime militar agiu contra a empresa e seus representantes, comentou:

Fundamentalmente, esta decisão foi fruto da conjugação de três interesses. Primeiro, a VARIG. Ela queria ficar com o acervo da Panair. O acervo que lhe interessava: as linhas. Houve interesses de grupos da Aeronáutica. (...) O terceiro grupo queria simplesmente assaltar a Panair. Pura pilhagem. Não há a menor dúvida de que estre três interesses estiveram associados (SASAKI, 2015b, p. 339).

Em 1984, ocorre o julgamento de Embargos apresentados pela União referentes à inscrição de novas dívidas da Panair, que são negados. Celso da Rocha Miranda falece em 1986, sem ver a recuperação jurídica de suas empresas. O mesmo acontece com Paulo Sampaio, que falece em 1992 (PANAIR, 2022). Em 1995, são declaradas extintas todas as obrigações da Panair do Brasil com o Estado, após o pagamento de cerca de US\$ 1,5 milhão por Rodolfo da Rocha Miranda (PANAIR DO BRASIL, 2015). O primeiro reconhecimento judicial de indenização à Panair ocorre em 2012, por desapropriação do Aeroporto de Belém, Pará, por parte do governo federal (GRAVINO, 2020b).

Um capítulo à parte é a família Panair. Formada, originalmente, pelos funcionários demitidos em 1965, realizou seu primeiro evento social em 1966, no Rio de Janeiro. A partir daí, foram muitos os encontros anuais no mês de outubro, com a presença, hoje em dia, de seus descendentes. Nunca houve patrocínio financeiro ou de logística de nenhuma empresa para

⁵ Polo de Camaçari, primeiro complexo petroquímico planejado do país, situado no estado da Bahia. Fundado em 1978.

esses eventos. A iniciativa era genuína e exclusivamente das pessoas envolvidas na tragédia da Panair, saudosos de um tempo em que o ufanismo nacional se misturava com o “orgulho paneriano”. No começo, os ex-funcionários se ajudavam na dificuldade financeira, pegos desprevenidos pela falência da companhia, e nas dificuldades emocionais, pois muitos foram os suicídios de ex-funcionários desamparados diante da situação caótica em que foram atirados (PANAIR DO BRASIL, 2015; SASAKI, 2015b; MIRANDA, 2019). Em 2016, foram comemorados os 50 anos da família Panair (PANAIR DO BRASIL, 2022).

Em 23 de março de 2013, foi realizada, no Rio de Janeiro, a Audiência Pública da Comissão Nacional da Verdade – CNV (COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE, n.d.), que buscava identificar se houve perseguição política à Panair do Brasil e a seus sócios (NITAHARA, 2013). Esta Comissão foi instituída pelo Governo Federal em 2012, com finalidade de apurar graves violações a Direitos Humanos ocorridas entre 18 de setembro de 1946 e 5 de outubro de 1988 (COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE, n.d.).

Os relatórios finais da CNV são oficialmente entregues à Presidente da República em 2014, reconhecendo a perseguição política à Panair do Brasil e aos seus controladores (SASAKI, 2015b). Concluiu que a Panair foi fechada por razões políticas, uma vez que seus acionistas Mario Wallace Simonsen e Celso da Rocha Miranda não teriam apoiado o golpe de Estado de 1964 (BRASIL, 2022). Foi então protocolado processo “em favor de Celso da Rocha Miranda requerendo o reconhecimento da perseguição política, sem indenização pecuniária” (MIRANDA, 2019, p. 28). A perseguição à Celso da Rocha Miranda foi reconhecida em juízo em 2020⁶ (VIAPIANA, 2020). Referindo-se à perseguição aos controladores da Panair, Gravino (2020a) diz:

Tal perseguição se deu através de utilização de normas jurídicas. Foram criados mecanismos ditos “legais” para que a referida empresa tivesse sua falência decretada de forma arbitrária, quando desfrutava de plena saúde financeira, posto que seus controladores não eram apoiadores do regime ditatorial e, diga-se de passagem, não eram defensores de ideologias tidas como esquerdistas ou direitistas; e sim, eram defensores da democracia e da constituição até então vigente — logo, opunham-se ao do autoritarismo (GRAVINO, 2020a, n.p.).

