

Entrevista com Fernando Morais Pereira

Realizada em 17/10/98

Autor da Entrevista: Alexandre Fortes

E.O desenvolvimento econômico e social de Porto Alegre, primeiro eu fiquei estudando um pouco mais a década de 30, e agora, no doutorado eu estou pegando um período maior desde 1920 até 1954 período da morte de Getúlio Vargas. Resolvi focalizar um pouco mais o estudo nessa região ali do Navegantes/São João que foi no período da grande concentração industrial, da rede de transporte toda da cidade e que analisando um pouco mais em detalhes as empresas, as relações sociais estabelecidas: tipo de trabalhadores que estavam se fixando, todos migrantes e imigrantes que viam de várias partes pra atender esta demanda de crescimento industrial dá pra entender bem as transformações que estavam ocorrendo na cidade e no estado também. E comecei então a estudar algumas empresas em particular e no início não estava interessado na Varig, estava olhando mais as indústrias mesmos a Renner, algumas metalúrgicas a Wallig/Zivi, fábricas que nem eram tão grandes mas ligadas a pessoas mais poderosas na cidade como a Berta & Bins, por exemplo, do Alberto Bins que chegou na década de 30 a ser uma das pessoas mais poderosas na cidade e tal. E a Varig por ser uma coisa tão familiar pra mim porque desde de criança a maior parte da família trabalhava na Varig, então era uma coisa natural e nunca tinha parado pra pensar

FMP. O que representava a Varig?

E. O que que representava a Varig que era até inusitado, que uma empresa de aviação do porte da Varig tivesse surgido no Rio Grande do Sul nessa época. E eu comecei a procurar material e fiz muita pesquisa, agora quando estive nos Estados Unidos, fui a Washington pesquisar na documentação diplomática norte-americana que era enviada aqui do consulado de Porto Alegre, e até coisas que na época da guerra com toda a questão da grande colônia alemã que tinha aqui no estado e a preocupação dos americanos com a atividade nazista e tudo mais a inteligência, mesmo, americana estava muito observando uma série de coisa que estava acontecendo aqui. E aí achei muita coisa sobre a Varig que eu realmente não esperava, sobre as origens alemãs da empresa e o...

FMP. Vários alemães roubando inocentes gaúchos.(risadas)

E. Essa piada eu ouvi agora essa semana duas vezes. Eu nunca tinha escutado antes.

Conversando com gente que conviveu antigamente tem essa coisa. Então na verdade o que eu queria conversar contigo: é que tem dois lados um é que eu estou conversando com pessoas que trabalharam nas empresas da região, pegando um histórico um pouco individual de cada um e ter uma certa amostragem e entender as pessoas que vinham de lugares diferentes, trajetórias profissionais, mas que também dá pra entender um pouco o funcionamento da economia por aí; o outro lado seria conversar um pouco sobre a empresa mesmo, especialmente a questão da, uma coisa que interessa muito na Varig é o tipo de relação de trabalho dentro da empresa, tem essa coisa da fundação né, que é uma coisa bastante inovadora na época e depois vou te falar um pouco sobre as coisas que achei sobre esses vínculos da Varig com a Alemanha. Eu queria ver que tipo de influência isso tem, pois isso se refere a um período anterior mais da guerra até 45. Mas eu imagino que tenha

deixado algum tipo de influência também pra frente mas isso é um ponto específico. Primeiro eu queria perguntar em relação (telefone toca)... bom primeira coisa teu nome completo:

FMP. Fernando Morais Pereira.

E. Local e data de nascimento?

FMP. Eu nasci em Nova Friburgo, no estado do Rio em 02 de novembro de 23 (risadas). Faz tanto tempo que eu já nem me lembrava mais.

E. É quase seu aniversário. Eu sei porque a minha filha também faz 2 de novembro, dia de finados é bom porque é feriado.

FMP. No meu tempo não tinha festinha.

E. Pois é.

FMP. É dia de reverência aos mortos e não se faz festa, diziam *antigamente*.

E. Tinha que observar. Os teus pais faziam o que? Eram da onde e faziam o quê?

FMP. Meu pai era Ferroviário, ele trabalhou a vida toda dele na Leopoldina Railway, uma estrada de ferro que tinha no Rio de Janeiro ligava o Rio de Janeiro e sul de Minas. E a minha mãe, eles eram divorciados, acho que eu tinha 4 ou 5 anos de idade que eles se divorciaram. Então a minha mãe trabalhava como como como posso dizer ela era profissional de chapéus. Ela tinha uma officinazinha de chapéus de senhoras e a vida dela toda lidou com isso. Eu fui criado pelos meus avós até os 15 anos, avós maternos lá em Nova Friburgo até os 15 anos e depois disso fui pro Rio e fiquei junto com a mamãe, isso até 1953 quando vim embora aqui pra Porto Alegre.

E. Vieste pra cá em 53?

FMP. Vim para cá em 53, é.

E. Já pra trabalhar na Varig?

FMP. Não, eu vim pra cá com a Panair do Brasil. Companhia Aérea. Já trabalhava desde 45 em companhia aérea, oito anos que eu já tinha de trabalho quando eu vim pra cá de Companhia Aérea. Aqui eu ainda fiquei mais dois anos na Panair do Brasil até que em 56 eu saí da Panair e fui pra Varig. E aí foi até fim de 75 quando me aposentei. Fiquei na Varig esses quase vinte anos.

E. Por que vieste pra cá com a Panair? A Panair estava expandindo?

FMP. Não é que eu tinha vontade de conhecer, tinha vontade conhecer eu havia feito uma viagem de familiarização, quando a Panair começou as suas linhas com o Constellation, que era um quadrimotor. Foi o primeiro quadrimotor que ingressou nas linhas aéreas no Brasil e eles faziam vôos diretos do Rio de Janeiro para as principais capitais do Brasil, vôos sem escalas, Rio-Recife, Rio-Salvador, Rio-Belém, Rio-Porto Alegre, Rio-Belo Horizonte. E eu tinha vontade conhecer Porto Alegre. Então eu fiz uma viagem em 51 se não me engano, 51, que a Panair proporcionava, era chamada de viagem de familiarização. Fiz uma viagem e o Aeroporto Salgado Filho não tinha ainda capacidade pra esse modelo de avião, esse quadrimotor então descemos na base aérea de Gravataí. Descemos lá e ficamos ali enquanto o avião estava no chão e depois regressamos ao Rio de volta. Foi uma viagem mais conhecer o avião e o serviço à bordo. E eu disse assim: um dia eu venho passar uns tempos em Porto Alegre, eu tinha alguns amigos que trabalhavam na Panair no Rio que eram daqui, inclusive um que ombreava comigo no atendimento a passageiros na loja da Panair no Rio,

o Paulo Behm, a família é daqui. Ele falava muito de Porto Alegre, falava, falava muito, tinha suas recordações e eu dizia um dia eu talvez.. e quem trabalha em companhia aérea sempre tem assim sonhos de vôos pra ir pra tal lugar tal parte e meu interesse na Panair e o meu sonho na Panair era Europa. A Panair estava fazendo linhas pra Europa naquela ocasião mas na Panair nunca consegui materializar isso. Materializei mais tarde na Varig.

E. E tu começaste na Panair fazendo o quê?

FMP. Durante todos os meus seis anos de Panair foi atendente de passageiros. Antigamente chamavam de balconista e atendiasse em balcão, hoje estão atendendo em mesas, uma viagem aérea hoje é mais elaborada mais conversa a pessoa senta

E. Todo processo de reserva, venda..

FMP. Toda essa área. Passagens, reservas e tudo isso aí.

E. A tua passagem pra Varig em 56 foi devido ao quê?

FMP. Foi porque um diretor da Varig que tinha na ocasião, que era o Diretor de Tráfego chamado de Rudi Shali ele estava precisando de gente com experiência, porque em 55 a Varig lançou serviços para a América do Norte, Nova York com sua linha de Super-Constellation então eles precisavam de gente que tivesse mais peso mais experiência e me convidaram e eu fui trabalhar na Varig. Sai da Panair e fui trabalhar na Varig. Em princípio no setor de tarifas internacionais onde a gente fez o primeiro manual de tarifas de passagens que se fez na Varig. Eu estive lá uns sete ou oito meses nesse setor e fui pra inspetoria de agências e eu fui pra inspetoria de agências como inspetor de agência estive cinco anos. Em algumas gerências sem importância da Varig fui substituir gerente. Em Trinidad-Tobago estive lá estive lá dois meses trabalhando com eles e depois substituí Buenos Aires. Acabei ficando em Buenos Aires. Fiquei quase quatro anos em Buenos Aires. Em 65, em 65 quando a Panair perdeu o direito as linhas da Europa, Panair perdeu todas as linhas. A Companhia Aérea lamentavelmente por erros administrativos ela foi, como se diz na gíria, foi pro brejo que nem a vaca. E então o governo pra evitar uma debauche no transporte aéreo na Bandeira Brasileira no exterior ele suprimiu e foi até uma operação muito interessante. Essa operação da sessão das linhas européias, linhas internacionais que eram da Panair pra Varig, foi uma operação que só militar sabe fazer. Se tu quiser eu até eu conto isso pra você.

