



e-l@tina. Revista electrónica de estudios  
latinoamericanos  
ISSN: 1666-9606  
revista.elatina@gmail.com  
Universidad de Buenos Aires  
Argentina

## "Violencias que no sangran": memorias y silencios en la aviación comercial brasileña durante la última dictadura

**Castellitti, Carolina**

"Violencias que no sangran": memorias y silencios en la aviación comercial brasileña durante la última dictadura

e-l@tina. Revista electrónica de estudios latinoamericanos, vol. 21, núm. 81, 2022

Universidad de Buenos Aires, Argentina

**Disponible en:** <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=496472437005>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

## "Violencias que no sangran": memorias y silencios en la aviación comercial brasileña durante la última dictadura

"Violence that does not bleed": memories and silences in Brazilian commercial aviation during the last dictatorship

Carolina Castellitti [castellittic@gmail.com](mailto:castellittic@gmail.com)  
PPGAS-MN/UFRJ, Brasil

e-l@tina. Revista electrónica de estudios latinoamericanos, vol. 21, núm. 81, 2022

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Recepción: 27 Octubre 2021  
Aprobación: 01 Febrero 2022

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=496472437005>

**Resumen:** El objetivo de este texto es proponer una reflexión sobre los procesos de memorialización producidos en torno a la aviación comercial brasileña de la segunda mitad del siglo XX, particularmente sobre su papel en el escenario político nacional configurado por el golpe de estado de 1964. A partir de dos dispositivos de memoria producidos por actores relacionados a la emblemática aerolínea *Panair do Brasil* – una producción cinematográfica y una exposición museal –, presento el caso inédito de una empresa reconocida por los poderes del estado como “víctima” de persecución y castigo por parte del régimen autoritario implementado. Observo que la pluralidad de memorias evocadas no se confunde con el discurso de los movimientos de derechos humanos, pero tiene puntos de conexión. La expresión “violencias que no sangran” emerge como una tímida disputa frente a las memorias emblemáticas del período, al mismo tiempo que se reivindica la reparación moral del honor de una empresa aliada del progreso nacional. Si existe un vínculo entre las maneras de elaborar respuestas al pasado reciente y la conformación de instituciones más democráticas, este texto busca contribuir analíticamente en esa dirección.

**Palabras clave:** memorias, aviación, empresas, dictadura.

**Resumen:** El objetivo de este texto es proponer una reflexión sobre los procesos de memorialización producidos en torno a la aviación comercial brasileña de la segunda mitad del siglo XX, particularmente sobre su papel en el escenario político nacional configurado por el golpe de estado de 1964. A partir de dos dispositivos de memoria producidos por actores relacionados a la emblemática aerolínea *Panair do Brasil* – una producción cinematográfica y una exposición museal –, presento el caso inédito de una empresa reconocida por los poderes del estado como “víctima” de persecución y castigo por parte del régimen autoritario implementado. Observo que la pluralidad de memorias evocadas no se confunde con el discurso de los movimientos de derechos humanos, pero tiene puntos de conexión. La expresión “violencias que no sangran” emerge como una tímida disputa frente a las memorias emblemáticas del período, al mismo tiempo que se reivindica la reparación moral del honor de una empresa aliada del progreso nacional. Si existe un vínculo entre las maneras de elaborar respuestas al pasado reciente y la conformación de instituciones más democráticas, este texto busca contribuir analíticamente en esa dirección.

**Palabras clave:** memorias, aviación, empresas, dictadura.

**Abstract:** The aim of this text is to propose a reflection on the memorialization processes that took place around Brazilian commercial aviation in the second half of the 20th century, particularly on its role in the national political scene configured by the 1964 coup. Analyzing two dispositive of memory produced by actors related to the emblematic *Panair do Brasil* airline –a film and a museum exhibition–, I present the unprecedented case of a company recognized by the powers of the state as a “victim” of persecution and punishment by the authoritarian regime implemented. I observe that the plurality of memories evoked does not overlap with the discourses of the human

rights movements, but it does have connection points. The expression "violence that does not bleed" emerges as a timid dispute in front of the emblematic memories of the period, at the same time that the moral reparation of the honor of the company allied with national progress is claimed. If there is a link between the ways of elaborating responses to the recent past and the conformation of more democratic institutions, this text seeks to contribute analytically in that direction.

**Keywords:** memories, aviation, companies, dictatorship.

**Abstract:** The aim of this text is to propose a reflection on the memorialization processes that took place around Brazilian commercial aviation in the second half of the 20th century, particularly on its role in the national political scene configured by the 1964 coup. Analyzing two dispositives of memory produced by actors related to the emblematic Panair do Brasil airline –a film and a museum exhibition–, I present the unprecedented case of a company recognized by the powers of the state as a "victim" of persecution and punishment by the authoritarian regime implemented. I observe that the plurality of memories evoked does not overlap with the discourses of the human rights movements, but it does have connection points. The expression "violence that does not bleed" emerges as a timid dispute in front of the emblematic memories of the period, at the same time that the moral reparation of the honor of the company allied with national progress is claimed. If there is a link between the ways of elaborating responses to the recent past and the conformation of more democratic institutions, this text seeks to contribute analytically in that direction.

**Keywords:** memories, aviation, companies, dictatorship.

## Introducción

El objetivo de este texto[1] es proponer una reflexión sobre procesos de memorialización producidos en torno a la aviación comercial brasileña de la segunda mitad del siglo XX, particularmente sobre el escenario político nacional configurado por el golpe de estado de 1964. Reconociendo que la memoria se construye a través de prácticas sociales que buscan intervenir en los debates públicos sobre el pasado y sus consecuencias en el presente (Guglielmucci & López, 2019; Jelin, 2017), analizo dos dispositivos de memoria producidos por actores relacionados a la emblemática aerolínea *Panair do Brasil*: un largometraje tipo documental (dirigido por el cineasta Marco Altberg y estrenado en 2008) y una exposición museal realizada en el Museo Histórico Nacional de Brasil, entre julio y septiembre de 2019. Parte de una investigación en curso sobre prácticas de coleccionamiento, carreras y rupturas biográficas[2], a partir de este ejercicio pretendo llamar la atención sobre el carácter político de la acción de recuerdo y el papel dinámico de la memoria en su enlace con el presente y los futuros anhelados, temidos e imaginados.

Planteada desde el campo de la antropología social, la investigación que fundamenta este análisis no se restringe, ni se centra, en el período delimitado por la última dictadura cívico-militar en Brasil (1964-1985). De hecho, la indagación sobre los actos de coleccionamiento (Fabian, 2010) realizados por antiguos trabajadores de la aviación comercial pretende identificar el modo como la cultura material contribuye a definir representaciones, identidades y reivindicaciones en el presente, posibilitando modos de re-habitar un cotidiano fuertemente fracturado por la quiebra de la aerolínea a la que se le "entregó toda una vida profesional"[3]. Dando continuidad a un trabajo de campo de tipo

etnográfico iniciado en 2015 con antiguos trabajadores y trabajadoras de la aerolínea VARIG, en la fase actual de investigación busco mapear, catalogar e interpretar el papel de los objetos o cosas (Appadurai, 1991; Ingold, 2012) en una memoria de la aviación nacional, cuyos componentes públicos y privados se entremezclan en la reivindicación de un “patrimonio” de la nación brasileña.

En ese sentido, el análisis de las memorias producidas en torno al período de la dictadura militar representa cierto desplazamiento teórico y empírico en el curso de una investigación mayor, justificado por una vacancia en el conocimiento producido en torno a la actuación de sectores de la sociedad civil durante esos años. En lo que respecta a la colaboración de empresas con los regímenes dictatoriales en toda América Latina, esa vacancia empieza a ser explorada a partir de estudios rigurosos y originales (Basualdo, 2017; Basualdo & Campos, 2020; Campos et al., 2020)[4]. Esas pioneras contribuciones siguen de cerca las conquistas de movimientos de derechos humanos en la búsqueda por memoria, verdad y justicia, que a su vez impulsan la investigación sobre esas diversas actuaciones y responsabilidades comprometidas. Como parte de ese proceso, en Brasil, la Comisión Nacional de la Verdad pudo establecer la responsabilidad del gobierno militar en el cese de actividades de la aerolínea *Panair do Brasil*, en su informe producido en 2014. Se trata de un caso inédito en toda la región, donde la mayoría de los grupos empresariales involucrados actuaron como cómplices e incentivadores de los gobiernos de facto, sus políticas represivas y violaciones perpetradas.

