

## ASAS CORTADAS: O SINDICATO DOS AERONAUTAS E O GOLPE DE 1964

Claudia Musa Fay\*

*O dom de despertar no passado as centelhas de esperança é privilégio exclusivo do historiador convencido de que também os mortos não estarão em segurança se o inimigo vencer. E esse inimigo não tem cessado de vencer.*

(Benjamin, Walter)

Quando o GT de História Cultural escolheu o tema *Memória e testemunho: a construção da história entre a veracidade e a ficção* para apresentar no Encontro Regional da ANPUH, encontrei a oportunidade para refletir sobre a questão da memória. Na realidade, esta comunicação já vinha sendo pensada há algum tempo. Mas este ano, os 40 anos do Golpe de 1964 e a leitura de *Escrita de si, Escrita da História* organizado por Angela de Castro Gomes<sup>1</sup>, foram o estímulo que me faltava para concretizar esta tentativa e alçar este vôo.

Vou iniciar com um breve relato encontrado em um livro de memórias do aeronauta Theophilo de Abreu Jr, mecânico de vôo da Panair do Brasil<sup>2</sup>, que conta o seguinte episódio:

No dia 26 de maio de 1998, o Sindicato dos Aeronautas –S.N.A., prestando merecida homenagem ao companheiro Aldo da Costa Pereira, falecido 30 dias antes, mandou rezar uma missa na igreja Santa Luzia, no centro do Rio de Janeiro, seguida de cerimônia em sua sede para batismo da Biblioteca Comandante Aldo. Além da família do companheiro desaparecido – viúva, filhos e netos – compareceram a diretoria da entidade, muitos de seus amigos e até mesmo outros nem tão amigos.

Abrindo a reunião, o Cmte. Collares, Presidente do S.N.A., discorreu sobre a atuação do Aldo como aeronauta e como estudioso da aviação comercial, com livros publicados sobre o assunto.

---

\* Professora da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

E-mail: cmusafay@terra.com.br

<sup>1</sup> GOMES, Angela de Castro. *Escrita de si, escrita da história*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2004.

<sup>2</sup> ABREU JR, Theophilo. *Nas Asas da Panair*, Rio de Janeiro: Edição do Autor. 2000. p. 173-174.

Ressaltou sua atividade sindical, desenvolvida em defesa da categoria, lhe custou a própria carreira profissional. Demitido da Cruzeiro do Sul por ocasião da greve de 1960, reivindicatória do cumprimento da regulamentação profissional, nenhuma outra empresa quis aceitá-lo como piloto. Aposentado com proventos insuficientes para manter a família, após breve passagem pela aviação do governo do Paraná, o Sindicato acolheu-o como seu assessor técnico. Depois de Collares, falou o Comandante Mello Bastos, ex-presidente do S.N.A. Recordou sua longa convivência com Aldo, um profissional que soube dignificar a classe dos aeronautas. Ressaltou a atuação daquele companheiro durante o Golpe militar de 1964, quando ele próprio Mello Bastos teve sua carreira profissional interrompida, sendo obrigado a exilar-se. Encerrou falando de sua grande decepção: alguns dos que se diziam seus amigos foram os primeiros a delatá-lo. Suas palavras comoveram os presentes, levaram às lágrimas a família do Aldo e seus amigos. O próprio orador emocionou-se. Ao abordar com repugnância, a lamentável ação dos colegas dedos-duros, um deles o Comandante Ayala – ex-comandante da Cruzeiro do Sul – ali presente, tratou de dar o fora.

Segundo o especialista no estudo da memória, o Doutor em Medicina e professor de Bioquímica Ivan Izquierdo<sup>3</sup>, uma das razões que nos faz lembrar fatos antigos é que estes fatos antigos são acompanhados de uma forte carga emocional e, por isso, são importantes para nós. Ele cita um exemplo: todos lembramos de fatos e cenas importantes relativos ao nascimento de nossos filhos ou ao nosso casamento. Todos lembramos exatamente onde e com quem estávamos e o que fazíamos quando soubemos da morte de Ayrton Senna, explica ele.