E. Ah eu quero, é o tipo de coisa que me interessa.

FMP. Quem me contou isso foi o Senhor Berta, e eu acredito, ele não iria me atochar como se diz. Eu estive trabalhando em Brasília porque eu que montei a agência da Varig em Brasília. Em 1960, antes disso aí. Nessa ocasião, .....em 58 eu comecei a ter um relacionamento mais pessoal com o presidente da companhia que era o Rubem Berta. Com missões que ele me entregou e tudo mais. Mas essa transferência da sessão de linhas internacionais da Panair pra Varig foi muito interessante. Eu perguntei pro Seu Berta, um dia, como foi essa. Não foi muito divulgado isso, lamentavelmente não foi muito divulgado então ficaram acusações a certas pessoas e certos fatos que não correspondem a verdade, principalmente pelo pessoal da Panair do Brasil, que evidentemente ficou sentido, porque estavam muito enganados sobre o que estava acontecendo na realidade com a Panair do Brasil. Vou fazer um pequeno relato, e essa parte como eu participei também eu posso te contar. Talvez seja a única contribuição de diferente que eu possa dar pra você, diferente

dos outros. O governo Brasileiro estava recebendo das embaixadas brasileiras, principalmente, da Europa, do Chile, recebendo muita queixa de passageiros brasileiros e não brasileiros residentes no Brasil que haviam viajado com a Panair pra Europa e que na hora de voltar não tinha avião, na hora de voltar não tinha avião. Eles iam para o aeroporto e aí vinha aquela história, avião não vem hoje, avião faltou, não sei o que, não vai poder vir, por aí afora. A Panair naquela ocasião, Panair do Brasil, estava voando para o exterior somente longo curso com dois tipos de avião um era o DC-7 que era a última fase de avião pistão fabricado pela Douglas que é o DC-7 e ela estava atuando como DC-7 e com o DC-8 que foi o primeiro jato de longo curso que a Douglas também fabricou. A Panair tinha 3 DC-8, três jatos pra fazer todas as linhas internacionais que a gente chama transatlânticas. Então ela tinha para Londres, pra Lisboa, pra Paris, pra Madri, pra Frankfurt, pra Roma e pra Atenas. Com 3 aviões eles estando voando você pode fazer isso, porque não eram vôos diários, vôos duas vezes por semana, o máximo que tinha era três vezes por semana que era o caso de Lisboa e com três aviões você faz isso apertadinho. Agora com um avião você não consegue fazer. Pelo menos não consegue responder ao público que acreditou na Companhia e pagou a passagem e que foi traído na hora da viagem. Naquela época não tinha Procon, não tinha proteção ao consumidor, o consumidor pagava e não bufafa. Paga e não bufa como se dizia. Então o que acontecia? Isso eu soube em 65 quando estive na Europa e o pessoal que a Varig havia contratado na Europa alguns deles eram ex-colegas meus da Panair do Brasil e um deles com quem eu trabalhei junto durante um mês em Madri, era o Melão, chamava ele de Melão porque era Melo, tinha dois Melos na Panair. Tinha o Melinho que era o Franzino e o Melão que era o corpãozudo né. Chamava ele de Melão. E o Melo me contou que ele passou pedaços difícilimos, momentos difícilimos, quando ele levava, ele ia ao aeroporto e lá no aeroporto, às vezes, com X passageiros na espera do avião ele recebia um telegrama dizendo que o avião não ia pousar em Madri pois só tinha cinco passageiros, ele ia pousar em Lisboa que Lisboa tinha 20. Então a coisa estava degradingolando de uma maneira incrível e o Melão me contou que já vinha há mais de um ano essa situação e que o embaixador brasileiro lá, que depois eu conheci ele ele o embaixador o se não me equívoco o nome dele era Palmeiro. Ele tinha queixas amargas vivia lá na embaixada dando explicações esse negócio todo porque o pessoal ia lá botar bronca. A solução naquela época era ir na Embaixada do Brasil e dizer: pô eles me fizeram esse tipo de sacanagem. Então a situação estava nessa base de atender a escala que tinha ao maior número de passageiros e aí tinha um outro problema, um outro lado da história, como a Panair estava numa situação difícil, ela vendia passagens a qualquer preço, quase chegou ao ponto de perguntar: quanto o senhor tem no bolso? como chegou a acontecer aqui no Brasil de outras empresas aéreas que faziam serviços internos como o caso do Loyd Aéreo Brasileiro que tinha esse costume. O cara chegava no aeroporto precisando ir pra São Paulo. Quanto você tem no bolso.? Eu tenho dez miréis. Então vai. Entendeu? Essa situação de vender a qualquer preço fez com que as passagens que a Panair entregava a qualquer preço fez com as passagens que a Panair entregava a seus passageiros não pudessem ser utilizadas por qualquer outra companhia. Porque naquela época a utilização de passagem aérea eram genéricas você comprava na companhia A e podia voar com a B com a C, eram...elas podiam ser utilizadas indiferentemente por qualquer uma das

companhias aéreas que faz parte da Associação Internacional. O que aconteceu os passageiros ficavam retidos sem ter condições de viajar com outra companhia aérea, tinha uma passagem na mão, porque as outras companhias aéreas não aceitavam de jeito nenhum, porque sabiam que elas aceitando aquela passagem iam mandar a fatura pra Panair e não iam receber. A situação era pré-falimentar, pra evitar o que havia acontecido uns poucos anos antes com uma empresa aérea argentina chamada Transcontinental que era de um aventureiro, não de aventuras mas de picaretagens, ele tinha uma companhia aérea e conseguiu concessões muito boas pra Europa então ele fazia viagens muito baratas entre Buenos Aires e Europa, até que chegou um ponto e a coisa explodiu e naquela época anos cinquenta e alguma coisa anos sessenta foram 400 passageiros que ficaram na Europa a dar trabalho pro governo Argentino. O governo Argentino teve que pagar a volta de todos eles em outras companhias aéreas, pra te resumi a história. Você imagina 400 passageiros naquela época em que os aviões tinham uma base entre 60 e 70 lugares o que deve ter sido. Então foi um clamor muito grande o nome da Argentina aparecia nas páginas policiais de tudo que era lugar por aí afora. E isso era um espelho e para evitar que isso acontecesse também com uma empresa de bandeira brasileira, o governo tinha que dar um jeito, mas tinha que dar um jeito de uma maneira que não viesse a público que não se criasse uma polemização política e econômica em torno disso aí. Foi uma operação militar realizada da seguinte maneira: O seu Berta foi chamado pelo setor da Aeronáutica Civil, na ocasião, não lembro o nome do brigadeiro agora a fazer uma visita ao Ministro da Aeronáutica em Brasília e ele disse que não sabia qual é o assunto, ele disse: olha isso eu posso revelar é um assunto de segredo mas o Ministro da Aeronáutica vai revelar para o senhor. Então como ele tinha um vice-presidente, ex-Panair que era o seu Erik Carvalhik, ele tinha aquele aquela situação de 64, quando o João Goulart era presidente e havia solicitado a Varig um avião pra se escapar e a situação era 65, março, não, era fevereiro de 65 e não tinha nenhum ano da revolução e eles supuseram que o Castelo Branco, que era presidente estava em situação de também dar no pé, sei lá porque razão mas isso ocorre, uma das possibilidades seria por que a missão secreta, falar só comigo o que que é isso. Então ele saiu e disse :deixe um avião como garantia, deixe um Boeing 707 de prontidão com tripulação abastecido pra ir a qualquer parte, não sei o que vai acontecer, não sei o que está acontecendo. Então o seu Berta chegou em Brasília, foi ao Gabinete do Ministro da Aeronáutica e esse ministro disse o seguinte: vamos ter agora uma reunião com o presidente da república, ele pensou: então o negócio é sério mesmo, o negócio é sério mesmo. Mas já estamos preparados pra eventual emergência. Já tomei as providências, o avião vai estar pronto no Aeroporto de Galeão com tripulação completa, abastecido com alimentação e tudo mais. Aí chegaram no Gabinete do Presidente que era o Castelo Branco, e como seu próprio Berta falou: ele foi seco e direto ao assunto. Ele disse o seguinte a sessão de linhas da Panair do Brasil vai ser cancelada e eu quero saber se a Varig pode assumir todas as linhas da Panair, principalmente as internacionais. A Varig tinha na ocasião tinha três Boings 707, e ela fazia linha pra Nova York, Buenos Aires, fazia outras, uma série de linhas internacionais aí, linha pra Los Angeles. Então seu Berta que era um homem que conhecia profundamente sua empresa, o seu pessoal, eu duvido que existiu e que exista um presidente de empresa que conhecesse a sua empresa na palma da mão o seu

peçoal, pessoalmente, homem a homem como esse cidadão conhecia. Ele conhecia até detalhes particulares de certos empregados, não estou dizendo empregados de alto nível não, estou falando de carregador, faxineiro, etc. E ele então pediu 5 minutos pra pensar, então como ele conhecia sua companhia profundamente e sabia quais eram as possibilidades técnicas da empresa sabia as possibilidades de recursos humanos da empresa, sabia as possibilidades financeiras da empresa, e ele tinha o quadro de horários da companhia na cabeça, ele não tinha a da Panair, mas o Brigadeiro deu a ele uma planilha dos vôos da Panair e foi feita esta pergunta: - a Varig tem condições de assumir as linhas da Panair, principalmente as internacionais? Ele pediu cinco minutos pra pensar e tava jogando os aviões pra lá avião prá cá e em cinco minutos ele deu a resposta. Pode ser. Ele deu a resposta positivamente, então o presidente disse pra ele assim: - incluindo esse vôo que está saindo hoje à noite pra Paris. Ele disse: - Perfeitamente. Aquele avião já estava pronto, na expectativa. O grande lance dele foi ter deixado o avião na expectativa. Então o que aconteceu o Ministério da Aeronáutica e o Itamarati trabalharam juntos nessa operação e foi coisa de ministro com ministro, não envolveu a esquadra deles não, ministro ministro sentaram junto fizeram o plano, cozinham tudo e o plano foi o seguinte, naquele momento em que foi impositivado ao presidente que a Varig tinha condições e com o compromisso de não cancelar um vôo se quer, o negócio era sério, era da pesada, era uma decisão de você dizer de vida ou morte. O senhor não vai cancelar nenhum vôo da Panair, nenhum vôo da Panair. Então ele disse pro Ministro da Aeronáutica que estava presente que era só os três que estavam na sala ele diz:- Põe em marcha a operação Panair. O Ministro da Aeronáutica ali pegou o telefone ligou pro gabinete dele e disse: - Põe em marcha a operação Panair. E o presidente pro ministro das relações exteriores e disse a mesma coisa: - Põe em marcha a operação Panair. (o telefone toca constantemente)E assim terminou a conversa. Essa foi a missão que foi entregue ao homem. Como funcionou esse negócio, como foi coordenado isso pra que funcionasse? O gabinete do Ministro da Aeronáutica já havia feito todos os planos para a parte de suporte técnico aos vôos pra Varig, porque a Varig não fazia linhas pra Europa, no entanto ela não tinha, o pessoal técnico da Varig não tinha conhecimento da operação Europa. Tinha bastante conhecimento da operação Estados Unidos, já fazia 10 anos que operava. Foi feita a operação da seguinte maneira(telefone toca novamente) com essa questão do suporte era muito importante porque envolve segurança de vôo. Então o que que foi feito, o Ministério da Aeronáutica entrou em contato com os adidos das Embaixadas desses países envolvidos que eram: Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Alemanha, Itália, Suíça para que eles coordenassem junto as autoridades locais o apoio técnico para os aviões da Varig. Eles não disseram que era da Varig, os aviões comerciais brasileiros que possivelmente iriam começar a passar. O negócio foi feito meio no no pediram apoio técnico no sentido de quando eles entrassem em contato vou dizer que dias, que horas e quem. Aí foi o apoio técnico de suporte de vôo, chamada de segurança de vôo. Através do adido comercial das embaixadas Brasileiras nesses mesmos locais fizeram contatos com a direção das companhias aéreas nesses mesmos locais após o 'go ahead' após dado o início a operação Panair eles receberam um telegrama secreto do Ministério da Aeronáutica e do Itamarati dizendo entre em contato ou melhor deflagrem a operação Panair. Eles já sabiam o que era tinham recebido

correspondência confidencial a respeito. Então o que eles fizeram entraram em contato com as direções das companhias aéreas locais pedindo que essas companhias dessem suporte a Varig para os vôos que vão entrar em substituição aos vôos da Panair. Então essa malha de providências que foram feitas previamente e posteriormente aquele momento que foi confirmado que a Varig poderia fazer a operação garantiu o sucesso absoluto da programação. Tão secreto foi a organização disso aí que o presidente disse ao seu Berta : - a operação é secreta vocês vão sair hoje à noite como se fosse Panair do Brasil para Paris, vocês vão estar no aeroporto prontos pra viagem pra fazer a viagem e o pessoal da Panair vai levar passageiro pra dentro do seu avião e eu quero mais uma coisa nenhum passageiro da Panair em qualquer parte do mundo com passagem da Panair vai ficar