Tomé conocimiento de esos hechos algunos años después, mientras daba continuidad a mi etnografía con los trabajadores de la VARIG. Específicamente, a mediados de 2019, cuando iniciaba una investigación sobre las memorias y colecciones de esos individuos, me encontré con una práctica cultural muy similar llevada a cabo por la autodenominada “Familia *Panair*”, que culminó en la donación de una colección de casi 700 objetos al Museo Histórico Nacional[5], en la que fue reconocida como la primera colección sobre una empresa incorporada al acervo de ese museo. A partir de esa donación, en julio de 2019 fue inaugurada la exposición “En las alas de la *Panair*”[6], la que tuve oportunidad de visitar en el último día de la muestra. Con esa visita, algunas breves interacciones con miembros de la “familia *Panair*” que estaban en la exposición, el catálogo y la “colección digital” disponible en la página del museo, pude ampliar el campo de observación relativo a las memorias de la aviación comercial en Brasil, esbozando algunas comparaciones entre esas dos importantes aerolíneas brasileñas. Sin embargo, las observaciones que realizo en este texto sobre ambas memorias sectoriales y las características de los actores involucrados no tienen la ambición de ofrecer una verdadera comparación analítica, ya que las fuentes de datos disponibles en relación a ambas empresas son asimétricas. En relación a la *Panair*, me refiero específicamente a los dos dispositivos de memoria mencionados, ampliando el horizonte de indagación a partir de documentos y antecedentes bibliográficos. En el caso de la *VARIG*, el contacto con antiguos trabajadores de la empresa es bastante más

prolongado e intenso, posibilitando una percepción más precisa y fecunda de sus valores y experiencias.

Teniendo en cuenta ese recorrido, en este texto busco dar cuenta de esas memorias plurales (Shindel, 2009), que son sociales, políticas (Lifschitz, 2014) y, sobre todo, profesionales o empresariales, buscando comprender de qué forma sus encuadramientos se conectan con representaciones y prácticas de esos colectivos en el presente. Observo que, por un lado, existen semejanzas en los contornos socio-culturales de los objetos donados, el colectivo representado (autodenominado "familia") y las memorias accionadas por los trabajadores de ambas empresas; por otro lado, no obstante, el contexto y las condiciones del cierre (la *Panair* en 1965 y la *VARIG* en 2006) son bastante contrapuestas. Para trazar esas comparaciones, que tienen un carácter exploratorio, en el primer apartado recupero algunos antecedentes importantes sobre las configuraciones de la aviación comercial nacional, a través de perspectivas que identifican los modos en que las empresas actúan como entidades sociales involucradas en un medio. En el segundo apartado me dedico más específicamente a las memorias evocadas en el documental y en la exposición, rescatando la expresión "violencias que no sangran", como una tímida disputa frente a las memorias emblemáticas del período. Observo también las características de los colectivos que actúan como emprendedores de esas memorias, señalando sus prácticas y objetos de recuerdo. En el tercer apartado, discuto las nociones de memoria política y memoria social, y propongo la categoría de memoria empresarial o profesional para dar cuenta de sus modalidades y lenguajes relativamente originales. Finalizo recuperando las principales contribuciones esbozadas, confiando en la necesidad de profundizar y multiplicar análisis de este tipo, que nos ayuden a seguir comprendiendo y construyendo las condiciones mínimas para sociedades más democráticas.

## Aviación y nación

La *Viação Aérea Rio-Grandense* (VARIG, 1927-2010) y la *Panair do Brasil* (1929-1965) fueron las dos principales aerolíneas comerciales brasileñas del siglo XX, ambas con un despliegue nacional e internacional de considerable magnitud, una importante flota de aviones, una gran ocupación de recursos humanos y la conquista de una imagen simbólica con atributos nacionalistas y modernos de fuerte apelo social. Surgidas como consecuencia del juego estratégico internacional en el período de entre guerras, con la participación directa e indirecta de intereses alemanes y norteamericanos, lograron afianzarse gracias al desarrollo de vínculos con personalidades destacadas de la política local y nacional[7]. Durante los años 1950 y 1960 disputaron influencias y mercados, hasta que en 1965 el gobierno militar decretó abruptamente el fin de operaciones de la *Panair*. El fin de la VARIG llegaría bastante tiempo después, ya recuperada la democracia, luego de un proceso de recuperación judicial iniciado en 2005, cuyas irregularidades están siendo investigadas hasta el día de hoy[8].

A pesar de su participación menor en el tráfico aéreo mundial, la aviación comercial en América Latina ha jugado, y continúa jugando, un importante rol económico, político y simbólico. Aún con una producción académica escasa, los estudios dedicados a la historia del transporte aéreo en la región han arrojado luz sobre el papel que jugó la aviación comercial en los procesos de modernización y en el desarrollo económico de América Latina en las décadas de 1930 y 1940 (Olivares & Piglia, 2019; Fortes, 2004). Entre esos estudios, las perspectivas de análisis que buscan mirar a las empresas de transporte aéreo como algo más que agentes estrictamente económicos, cuyo papel se restringiría a leyes de oferta y demanda dictadas por un supuesto mercado autorregulado, no son totalmente nuevas, pero han sido históricamente marginalizadas por los discursos económicos hegemónicos. En Brasil y Argentina[9], además de cierta tradición de estudios históricos e historiográficos (Fay, 2001; Helms, 2012; Oliveira, 2011; Pereira, 1987), constituyen un importante precedente los análisis de Fortes (2004), Monteiro (2002, 2007 y 2008), Piglia (2018) y Cufre (2019).

Como aporte al examen de la relación entre trabajo y ciudadanía en Brasil, Alexandre Fortes (2004) realizó una investigación desde la historia social sobre el desarrollo de la clase trabajadora portoalegrense durante la Era Vargas (1930-45). Tomando un conjunto de barrios de esa ciudad como expresión material de la nueva configuración de la clase trabajadora local[10], dirigió una mirada atenta a los componentes étnicos de ese nuevo distrito industrial y a las características de la hegemonía cultural empresarial ejercida. El análisis de la VARIG emerge de forma paralela al de otra importante industria de la región, la A. J. Renner (vestimentas), como ejemplos de una hegemonía empresarial articulada por valores relacionados a la disciplina de trabajo, la austeridad y la estructura familiar patriarcal. Según el autor, la VARIG expresaba inicialmente la articulación entre el capital industrial y el gobierno de Rio Grande do Sul con sus contrapartes alemanas, siendo posteriormente redefinida como un instrumento paraestatal del desarrollismo nacional de la postguerra, al combinar una respuesta a las preocupaciones de integración y defensa del territorio nacional con la simbología del progreso asociada a la aviación (Fortes, 2004, p. 27). El fuerte crecimiento de la empresa a partir de 1955, cuando el gobierno nacional le concede la ruta a New York, proporcionó la ampliación de la oferta de puestos de oficina y para trabajadores calificados, en una empresa que por las características de su ramo de actividad incorporaba las marcas de la modernidad, la aventura y el pionerismo. El autor dio cuenta del papel de la VARIG en la transformación del perfil ocupacional de la clase trabajadora portoalegrense, cuyos impactos se extendían más allá del universo de los empleados de la empresa, desafiando las modalidades de organización y resistencia de esos colectivos.

Desde la sociología económica, concibiendo a la empresa como un actor social que construye lazos con el medio en el que se inserta, Monteiro (2007) analizó las estrategias adoptadas por la VARIG en dos contextos más recientes de la historia económica brasileña: 1960 y

1970, y la década de 1990. Así, examinó las políticas gubernamentales en su articulación con estrategias empresariales, buscando ir más allá de una lectura economicista, para mostrar cómo esos actores producen valores, símbolos, cultura y poder. Con una perspectiva similar, aplicada al contexto argentino, Piglia (2018) propone que una determinada configuración de movilidad es producto de relaciones de poder, de jerarquías y de sistemas de diferencias, que producen a su vez relaciones de poder. En este marco, observa que en la Argentina de los años 1940 el fortalecimiento del poder aéreo nacional era un aspecto central de la defensa de la soberanía, y la aviación comercial una arista importante del nacionalismo económico emergente. Por su parte, Cufre (2019) aborda el caso de Aerolíneas Argentinas desde el campo de los estudios del trabajo, observando cómo el colectivo laboral de esa empresa logró acumular una importante fuerza sindical que se expresa en su capacidad de movilización, en su significativa presencia en los lugares de trabajo y en la capacidad de incidir en la política aerocomercial. La emergencia de la categoría émica "familia aeronáutica" como elemento que articula las tensiones al interior del colectivo laboral (Cufre, 2019, p. 225), y su resonancia con las memorias de los trabajadores referidas en este texto, apuntan interesantes caminos de comparación de las culturas trabajadoras de la aviación.