Parti dessa premissa: o episódio relatado tinha um forte componente emocional e foram citados fatos ocorridos na década de 60 que ainda despertam emoção, tanto nas pessoas presentes como nas que ficaram sabendo do episódio. Mas, havia mais um elemento que parecia não interessar apenas as famílias e amigos presentes: ele mostrava os dois lados de uma mesma situação, já que na mesma sala se encontraram, 34 anos depois, duas posições, a do delator e a do delatado.

Achei importante também outra passagem que Theophilo de Abreu relatou a seguir:

Despertou minha curiosidade o fato de Mello Bastos, de vez em quando, consultar um calhamaço que trazia nas mãos. Passada a

---

<sup>3</sup> IZQUERDO, Ivan. *Questões sobre memória*. São Leopoldo: Ed. Unisinos, 2004. p. 36.

cerimônia indaguei-lhe que anotações eram aquela tantas vezes consultadas. Para surpresa geral respondeu tratar-se da cópia do IPM 552 do Ministério da Aeronáutica, instaurado após o golpe militar de 64 para investigar as atividades subversivas praticadas no sindicato dos aeronautas, conseguida através do *Habeas Data* requerido a secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República por Fernando de Alencar Santiago, ex-radionavegador da Panair e Diretor do Sindicato.<sup>4</sup>

No documento estão registrados os nomes de cada dedo-duro e dos colegas que covardemente delataram. A identificação dos delatores não chegou a surpreender. Porém, para os delatados foi bom ter visto os nomes confirmados em documento oficial dos próprios “revolucionários”.

A trajetória individual de dois homens - os Cmtes. Aldo da Costa Pereira e Paulo Mello Bastos, que tiveram as suas asas cortadas, impedidos que foram de exercer a profissão que haviam escolhido despertou minha curiosidade. O relato, que provocara tanta emoção nos presentes, tinha de certa forma um lado cômico, constrangedor, como o de ser pego em flagrante anos depois, caso do dedo duro a sair de fininho da cerimônia em homenagem a Aldo Pereira no Sindicato dos aeronautas no trigésimo dia de sua morte.

### *Como reconstituir as histórias dessas pessoas? Quase anônimos?*

Em primeiro lugar, foi importante distinguir os dois casos: a asa do Cmte. Aldo foi cortada em 1960 e a do Cmte. Mello Bastos em 1963. Logo, ambos antes do Golpe de 1964. Haveria relação entre estes acontecimentos e o Golpe de 64?

Havia evidentes pontos de comunicação entre estes homens: o sonho de voar, a luta pela profissão, a estabilidade no emprego e a segurança de vôo, além da formação militar, a liderança sindical e o trabalho em empresa privada.

Busquei então reconstruir suas vidas utilizando o método do paradigma indiciário proposto por Ginzburg<sup>5</sup>: seguir seus rastros, buscar pistas deixadas e remontar a trajetória de vida. Encontrei um livro escrito por Aldo Pereira em 1966, intitulado *Asas Cortadas*. Considerei a expressão “Asas Cortadas” importante e formulei a primeira pergunta: Por que esses dois homens tiveram suas asas

---

<sup>4</sup> ABREU JR, Theophilo. op. cit p. 174.

<sup>5</sup> GINZBURG, Carlo. *Mitos, Emblemas, Sinais*, São Paulo: Cia das Letras 1989. p.151.

cortadas, suas carreiras interrompidas e como isto foi feito?