Fita número 1 – lado B

FMP...que lhes estão sendo outorgadas, vocês não vão ter obrigação nenhuma de transporte em conexão pra outros destinos, pra outros lugares. Mas eu não quero que ninguém fique na Europa sem transporte. Não tem problema nenhum. O que aconteceu a seguir: no aeroporto do Galeão o único DC-8 da Panair do Brasil que estava voando, estava pronto pro embarque a tripulação da Panair do Brasil chega no aeroporto pra embarcar e aí foi notificado pela DAC de que o vôo deles tinha sido cancelado, que a linha da Panair tinha sido cancelada e que o avião não ia sair e que o avião DC-8 da Panair do Brasil estava retido por ordem judicial, até isso eles fizeram, o Ministério da Justiça fez uma ordem judicial de apreensão dos aviões...pra evitar que eles fugissem do Brasil, porque a Panair não era proprietária de todos seus aviões. Uma parte dos Caravelle que tinha, uma parte dos DC-8 que ela tinha naquela ocasião pertenciam a outras companhias. Pra evitar processos de ordem internacionais de demanda e aquele negócio todo então o Ministério da Justiça deu embargo a partir da meia noite daquele dia ou coisa parecida o embargo dos vôos dos aviões da Panair pra qualquer parte. Eles foram aterrados como se diz e ficaram e não puderam levantar vôo. Então a operação foi uma coisa realizada com muita precisão e muita cobertura, de forma que não houvesse o menor prejuízo aos passageiros. Tanto que aquele avião da Varig que estava de plantão ele continuou de plantão o dia inteiro no Galeão e os tripulantes foram para casa para voltar para o aeroporto duas horas ou três horas antes da hora do avião sair e não sabiam para onde iam. Nem isso foi dito aos tripulantes da Varig pra onde que eles iam viajar. Então três horas antes da hora do vôo, o vôo parece que decolava às 11:30 h da noite três horas antes eles tiveram uma reunião com o presidente da Varig como Diretor de Operação que já sabiam, o Presidente, o Vice-Presidente e o Diretor de Operações, enfim os principais da companhia, diretores tiveram reunidos e aí então foi revelado o que estava acontecendo o que ia acontecer e eles tomassem providências imediatas. Foram reunidos os tripulantes e foi dito: - vocês vão fazer uma viagem assim assim e assim. O que vocês precisam pra isso.? O comandante disse:- eu só preciso de um navegador. Um navegador que possa nos dar a orientação nos destinos na Europa. Então havia um senhor que era tripulante da Panair do Brasil, da Panair do Brasil era tripulante da Panair do Brasil um senhor de origem austríaca que ele era

navegador, era o único navegador formado que tinha no Brasil na ocasião. Quando Jucelino tomou posse,

E. Em 55

FMP. Em 55? 56 Jucelino Kubchek tomou posse, quando terminou a eleição ele fez uma viagem de recreio(risadas) à Europa num Constelation da Varig. Primeira vez que a Varig foi pra Europa. Um avião da Varig foi pra Europa. Um Constelation da Varig que foi arrumado para aquela viagem, modificaram a cabine interna do avião pra fazer aquela viagem. Mas a Varig não tinha pilotos que conhecessem bem as rotas. Então tinha esse comandante, esse cidadão que era da Panair do Brasil e o seu Berta convidou-o a ir como navegador nesse vôo. Ele estava de férias, veja bem o cara estava de férias e por uma questão de honestidade ele falou pro patrão dele:-eu vou fazer um vôo pra Europa a serviço da Varig, mas não a serviço da Varig, vou a serviço da Presidência da República. E aí disseram pra ele: - se o senhor fizer esse vôo, o senhor está demitido.(risadas)Se fizer esse vôo o senhor está demitido. Ele disse:- olha tudo bem, eu eu recebi um convite que veio do Presidente da República, que é para eu acompanhá-lo nesse vôo. O cara já sabia o que era, acontece que ele fez o vôo, voltou e quando voltou ele evidentemente cantou as pedras pro Jucelino a bordo, e quando ele voltou o Ministro da Aeronáutica já havia telefonado para o presidente da Panair se você botar esses homem na rua vocês vão sofrer consequência, encrenca(risadas). Ele foi à serviço do Presidente da República . E o cara:- ah eu sei que ele foi pra fazer navegação da Varig, isso é traição ele é empregado nosso não pode trabalhar pra outra. E foi à serviço do Presidente da República. Você vê são coisas que acontecem nas altas esferas que a gente não fica sabendo. Ele, eu estou tentando lembrar o nome do homem, o nome do cara, mas ele vem aí daqui à pouco, e ele foi convidado pela Varig pra assumir essa parte. Ele estava naquele momento sem emprego. Porque a Panair do Brasil, tu sabe como é , a mesma coisa que linha de ônibus, você tira os ônibus da linha não permite que eles saiam pra rua acabou a linha. Então não permitindo que os aviões saíssem acabou o negócio. Ele foi pra Varig pra trabalhar na Varig e ficou lá até se aposentar. Ele já faleceu. Mas era uma belíssima pessoa, esse navegador. Ele foi professor de quase todos esses tripulantes que a Varig tem hoje, foram alunos dele na parte de navegação. Um cara que entendia profundamente esse negócio de navegação. Foi dele que eu ouvi pela primeira vez que os redemoinhos no Hemisfério Norte rodam em direção que os do Hemisfério Sul.(risadas) No sul parece que roda contra o sentido do relógio e no hemisfério norte a favor do relógio. Isso é um dos mistérios do nosso globo terrestre.(risadas). Bom, o que aconteceu naquele momento no dia, na noite começou a sair notícia no rádio no dia seguinte no jornal houve protesto e houve uma série de coisa ou mais. Como a coisa começou a funcionar e seguiu sem nenhum problema aí foi a a Varig tomou conta com retidão com segurança dos serviços e a coisa foi sendo realizada sem nenhum inconveniente. Nesta oportunidade eu estava na gerência da Varig em Buenos Aires. Eu fui pra lá em 1961, princípio de 61 depois que montei a Varig em Brasília em 60 estive mais seis meses aqui em Porto Alegre, na inspetoria e me mandaram pra Buenos Aires como te falei em substituição ao gerente, temporariamente e acabei ficando lá. Fiquei lá três anos e meio e saí de lá quando a Varig abriu as linhas em fevereiro de 65 dia 12 de fevereiro de 65 foi esse evento, que eu te falei, da substituição de uma por outra. E dia 20



de fevereiro a Varig me convocou eu estava em Buenos Aires, eu tinha uma equipe muito boa em Buenos Aires eu tinha um subgerente que era totalmente capacitado pra assumir as minhas falatas, tanto que toda vez que eu saía ele assumia e nunca tive problema. Então, me convocaram pra ir para a Europa, pra montar a agência da Varig em Madri. Em Madri eu fiquei trabalhando durante seis meses, montando as coisas na agência lá, fazendo contrato pra loja e durante um mês nós ficamos na agência da Panair do Brasil, que era na Calle (?) uma ruazinha pequena ali no ao lado da Gran Via, José Antonio, e trabalhei junto com o Melão, famoso chamado Melão. Ele me contou uma série de coisas que estava acontecendo e que ele andava preocupadíssimo, usando um termo chulo:- ele estava de saco cheio e ele já não aguentava mais. Porque não havia um vôo que se realizasse com regularidade já fazia mais de um ano. E ele estava, vamos dizer assim, eu estou aqui pagando os meus pecado, apesar de estar no melhor lugar, como ele disse o melhor lugar que a gente tem pra trabalhar aqui na Europa, naquela época que era Madri, e todo mundo diz pra mim: - você é um cara de sorte, trabalha em Madri, o lugar mais barato da Europa, patati patata, vida calma, vida mansa, aquele negócio, apesar de ser dois vôos por semanas. E ele dizia assim apesar de serem dois vôos por semana, às vezes eu passava duas semanas sem ter um vôo se quer. Então eu tinha que dar um jeito de botar os passageiros no trem aqui em Madri e mandá-los para Paris para pegar o avião, ou mandar para Lisboa para pegar o avião, todo mundo buchichava, reclamava muito porque: -pô eu vou de trem? Comprei passagem de avião e vou de trem? Se você quer ir? Quer voltar para o Brasil então esse é o caminho. Com a Panair esse é o caminho. A não ser que o senhor tire o dinheiro do bolso e pague uma passagem com outra companhia aí é outro caminho. Ele disse que estava muito aborrecido com esse tipo de coisa que estava acontecendo e que ele passava a maior parte do tempo dele na Embaixada lá, porque toda hora estava sendo convocado: - tem um cliente aqui, tem um cara...vem explicar, vem explicar....o pessoal da Embaixada, os secretários e aquele negócio todo já não tinha mais o que dizer então pra se livrar do cara chama o gerente da Panair para explicar. O cara vem aqui conversa, conversa, explica, explica. Sabe como é, você está lá fora, muitas vezes está nas últimas financeiramente, entendeu? E não tem como sobreviver. Não tem como se arrumar então como a passagem de trem era barata era mais barata que a do avião, então botavam o pessoal no trem lá e mandava de Segunda classe, que a Segunda classe lá é dez vezes melhor que a primeira nossa aqui. Eles mandavam o pessoal todo ou pra Paris ou pra Lisboa dependendo de como eles tinham confirmação. No fim a Varig estava fazendo só estas duas cidades e Roma. Fazia Roma – Lisboa e volta, Roma-Paris-Lisboa e volta pro Brasil. Roma-Paris, uma vez ia pegar passageiro em Londres quando tinha uma certa quantidade, às vezes ia pegar em Madri, quando tinha uma certa quantidade e o negócio estava funcionando dessa maneira assim. Então foi isso.