En relación al período iniciado con el golpe de estado de 1964, los estudios de Monteiro (2002, 2007, 2008) sobre las estrategias y los estilos de actuación política del empresariado del sector de la aviación comercial, incluyen algunas reflexiones basadas en fuentes documentales originales, sobre cómo el golpe forjó importantes definiciones. Así, observa cómo durante esos años la VARIG buscó construir una imagen de "empresa al servicio del país", articulándose especialmente al modelo de desarrollo de un "Brasil grande" de los gobiernos militares. En sus palabras:

La definición del modelo de designación para las rutas internacionales una vez más reveló la capacidad de la VARIG de articularse al núcleo del poder, independientemente de sus ocupantes. A pesar del estrecho vínculo con Getulio Vargas, que se extendería a sus herederos políticos (Jóao Goulart y Leonel Brizola), Berta fue capaz de aproximarse a los gobiernos militares y, gracias a esa aproximación, garantizar que la empresa gaúcha alcanzase, con exclusividad, la condición de "empresa de bandera" de Brasil. El evento que llevó a este resultado fue el decreto de la quiebra de la Panair do Brasil, en 1965. (Monteiro, 2007, pp. 43-44).

Así, la VARIG construyó su trayectoria de pequeña empresa a líder en el mercado a través de estrategias que suponían la articulación constante con el poder político. Después del golpe de estado, gracias a la adaptabilidad política de su presidente [11], pero sobre todo posteriormente a la quiebra de la *Panair do Brasil*, la VARIG pudo consolidar su papel dominante. En relación a la quiebra de la *Panair*, Monteiro menciona que se trató de una medida del General Castelo Branco "rodeada de polémicas" (Monteiro, 2007, p. 44), ya que, a pesar de las alegaciones de crisis financiera y operacional, la empresa demostró estar en día con los sueldos de sus empleados y no tener pagos de deudas vencidos. Con la iniciativa de los mismos empresarios se inició allí una lucha judicial

de décadas, continuada por sus herederos, primero con el objetivo de que la empresa volviera a funcionar (lo que fue impedido nuevamente por las autoridades militares mediante decretos[12]) y posteriormente en reclamo de reparación económica y moral.

Por parte de la VARIG, además de beneficiarse de la concesión de las rutas de su competidora, gracias a lo cual adquirió una posición prácticamente monopólica en los servicios de transporte aéreo internacional, existen acusaciones de complicidad que se arrastran en cierta antipatía que caracteriza la relación entre los trabajadores de ambas empresas, hasta la actualidad. En una entrevista concedida varios años después del cierre de la *Panair*, una empleada de confianza de Berta admitió que su jefe la llamó dos días antes del evento (relatado con absoluto estupor por los directivos de la *Panair*) para que se preparara para pasar un tiempo en Europa, ya que sería la encargada de diseñar el servicio a bordo de los nuevos vuelos hacia ese continente (Archivo Jetsite, s/f). Sea como sea, el período entre 1964 y fin de los años 1970 fue el de mayor prosperidad para la VARIG (Monteiro, 2007). Líder en el segmento internacional y en el mercado doméstico, esta empresa creció en términos de flota, rutas, empleados y facturación. Cuando incorporó a la aerolínea *Cruzeiro do Sul*, en mediados de los 1970, su participación llegó al 50%, posición que mantuvo hasta comienzos de los años 1990.

Considerando todo lo anterior, si es verdad que tanto la *Panair* como la *VARIG* son depositarias de un reconocimiento simbólico importante –teñido frecuentemente de contornos emocionales, a partir del “cariño” confesado a ambas empresas en el imaginario nacional[13]–, al mismo tiempo, es posible observar cierta rivalidad en las memorias evocadas. Entre los trabajadores que conocí a lo largo de mi investigación, el imaginario sobre los papeles aparentemente contrapuestos de la *Panair* y la *VARIG* al momento del golpe es difuso, mencionado al pasar como un relato, una versión de hechos históricos poco conocidos y que nunca llegaron a hacerse públicos. De hecho, la mayoría de las personas con las que conversé entró a la aviación entre diez y quince años después de esos acontecimientos, cuando la *Panair* ya había dejado de funcionar. En ese sentido, con este análisis no pretendo afirmar una posición sobre el “verdadero” curso de los acontecimientos, ni esgrimir acusaciones sobre la responsabilidad de determinados agentes. Desde la antropología social me interesa, antes, entender cómo la memoria de esas empresas es accionada en la actualidad, qué sentidos del pasado son recuperados cuando se reivindica su lugar en la historia nacional, y qué intervenciones en los debates públicos del presente pueden derivarse de esas prácticas de memoria[14].

### “Violencias que no sangran”

Cuando hoy nos referimos a las dictaduras del Cono Sur, tenemos claro que constituyeron regímenes autoritarios cuya propuesta de reestructuración o “reorganización nacional”[15] no se restringía a lo estrictamente político y legal, incorporando un ambicioso programa

económico de corte neoliberal. Yendo más allá del examen de las políticas económicas implementadas en el período, el campo de estudios dedicado a investigar la plétora de actores comprometidos en la articulación e implementación de esos regímenes autoritarios se encuentra en expansión (Basualdo, 2017; Basualdo & Campos, 2020; Campos et al., 2020). Esas investigaciones acompañan los progresos políticos en materia de derechos humanos verificados en algunos países, de avances de la justicia sobre casos particulares de empresas que colaboraron con los regímenes dictatoriales y tuvieron responsabilidad directa o indirecta en las violaciones perpetradas en el período[16]. Contribuyendo a consolidar la tipificación de la dictadura como un "régimen empresarial-militar" (Campos et al., 2020, p. 29), historiadores, economistas y científicos sociales demostraron a partir de análisis de archivos y documentos, de qué forma los grupos económicos, además de articular el golpe, produjeron propuestas para reformar el estado, dando nuevos rumbos al desarrollo capitalista en la región, sin importar el costo social y político de las medidas adoptadas.

Así, análisis rigurosos de distintos grupos pertenecientes al empresariado industrial, al sector bancario y financiero, al patronato rural, al sector de comunicaciones y la construcción civil y de infraestructura, recolectaron evidencias de las diversas formas de apoyo ideológico, político, financiero y material, incluyendo en algunos casos el apoyo a la prisión y la tortura (Minella, 2020). Como señala Minella, estas investigaciones no plantearon una visión homogénea de esos vínculos y actuaciones, ya que se considera la dimensión histórica de las relaciones, que abarca los acuerdos y desacuerdos entre los diversos grupos, las "fisuras y contradicciones de la clase dominante"[17], y las divisiones programáticas al interior de las fuerzas armadas y en el ámbito empresarial (Minella, 2020, p. 11).

En relación al papel jugado por las empresas de aviación comercial, los estudios del período dictatorial son aún escasos, limitándose a señalar algunas estrategias y estilos de actuación política del empresariado del sector, como fue analizado en el apartado anterior. En ese sentido, la investigación realizada por la Comisión Nacional de la Verdad (CNV) en Brasil resulta pionera, al revelar el caso inédito de una empresa de aviación considerada "víctima" de persecución y castigo por parte del régimen autoritario implementado en 1964. En su informe final del 10 de diciembre de 2014, la CNV aborda a lo largo de tres volúmenes y más de 4 mil páginas el contexto previo al golpe de 1964, los organismos y procedimientos de la represión política, la participación del estado brasileño en violaciones en el exterior y sus conexiones internacionales, los métodos y prácticas de esas violaciones (detenciones ilegales y arbitrarias, tortura, violación sexual, desapariciones), además de conclusiones y recomendaciones, textos temáticos y una lista alfabética y cronológica de los muertos y desaparecidos políticos durante todo el período 1946-1988 (CNV, 2014).