A marca Panair do Brasil foi reativada em setembro de 2020 por Rodolfo da Rocha Miranda, herdeiro do ex-sócio da companhia, Celso da Rocha Miranda (LIMA, 2020). O registro somente foi possível após um grande processo judicial, que reconheceu que a empresa

⁶ Como destacado nas palavras introdutórias deste estudo, no dia 18 de dezembro de 2020, a 14ª Vara Federal Cível do Rio de Janeiro reconheceu a responsabilidade do Estado Brasileiro pela perseguição política sofrida, durante a ditadura militar, ao empresário Celso da Rocha Miranda.

não foi à falência de fato, em 1965. O objetivo do projeto é “manter o legado da empresa vivo na memória dos brasileiros, indo além dos eventos que já existem, onde os ex-panerianos se encontram para recordar o legado da empresa” (FERREIRA, 2020). Rocha Miranda reuniu uma equipe de voluntários para viabilizar a ideia, que mantêm no ar o site *Panair.com.br*, assim como as páginas da marca em redes sociais, como *Facebook* (BARBOSA, 2020). Em entrevista, Rodolfo da Rocha Miranda (BARBOSA, 2020) diz:

Em respeito ao legado e à nossa família de funcionários que até hoje se reúne, temos que manter o padrão Panair e trabalhar a marca em projetos alinhados às causas que abraçamos, ligadas a valores éticos universais e em defesa dos direitos humanos. Recebemos vocês a bordo com muita alegria (BARBOSA, 2020, n.p.).

Não houve, ainda, qualquer tipo de indenização financeira pela falência da Panair. Mas o Governo Federal teve que arcar com grandes despesas por sua cassação, configurando um verdadeiro desastre (MIRANDA, 2019). O Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos teve que arcar, em 1965, com um déficit de 700 milhões de cruzeiros (SASAKI, 2015b, p. 329). Verbas especiais foram liberadas para arcar com a CELMA e o Departamento de Comunicações, entre salários e manutenção do acervo (BARROS, 2020).

O jornal *Tribuna da Imprensa* revelou que as autoridades do Ministério da Aeronáutica estavam encabuladas, como se “apanhados numa gafe”, pelos gastos de “bilhões de cruzeiros aos anêmicos cofres do governo” e o “novo crédito especial de 1 bilhão e meio de cruzeiros, para as despesas com serviços afetos à segurança do tráfego aéreo.” (SASAKI, 2015b, p. 330). Os gastos aumentaram também pela decisão de estabelecer o monopólio da VARIG com as rotas de longa distância (PANAIR DO BRASIL, 2015). Empréstimos, avais e subvenções foram concedidos, denunciados, mas logo abafados pela censura do regime governamental (GRAVINO, 2020b).

Outros danos foram acarretados à nação pela cassação da Panair. O “orgulho nacional” foi gravemente afetado, uma vez que o propalado fracasso da empresa refletiu na imagem do cidadão. Trinta anos de propaganda, identificando a companhia como sucesso do povo brasileiro, foram subitamente manchados. Além disto, ocorreu o êxodo da mão de obra altamente especializada, polida pelo padrão de qualidade Panair, para companhias estrangeiras. Dezenas de comandantes foram expatriados na época, com forte repercussão jornalística. Algumas das maiores companhias, principalmente europeias, foram impulsionadas pelo aprimoramento de seus quadros de tripulantes e técnicos altamente qualificados. Prejuízos

nunca calculados, mas “claramente visíveis a qualquer pessoa de bom senso.” (SASAKI, 2015b, p. 333).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Panair do Brasil foi uma empresa de aviação cujo vulto não se repetiu na história da aviação brasileira. Neste texto, apresentou-se de forma breve que se tratava de uma companhia que representava o orgulho nacional. Seus donos e corpo gerencial eram vanguardistas, objetivando, é claro, o sucesso da empresa, mas também a prestação de serviços para a população brasileira. Seus escritórios eram a representação da identidade nacional no mundo. Sua publicidade era veiculada de forma a despertar o orgulho nacionalista e a alegria de ser uma empresa brasileira.