E. Deixa eu te perguntar uma coisa. Por conta dessas relações até com a, com essas relações políticas, Jucelino, Jango, Castelo Branco e tal, por exemplo, quem controlava a Panair? Qual era o capital porque ela tinha participação da Panam?  
FMP. Não. A Panair do Brasil na sua origem ela foi uma subsidiária integral da Panam American Airlines, que era uma empresa americana, americana que tirou uma licença pra

fazer vôos internacionais e começou em 1929 parece, ou 30 não estou lembrando, eu tenho essa história lá em casa. Eu tenho um livro da história da Panam.

E. Eu tenho alguns dados sobre isso.

FMP. .... e começou a fazer Miami-Havana. Essa foi a linha internacional e a licença que a Panam pediu para o governo americano foi pra fazer linhas internacionais os chamados (...?)saída e entrada para outros países. Tanto que eles lutaram por muitos anos para fazerem vôos internos nos Estados Unidos.

E. Que eles não tinham licença.

FMP. Na minha humilde opinião foi o que acabou com eles. Depois conseguiram essa licença, fizeram um auê danado. A Panam chegou a ter, a gente chama de Panam, eles chegaram a ter 15 ou 16 subsidiárias na América Latina. Tinha Companhia Mexicana, chamada Companhia Mexicana de Aviacion, Companhia Cubana de Aviacion, Companhia Dominicana de Aviacion, quase tudo com este nome assim, Companhia Panamenha de Aviacion, na Guatemala tinha uma que não era Guatemala era, não me recordo o nome, tinha no Panamá, já falei, tinha na Venezuela, tinha na Colômbia, no Peru, era a única que tinha o nome diferente chamava Panagra, Companhia Panamerican Grace Airways. Porque estava associada a uma empresa de navegação marítima chamada Grace, que era de uma família americana radicada no Peru. Junto com eles formaram a filial da Panam que chamava Panagra. Era interessante os aviões eram pintados de verde e amarelo. As cores deles eram verde e amarelo e que muita gente pensava que era brasileiro. Então tinha essa tinha a Companhia Chilena, e a Panair do Brasil no Brasil, na Argentina eles não tinham, no Uruguai também não tinham. Então a Panagra fazia toda a costa do Pacífico e a Panair fazia toda a outra parte sendo que a Panam quando começou, na realidade eles começaram a fazer a linha de Miami-Havana e depois se fundou, ou antes, havia se fundado uma companhia aérea chamada NYRBA, New York-Rio-Buenos Aires. Que fazia com hidro aviões o trajeto de Nova Iorque até Buenos Aires passando pelo Rio de Janeiro e fazendo mil escalas pelo caminho. Toda costa de água que ele enxergava ele pousava.(risadas), pousava não, amerrisava. E que depois foi adquirida pela Panamerica. A Nyrba foi adquirida pela Panamerica e passou a operar como Panamerica Airways pra costa Atlântica da América do Sul. E durante muito tempo eles exploraram a linha amazônica com os hidros. No início a Panam e depois passaram pra Panair do Brasil essa operação, tinha aviões de quatro ou seis passageiros, hidro aviões que faziam toda aquele, qualquer trapiche que aparecia na beira do rio eles pousavam pra botar, descarregar e carregar passageiro.

E. Você disse que a Panair no início era uma subsidiária integral mas já, mais ou menos nessa época?

FMP. Integral, integral, não, depois ela passou a ser ela passou a Ter, quando o governo brasileiro não me lembro exatamente quando foi, quarenta e alguma coisa, o governo brasileiro obrigou que, não sei se foi a Constituição de 46, alguma coisa assim, não posso dar segurança. Não permitiu transporte terrestre, não, transporte aéreo no Brasil de propriedade estrangeira. Tinha que ter maioria brasileira. Então, o que a Panam fez? Vendeu para um milionário lá do Rio, estou tentando lembra o nome dele mas não me vem a mente, vendeu os 51% das ações, não sei se vendeu mesmo.

E. De todo modo era individual, estava em nome de uma pessoa?

FMP. Da família lá do Rio de Janeiro, que passou a ser maioria na, Paulo Sampaio, Paulo Sampaio era o presidente da Panam. Mas era o sogro dele, não me recordo o nome, que era o maior acionista do Brasil.

E. E a Panam ainda tinha alguma participação?

FMP. A Panam sim, a Panam tinha.

E. Até o final?

FMP. Até o final. Eu falei naqueles três DC-8 que a Panair tinha no momento em que ela perdeu as linhas?

E. Huhuhu

FMP. Um era dela, estava sendo comprado pela Panair do Brasil a Douglas, uma era arrendado da TWA que era uma companhia americana e o outro era arrendado da Panam. O dia e hora da concretização dessa operação foi calculado também matematicamente, porque eles não queriam que tivessem avião de propriedade estrangeira no Brasil e que depois viesse aquele negócio de embargo, tomada de posse, aquele negócio todo e vamos ver o que aconteceu. O avião que pertencia a Panam, o DC-8 estava nos Estado Unidos fazendo revisão geral, o avião da TWA, que pertencia a TWA ele estava parado no Rio de Janeiro, estava sendo como a gente chama em aviação canibalizado, eles não estavam com dinheiro pra comprar componentes, aqueles mais caros então eles tirava de um avião e botava no outro, então esse da TWA estava no Rio sendo canibalizado e este a Varig se comprometeu com o governo a colocá-lo ar em condição de vôo pra devolver pra. Eles pediram a TWA para não entrar com processo judicial ia criar uma confusão danada e talvez nunca mais recebesse o avião então ele foi posto em condição de vôo e levado de volta para os Estados Unidos.

E. Por que o senhor disse que no caso, o governo chamou a Varig particularmente?

FMP. A única que tinha condições. Não só por ter experiência de linha internacional como também porque era como se chama tratar as coisas com seriedade, na realidade era isso aí. E a única pessoa que poderia dar aquela resposta em cinco minutos era o seu Berta. Se fosse outro ia dizer: - ah, vou ter que ver, vou ter que analisar, mandar chamar o diretor da contabilidade, diretor de operações, não sei o que e tal e então conversar pra ver se da pra fazer. Ele sabia fazer. Se podia ou não podia.

E. Por exemplo, o fato de que a Varig sempre teve participação acionária do governo do estado e tinha também a Fundação?

FMP. Muito pequena, a Varig tinha ainda permanece a parte do governo do estado é ainda muito pequena ela é inicial, ela foi quando o governo do estado entrou com uma pequena cota, na altura de 8 ou 10% na formação do capital da Varig o governo entrou e nunca mexeu naquilo nunca transformou em mais ou menos, recebia os bônus e as bonificações como qualquer acionista.

E. Mas a maioria estava no nome da Fundação? Certo?

FMP. Certo.

E. Isso da Fundação deve ter dado, uma eu imagino assim uma estabilidade maior.

FMP. Você já conhece a história da Fundação né?

E. Vagamente, eu até entrei em contato com o pessoal do Museu e pedi se eles podiam me conseguir(?)o Estatuto Original eu estou bastante interessado na...

FMP. Eu não tenho isso aí, eu não sei te dizer. Eu sei o seguinte o seu Berta era um ele era um camarada que tinha se baseava na Encíclica Rerum Novarum, isso era o ponto de apoio dele e ele era muito socialista, no bom sentido, de que era um camarada que olhava pros empregados não como patrão, mas como colaborador. Entendeu? Então ele sempre quis fazer coisas a favor dos empregados e eu vou dizer algumas delas. Uma delas foi criar a Fundação, então ele solicitou aos acionistas aos grandes acionistas da Varig, Alberto Bins e tantos outros, que participaram da formação do capital da Varig que cedessem suas ações para a formação da Fundação dos Funcionários da Varig que hoje chamasse Fundação Rubem Berta em homenagem depois que ele morreu. Isso foi feito em quarenta e...dois, por aí, Então o que aconteceu a Fundação dos Funcionários da Varig ficou detendo uma faixa de 75% a 80% do capital da Varig e os benefícios revertia em favor da Fundação. Qual era o objetivo dele? Fazer com que o lucro da fábrica fosse, o lucro real depois que você investiu, depois que você comprometeu sobrou um pouco, então vai pros funcionários. Então começaram a fazer parte do da Fundação, era regida por um sistema que ele criou de um Presidente, que seria o mesmo presidente da Varig naquela ocasião, era dono da Varig e o presidente mandava(...?) mas todo mundo dava apoio pra ele fazer isso aí. Depois começou a acontecer uma série de modificações até chegar ao que chegou hoje. Mas a a princípio quando ele fundou a Varig ele criou uma Colégio Deliberante que é o grupo de funcionários escolhidos, que recebiam não só a função de participar do Colégio Deliberante, como também recebiam ações, eu fui da última turma que recebeu ações da Varig, recebi em 62 em 62 eu recebi, quantas ações foram? 12 ou 14 ações.(...?) Hoje já não as tenho mais. Mas a idéia dele era a seguinte era de que houvesse realmente participação dos funcionários nos benefícios da empresa. Posteriormente ele quis criar um serviço assistencial para os funcionários da Varig. Ele via que a Varig contribuía para o Instituto de Pensão, com uma Terça parte da folha de pagamento e os funcionários contribuía com uma outra Terça parte e o governo nunca contribuía com nada. Como até hoje não contribui com nada desde que foi fundado os Institutos de Aposentadoria e Pensões depois que mudou 30 vezes de nome, INSS, como chama INPS e seja o que for, esta parte do governo nunca saiu. Ao contrário ele retirou o que tinha lá na Caixa retirou pra uso político sei lá, como foi o caso do Jucelino pra construir aquela monstruosidade que chama Brasília. Uma cabeça que está ficando maior que o corpo cada vez mais. . Então essa idéia dele era a seguinte, e a proposta que ele fez na ocasião governo foi o seguinte: a Varig continua com sua Terça parte de contribuição para o Instituto mas quero que o Instituto ceda a Fundação dos funcionários da Varig a Terça parte dos funcionários, a contribuição do funcionário vai pra Fundação e não pro Instituto e a contribuição da Varig continua indo para o Instituto e nós eximiremos o instituto de qualquer tipo de auxílio médico, pensão e aposentadoria. A Fundação vai assumir todas essas funções, o funcionário da Varig...

E. No caso na época os Institutos eram públicos?

FMP. Eram públicos, setoriais.