En uno de los *textos temáticos* que componen el segundo volumen del informe, dedicado a analizar la participación de sectores civiles en el golpe de 1964 y en la realización del régimen autoritario y

represivo, Mario Wallace Simonsen y Celso da Rocha Miranda, que juntos poseían el control accionario de la aerolínea *Panair do Brasil*, fueron mencionados entre los casos excepcionales de empresarios que no estuvieron de acuerdo con las conspiraciones políticas que llevaron al golpe, “defendieron la Constitución y fueron perseguidos y castigados por el régimen dictatorial” (CNV, 2014)[18]. Así, el “decreto autoritario” de Castelo Branco que anuló los permisos de la empresa para volar es atribuido a una persecución política basada en esa actuación. Poco tiempo después de aquella medida, luego de una “visita” del brigadier Eduardo Gomes –entonces Ministro de Estado de la Aeronáutica– al juez responsable del proceso, el quiebre de la empresa fue decididamente decretado, el 11 de febrero de 1965.

Desde el dictamen de la quiebra, la actuación de la “Familia *Panair*”, colectivo de víctimas formado por empresarios, trabajadores, descendientes y amigos, fue destacada en diferentes contextos por su activo papel de memoria y denuncia. Tanto el documental como la exposición fueron iniciativas que se originaron gracias al protagonismo de estos “emprendedores de la memoria” (Jelin & Langland, 2003). Así, en todo el proceso de memorialización (Schindel, 2009) en torno a la aerolínea *Panair* –que encontró semejanzas con representaciones y prácticas de los trabajadores de la VARIG[19]– diferentes colectivos de empleados perjudicados, descendientes y amigos vienen realizando impulsos activos decisivos. En todos los actos y encuentros, los lazos de alianza y afecto tejidos alrededor de la empresa, imaginariamente proyectados a toda la “nación brasileña”, son los motores que impulsan el incansable trabajo de recuerdo y reparación. En relación al documental, en entrevista con la plataforma *Cineclick*, el director Marco Altberg reconoció la importancia del papel de la nieta de Celso Rocha Miranda, idealizadora de la película y con quien posteriormente contrajo matrimonio. Altberg confiesa que inicialmente sabía poco sobre la trayectoria de la empresa, pero fue interesándose por el tema y conociendo cada vez más esa “increíble historia de injusticia” (Cineclick, s/f).

La invitación a examinar la trayectoria de la aerolínea *Panair* en conexión con la historia política brasileña fue insinuada desde la presentación del documental, donde observamos el título “*Panair do Brasil*”, acompañado del subtítulo “una historia de glamour y conspiración”, impresos sobre una fotografía en blanco y negro de cuatro elegantes azafatas gesticulando una despedida (Carta Maior, 2019). A lo largo de los 70 minutos de proyección, tuvimos la posibilidad de escuchar los testimonios de pilotos, azafatas y comisarios/as de abordaje, empresarios y familiares, junto a figuras públicas destacadas de la escena política y cultural del país. Aun así, las alusiones más específicas a la “conspiración” que llevó al fin de la empresa fueron ambiguas y remiten a la confrontación de memorias del pasado reciente en Latinoamérica analizadas por Allier (2015). En las entrevistas grabadas, si bien la denuncia de la decisión arbitraria e injustificada de cerrar la empresa fue evocada constantemente, las referencias sobre las responsabilidades políticas de esa decisión fueron vagas: algunos mencionaron la “revolución del 64”, el “presidente

Castello Branco", el "ministro de la aeronáutica", los "militares", y en un solo caso se habló explícitamente de "dictadura" y "violencia". En este testimonio, emergió la categoría de "violencia jurídica", como una violencia "disfrazada", "disuelta" o poco visible, que "no sangra", pero es "tan grave como la otra violencia", de las torturas y las muertes[20]. Frente a lo emblemático de la sangre, el miedo y el dolor (físico) en las violencias denunciadas por los movimientos de derechos humanos, esta expresión puede ser interpretada como el indicio de la búsqueda de un lenguaje propio para hablar del pasado desde otras experiencias de sufrimiento.

Resultado de años de investigación y producción, el documental de Altberg fue estrenado en 2008, seis años antes de la publicación del informe de la CNV citado anteriormente. En los más de 40 años transcurridos desde la quiebra, conquistas judiciales posibilitaron una reparación simbólica del nombre de la empresa y la figura de sus dueños, citada con orgullo y nostalgia por los empleados y familiares entrevistados. Durante todo ese período, la "Familia *Panair*" se mantuvo unida y presente, realizando encuentros anuales, articulaciones con instituciones públicas y privadas, un papel constante de producción y reconfiguración de memorias (Godoy & Guimarães, 2014). Ese colectivo, que no se presenta como un movimiento político, con repertorios semejantes a los movimientos de derechos humanos, ejerció un proceso de recuperación simbólica y memoria focalizado en la reparación moral del estatus de la *Panair* en la historia brasileña. Así, en los documentos y testimonios que pudimos observar, el discurso sobre la robustez económica de la empresa –en contraposición a lo alegado por la cúpula militar– y sobre su trayectoria ejemplar y patriótica, no fue acompañado de una demanda por memoria, verdad y justicia en sintonía con las reivindicaciones de dichos movimientos. Una particularidad del proceso de memorialización producido en torno a la aerolínea parece reproducirse en la exposición realizada en el Museo Histórico Nacional, que comentaré a continuación.

Con la propuesta de trazar un panorama histórico de una de las empresas pioneras de aviación comercial en Brasil, el 11 de julio de 2019 el Museo Histórico Nacional, localizado en la ciudad de Rio de Janeiro, inauguró la exposición temporal "En las alas de la *Panair*" (MHN, 2019b). Con curaduría de la historiadora Mariza Soares, fue exhibida una selección de la colección de casi 700 piezas (entre objetos y material publicitario), la primera sobre una empresa incorporada por el museo. Según se señala en la página que anuncia el evento, "la innovación deriva principalmente del hecho de la misma ser constituida a través de la donación y participación de ex empleados de la empresa y familiares, en colaboración con el equipo del MHN" (MHN, 2019b). Para la muestra, según Soares:

[...] fueron seleccionados ítems que atestiguaran la modernidad de la empresa y su alto patrón de funcionamiento, conocido entonces como "patrón Panair". Pero, más que nada, la colección es un testimonio de la determinación de la Familia Panair de llenar el vacío que el cierre de la empresa dejó en sus vidas. (MHN, 2019a).

Así, una vez finalizada la exposición, las donaciones de la “Familia *Panair*” pasaron a formar parte de la colección del museo, con la promesa de perpetuar la memoria de la empresa y de sus empleados. Además de ese archivo físico, en la “nueva colección digital” (MHN, 2019c) es posible consultar todos los ítems tridimensionales, con fotos y descripciones de su composición, función y fecha de producción. Objetos que formaban parte del servicio abordo, como copas y vasos de cristal, cubiertos de acero inoxidable, servilletas de lino, ceniceros, piezas de los uniformes, obsequios entregados a los pasajeros, forman parte de los 696 artículos de la colección. En esa trayectoria, los objetos se alejan de sus tutores y, por lo tanto, de su fuente de valor subjetivo, perdiendo su papel de testimonios de experiencias, biografías y afectos. Como observó Veronique Dassie (2012), en los casos que el museo representa una última esperanza de conservación, los objetos atraviesan una verdadera metamorfosis simbólica en la cual pierden su valor sentimental y adquieren un valor patrimonial.

Por otro lado, la localización del MHN en la Plaza Marechal Âncora, situada en frente a la antigua sede de la *Panair* en el Aeropuerto Santos Dumont, fue citada en el catálogo por el director-presidente de la empresa, así como por la curadora de la exposición, como principal motivación de los miembros de la “Familia *Panair*” para destinar sus recuerdos a ese lugar. Una oportunidad de integrar espacios y objetos que funcionan como anclajes materiales o receptáculos, elementos activos en la significación y representación del pasado y la configuración de memorias (Messina, 2019). Habiendo tenido la posibilidad de visitar la muestra en el último día de exhibición, me fue posible observar los cuerpos envejecidos de los y las donantes y homenajeados, conversando reunidos en torno a vitrinas con fotografías y objetos. Entre ellos, una mujer exhibía orgullosa su cenicero, afirmando que se trataba de un ejemplar mejor conservado que el depositado en uno de los muestrarios. En ese acto, decisiones relativas a donar o conservar recuerdos dieron cuenta de la economía moral que estaba detrás de la economía objetiva de transacciones visibles, como analizó Kopitoff (2001).