Utilizei múltiplas informações e de diversas fontes: memória dos amigos, jornais, CPIs realizadas pelo Congresso, e informações obtidas através do *Habeas Data* do Cmte. Mello Bastos que teve acesso a sua ficha no SNI e publicou na íntegra em seu livro de memórias<sup>6</sup>. Não consegui a do Aldo, e não sei se ele chegou a pedi-la. Este importante documento vale uma breve reflexão, pois ele revela o olhar do outro, no caso os responsáveis pelo Golpe Militar.

Organizado em ordem cronológica, no documento estão registrados os nomes dos delatores e dos colegas que delataram. Não se trata de depoimentos obtidos com tortura, mas de testemunhos espontâneos. Todos eram obrigados a se identificar. É, no mínimo, curioso verificar que os dedos-duros deste IPM foram todos pilotos comandantes: sete eram da Panair, um da Cruzeiro do Sul, um da Varig e um do Loide Aéreo. Não existem denúncias de comissários, radiotelegrafistas ou mecânicos de vôo. Segundo o relato do Cmte. Mello Bastos, os interventores do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) também delataram muita gente, porém foram mais honestos endereçando carta aos acusados comunicando-lhes que seriam denunciados.<sup>7</sup>

Dos depoimentos de testemunhas, podemos extrair citações dos aeronautas por elas considerados como adeptos do comunismo, em observações feitas no convívio do SNA e no exercício normal de suas profissões.

Segundo relato de Theophilo de Abreu, instaurou-se naquela época a república dos dedos-duros, ávidos por delatar aos militares todos aqueles que não pensavam como eles. As delações infundadas foram tantas que, a partir de dado momento, passaram a ser acolhidas somente as denúncias por escrito, assinadas e com os delatores identificados. A partir daí, o número de delações diminuiu. Continua o relato:

Os ativistas sindicais, que sempre participavam de todas as greves e de todas as campanhas do Sindicato, fosse por reajustes salariais, pela regulamentação da profissão ou por qualquer outro motivo julgado justo, eram considerados pelos "aerolanterneiros" como comunistas, com os nomes já incluídos na lista do coronel Burnier, para que "cuidasse" da saúde deles.

---

<sup>6</sup> MELLO BASTOS, Paulo. *Salvo Conduto*. Rio de Janeiro: Garramond, 1998.

<sup>7</sup> MELLO BASTOS, P. op. cit p. 202 a 207. A relação dos delatores e delatados vai da página 437 a 441 do IPM 552.

### *O caso de Aldo Pereira*

Em 5 de março de 1960, eclode uma greve na Cruzeiro do Sul exigindo o cumprimento da portaria de novembro de 1959. Tendo entrado em vigor na data de sua publicação, foi a regulamentação do aeronauta simplesmente ignorada pelas empresas. Era necessário forçá-las a cumprir a lei. Resolveram pela greve geral da categoria, mas só os da Cruzeiro cumpriram o compromisso.

Durante 23 dias os aviões da Cruzeiro ficaram no chão, com exceção de uns poucos vôos tripulados por minhocas. A ausência dos demais grupos levou o da Cruzeiro a uma esmagadora derrota, que resultou na demissão de 140 tripulantes, entre eles alguns estáveis, por sua atuação no sindicato.

Aldo Pereira relatou em 1980, em correspondência a um amigo, o momento em que foi demitido e se tornou um sindicalista durante a greve:

O chefe do Departamento de Operações de vôo, o meu velho amigo Dagoberto Nory Hayne, oriundo, como eu, da Escola da Aviação Militar, levou-me até uma sala vazia, onde me pediu para que retirasse minha carta de recusa a realizar o vôo noturno, na rota Rio - São Paulo. Tinha a carta na mão. Recusei-me a retirá-la. Foi quando ele me disse; 'Você está sozinho. Todos os seus colegas já concordaram em fazer o vôo. Pode verificar na escala de vôo'. E acrescentou: 'Posso rasgar a carta?' Senti que falava a verdade – eu estava sozinho, ridículo Dom Quixote. Respondi-lhe: 'Não permito que você rasgue. Eu mesmo a rasgarei' E rasguei-a calmamente. E desiludido. Por tê-la rasgado e dela não ter guardado cópia. Fui para casa muito calmo, certo de que havia agido corretamente, até certo ponto pelo menos. Quando fui recebido em casa pela minha mulher, abracei-a e, nos seus braços chorei amargamente como criança desamparada, ou como alguém que perdeu algo muito precioso, como vergonha na cara, por exemplo.<sup>8</sup>