Com o foco de banir opositores, freando sua influência e sua administração, o Estado promoveu a cassação do registro e o desaparecimento da Panair do mercado sob o discurso da defesa de segurança operacional. Nada mais que uma caçada, aos que, em teoria, opor-se-iam ao regime. O quão notoriamente arquitetado se demonstrou o processo ser apenas evidência que a presença ou o fim de uma empresa no mercado aeronáutico pode, em tempos atípicos, resumir-se a um desacordo ideológico entre Estado e indivíduos.

Celso da Rocha Miranda e Mario Wallace Simonsen, apoiados por Paulo Sampaio, foram nomes atuantes na história da aviação. De acordo com o relato aqui apresentado, pode-se observar como as empresas que criaram se consagravam expoentes em suas áreas de atuação. São vanguardistas em vários setores do mercado, levando produtos nacionais e a cultura brasileira para muitos pontos do planeta. Por vezes, pode-se notar, a partir dos relatos trazidos ao texto, sua procura por excelência na prestação de serviços e na criação de produtos avançados para a época: redes de televisão com transmissão em cores, oficinas de motores com profissionais qualificados em nível internacional, a primeira rede de supermercados do país, exportação de café via entrepostos no exterior, utilização de hidroaviões em rotas no interior de florestas buscando construir uma maior infraestrutura em áreas inóspitas, etc.

O patrimônio das empresas cassadas e extintas, listadas neste estudo — e reconhecidamente eficientes, muitas vezes pioneiras nas suas áreas de mercado — foi dilapidado de forma metódica. Isto representou um retrocesso na presença internacional do Brasil, conforme descrito anteriormente. Significativos espaços ocupados pelo país no cenário mundial foram usurpados, impactando inegável e negativamente a credibilidade no país. Também a iniciativa privada, como um todo, foi fortemente ameaçada em sua segurança

jurídica pela ruptura das regras em virtude de uma ação deliberada e, ao final, injustificada, do governo federal e do judiciário na época, levando décadas para se reerguer.

Em outros termos, o ocorrido com a Panair do Brasil é um triste exemplo de quebra institucional estabelecida por um novo regime de governo. A perseguição sofrida pelos reguladores da companhia por motivação política, conforme demonstrado por documentos, atestado pela Comissão da Verdade e recentemente reconhecida pelo Estado brasileiro, fez com que ficassem sem poder de defesa, apesar de suas posses e recursos financeiros. Espera-se que, a partir da memória reconstituída, a nação esteja protegida de manipulação similar nos tempos futuros, que em muito afeta não apenas os princípios mercadológicos — no caso em questão, da aviação — mas, para além disso, as bases da democracia como um todo.

REFERÊNCIAS

ANAIS DO SENADO. **ANO 1965, LIVRO 10, PÁGINA 204**. Secretaria Especial de Editoração e Publicações — Subsecretaria de Anais do Senado Federal. Senado Federal. Brasil. 1965. Disponível em https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/pdf/Anais_Republica/1965/1965%20Livro%2010.pdf. Acesso em: 1 set. 2022.

BARBOSA, Mariana. A volta da Panair do Brasil. **O Globo**. Publicado em: 5 set. 2020. Disponível em: <https://blogs.oglobo.globo.com/capital/post/volta-da-Panair-do-brasil.html>. Acesso em: 27 out. 2022.

BARROS, Alexandre. **Panair do Brasil. Um pouco mais da história da aviação comercial brasileira**. Aviação Brasil. Publicado em 7 set. 2020. Disponível em: https://aviacaobrasil.com.br/Panair_do_brasil_brasil/. Acesso em: 24 set. 2022.