**Imagen 1:** El cenicero que no fue donado.



**Imagen 1**  
El cenicero que no fue donado  
Colección propia.

**Imagen 2:** Adornos en oro y la excelencia de volar.



**Imagen 3**

Las memorias y sus emprendedores  
Colección propia.

**Imagen 3:** Las memorias y sus emprendedores.



**Imagen 3**

Las memorias y sus emprendedores

Colección propia.

No me detuve a describir la rica trayectoria histórica trazada en la exposición, que ofreció al público un recorrido fértil en recursos pictóricos y auditivos de ese período de la historia brasileña que remonta a la década de 1930. Reflexionando sobre las memorias construidas en ese espacio, consideré importante llamar la atención sobre el modo como las menciones al régimen militar instaurado en Brasil en 1964, ya exiguas en el documental, prácticamente desaparecieron en la exposición. Si bien el carácter intrigante y sorpresivo del cierre fue aludido en diversos momentos –en la presentación se habló de la “interrupción inesperada” de las actividades, de la lucha por los “verdaderos motivos que llevaron al súbito e inesperado cierre de la compañía”, mencionando incluso la “violencia política” ejercida sobre la empresa y de la búsqueda obstinada por justicia– no se dedicó ninguna reflexión a los responsables de ese cierre, ni a los posibles motivos de las represalias, aun disponiendo del antecedente del informe de la CNV. Este documento, por sí mismo, fue escuetamente citado en la cronología ofrecida al final de la exposición, donde también aparecieron brevísimas referencias al contexto político del cierre: 1964, “Gobierno del General Humberto de Alencar Castelo Branco”. [21] Términos como “golpe de estado”, “dictadura cívico militar”, “derechos humanos”, “represión”, no fueron utilizados en ningún momento.

## Espectros de ayer y hoy

En Brasil, dado el escenario nacional actual marcado por una profunda degradación democrática, se vuelve cada vez más necesario comprender

las condiciones de una relación con el pasado marcada por la negación y el silenciamiento (Teles & Quinalha, 2020). Como señalaron estos autores, a pesar de una justicia de transición que permitió al estado y a los sectores conservadores un abordaje controlado de los significados de la dictadura, la CNV logró dar lugar a las demandas de los movimientos de víctimas y familiares, abrir un espacio oficial de escucha y recuperar de forma más sistemática esas memorias. Sin embargo, con cada avance, mayores bloqueos fueron impuestos, llevando al aislamiento institucional y la deslegitimación pública de la Comisión por parte de un Ejecutivo omiso y un Poder Judicial que respaldó la impunidad. Así, poco tiempo después de la publicación del Informe Final de la CNV, se hicieron visibles en las protestas contra el gobierno de Dilma Rousseff manifestaciones a favor de la intervención militar, iniciándose la elaboración discursiva del elogio a la dictadura que pavimentó la elección de Jair Bolsonaro como presidente de la nación. Si, como afirma Jelin (2017), hablar de memorias significa hablar de un presente, es a la luz de este presente que debemos interpretar toda política de conservación y memoria, y su contraparte de negación, olvido y silencio.

Teniendo en cuenta lo anterior, considero que parte del escenario descrito debe ser interpretado a la luz de la configuración socio-política de un sector como la aviación comercial y su papel en el proclamado proceso de desarrollo nacional. Si, por un lado, el particular espíritu comercial –en el sentido weberiano– de los dueños de la *Panair* los tornó blanco de una persecución política durante el gobierno militar, las memorias de sus herederos y de los trabajadores raramente reivindicaron un lugar en lo que Lifschitz (2014) denomina memoria política, esto es, un campo de prácticas cuya emergencia está asociada, en América Latina, a las dictaduras militares. Como el autor observó, siguiendo la propuesta pionera de Maurice Halbwachs, la memoria política no se diferencia de la memoria social según el contenido de las interacciones que los sujetos establecen a partir de ellas, sino, por el carácter intencional de sus actos de comunicación. En sus palabras:

La memoria política sólo adquiere potencia cuando entra en la dimensión del sistema político o de la esfera pública, porque su “otro”, el emisor/ destinatario de su mensaje, es siempre el poder. Ya no se trata de memorias espontáneas cuya finalidad es la de ser comprendidas y reconocidas como verídicas. El narrar de la memoria política busca intervenir en el mundo social, enfrentando la realidad jurídica, cultural y política que pretende silenciar a la memoria o producir otras versiones del pasado. (Lifschitz, 2014, p. 149).

La finalidad de ese tipo de acción ha sido el conflicto y la rivalidad, o la influencia y la subyugación. En ese sentido, el campo de la memoria política posee una especificidad frente a la memoria nacional, constituida por memorias intencionales que tienen al Estado como actor estratégico. Considerando esto, ¿qué capacidad tuvo un agente como una importante aerolínea comercial, cuya representación discursiva y estrategia de mercado fueron históricamente construidas como aliadas del desarrollo y la integración nacional?[22] Sobre esta representación, en la

exposición del MHN, la iconografía de la Flota *Bandeirante*, creada en 1943 por Paulo Sampaio, estaba acompañada por el siguiente texto:

El carácter nacionalista impreso al desempeño de la Panair durante la guerra, asociado a la defensa del territorio nacional, combinaba con la narrativa histórica de la época, cuando los bandeirantes eran vistos como responsables por la expansión de los límites territoriales de la nación brasileña. La incorporación de la simbología bandeirantista, así como la valorización del regionalismo y la adopción del color verde, eran componentes del discurso nacionalista exacerbado con la eclosión de la Segunda Guerra Mundial. No se cuestionaba, entonces, la violencia desencadenada por esas expediciones contra los pueblos indígenas y otros segmentos de la población colonial. (MHN, 2019c).

Por otro lado, es necesario tener en cuenta que, además de un sector estratégico aliado al desarrollo nacional, la aviación comercial fue impulsada a partir de una infraestructura humana y material concebida para el mundo militar, y por lo menos hasta hace pocos años atrás, conservaba los valores de la organización jerárquica y el rigor disciplinar (Castellitti, 2019). Se comprende así que, si, por un lado, el proceso judicial iniciado por los herederos de la empresa, la investigación de la CNV y el accionamiento de categorías como "violencia jurídica" viabilizaron la emergencia de una memoria política que defendió una versión sobre el pasado, por otro lado, esa capacidad de denuncia debió romper con el carácter espontáneo de otras memorias, sedimentadas en lazos sociales construidos en una empresa representada como símbolo nacional. Entre esas memorias políticas y sociales emergió una memoria que podemos denominar empresarial o profesional, que demanda una voz y un lugar de protagonismo en un pasado nacional de desarrollo y progreso. El honor de un nombre, de una marca, las carreras y trayectorias ejemplares de quienes hacían funcionar esa marca, y los vínculos que daban vida a ese cuerpo social fueron los componentes de esta nueva memoria, con lenguajes y modalidades relativamente originales.

## Consideraciones finales

A partir del análisis de dos dispositivos de memoria producidos por actores relacionados a la emblemática aerolínea *Panair do Brasil*, el objetivo de este texto fue trazar algunas consideraciones exploratorias sobre memorias producidas en torno al golpe de 1964 en Brasil y sus consecuencias en la configuración de la aviación comercial en ese país. Recuperando contribuciones recientes de las ciencias sociales sobre las empresas como actores involucrados en un medio social, y sobre el papel jugado por esos diversos actores en la articulación e implementación de regímenes autoritarios en toda la región, presentamos el caso inédito de una empresa reconocida por los poderes del estado como "víctima" de persecución y castigo. En esos dos dispositivos, en cuya producción asume gran protagonismo el colectivo autodenominado "Familia *Panair*", pudimos identificar la emergencia de una memoria empresarial que se enreda con las narrativas históricas del desarrollo nacional, recuperando nostálgicamente un pasado de modernidad y progreso. Se trató de un

doble papel, aliado y al mismo tiempo víctima de los poderes del estado nacional, que se reflejó en el carácter plural, por veces paradójico, de las memorias evocadas.

Como afirmó Marchesi (2019), existen lugares, experiencias y testimonios que son difíciles de reducir a las memorias emblemáticas clásicas del terrorismo de estado. Observamos aquí prácticas que ejercen una memoria política (Lifschitz, 2014) o de denuncia (Allier, 2015), vinculada con la victimización de quienes sufrieron violaciones y la búsqueda de reparación económica y moral, que convive, a veces de forma paradójica, con memorias sociales focalizadas en la restauración simbólica del honor de una empresa y de sus trabajadores como parte de la memoria nacional. En esas disputas simbólicas, emergió la llamativa expresión “violencias que no sangran”, tan precisa para referirse a la violencia jurídica, y que nos advirtió sobre una pugna por el pasado, entre lo emblemático y casi hegemónico –la sangre– y aquellos recuerdos que no han tenido una posibilidad de ser escuchados públicamente.