E. No caso da Varig qual seria transporte?

FMP. Chamava IAPTEC

E. Era considerado como comerciário.

FMP. Não, não. Instituto de Aposentadoria... perdão CAPSOTEC- Caixa de Aposentadoria, Pensão dos Serviços Aéreos e de Telecomunicações. Eram os aeroviários, os ferroviários, e os que trabalhavam em empresas de telecomunicações, telefônicas, telegramas e tudo mais, que existiam empresas de telegramas na época, estrangeiras que era a Western e a Italcable(?) e outras tantas que tinham aí na comunicação internacional, mesmo no Brasil entre cidades brasileiras era só o correio que fazia. Exceto entre as cidades do Rio de Janeiro e Porto Alegre e São Paulo, Recife e Belém. Essas cidades que eram pontos marítimos e que tinham suas linhas interligadas através de cabos marítimos podia mandar telegramas via Western via Italcable(?) uma dessas empresas estrangeiras que operavam aqui dentro. Ele fez esta proposta pro governo que eu acho que era uma boa proposta, uma excelente proposta para os funcionários da Varig e não foi pro governo. (...?) Acredito até que eles devem ter pensado que a Varig começa com esse negócio e nós cedemos e daqui a pouco todas as empresas vão querer eles devem ter pensado em algo assim e não concordaram, porque seria uma exceção a regra.

E. Abrir um precedente.

FMP. Você abria um precedente e nós vamos ficar com que? Com nada com a Terça parte que as empresas já estão pagando pra vocês jogarem fora, faltou alguém que dissesse isso na cara deles. Já que o compromisso era prestar todos os serviços de assistência médica, e pensões e aposentadorias seria prestado pela Fundação.

E. Você falou que ele se baseava muito na Rerum Novarum e isso, ele era uma pessoa religiosa frequentava a igreja ou..?

FMP. Ele era protestante e presbiteriano, me parece.

E. Mas na parte do pensamento social estava afinado com credos católicos?

FMP. Sim, sim porque isso não tem religião nem cor política.

E. Uma coisa que eu queria perguntar em relação da sua relação você disse que chegou a conviver bastante com ele....

FMP. Voltando esta parte social foi a primeiro pensamento nessa parte de empresa em previdência privada, a Fundação de Funcionários da Varig seria uma empresa de previdência privada, com serviços adicionais, serviço de assistência médica e e provisionamento de cestas básicas, todas essas coisa a fundação já fazia antigamente(telefone). Daí surgiu a outra idéia que foi criar o que chama hoje a AEROS, que é uma empresa de previdência privada que está formada pela Varig, parece que a Transbrasil participa também e outras empresas do ramo, participam desse AEROS que é uma empresa que o empregado contribui durante cinco anos no mínimo, e no momento em que se aposenta ele recebe o salário dele integralmente, parte dada pelo INSS e a parte de complementação dado pelo AEROS. Infelizmente não peguei esta parte. Ele começou a falar no AEROS depois que se começou a falar nesse negócio, se falava muito dentro da Varig na formação dessa entidade. Mas eu saí antes dela ser formada. Saí em 76 e ela foi formada em parece que em 79/80.

E. Quería te perguntar do Berta, tu conviveu bastante com ele durante um certo período. Tu tem idéia da família dele? Porque aqui em Porto Alegre tem essa empresa chamada Berta e Bins, eu sempre fiquei curioso de saber se a família dele tinha algum parentesco?

FMP. É parente.

E. Parente.

FMP. Essa fábrica de (...?) é primo dele.

E. Ah, é primo dele

FMP. A família Berta era pequena aqui, mas eram empreendedores.

E. No caso os pais dele eram de ramo empresarial(...?)

FMP. Não sei, não conheci. Esta parte eu não conheci. Agora era uma pessoa extraordinária viu ...

Fim do lado B da primeira fita

Fita 2

Lado A – Fernando Morais Pereira

17/10/1998

FMP. Essa figura humana que foi um dos executivos mais importantes que o país já teve era um homem de uma visão extraordinária, porque em aviação você tem que ter visão, você tem que enxergar pelo menos cinco anos na frente. Se você não enxergar cinco anos na frente é melhor largar o negócio porque é muito instável. Pelas notícias você vê que há instabilidade, de repente está indo bem de repente está indo mal, precisa fazer investimentos seríssimos, que você não pode fazer a curto prazo, daqui a cinco anos vamos precisar de tal tipo de esquema e precisar de tal tipo de avião e assim assim, encomendas tem que ser feitas com antecedência. Você nunca faz, a não ser que compre avião usado, você nunca faz investimento pra receber hoje ou amanhã. Não é como entrar numa loja de automóveis e comprar e sair já. Você tem que encomendar, em princípio até porque os aviões são iguais na sua concepção de fábrica e depois são desiguais nos seus arranjos, de acordo com os interesses de cada uma companhia, principalmente arranjo técnico na parte de cabine de comando e na parte na cabine de passageiros. Você não pode chegar e dizer eu quero aquele Boeing 747, aí a fábrica vai te perguntar mas qual a versão que você quer. E quantas versões tem? Aí te abre um leque enorme de versões e até acontece muito comumente as companhias aéreas tem que reformular quando ela compra, reequipar, adequar aos seus sistemas operacionais, cada uma tem um jeito. O piloto que voa um 747 da Varig, não pode voar um 747 da British, ele senta na posição de comando ele vai sentir que tem diferença de comando no painel naquelas chaves todas.

E. Sofre uma adaptação.

FMP. Sofre uma adaptação.

E. Outra coisa que tu estavas falando do Berta, tu chegaste a conhecer o Otto Ernest Mayer que foi o fundador?

FMP. Eu conheci superficialmente, trabalhei lá, conheci pessoalmente mas não não.

E. Porque ontem eles me disseram que ele se afastou na época da guerra mas depois chegou a voltar como para algum órgão do conselho.

FMP. É, ele se afastou ele foi pro conselho de administração. Naquela época chamava conselho deliberativo. Ele foi porque ele era alemão, aquele negócio que você falou dos da

inteligência que andava cercando os nazistas que andavam por aqui e tudo mais mas ele não tinha nada a ver com tudo isso não. Casualmente ele era um alemão que tinha imigrado pra cá e de repente deu uma...acendeu uma luzinha nele tá, porque gostava de avião, admirava esse negócio e resolveu fazer uma companhia aérea aqui. O interessante na formação das companhias aéreas na América do Sul, é que praticamente, não todas, mas a maior quantidade delas foi formada por uma empresa alemã chamada Condor Sindicato, assim foi a Varig, assim foi a Cruzeiro do Sul, assim foi a Vasp, assim foi a Aerolineas Argentina que na ocasião(E:Causa era Uruguiaia) chamava Fama. E assim foram várias companhias aéreas, e porque esse sindicato Condor era um grupo de técnicos na área de aviação comercial que estava começando, ela começou primeiro na Holanda, com a KLM. Que a foi a primeira em 1917 ou 18 por aí, logo depois da primeira grande guerra mundial, então eles formaram uma empresa chamada Sindicato, eu acho que naquela época não existia cooperativa, que teria sido cooperativa hoje, modernamente se chamaria Cooperativa. Foram pilotos, mecânicos e administradores e tudo mais que compraram aviões Junkers e Dornier e montaram. Assim como os ingleses montaram estradas de ferro por todo mundo os alemães começaram a montar transporte aéreo no mundo todo.(Rogério depois tem dois recadinhos pra ti).....(interrupção)

E. Agora, tem essa coisa da origem Alemã, e depois vou te falar sobre o Mayer porque eu consegui bastante sobre o Mayer

FMP. Sim

E. Havia ainda muitos técnicos alemães ou de origem alemã, no período em que tu entraste na empresa, havia uma presença importante de de de

FMP. Sim, sim, sim, os diretores eram todos praticamente de origem alemã. Com exceção de um que era o Seu Rochedo, tinha o Seu Rubem Berta, tinha o Senhor Oscar Zibbel, tinha o Senhor Rudi Schali, tinha o senhor...eu tô...depois foi o presidente..depois como era o nome dele? O senhor..bom...me foi...eles eram basicamente não alemães mas de origem alemã, a maior parte de origem alemã. Assim como todo o pessoal da parte técnica, de manutenção e tudo mais. A maior parte dos operários eram alemães, poloneses e russos, russo de como se chama de aqueles que imigraram da Rússia depois da primeira guerra. Antes da primeira guerra, se estabeleceram aqui, tem uma colônia, mas ucranianos que russos. Aqui na se não me engano em Canoas por aí.

E. Canoas, sim.

FMP. Essa era a maior parte do pessoal que lidavam com esse negócio, porque eram pessoas que vinham da Europa que eram oriundas de famílias oriundas da Europa que tinham capacidade técnica, mas desse tipo, mais por essa razão.

E. No caso do Mayer especificamente

FMP. Ah eu esqueci daquele outro era Harry Schultz

E. Foi presidente também.

FMP. É, foi também presidente.

E. No caso do Mayer, particularmente eu. Na década de 30 e 40 eu consegui documentos lá nos Estados Unidos como daqui na DOPS que estão abertos a pesquisa agora e ele chegou a ter um envolvimento político bem maior do que parecia.

FMP. Ah é? Bem maior do que parecia?

E. Deixa eu te mostrar aqui.

FMP. Até pode ser né.

E. Isso é uma coisa meio delicada porque...

FMP. Embora que eu vou te contar um negócio muitas dessas coisas eram baseadas em suspeitas.

E. É, pode ser, em alguns casos sim. Houve um episódio esse da instalação de rádios de escuta, de transmissão.

FMP. Aah não, isso eu acredito

E. No vapor alemão, isso aqui foi 39 e em 40 eles fizeram e tem um vasto inquérito. Mas na verdade o que se conclui é o seguinte, ele era filiado não ao Partido Nazista diretamente, mas a Frente Nacional do Trabalho Alemã, o National Socialist (.....?) que

FMP. Hahaha

E. Ele era filiado e escrevia cartas as autoridades alemãs e escreveu alguns artigos no jornal ainda antes da guerra em 37, onde ele se declarava e nesse caso desse episódio o que aconteceu é que o Sindicato Condor mandou um técnico do próprio Sindicato Condor fazer a instalação desses rádios num período em que o Brasil estava em situação de neutralidade na guerra, sem autorização e sem conhecimento das autoridades e ele veio e depois foi embarcado daqui de Porto Alegre pra Pelotas com uma passagem da Varig sob a orientação e ordens do consulado alemão e o cônsul alemão, era realmente a figura chave da propaganda nazista e tal.

FMP. Hahahaha

E. Em função desse e outra coisa que eu consegui também aqui tem uma lista de, são listas de pessoas que foram alguns presos por atividades nazistas e tem uma lista de contribuintes que constava de um bloco de recibos do próprio Partido Nazista que foi apreendido.

FMP. Do cobrador?