Em outra ocasião, mas, para o mesmo amigo, Aldo escreveu o que parece ser a continuação e demonstra o seu comprometimento com a categoria.

Certa vez, ouvi de uma pessoa culta e inteligente que conhece como ninguém a minha vida de acertos e desacertos, a pergunta até certo ponto injusta: "porque você luta tanto por uma classe que não vale nada?" E eu respondi, sem medo de errar: "Porque é a minha".

---

<sup>8</sup> Carta de Aldo Pereira enviada a Genulpho de Oliveira em 1980.

Em agosto de 1960, o jornal do Sindicato manifestou-se: “Não raro ouvimos nos aeroportos ou nos pernoites ou ainda nas cabines dos aviões que o grupo da Cruzeiro não deveria ter feito a greve que fez, greve que resultou em demissões e inquéritos judiciais trabalhistas de colegas, por serem estáveis. Tivessem os aeronautas compreendido o real significado da luta de seus irmãos da Cruzeiro”...

A carreira do piloto é muito curta e, de certa forma, muito instável. Poucos conseguem voar até a idade limite, 60 anos, pois nem sempre é fácil nesta atividade chegar a esta idade com a saúde perfeita. Por essa razão, era importante a aposentadoria especial, bem como os regulamentos do trabalho.

#### *A demissão de Paulo Mello Bastos*

O Comandante Paulo de Mello Bastos, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, era o líder sindical em 1962 e redigiu uma carta ao Ministro da Aeronáutica. A carta foi publicada na revista Política e Negócios (PN) em sua edição de 2 de setembro de 1962, e defendia a criação da Aerobrás como solução para a crise que atravessava o setor.

[...]Não pretendo fechar nenhuma empresa. Desejo abrir as portas dos nossos aviões ao povo brasileiro que custeia nosso transporte aéreo, mas só voa de Correio Aéreo Nacional porque é de graça e, em 1962, não matou uma pessoa sequer. Desejo a tranqüilidade para os 22 mil trabalhadores desse ramo de atividade e não para uns poucos apaniguados. Desejo uma aviação séria e responsável, a fim de que os passageiros voem seguros e por preços acessíveis. Desejo uma aviação condizente com a realidade brasileira, levando a presença da nacionalidade ao Oeste e às cidades pequenas do interior que precisam tudo e nada têm para oferecer...<sup>9</sup>

A demissão do Comandante Mello Bastos pela Diretoria da Varig, em virtude da carta de apoio enviada à revista PN, no tocante às denúncias baseadas na Comissão Parlamentar de Inquérito sobre o estado caótico da aviação comercial brasileira, foi feita em maio de 1963 por justa causa. Teve conseqüências: uma greve de protesto dos aeroviários, aeronautas, ferroviários e portuários, entre outros, trazendo o problema para o primeiro plano do interesse do governo e da opinião pública.

---

<sup>9</sup> Carta de Aldo Pereira enviada a Genulpho de Oliveira em 1980.

O sindicato denunciava o clima de concorrência desvairada e irresponsável do comércio aviatório, tendo por base o governo, que não se sabia por que financiava o caos e a sede de poder de certos empresários. Nesse clima absurdo, o que contava menos era o passageiro e a segurança do serviço prestado.