La sangre también es evocada, y al mismo tiempo impugnada, a través de los lazos de parentesco que fundamentan el colectivo de trabajadores, familiares y amigos, cuya “determinación” logró transmutarse en bien patrimonial, para ser conservada en una institución guardiana de la memoria nacional. En este aspecto radicó la principal afinidad cultural de dos colectivos (la “Familia *Panair*” y la “Familia *VARIG*”) que, pese a sus diferencias, se construyeron y fortalecieron a través de la reinención de un cotidiano arrasado por el evento crítico (Das, 1995) del cierre de la empresa que constituía, más que un trabajo, una fuente de identidad (Castellitti, 2021). Casi cuarenta años después del cierre de la *Panair*, en una configuración política muy diferente, la *VARIG* entró en recuperación judicial y debió dejar de funcionar, en un proceso largo e intrincado que se extendió de 2006 a 2011. En este caso, el carácter simbólicamente público y patrimonial de esta empresa fue evocado por los trabajadores perjudicados[23] por la quiebra para exigir del estado brasileño el rescate económico de la misma. La negativa del gobierno, en manos del Partido de los Trabajadores, le ganó la enemistad de gran parte del colectivo de trabajadores y jubilados de la *VARIG*, que en el período 2016-2019 asumió la bandera anti-corrupción de todo el arco conservador, y apoyó la candidatura de Jair Bolsonaro a la presidencia de Brasil.

Es así como memorias plurales, paradójicas, silenciosas o subterráneas pudieron construir, y también obstruir, un piso mínimo de convivencia en el marco de una sociedad democrática (Guglielmucci & López, 2019). En ese sentido, en relación a los procesos de memorialización en torno a la aviación comercial brasileña, coincidimos con Schindel (2009) cuando señaló que en el modo en que objetos, prácticas y palabras se despliegan en el espacio, puede detectarse el grado de consenso o conflicto que subyace a los relatos sobre el pasado, así como las tensiones que atraviesan el presente. Evidentemente, la coyuntura brasileña actual ha demostrado que esas tensiones exceden las memorias de la aviación y atraviesan definiciones políticas centrales de la vida democrática de este país. Tal vez

más que nunca sea necesario preguntarse, como insiste Jelin (2017), sobre los vínculos entre las maneras de elaborar respuestas al pasado reciente y la conformación de instituciones más democráticas, de cara al presente y futuro del país.

## Referencias

- Allier, E. (2015) "América Latina: la denuncia y el elogio del pasado reciente, memorias confrontadas a través de algunos casos nacionales". *Ciudad paz-ando*, 8(2), 33-47.
- Appadurai, A. (Ed.). (1991). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. Barcelona: Grijalbo.
- Basualdo, V. (2017). Responsabilidad empresarial en la represión a trabajadores durante el terrorismo de Estado: avances recientes sobre la dictadura argentina (1976-1983) en un marco regional e internacional. *La Rivada. Investigaciones En Ciencias Sociales*, 5(9), 14-29.
- Basualdo, V., & Campos, P. H. P. (2020). Editorial. *Revista Continentes (UFRRJ)*, 9(16), 1-11.
- Besse, J., Crenzel, E., Messina, L., & Wlosko, M. (2013). *Memoria y Trabajadores*. Remedios de Escalada: De la UNLa - Universidad Nacional de Lanús.
- Bohoslavsky, J. P., & Torelly, M. D. (2011). Cumplicidade financeira na ditadura brasileira: implicações atuais. *Revista Anistia Política e Justiça de Transição*, 6, 70-117.
- Bohoslavsky, J. P., & Verbitsky, H. (2013). Cuentas pendientes: los cómplices económicos de la dictadura. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Castellitti, C. (2019). Varig, "a Real Brazilian Embassy Outside": Anthropological reflections on aviation and national imaginaries. *The Journal of Transport History*, 40(1) 82-105.
- Castellitti, C. (2021). *Anfitriões do céu. Carreira, crise e desilusão a bordo da Varig*. Rio de Janeiro: Editora Telha.
- Campos, P. H. P., Brandão, R. V. da M., & Lemos, R. L. do C. N. e (Eds.). (2020). *Empresariado e ditadura no Brasil*. Rio de Janeiro: Consequência Editora.
- Cufre, S. (2019). La familia aeronáutica y sus tensiones internas. Un análisis de la configuración del colectivo laboral en Aerolíneas Argentinas. *Astrolabio*, 23, 223-244.
- Das, V. (1995). *Critical Events. An anthropological perspective on contemporary India*. Oxford University Press.
- Dassié, V. (2012). La thésaurisation affective des objets-souvenirs#: du chez-soi au musée. In T. Barthélémy & J. Candau (Eds.), *Mémoire familiale, objets et économies affectives* (pp. 115-128). Editions du CTHS.
- Fabian, J. (2010). Coleccionando pensamientos: Sobre os atos de coleccionar. *Mana: Estudos de Antropologia Social*, 16(1), 59-73. <https://doi.org/10.1590/s0104-93132010000100003>
- Fay, C. M. (2001). *Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)*. Porto Alegre: UFRGS. Tesis de doctorado (Historia).
- Fortes, A. (2004). *Nós do quarto distrito...: a classe trabalhadora portoalegrense e a Era Vargas*. Caxias do Sul, RS: Educs; Rio de Janeiro: Garamond.

- Godoy, K. E., & Guimarães, V. L. (2014). Memórias e Imaginários dos Tempos da Panair. *Rosa Dos Ventos*, 6(2), 124–138.
- Guglielmucci, A., & López, L. (2019). Restituir lo político: los lugares de la memoria en Argentina, Chile y Colombia. *Kamchatka*, 13, 31–57.
- Helms, H. (2010). *O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da Varig*. Porto Alegre: FFCH, PUC. Disertación de maestría (Historia).
- Ingold, T. (2012). Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. *Horizontes Antropológicos*, 18(37), 25–44. <https://doi.org/10.1590/s0104-71832012000100002>
- James, D. (2000). *Doña Maria's story: life history, memory, and political identity*. Durham/Londres: Duke University Press.
- Jelin, E. (2017). *La lucha por el pasado. Cómo construimos la memoria social*. Siglo XXI Editores Argentina.
- Jelin, E. & Langland, V. (comps), (2013) *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*. Siglo XXI Editores.
- Kopitoff, I. (1991). La biografía cultural de las cosas: la mercantilización como proceso. In: A. Appadurai, *La vida social de las cosas* (pp. 89–122). Barcelona: Grijalbo.
- Leite Lopes, J. S. (1988). *A tecelagem dos conflitos de classe na cidade das chaminés*. São Paulo: Marco Zero; Brasília: Ed. da UnB.
- Leite Lopes, J. S.; Heredia, B. (2019) *Trabalhadores urbanos, trabalhadores rurais: história e perspectivas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ.
- Lifschitz, J. A. (2014). Os agenciamentos da memória política na América Latina. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 29(85). <https://doi.org/10.1590/S0102-69092014000200010>
- Lobato, M. Z. (2001) *La vida en las fábricas: trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)* Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Marchesi, A. (2019). ¿Qué hacen los derechos humanos con la revolución? Una reflexión sobre un lugar de la memoria de la historia reciente uruguaya. *Hispanic Issues On Line*, 22, 113-129.
- Medeiros, L. S. de. (2018) *Ditadura, conflito e repressão no campo: a resistência camponesa no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Consequência.
- Minella, A. C. (2020). Empresariado e golpe: redes, ideologias e sombras. In P. H. P. Campos, R. V. da M. Brandão, & R. L. do C. N. e Lemos (Eds.), *Empresariado e ditadura no Brasil* (pp. 7–15). Consequência Editora.
- Monteiro, C. F. (2002). Political dynamics and liberalization in the brazilian air transport industry#: 1990-2002. *BPSR*, 5(1), 35–53.
- Monteiro, C. F. (2007). A Varig e o Brasil entre o desenvolvimento nacional e a competitividade global. *Civitas - Revista de Ciências Sociais*, 7(1), 35–58. <https://doi.org/10.15448/1984-7289.2007.1.2036>
- Monteiro, C. F. (2008). Empresários e ação política no contexto das reformas para o mercado: o caso da aviação comercial. *Revista de Sociologia e Política*, 16, 159–180. <https://doi.org/10.1590/s0104-44782008000300012>
- Morales, E. (2019). “Un orgullo de Cuba en los cielos del mundo”. Cubana de aviación from Miami to Bagdad (1946–79). *Journal of Transport History*, 40(1), 62–81. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022526619832592>