E. Do cobrador do próprio Partido Nazista.

FMP. (risadas) (risadas)

E. E consta tanto o Mayer consta tanto o Mayer(risadas)

FMP. É verdade(risadas)

E.....consta também o comandante Gris, Shaver Gris(?) que chegou a ser na época era um dos grandes aviadores(....?) engraçado eu tinha visto aqui. A não o Gris está em outra lista, na lista dos engenheiros filiados ao partido nazista, Shaver Gris, Capitão da Aviação.

FMP. Esse eu não conhecia não.

E. Bom, eles já eram muito antigos é um outro que participou da primeira guerra, assim como o Mayer tinha participado era veterano, eles vieram. Na verdade o que os americanos vão levantar suspeitas....bom tem aqui também uns Neugbauer

FMP. O Davi está aí?

E. Tem o Wallig, o João Wallig

FMP. Que muitas vezes eu até posso dizer a você isso aí talvez não tenha sido por simpatia tenha sido por proteção.

E. É possível, pois é difícil, às vezes

FMP. É difícil você definir o que que é um e o que que é o outro.

E. Claro, claro. Porque eu acho o seguinte porque o caso do



FMP. Hoje, você vê muito isso na mafia chinesa na mafia russa os caras contribuem não porque acreditam naquilo mas porque se não contribuir está fuzilado.

E. Claro, mas o fato também do governo brasileiro antes da guerra tinha muita simpatia

FMP. O governo brasileiro era nazista.

E. O Getúlio tinha muita

FMP. Ele era nazista

E. Figuras como Filinto Muller, como vários outros que estavam e você vê eu tenho outro pra te mostrar que é quando o Berta assume, o que acontece é que a Varig em função desse episódio todo ela estava na lista negra dos Americanos.

FMP. Hahaha

E. E eles vão fazer uma requisição especial já em 42, porque bom a Alemanha começa se dar mal na guerra e o Brasil está na área de influência americana, mais diretamente depois começa se definir um pouco mais e vai entrar na guerra nesse período inclusive. E os alemães já não tem mais como conseguir peças de reposição, aeronaves, uma série de limitações aí. Os vínculos comerciais eles estão todos cortados com a Alemanha e eles vão precisar buscar equipamentos, inclusive os aviões eram antigos

FMP. É isso é verdade

E. E nos Estados Unidos não conseguem porque estão na tal da lista negra. Essa é uma carta do cônsul recomendando

FMP. que fosse atendida

E. Que fosse atendido pedido porque a companhia é muito importante, inclusive uma das coisas que ele diz, que é interessante é que o Brasil tem o território muito vasto o sistema de transporte ferroviário é muito precário e inclusive para as autoridades poderem ser deslocadas para outros pontos para poder controlar o país e governar a aviação é cada vez mais imprescindível. Aqui, então, tem a carta que o Berta manda, aqui tem uma resposta contrária dizendo que tem escassez de material, que tudo está sendo direcionado pra guerra e que independente disso, enquanto houver qualquer suspeita de influência alemã na companhia eles não vão né...E aí a naquele período que inaugura Porto Alegre-Montevidéo vem uma outra carta recomendando...o cônsul aqui estava trabalhando a favor da Varig nesse caso e vai a carta da Varig, explicando a situação acionária da Companhia de fato. Porque a suspeita dos americanos que eu acho que tem fundamento..

FMP. Pena que saiu..

E. Fica ruim de ler mas

FMP. Dá pra entender a escrita mas a data comeu...será isso em 42?

E. Em 42, 18 de abril/agosto(?) de 42 que a explicando que o Mayer era o único de nascimento alemão, embora fosse naturalizado brasileiro e estava afastado e tudo...aqui tem 18/8/42(?) dizendo que a.....

FMP. Afastado.

E. Ah é, que a suspeita dos americanos era a seguinte de que uma série de pessoas muito conhecidas mas há uma série de ações pulverizadas em nome de pessoas desconhecidas e a suspeita era de que esses fossem além do Banco Transatlântico Alemão que tinha participação e tal de que esses fossem, muitos deles testas de ferro da do Condor Sindicato

e quem realmente estaria por trás seria a Lufthansa. Como havia toda essa jogada dos alemães estarem criando as companhias pela América do Sul.

FMP. Era uma situação que talvez você não pudesse desvincular de uma ligação política, porque as pessoas não tem escrito na testa eu simpatizo com...ou eu sou fanático por...ninguém tem escrito isto na testa. Você só sabe disso depois que essa pessoa tenha alguma atividade que demonstre que seja isso. Como guerra é guerra, como guerra é guerra está se descobrindo até hoje que tinham oficiais americanos que colaboravam com a Rússia, entendeu? Talvez premidos, talvez por descrença, talvez por crença, não sabe o quê...mas algumas coisa que você diz mas como não é possível o camarada em vez de servir as forças armadas do país, tem obrigação de defender o país. Estava servindo ao inimigo. Certas coisas..

E. Uma boa parte do temor que os americanos tinham era porque a colônia alemã nos Estados Unidos é muito grande também.

FMP. Muito grande também.

E. E o movimento nazista foi muito forte, tinham influência econômica. Eles sabiam exatamente quando olhavam pro Brasil e viam o risco em potencial de um alinhamento dos descendentes alemães com a Alemanha, porque estava vivendo a mesma situação lá dentro e em muitos casos, o próprio Ford, Henry Ford foi condecorado, descobri a pouco tempo ele chegou a ser condecorado, embora seja americano e não tenha nenhum ele tinha uma simpatia muito grande e fez muitos pronunciamentos a favor de Hitler no início da década de 30 foi condecorado pelo governo alemão.

FMP. Claro

E. O único americano nesse período que foi condecorado

FMP. O povo alemão não aplaudiu (?) A mesma coisa enquanto

E. Isso

FMP. Enquanto você está vendo que a coisa está indo pro lado bom, interessante, criativo, você bate palma mas de repente o homem é maluco tem evoluções mentais e o cara se sente com tanta força que ele resolve partir pra outro caminho e aí tem...vem pau

E. Interessante que o Berta assume neste contexto exatamente que é um contexto difícil, sobre pressão e tendo que jogar nesse

FMP. Sob suspeita de uma possível contribuição até efetiva, participativa.

E. O que dá pra se perceber também por aí é que houve da parte do governo, no caso era o Cordeiro de Faria que era o interventor no Estado um suporte muito grande porque havia, era militar também, essa noção da importância estratégica que era viabilizar uma companhia aérea de transporte aéreo, dessa natureza.

FMP. Na realidade essa operação pioneira foi muito importante pra participação do Brasil e até uma coisa interessante a guerra existe até hoje entre as companhias aéreas, você vê isso pelo noticiário mas havia pressões dentro do governo da Panair contra a Varig e isso ficou sendo sabido porque o eus Erik de Carvalho foi executivo da Panair do Brasil, depois ele foi trabalhar na Varig, chegou a vice-presidente. seu Berta o respeitava muito e era uma figura excepcional seu Erik Carvalho, seu Berta o convidou pra fir pra Varig e foi eleito vice-presidente, entrou já de vice-presidente da Varig. Algum tempo ele esteve como representante da Varig no Rio de Janeiro junto ao DAC, foi aquele período de de aceitação

dele dentro da casa até a próxima eleição do colégio deliberante, foi apresentada a chapa, tudo que seu Berta apresentava todo mundo batia palma. Até o pessoal dizia que não era colégio deliberante era colégio concordante, porque a turma concordava com tudo(risadas)..em todo caso até pode ter sido mas, como se diz, a Panair do Brasil tinha muita força dentro da DAC- Diretoria da Aeronáutica Civil, que é quem dá concessões, analisa progressos e regressos de companhias aéreas ela tinha muita força e a Panair não deixava as concessões da Varig passar do Rio de Janeiro. Então a Varig terminava no Rio de Janeiro, ali morria tudo. Dali pro Norte o chão era da Panair do Brasil e ninguém mexia. E a Varig lutou muito pra isso, lutou muito pra isso porque ela queria expandir ir pro Norte e não conseguia. Até que houve uma, vou fazer um parentese, logo depois da guerra tinha avião nos campos de pouso pelo Brasil todo, avião de guerra, avião militar, avião não militar sobrando, os americanos aquilo pra eles era sucata naquela altura, aviões recém fabricados estava lá mas era sucata. Então eles estavam vendendo no martelo, leilão, quem dá mais. E houve gente que comprou um DC-3, sabe qual é o DC-3? É aquele pequeno que foi o cavalo de batalha nas companhias aéreas no mundo inteiro, dois motores, 21 passageiros e depois passaram pra 28, espremeram um pouquinho e fizeram três filas, ao invés de três filas fizeram quatro filas de sete, 28 passageiros. Então houve gente que comprou por mil dólares o avião. Sabe o que é mil dólares por um avião, não compra nenhuma motocicleta atualmente. Então as companhias aéreas foram se formando no Brasil, chegando a ter 36 companhias aéreas, aliás estamos indo pra isso novamente, chegamos a ter 36 companhias aéreas no Brasil e entre elas houve um que foram dois conterrâneos meus de Nova Friburgo que eram da Força Aérea Brasileira que tinham saído da guerra, terminada a guerra e tal, eles eram oficiais da aeronáutica, eram pilotos e negócio de piloto é voar. Então eles também entraram no negócio, arrumaram através de outro amigo que tinha um dinheirinho e tal coisa e compraram dois aviões dois hidro-aviões Catalina que era aviões que eram muito utilizados no patrulhamento da costa, porque voava dez horas sem parar, lento, uma velocidade de 260/240 km por hora, sobre os mares e podiam, fazer o patrulhamento, eram equipados com radares também ficaram por aí. Então esse Carlos Eberle, como era o nome do outro eram dois filhos de alemão, lá de Nova Friburgo, também uma colônia alemã bastante grande lá, tinha até colégio nazista e colégio não nazista.

E. Como aqui também.

FMP. E resolveram formar uma companhia aérea e conseguiram a concessão de Natal até Paranaguá em todas as cidades da costa ele parava pra pegar e desembarcar passageiro. Era uma espécie de linha de ônibus parador, tanto que eles não tinham passagem, não tinham posto de venda, não tinham nada. Era só os dois cada um com um avião. A fazer esse trajeto pra cima e pra baixo e paravam nos trapiches que tinham por aí, quantos tinham pra subir? Só tinha 14 poltronas no avião. Quantos tem pra subir, quantos tem pra descer e assim eles iam pagavam pra eles mesmo e pegavam o avião tocava ia em frente e assim foram até que os aviões pifaram. Então eles levaram um deles aqui ao estaleiro da Varig pra arrumar e tudo mais mas na hora de pagar a fatura não tinham dinheiro, o negócio estava difícil. Então a Varig fez uma proposta pra eles: vocês continuam voando na Varig e nos cedam a linha, nos vendam a linha. A Varig comprou a AeroGeral e foi a única maneira

que a Varig criou de não só projetar pro Nordeste mas também de pegar uma linha de toda a costa brasileira até Paranaguá e foi aí que a Varig começou a se expandir pro nordeste até Natal.