Em maio de 1963, houve um acidente aéreo em São Paulo que tirou a vida de Miguel Bahury e parecia a comprovação da preocupação dos aeronautas. Bahury era o Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito que investigava a aviação comercial; dois anos antes havia sido sua esposa a desaparecer em desastre semelhante no Rio. Perguntados pela revista PN sobre a segurança de vôo alguns comandantes que preferiram ficar no anonimato disseram:

A manutenção é precaríssima - Muitas vezes, relata outro, registramos no Diário de Bordo, observações sobre irregularidade ou mau funcionamento da aeronave, e o avião volta ao tráfego do mesmo jeito com uma observação para fazer nova verificação em serviço. O medo de perder o emprego, de entrar para a lista negra das empresas, num mercado de trabalho mal pago e superconcorrido, faz com que sejamos obrigados a voar sem segurança, conclui outro.

O jornalista Paulo Francis faz uma referência interessante sobre Mello Bastos em sua coluna em 10/06/1963, (Bastos havia sido demitido em maio):

O ministro do trabalho Almino Afonso promete providências para esta semana. Vamos aguardar. Quero, porém, expressar a minha saudação a Mello Bastos, líder sindical autêntico, antipelego por excelência. É preciso lembrar quem ele é: piloto de linhas internacionais, com ordenado que deve exceder os 400 mil cruzeiros, (hoje em torno de 15 mil), uma folha de serviços impecável e estabilidade na casa. Mello Bastos não se acomodou: sua luta pela melhoria de condições dos seus companheiros, por rever a estrutura da aviação comercial, sua denúncia fundamentada da insegurança de vôo tem sido intransigente e contundente, colocando em perigo a confortável carreira que poderia exercer. É de gente como Mello Bastos, em todos os setores, que este País precisa para domesticar os gorilas e dar ao povo um nível civilizado de vida.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Jornal Última Hora, 10/06/1963, coluna Paulo Francis informa e comenta.

### *Ruben Berta não podia ouvir falar na Aerobrás*

Segundo outro depoimento, do Cmte. da Varig Rubens Bordini, a situação das empresas aéreas se agravou em 1961, quando o Presidente Jânio Quadros convocou o Sr. Ruben Berta e disse-lhe, sem maiores rodeios, mais ou menos o seguinte:

Berta, a Real está falida, e seis mil aeroviários e aeronautas vão perder seus empregos quando ela cessar suas atividades: Eu não posso deixar essa gente e suas famílias no desamparo! Só vejo duas soluções: ou a Varig compra a REAL ou eu crio a Aerobrás!<sup>11</sup>

A última coisa que Berta desejava era a Aerobrás, estatal e ineficiente, que absorveria também a Varig e acabaria com todos os sonhos acalentados durante tantos anos pela empresa gaúcha.

Bordini relata também como Berta havia ficado ao lado de Jango durante a Legalidade. Voou para São Paulo num vôo clandestino para levar uma mensagem a dois de seus ministros, o General Amauri Kruel e o Dr. Walter Moreira Salles. A ida de Jango de Porto Alegre para Brasília foi também arquitetada com o concurso da Varig. As comunicações entre Porto Alegre e Brasília eram feitas em grande parte através das estações de rádio e comunicações da Varig, pois os meios de comunicação em geral ou tinham sido suspensos ou estavam sendo monitorados pelos oponentes do governo Jango.

Mas Jango também ouvia o outro lado. No começo do ano de 1964, o governo de João Goulart criou condições favoráveis para que os sindicatos dos aeroviários e aeronautas reiniciassem uma campanha forte em favor da Aerobrás.

O Cmte. João Stepanski, na época presidente da Associação de pilotos da Varig (APVAR) foi a público defender o patrão<sup>12</sup>. Em seu livro de memórias publicado em 2000, relata sua trajetória, funcionário da Varig de 1944 a 1986 chegou a ser Diretor de Operações, teria militado nas organizações profissionais e na associação de pilotos da empresa.

---

<sup>11</sup> BORDINI, Rubens . *Céus Desconhecidos*. Porto Alegre: Magister, 1996. p. 262.