- Olivares, J. V., & Piglia, M. (2019). Flying the history of commercial aviation in latin america: An introduction. *Journal of Transport History*, 40(1), 3–7. <https://doi.org/10.1177/0022526619832275>
- Oliveira, G. G. de. (2011). *VARIG de 1986 a 2006: reflexões sobre a ascensão e queda da empresa símbolo do transporte aéreo nacional*. Porto Alegre: FFCH, PUCRS. Disertación de maestría (Historia).
- Palmeira, M. (2013). Conflitos de classe sob regime autoritário: o caso do Nordeste. In J. Sergio Leite Lopes e Marta Cioccarri. *Narrativas da Desigualdade: memórias, trajetórias e conflitos*. Rio de Janeiro: Mauad, 23-54.
- Pereira, A. (1987). *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*. Rio de Janeiro: Europa.
- Piglia, M. (2018). Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de aerolíneas argentinas. *Revista de Historia de La Economía y La Empresa*, 12, 125–148.
- Piglia, M. (2019) "Carry our colours and defend our interests under the skies of other Continents". Argentinian Commercial aviation policy in the Peronista decade (1945–55). *Journal of Transport History*, 40(1), 44-61. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022526619829449>
- Sasaki, D. L. (2014). *Pouso forçado*. A história por trás da destruição da Panair do Brasil pelo regime militar. (Ed. ampliada). Rio de Janeiro: Record.
- Schindel, E. (2009). Inscribir el pasado en el presente: memoria y espacio urbano. *Política y Cultura*, 31, 65–87.
- Soland, P. (2019). The miracle (and mirage) of Mexican flight: Aviation development in Mexico, during and after the Second World War. *Journal of Transport History*, 40(1), 25-43. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022526618823931>
- Teles, E., & Quinalha, R. (2020). *Espectros da ditadura. Da Comissão da Verdade ao bolsonarismo*. Autonomia Literária.
- Traverso, D. B. (2019). "An absolutely Chilean institution". Línea Aérea Nacional, Chile (1929–45). *Journal of Transport History*, 40(1), 8-24. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022526619832278>
- Arquivo Jetsite. "A 1º comissão do Brasil". Disponible en: [https://www.aviaaocomercial.net/jetsite/reportagens\\_1comissaria.htm](https://www.aviaaocomercial.net/jetsite/reportagens_1comissaria.htm). Consultado el: 21/02/2022.
- Altberg, Marco (2008). "Panair do Brasil, Uma História de Glamour e Conspiração". Disponible en: [https://www.youtube.com/watch?v=B2UYaEVRkzQ&t=152s&ab\\_channel=GustavoSarmiento](https://www.youtube.com/watch?v=B2UYaEVRkzQ&t=152s&ab_channel=GustavoSarmiento). Consultado el 12/10/2021.
- Carta Maior (2019), "O Brasil, a Panair e o mito de Sísifo". Disponible em: <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Cinema/O-Brasil-a-Panair-e-o-mito-de-Sisifo/59/42963>. Consultado el 12/10/2021.
- Cineclick, "Entrevista a Marco Altberg". Disponible en: <https://www.cineclick.com.br/entrevistas/marco-altberg>. Consultado el 15/9/2020.
- Comissão Nacional da Verdade (2014), "Relatório da Comissão Nacional da Verdade". Disponible en: <http://cnv.memoriasreveladas.gov.br/>. Consultado el 12/10/2021.
- Museu Histórico Nacional (2019a), "Empresa aérea panair do brasil ganha exposição inédita no MHN". Disponível

em: <http://mhn.museus.gov.br/index.php/empresa-aerea-panair-do-brasil-ganha-exposicao-inedita-no-mhn/>. Consultado el 12/10/2021.

Museo Histórico Nacional (s/f), “A história”. Disponible en: <http://mhn.museus.gov.br/index.php/o-museu/>. Consultado el 25/10/2021.

\_\_\_\_\_(2019a), “Catálogo da exposição ‘Nas asas da Panair’”. Disponible en: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=mhn&pagfis=75205>. Consultado el 26/10/2021.

\_\_\_\_\_(2019b), “Exposição: Panair do Brasil”. Disponible en: <https://bit.ly/3GydCc>. Consultado el 12/10/2021.

\_\_\_\_\_(2019c), “Nova coleção digital”. Exposição: Panair do Brasil. Disponible en: <https://bit.ly/3vJLels>. Consultado el 12/10/2021.

Sasaki, Daniel Leb. (2014) “Comissão da Verdade confirma que aérea Panair foi fechada por motivos políticos”. *Época Negócios*, O Globo. Disponible en: <https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Resultados/noticia/2014/12/comissao-da-verdade-confirma-que-aerea-panair-foi-fechada-por-motivos-politicos.html>. Consultado el 12/10/2021.

- [1] Algunas observaciones preliminares incorporadas en este análisis fueron esbozadas para el trabajo final del Seminario Virtual de Clacso “Espacio y memoria: aproximaciones a los pasados de violencia política en América latina”, cursado en 2020. Agradezco al equipo docente, coordinado por Loreto López y Ana Guglielmucci, por la calidad del contenido transmitido, así como por las observaciones realizadas al trabajo final, que busqué incorporar en esta versión extendida. Agradezco también los valiosos comentarios realizados a una versión preliminar por mi colega y amigo Felipe Magaldi.
- [2] Parte de un post-doctorado iniciado en 2020, en el Programa de Posgrado en Antropología Social del Museo Nacional, Universidad Federal de Rio de Janeiro (Brasil), viabilizado gracias a una beca concedida por la *Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro* (FAPERJ).
- [3] En este texto, utilizaré comillas dobles para señalar términos o expresiones utilizadas por mis interlocutores/as. Desde 2015, como base para una tesis de doctorado en antropología social (Autor/a), realizo un trabajo de campo de tipo etnográfico con esos trabajadores y trabajadoras, participando en eventos como fiestas, protestas y reuniones, en la ciudad de Rio de Janeiro. También llevo a cabo una etnografía digital, participando en grupos de Facebook dedicados a las memorias de la aerolínea, así como a organizar las estrategias de lucha en la actualidad (en reivindicación de los derechos laborales incumplidos después de la quiebra), y compartir fotografías y recuerdos. Finalmente, es necesario mencionar que poseo un vínculo de parentesco con una mujer que trabajó como azafata de esa empresa gran parte de su vida profesional, quien cumple el papel de *informante clave* en toda esta investigación.
- [4] En los últimos 10 años el análisis de las distintas formas de cooperación y complicidad entre los poderes públicos y privados durante los regímenes militares en toda la región ha recibido renovada atención, resultando en la divulgación de estudios como el de Bohoslavsky y Torelly (2011) sobre la relación entre política fiscal y violaciones a los derechos humanos en Brasil, el libro de Bohoslavsky y Verbitsky (2013) sobre la dimensión económica de la justicia transicional, y los trabajos de Barragán (2013) sobre el accionar de las Fuerzas Armadas en la gestión de empresas estatales

y la constitución de un tipo de relaciones laborales caracterizadas por la cooperación y el dominio simultáneo sostenido sobre la fuerza de trabajo. Esos estudios se incorporan a una tradición ya existente y en aumento sobre la represión ejercida en el período dictatorial contra trabajadores del campo y la ciudad (Besse et al. 2013; Leite Lopes; Heredia, 2019; Medeiros, 2018; Palmeira, 2013). Sin pretender realizar aquí un estado del arte exhaustivo de la cuestión, retomaré específicamente los estudios que se remiten a empresas específicas y sus modalidades de colaboración con el régimen autoritario en Brasil.