BILUCZYK, Roberto. **O ataque da ditadura militar a empresas privadas: o caso Panair**. Arquivo Histórico Regional. Universidade Federal de Passo Fundo/UFP. 2019. Disponível em: <https://www.upf.br/ahr/memorias-do-ahr/2019/o-ataque-da-ditadura-militar-a-empresas-privadas-o-caso-Panair>. Acesso em: 20 set. 2022.

BRASIL. **Decreto-lei nº 107, de 16 de janeiro de 1967**. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEL&numero=107&ano=1967&ato=c64QTQU50MZRV8c3>. Acesso em: 19 out. 2022.

BRASIL. **Decreto Lei nº 669, de 3 de julho de 1969**. Presidência da República. 1969 Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0669.htm. Acesso em: 20 out. 2022.

BRASIL. **Lei de Acesso à Informação**. 2011. Disponível em: <https://www.gov.br/inpi/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/arquivos/documentos/diversos/Lei12.5272011DisciplinadoDireitoFundamentaldeAcessoInformao.pdf>. Acesso em: 20 out. 2022.

CAMBESES-JUNIOR, Manoel. **Marechal-do-Ar Eduardo Gomes: O Homem e o Mito**. 1º ed. 2003. Instituto Histórico-cultural da Aeronáutica. 168 p.

COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE (CNV). Disponível em: <http://cnv.memoriasreveladas.gov.br/institucional-acesso-informacao/a-cnv.html>. n.d. Acesso em: 24 out. 2022.

FERREIRA, CARLOS. **Panair do Brasil está de volta**. Site Aeroin. 2020. Disponível em: <https://aeroin.net/panair-do-brasil-esta-de-volta/> . Acesso em 20.set.2022.

GALANTE, ALEXANDRE. **Governo militar cancelou concessão da Panair e decretou sua falência, em 1965**. Site Poder Aéreo. 2015. Disponível em: <https://www.aereo.jor.br/2015/02/11/governo-militar-cancelou-concessao-da-Panair-e-decretou-sua-falencia-em-1965/> . Acesso em: 23 set. 2022.

GE DO BRASIL. **GE CELMA: um aceno para o passado e olhos voltados para o futuro**. Publicado em 13 jul. 2021. Disponível em: <https://gereportsbrasil.com.br/ge-CELMA-um-aceno-para-o-passado-e-olhos-voltados-para-o-futuro-322106bd9d8f>. Acesso em: 5 out. 2022.

GOIS, Ancelmo. Sentença histórica sobre a Panair. **O Globo**. 2020. Disponível em: https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/sentenca-historica-sobre-Panair.html?utm_campanha=ebook . Acesso em: 25 set. 2022.

GRAVINO, Valéria. Reis. **O uso de normas jurídicas para legitimar ilegalidades: o caso Panair do Brasil**. Instituto Brasileiro de Direito. 2020a. Disponível em: <https://www.ibijus.com/blog/684-o-uso-de-normas-juridicas-para-legitimar-ilegalidades-o-caso-Panair-do-brasil>. Acesso em: 2 set. 2022.

GRAVINO, Valéria. Reis. Caso Panair do Brasil: *Lawfare* e mecanismos da Justiça de Transição. **Revista Eletrônica OAB do Rio de Janeiro**, 2ª Edição, Especial Projeto de Memória, Rio de Janeiro. 2020b. Disponível em: <https://revistaeletronica.oabRJ.org.br/wp-content/uploads/2020/11/Mentora-Valeria-Gravino-%e2%80%9cCaso-Panair-do-Brasil-Lawfare-e-mecanismos-da-Justi%a7a-de-Transi%a7%a3o%e2%80%9d.pdf> . Acesso em: 25 out. 2022.

LIMA, Caique. Empresa com a Falência Decretada Arbitrariamente pela Ditadura Panair é Reativada. **DCM Diário do Centro do Mundo**. Publicado em 05 set. 2020. Disponível em: <https://www.diariodocentrodomundo.com.br/essencial/empresa-com-a-falencia-decretada-arbitrariamente-pela-ditadura-panair-e-reativada/>. Acesso em: 26 set. 2022.