E. A questão da expansão, no período que tu entrou na Varig, é um período de expansão praticamente contínua né?

FMP. Até rebentar o dinheiro, por conta do dinheiro não tinha mais

E. Isso já quando?

FMP. Tinha um camarada lá no Rio que se chamava Francisco Wright, de origem americana, Francisco Wright, talvez por influência do nome dele pelos irmãos Wright dos Estados Unidos eles

E. Lá da Carolina do Norte, inclusive

FMP. Da Carolina casualmente(risadas)

E. Lã é o maior culto

FMP. Hoje em dia os babacas dos agricultores ficaram olhando...não entendendo nada.

Então ele comprou um avião usado em serviços de ligação é (?) que usava os aviões pequenos pra fazer levar mensagem qualquer tipo de transporte, pequeno a curta distância e baixa altitude. Era um deles que está no Museu da Varig, que é o (?) Dragon Rapid e a Varig conseguiu lá na Angola um deles quase inteiro, novinho, zero km mas faltava algumas coisas pra completar o avião. E que o governo de Angola deu pra Varig pro museu e reconstruíram o avião até onde deu pra reconstruir, está quase perfeito, só que nunca voou, estava dentro do caixote mas o Chico Wright comprou e fazia Rio-São Paulo com aquele avião até o dia que o avião estragou e acabou a companhia aérea dele.

E. Não tem capital pra

FMP. E assim foi muita gente, muita gente foi pro brejo. Com essa expansão.

E. Você falou que a Varig expandiu até rebentar o dinheiro e isso foi quando, a crise?

FMP. Depois da guerra quando eu estava lá na Aerovias Brasil, depois da guerra nós tínhamos 36 companhias aéreas no Brasil, registradas oficialmente.

E. Eu digo assim que a Varig foi...o crescimento da Varig

FMP. O da Varig sempre teve crise sempre andou de cinto amarrado de cinto apertado entendeu? Sempre aquele choro, vamos perder dinheiro, mas sempre vai crescendo. Você não pode parar.

E. Em termos de número de funcionários nesse período que tu entraste, tem uma noção de qual que era o quadro aproximado>

FMP. Devia andar por volta de três a três mil e quinhentos funcionários naquela época, estou falando em cinquenta e poucos.

E. E já tinha a sede no Rio?

FMP. Não, não,

E. Ainda aqui?

FMP. Era tudo aqui em Porto Alegre, a sede da Varig começou a se mexer de Porto Alegre em 1960, quando a Varig se viu obrigada a comprar a Real e ficar com o Consórcio Real Aerovias como era chamado naquela época, porque a coisa estava entre a Panair e a Varig. A Real era três vezes maior que a Varig, Consórcio Real Aerovias, tinha concessão de linha pra Miami, tinha concessão de linha para Los Angeles e extensão pra Tóquio. E já havia

começado a fazer linha pra Tóquio, mas não tinham certas concessões de trafego que permitisse andar com o avião bem carregado de um lado pra outro e começaram a jogar dinheiro pela janela e acabaram ficando ruim de vida e ficaram a venda e foi o dono, o maior acionista da Real que também era uma companhia formada depois da guerra com a compra dos aviões sobra de guerra que estavam lá nos aeroportos do Rio, Fortaleza, Salvador, tinha avião por tudo que era base aérea pelo Brasil e ele foi indo indo até chegar um ponto que os compromissos que são assumidos são de tal ordem que o camarada vê que não tem mais condição de tocar e aí começou a andar pra trás, decair o serviço e aquele negócio todo, e como tinha linhas, concessões muito interessantes, tinha interesse da Panair do Brasil e da Varig. Foi que a Varig fez das tripas coração, resolveu comprar, pagou uma banana pela aquela empresa e encontrou uma podridão enorme lá dentro. O que aconteceu, a sede era aqui em Porto Alegre, naquele edifício Sulacape lá em cima no décimo sexto e décimo sétimo andar, na torrezinha lá em cima. Ele começaram a mandar para São Paulo alguns diretores para assumir a gestão da Real até fazer a integração e que foi pra lá o Diretor de Contabilidade, foi o Diretor Financeiro que era o seu o seu Oscar...foi o diretor de contabilidade que era o seu Lauro(?) de origem alemã, foi o seu Hélio Smith e montaram lá um esquema de plantão. Tinha coisa, olha que isso aí tinha coisa do arco da velha como se deteriora uma companhia aérea daquela maneira. Tanto que a Varig naquela ocasião ela resolveu manter as contas separadas, mantendo as contas separadas para poder chegar a uma conclusão de agora sim vamos fundir tudo.

E. Colocar em ordem primeiro?

FMP. Colocar primeiro em ordem. Aí fizeram uma porção de limpezas, arrumar a casa, pagar contas que estavam impagáveis, tinha dívidas assim absurdas, tinha coisas incríveis, que não tava no livro, não tava no livro e que foram aparecendo, inclusive de uma gráfica que havia em São Paulo que a Real devia para essa gráfica milhões, uma barbaridade de dinheiro, porque fazia todos os impressos da empresa e estava devendo. Sabe esse negócio de ir empurrando a dívida com a barriga que o dono dessa gráfica, chamava São Luiz foi pedir de joelhos pelo amor de deus me estende um pouquinho, paga um pouquinho porque eu vou ter que fechar as portas. E a Varig foi ajudando, foi saldando a dívida devagarinho tanto que a gráfica São Luiz começou a trabalhar quase só pra Varig. Mas eles disseram se vocês ficam trabalhando com um cliente só esse cliente morre você morre junto, você tem de diversificar. Eles começaram a diversificar e começaram a criar o setor de impressos pra computador e

Fita 2 – Lado 2

Fernando Moraes Pereira

17/10/1998

.....

E. Você falou em termos de três mil, três mil e pouco em termos de setores de áreas de trabalho, como era a distribuição de pessoal, que áreas da operação da empresa que tinha

mais gente..? Tu disseste que tem a sede administrativa aqui no centro e tem também lá a sede...

FMP. Foi pra São Paulo, uma parte pra começar a mexer com as coisas da Real, e a central da Real lá era muito maior tinha muito mais aviões e muito mais vôos. Vamos dar números para exemplos, tinha 25 aviões e a Real tinha 70 aviões. Era uma coisa desparatada, completamente. Era um ratinho comprando um elefante. Mas consegui suportar isso, consegui sublevar isso e levou em frente e a companhia aérea ficou saneada. Em 1960, em 1960 quando a Varig, quando a Varig me mandou pra Brasília pra montar a agência de Brasília e eu fui lá e fiquei de fevereiro até junho de 1960, montando o serviço da Varig de lá o seu Berta estava enxergando outro lado como ele dizia : 'a cúpula da Varig está no ar'. Está em fase de transferência pra São Paulo, vai ou não vai pra São Paulo, fica ou não fica em Porto Alegre? Então vamos desembarcar tudo lá em Brasília que é a nova capital do Brasil e a gente fica com a sede na capital. Estivemos lá junto com o escritório do Oscar Nienmayer pra estabelecer as fachadas do prédio, o ante-projeto foi feito com um prédio de 13 andares, a localização dele, se fez reserva de terreno mas no fim nunca se realizou isso. Acho que felizmente, nunca se materializou isso. Mas aí aconteceu outra coisa em vista de quase todo volume de tráfego internacional partir do Rio de Janeiro. São Paulo não tinha um aeroporto condizente o aeroporto de São Paulo era em Campinas, em Viracopos e muita gente tinha restrições terríveis de fazer aquela viagem de uma hora de ônibus pra ir pegar o avião lá e preferiam pegar um ponte-aérea e desembarcar no Rio, desembarcar no Galeão. Então essa coisa e mais o crescimento do tráfego partindo do eixo Rio de Janeiro a companhia resolveu mudar sua sede administrativa para o Rio de Janeiro. A sede política é ainda até hoje em Porto Alegre. A sede administrativa foi pro Rio de Janeiro e aí construíram aquele angar no aeroporto Santos Dumont e depois construíram mais um outro e a sede administrativa da Varig funciona no Rio de Janeiro até hoje.

E. E aqui, por exemplo, no edifício..

FMP. Aqui tem esse edifício e depois mudaram lá pra aquele prédio construíram aquele prédio ali na 18 de Novembro e mudaram a diretoria pra ali e ali ficou apenas uma diretoria representativa foi a Diretoria Regional os outros diretores já haviam se mudado alguns pra São Paulo e outras foram pro Rio de Janeiro, a maior parte da cúpula foi pro Rio de Janeiro. Eu lembro de uma frase famosa do Seu Berta, porque o seu o seu R... (?) não queria sair de Porto Alegre. As pessoas já estavam estabelecidos ele não queria sair de Porto Alegre e outros diretores não queriam se locomover daqui. Então o seu Berta começou a apelidá-los de Ostras do Guaíba (risadas) São ostras enraizadas aqui que não conseguem arrancar. Você é ostra do Guaíba também. Depois eles foram por imposição da ou largavam a companhia ou iam pra onde ela foi né. E aí ficou a parte de administração técnica no Rio de Janeiro baseado no Rio de Janeiro, ficou a parte contábil baseada em São Paulo e a parte administrativa, trafego, vendas e administração e recursos humanos foi pro Rio de Janeiro e a presidência também foi pra lá. É interessante porque é uma evolução completamente inesperada pra quem olhava em 1940.

E. Então até 60, com todo esse crescimento que houve mas até 60 estava aqui?

FMP. Até 61 estava aqui, depois de 61 houve aqueles que foram lá pra fazer o papel de interventores dentro da Real Aerovias, pra ver como estava e arrumar a casa e depois

fizeram as mudanças. Tanto que mantiveram durante algum tempo as contas separadas das duas empresas.

E. Enquanto tinha a sede administrativa aqui, tinha com relação ao aeroporto, o angar essas coisas já deviam estar ali?

FMP. Isso, no aeroporto havia a parte de manutenção e ali estava o corpo técnico de engenheiros de manutenção e o corpo técnico de de operários de manutenção e o Diretor de Manutenção tinha o seu escritório no Aeroporto.

E. Agora o que empregava mais gente? A administrativa ou manutenção?

FMP. A parte de manutenção. Manutenção sim porque a Varig sempre levou essa área muito a sério. A área técnica muito à sério, porque é a alma do negócio. É a mesma coisa se você tem um automóvel, se você cuida bem dele você tem carro por muitos anos, se você relaxa, não faz manutenção vai ter que trocar. Então é isso aí filho o que mais empregava era a manutenção.