- [5] Creado en 1922 por el presidente Epitácio Pessoa para “dotar a Brasil de un museo dedicado a la historia nacional” (MHN, s/f), el MHN se localiza en el centro histórico de la ciudad de Rio de Janeiro y es reconocido como el más importante museo de historia del país.
- [6] “Empresa aérea *Panair* do Brasil ganha exposição inédita no MHN”, disponible en: <http://mhn.museus.gov.br/index.php/empresa-aerea-panair-do-brasil-ganha-exposicao-inedita-no-mhn/>. Consultado el 25/10/2021.
- [7] No pretenderé desarrollar en este espacio un recorrido histórico suficiente de ambas empresas, sino mencionar brevemente algunos marcos temporales importantes a fines de contextualización. Sobre la historia de la aviación comercial brasileña, y particularmente de la VARIG y la *Panair*, ver: Fay, 2001; Fortes, 2004; Helms, 2012; Monteiro, 2002, 2007, 2008; Oliveira, 2011; Pereira, 1987.
- [8] En 2017 fue establecida una comisión parlamentar en la Asamblea Legislativa del estado de Rio de Janeiro, para investigar las irregularidades de ese proceso, que terminó en la quiebra de la empresa en 2010, en condiciones absolutamente perjudiciales para los trabajadores y jubilados (AUTOR/A, 2021, p. 207-244).
- [9] En este apartado, me refiero brevemente a los estudios sociales sobre aviación comercial en Brasil y Argentina porque corresponden a los países donde desempeñé mi propia trayectoria académica y con cuyas tradiciones de investigación estoy más familiarizada. En relación a otros países de la región, Olivares y Piglia (2019) organizaron un dossier sobre la historia de la aviación comercial en América Latina con importantes contribuciones sobre Chile (Traverso, 2019), México (Soland, 2019), Cuba (Morales, 2019), además de Argentina (AUTOR/A; Piglia, 2019).
- [10] Tanto en Brasil como en Argentina, existe una consolidada tradición de estudios dedicados a las transformaciones de las clases trabajadoras locales y nacionales, con contribuciones particulares (e inspiraciones comunes) por parte de la historia, la sociología y la antropología, entre otras disciplinas. Fortes (2004) menciona su propia inspiración en el trabajo de Leite Lopes (1988) sobre modalidades capitalistas de producción donde la dominación se ejerce a través de los vínculos de residencia; así como los trabajos de James (2000) y Lobato (2001) sobre la comunidad obrera de Berisso, en Argentina. Más recientemente, En Argentina, Bretal (2019) se dedicó a analizar las representaciones sociales de los obreros de Swift relativas a los procesos de disciplinamiento político y laboral durante los años setenta y la última dictadura. Reconociendo la enorme contribución de estos antecedentes para el examen de las políticas empresariales hacia los trabajadores, las características de los modos de dominación y las formas de

resistencia obrera, en este texto me circunscribiré a los estudios del campo de la aviación comercial.

- [11] Ruben M. Berta (1907-1966) fue el segundo director-presidente de la VARIG, después de que en 1942 su fundador, el alemán Otto E. Meyer, dejara su cargo para alejar las sospechas de intromisión de intereses alemanes en la empresa. Miembro de una familia de industriales portoalegreses, Berta había sido auxiliar de Meyer desde el comienzo de sus actividades en la ciudad, función que le atribuyó la memoria del “primer empleado” de la VARIG. Figura emblemática de las narrativas de los trabajadores de la empresa (incluso de quienes ingresaron posteriormente a su fallecimiento, en 1966), se lo recuerda como un trabajador “incansable”, “paternalista”, exigente y considerado. En 1945 ideó la Fundación de Empleados de la VARIG, que llegó a obtener más de la mitad de las acciones de la empresa y después de su muerte fue bautizada “Fundación Ruben Berta”.
- [12] La promulgación en tiempo record de los decretos 469 y 669, de 1969, basados en el Acto Institucional nº5, impidió que la empresa entrase en recuperación judicial (Sasaki, 2014).
- [13] Importantes artistas brasileños dedicaron poemas y canciones a los recuerdos de esas “queridas” empresas. En relación a la *Panair*, son citados frecuentemente un poema de Carlos Drummond de Andrade y una canción interpretada por Elis Regina. El título de esta canción, escrita por Milton Nascimento y Fernando Brant en 1974, habría cambiado de *Saudades dos aviões da Panair. Conversando num Bar*, probablemente con el objetivo de evitar la censura impuesta por la dictadura.
- [14] Un antecedente importante en esa dirección es resultado de una colaboración entre el Laboratorio de Historia del Turismo (Histur) y del grupo de investigación Turismo, Cultura y Sociedad (T-Cult) de la Universidad Federal Fluminense, con el objetivo de realizar una memoria del turismo brasileño y “comprender el proceso de formación y liquidación de instituciones y empresas brasileñas relacionadas al turismo durante la dictadura civil-militar” (Godoy & Guimarães, 2014, p. 126). Estos investigadores, con los cuales tuvimos la oportunidad de reunirnos un tiempo atrás, estaban en contacto con algunos miembros de la “Familia *Panair*” y tuvieron la oportunidad de participar de los tradicionales almuerzos anuales. De esa investigación en curso identificamos solamente un artículo publicado en 2014, donde se analiza la trayectoria de la aerolínea en diálogo con los campos de la historia, la memoria social, la museología y el turismo, y se describen las primeras impresiones de las prácticas de memoria identificadas en torno al colectivo compuesto por la “Familia *Panair*” (Godoy & Guimarães, 2014).
- [15] “Proceso de Reorganización Nacional” fue la designación implementada por los militares que llevaron a cabo el golpe de estado en Argentina en 1976.
- [16] Entre los casos de mayor visibilidad están la condena a dos exdirectores de la Ford por la justicia argentina en diciembre de 2018 y una acusación por crímenes semejantes que tramita actualmente en la justicia brasileña contra la Volkswagen (Campos et al., 2020, p. 17).
- [17] Todas las transcripciones literales de obras y documentos en portugués fueron traducidas por mí al español, para dar mayor fluidez a la lectura.

- [18] Traducción propia. Todas las oraciones indicadas por comillas de este párrafo fueron extraídas del citado informe de la CNV (2014).
- [19] Comprobamos la misma presencia activa de un colectivo de antiguos funcionarios reconocidos como "víctimas" en el caso de otra importante aerolínea brasileña, la VARIG, que debió detener sus operaciones en 2006. En un contexto político extremadamente diferente, después de algunos años de recuperación democrática y con el Partido de los Trabajadores en el comando nacional, el cierre de la VARIG no dejó de estar teñido, desde el punto de vista de los trabajadores, de "intereses políticos". Si bien en este caso se trata, fundamentalmente, del descumplimiento de derechos laborales (salarios atrasados, vacaciones, indemnizaciones y haberes jubilatorios adeudados hasta el día de hoy), eso no impide que estos actores se identifiquen como víctimas de actos arbitrarios e "injusticias", atribuyéndole al estado, en sus diferentes competencias (ejecutivas y judiciales) gran parte de la responsabilidad. Así, en paralelo a la lucha por el reconocimiento de los derechos obliterados, el colectivo de antiguos trabajadores de la VARIG también reivindica el papel político, económico y simbólico ocupado por la empresa en la memoria nacional. Ver: Autor/a. Estas disputas, que en este espacio no tendremos como profundizar, son un ejemplo de las batallas por la memoria (Allier, 2015) que los actores libran a través de distintas representaciones del pasado en el presente.
- [20] Traducción propia de un testimonio grabado en el documental "Panair do Brasil" (Altberg, 2008), de un protagonista identificado como Artur da Távola, periodista (minuto 50).
- [21] La mayoría de los textos de la exposición, así como la cronología, pueden ser consultados en el catálogo (MHN, 2019b).
- [22] Acompañada de imágenes de territorios selváticos y tropicales, poblaciones indígenas y frutas exóticas, la función casi misionaria que la *Panair* representaría, promoviendo la integración de la Amazonia con el resto del territorio nacional, es constantemente enfatizada, y está presente también en el catálogo de la colección incorporada por el MHN, donde se menciona que "con sus hidroaviones, llevaba cargas y remedios y transportaba enfermos" (MHN, 2019a).
- [23] En el proceso de recuperación judicial, la empresa fue dividida en una parte "saludable", comprada por un empresario japonés en una subasta, y una parte "quebrada", compuesta principalmente por las deudas laborales. De esa forma, las deudas con empresas nacionales e internacionales fueron siendo cubiertas a partir de la venta de activos de la empresa, y la masa de trabajadores permaneció postergada, sin cobrar jamás sus derechos indemnizatorios y jubilatorios.