MIRANDA, Rodolfo da Rocha. **Panair do Brasil: Síntese dos Fatos Históricos**. 1ª. Ed. Rio de Janeiro: 2019. 35 p.

NITAHARA, Aimee. **Caso Panair abre debate sobre perseguição a empresas durante o regime militar**. Publicado em: 23 mar. 2013. EBC Empresa Brasileira de Comunicação. Cidadania. Disponível em: <https://memoria.ebc.com.br/noticias/politica/2013/03/caso-Panair-abre-debate-sobre-perseguiacao-a-empresas-durante-o-regime-0> . Acesso em: 27 set. 2022.

NUZZI, Vitor. Do céu de brigadeiro para a sucata dos generais. Rede Brasil Atual. **Revista do Brasil**. Ed. 111, 20 out. 2015. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/revistas/do-ceu-para-a-sucata-6858/>. Acesso em: 10 out. 2022.

PANAIR DO BRASIL. **Legado**: uma história sem igual. 2022. Disponível em: <https://Panair.com.br/por/legado/>. 2022. Acesso em: 25 set. 2022.

PANAIR DO BRASIL – UMA HISTÓRIA DE GLAMOUR E CONSPIRAÇÃO. Direção: Marco Alteberg. Produção executiva: Maiza Figueira de Mello. Rio de Janeiro: Riofilme. 2015. 1 vídeo (70min53s), son., color. Publicado pelo canal Gustavo Sarmento. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=B2UYaEVRkzQ&t=1965s> . Acesso em: 23 set. 2022.

PEREIRA, Potyara Amazoneida. Pereira. **Utopias desenvolvimentistas e política social no Brasil**. Repositório Institucional da Universidade de Brasília. Publicado em 08 out. 2012. Disponível em <https://repositorio.unb.br/handle/10482/22649>. Acesso em: 1 set. 2022.

SALADINO, Alejandra. O fechamento da Panair do Brasil e a ascensão da VARIG. **Revista Cantareira**, Fortaleza, 2005. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/cantareira/article/view/27829/16236>. Acesso em: 1 set. 2022.

SASAKI, Daniel Leb. Comissão da Verdade confirma que aérea Panair foi fechada por motivos políticos. Até então, Estado alegava problemas econômicos. **Revista Época Negócios**. Editora Globo. Atualizado em 2015a. Disponível em: <http://epocanegocios.globo.com/Informacao/Resultados/noticia/2014/12/comissao-da-verdade-confirma-que-aerea-Panair-foi-fechada-por-motivos-politicos.html>. Acesso em: 20 set. 2022.

SASAKI, Daniel Leb. **Pouso forçado**. 2º ed. Editora Record:Rio de Janeiro. 2015b. 640p.

SASAKI, Daniel Leb. “Caso Panair” completa 50 anos, ainda sem desfecho judicial. **Revista Época Negócios**. Editora Globo. Atualizado em mar.2015. 2015c. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Dilemas/noticia/2015/02/caso-panair-completa-50-anos-ainda-sem-desfecho-judicial.html>. Acesso em: 20 set. 2022.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23ª edição. Cortez Editora São Paulo.

RAMOS, José Saulo Pereira. **Prefácio de Pouso forçado**. In: Sasaki, D. L. 2ª. Ed. Editora Record. p. 9-12. São Paulo, 2015.

VESSONI, Eduardo. Nas asas da Panair: conheça história da empresa criada há 90 anos. Boa Viagem. **O Globo**. Publicado em 16 out. 2020. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/boa-viagem/nas-asas-da-Panair-conheca-historia-da-empresa-criada-ha-90-anos-1-24696199> . Acesso em: 20 set. 2022.

VIAPIANA, Tábata. Juiz reconhece perseguição do Estado a dono da Panair na ditadura militar. **Revista Consultor Jurídico**. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-dez-23/juiz-reconhece-perseguiacao-estado-empresario-durante-ditadura>. Acesso em: 20 set. 2022.

E-mail: fbme2000@gmail.com
Contato: (34) 99910.2746