E. Então eu acho que é isso.

FMP. Ah, tem uma coisa que é muito famoso na Varig é o serviço à bordo que pouca gente fala como isso foi..como que a filosofia do serviço à bordo foi iniciada. Foi outro grande lance do seu Berta quando a Varig resolveu assumir a linha Rio-Nova Iorque, que era Cruzeiro do Sul, você sabia?

E. Que era a Condor.

FMP. Que era a Condor, a Cruzeiro do Sul operou esta linha com avião DC-4, o avião DC-4 levava 44 passageiros. Quatro filas de onze. Levava 44 passageiros. A Cruzeiro do Sul tinha 2 DC-4, operando já depois da guerra foram os primeiros aviões modernos comprados foram esses aí via Cruzeiro do Sul, até a guerra chamava Serviço Aéreo Condor, depois durante a guerra com a apreensão das coisas dos alemães, passou para o Ministério da Aeronáutica e eles mudaram o nome pra Serviço Aéreo Cruzeiro do Sul. Então essa linha Rio-Nova Iorque foi operada em vôos experimentais pela Cruzeiro do Sul durante um ano e depois eles entregaram pra DAC, dizendo que não tinham condições de operar, não tinham estrutura para operar uma linha daquelas. Aí a Varig solicitou a linha e em 1945 foi dada, não, em 55 foi dada a concessão pra Varig. Aí ela começou a operar e comprou o Super Constellation e tudo então mas pra criar a filosofia o que nós fazer? Vamos concorrer com quem? Vamos concorrer com a maior empresa aérea do mundo que é a Panam, Panamerica. Então nós pra concorrer nós uma porcariazinha concorrer com o uma empresa Panam com sede em Nova Iorque a gente tem que ter uma diferenciação qualquer. Ele consultou psicólogos, consultou uma porção de pessoas, pra saber o que que poderia fazer pra apresentar um bom serviço. E se chegou a conclusão, na oportunidade, que a melhor maneira de você tirar ou distrair o passageiro, tirar aquele pensamento do tétrico do passageiro que o avião vai cair e eu vou morrer junto é encher o cara de comida(risadas). Enche o cara de comida e bebida. Então o que ele fez? Pegou três ou quatro diretores e mandou um pra cada lugar, pra Europa, para os Estados Unidos, e para outros lugares eles andaram. Fazendo o seguinte: vão voar em todas as companhias aéreas (.....?) vocês vão voar nessas companhias todas e pegar o caderninho e anotar tudo o que é interessante que vocês estão vendo do serviço à bordo do avião, serviço interno, aeroporto e tudo mais. Depois que esse pessoal regressou para Porto Alegre, cada um fez seu relatório, fizeram

reunião e decidiram tomar um rumo, nós vamos fazer melhor do que todos eles juntos. Aí a Varig criou um serviço a bordo que a tornou famosa, conhecida e respeitada pelo tratamento que dava aos passageiros durante a viagem. Porque na realidade quando o cara vai numa companhia aérea para comprar uma passagem o que que ele quer? Quer desfrutar daquilo do dinheiro que ele gastou durante um trajeto que ele vai fazer. Então se ele simplesmente é abandonado na sua cadeira lá, na sua poltrona ele não usufrui de nada é a mesma coisa que sentar num ônibus aqui e ir pra casa.

E. E fica com a tensão

FMP. E sempre com aquela história de que se esse avião cair eu vou morrer junto né. Todo passageiro, eu sou exceção, todo passageiro no momento em que ele pensa em viajar de avião ele já fica com seu equilíbrio emocional perturbado pelo perigo, será que vai chegar lá e você tem o conjunto de pessoas no meio de transporte e todo mundo com seu equilíbrio emocional alterado. E uma das únicas maneiras que tem de fazer com que aquela pessoa tire da cabeça aquela idéia é dar um trago, dar uma bebida, dar uma coisa. Por isso a Varig desenvolveu esse serviço à bordo que deixava os outros chateados porque não faziam o mesmo.

E. Agora o custo disso, por exemplo, do serviço à bordo?

FMP. Elevado

E. Elevado?

FMP. Elevado. Porque hoje em dia está muito padronizado e assim mesmo existem diferenciações. Inclusive o serviço a bordo é interessante. No começo foi feito no vamos dar um franguinho, vamos dar um peixinho, vamos dar um não sei o que. Nunca haviam se preocupado em saber se aquilo era uma comida apropriada pelo tipo de ambiente, de pessoa que se alimentava até que foi feita um estudo, uma análise profunda sobre a dietética de bordo. Houve casos incríveis, eu vou até citar um, a Transbrasil resolveu uma vez servir feijoada no avião. Sabe o que é feijoada em avião? Tal coisa vou montar um troço diferente pra chamar passageiro

E. Brasileiro

FMP. Uma feijoada, brasileiro adora feijoada

E. Uma caipirinha

FMP. E botaram, mas não durou muito porque todo mundo se sentia mal. A feijoada é um troço pra você comer em casa onde tem uma cama pra dormir 2 ou 3 horas, é de digestão lenta. Outra vez a Varig fez uma experiência que também foi infrutífera. Servir Chopp a bordo. Então bolaram lá fazer um barrilete de chopp que ia pra bordo e foi um equipamento fabricado especialmente pra isso pra servir chopp a bordo saía mais colarinho que chopp. Como você não pode ficar temperando aquele negocinho, aquele esguicho, bem devagarzinho pra não fazer muita espuma e não sei mais o quê no fim você tem que servir 20,30,100 passageiros, entendeu então você vai e saía o cara com um copo cheio de espuma(risadas). Mas como haviam anunciado tiveram que manter por algum tempo. Anunciou tem que manter tem que manter daí vamos treinar vamos. O negócio foi uma epopéia pra ver se servia um chopp decente a bordo e depois desistiram. Outra coisa que foi inovada há pouco tempo atrás e a Vasp resolveu fazer 3 opções de prato. Porque o serviço de bordo é geralmente padronizado é carne de peixe, de galinha ou é o bife, carne de vaca e



legumes e guarnições. A Vasp resolveu inovar, oferecer três opções. Só que você pega o avião de 100 passageiros e bota 35 pratos de cada tipo a bordo os primeiros 35 passageiro tem opções, tem 3 opções. Dali pra frente o cara passa a ter só duas opções.

E. Isso aconteceu comigo agora, exatamente isso. Eu fui para Buenos Aires pela Vasp. FMP. Dá mais insatisfação do que satisfação.

E. Macarrão ou galinha macarrão ou galinha... você pegava o que tinha

FMP. Chega um ponto que não tem nem macarrão nem galinha(risadas) Isso aí fica difícil. Você não pode contentar todo mundo, a menos que jogue comida fora. Se tem 100 passageiros, bota 100 pratos de macarrão e 100 pratos de galinha e você vai poder satisfazer a todo mundo. Mas já existiram casos de faltar comida a bordo. Isso já é outro aspecto do negócio.

E. Planejamento mesmo

FMP. São.. você já ouviu falar em overbooking? Sabe por que foi inventado o overbooking é sobre venda de lugares, você vende a mais do que tem. Isso foi criado na América, porque enquanto as reservas eram adotadas a mão, os aviões eram pequenos, os funcionários de reserva podiam ter o felling da situação. Dava pra confirmar mais um porque aqui vai ter desistência, aquele tipo de coisa assim mas como o negócio entrou em aviões maiores, de 150 a 180 passageiros, 200 passageiros, você não pode controlar. Então a era da reserva automática toda feita em computador, computador não pensa, realiza o trabalho que já foi pensado. Como você vai fazer? Vai dizer pro computador: -olha aqui se você vê um passageiro que está tremendo a perninha você pode botar mais um porque aquele cara vai desistir. Não tem condição de fazer isso aí. Eles fizeram por estimativas, quantos cancelamentos tem, quantos não shows, passageiros que não comparecem para embarque e tal e coisa e estabeleceram um vôo tal pra tal destino 5% a mais pode vender, vôo tal pra tal destino 2% pode vender a mais. E assim eles criaram uma coisa que o computador pudesse realizar. É fácil dizer pro computador: - vôo tal vai pra tal destino você pode autorizar mas 10%, vôo tal mais 5% e tal há... vôo pra tal destino nem mais um. Aquele está sempre lotado. Aí começou a aparecer o tal de não show que nos Estados Unidos criou uma série de polêmicas que mexeu com defesa de consumidor e uma porção de coisa até que se estabilizaram a coisa. Até que houve uma explicação pra população e o pessoal começou a compreender que reia um direito da Companhia Aérea aproveitar melhor seus aviões, e que a culpa não era da Companhia Aérea mas era dos passageiros que resolviam não viajar e não cancelavam suas reservas, daquelas pessoas que faziam reserva em mais de uma companhia pra proteger a sua viagem, eu estou instabilizado e não sei se vou ou não vou, se eu vou pra ca ou se eu vou estar aonde.....então essas pessoas que faziam as suas reservas e não compareciam e não cancelavam é que fazia com que a companhia aérea tratasse de se defender, porque o overbooking é uma defesa da companhia. Não é, como dizem alguns, uma ganância, que querem vender a mais e não sei o que. É proteção. Houve até coisa de dois verões atrás, ou três um vôo da Transbrasil 767, saindo de Porto Alegre, daqui pro Norte estava lotado, na véspera se ligou e tinha gente em lista de espera, ele saiu com 30 lugares vazios. Por causa disso. Então não dá pra aguentar isso.

E. Agora deixa eu perguntar uma coisa tem a questão de agências também..

FMP. Ah tem sim. Todo mundo está envolvido nisso. Todo mundo está envolvido nisso. Então tem que chegar a um lugar comum e o único lugar comum que tem é esse se proteger. Só o que que vai acontecer é que de repente vai sobrar gente com passagem marcada na mão. E aí dá um rolo..Aí se criou uma responsabilidade dentro da companhia aérea, o que que ela vai fazer pra satisfazer o passageiro. E às vezes, não satisfaz. As vezes é difícil de satisfazer. Pegar outros passageiros e explicar vem cá tem uma situação assim assim o senhor desiste ou vai mais tarde, ou devolvo o dinheiro da passagem, coisas desse tipo tem sido feito.

E. Em alguns casos o mais tarde é outro dia.

FMP. O mais tarde é outro dia...

E. Tem lugares que é bem complicado

FMP. Bem complicado é.

E. Está certo, muito obrigado. Eu vou

FMP. Alexandre quando...

Fim da entrevista realizada com Fernando M. Pereira  
17/10/1998 (duas fitas)