<sup>12</sup> Jornal O Globo de 3 de setembro de 1962.

## Segundo seu relato:

Com a posse do Dr. João Goulart na Presidência do Brasil, apareceu um grupo com a intenção de criar um movimento para estatizar a viação aérea comercial no Brasil.

Na realidade, o movimento teve início ainda na década anterior, em 1955, e se acentuou na década de 60.

Em 1962, o movimento começou com o apoio do Sindicato dos Aeronautas. A Varig recebeu a notícia com repulsa e iniciou uma contra-ofensiva. Reuniu um grupo de funcionários com o presidente da APVAR para criar uma força que pudesse fazer frente ao movimento. O presidente da Varig também começou uma luta para convencer o alto escalão do governo, e buscou a simpatia dos políticos.

O movimento apoiado pelo sindicato caminhava a passos largos para alcançar seus objetivos. As outras empresas, por estarem endividadas, não se manifestaram.

Consultado por Ruben Berta sobre sua posição João Stepanski afirmou:

Durante a reunião falei que não podíamos aceitar aquela agressão ao nosso trabalho, que foi construir uma empresa organizada produzindo para o país. Disse mais, que ninguém iria estatizar uma empresa democrática. Não aceitaria tornar comum um bem conquistado com trabalho e dedicação...<sup>13</sup>

O governo cogitava, realmente, reorganizar a aviação civil. João Stepanski relatou que chegou mesmo a conversar com o Presidente João Goulart. Nesta hora, em suas memórias faz questão de ressaltar os fraternos laços gaúchos:

Não convencido disso, pedi ao Ministro a possibilidade de falarmos ao Presidente da República, que eu conhecia e com quem havia tomado chimarrão nas minhas andanças por São Borja, na fazenda de Dr. Getúlio Vargas. No encontro sem formalidades, falei de nossa preocupação. Mas como não poderia dar solução sem estudos, estava considerando nossas ponderações. Disse que o Sindicato iria empossar um diretor que defendia tenazmente a Aerobrás, na intenção de assumir a aviação civil

---

<sup>13</sup> STEPANSKI, João. *Tempos de Aviador e outras idades*. Porto Alegre: J. Stepanski. 2000, p.170-171.

Bem, respondeu o Presidente, como foi feita a eleição? Houve eleição com voto secreto? Sim respondi. Então foi uma eleição democrática e o bom político deve aceitar e colaborar para o bem da nação. Voltamos cheios de dúvidas.<sup>14</sup>

Naquela época, Ruben Berta, convencido da possibilidade da Varig ser estatizada passou a investir em outros setores.

Segundo Stepanski o decreto de estatização da Varig estava projetado para o dia do aniversário de Getulio Vargas 19 de abril, Stepanski relata que uma semana antes do Golpe foi chamado por Berta e levado a um reservado:

Lá chegando, me olhou nos olhos e disse: Tenho um problema que deve ser resolvido hoje, agora. Um dos teus colegas está trabalhando a favor da Aerobrás, prejudicando nosso trabalho. Qual é a tua opinião?

Bem, “seu” Berta, se ele está prejudicando a empresa de onde tiro o sustento da família, onde trabalho feliz, só me caberia demitir!

Mas pode dar em revolução – disse ele.

A revolução é outro problema, respondi :

Fez um breve silêncio, me olhou, foi para um canto do quarto, abriu uma caixote e me deu um revólver acompanhado de uma caixa de 50 balas.

E falou: Chega!

Se me deixarem gastar todas, vou morrer feliz!

Na volta do vôo, fui a Porto Alegre passar a Páscoa com Alice. Nesse interim, eclodiu a revolução. Por isso, fiquei bloqueado em Porto Alegre e não tive necessidade de utilizar o revólver.<sup>15</sup>

O interessante desse relato é que Mello Bastos fora demitido quase um ano antes em maio de 1963, e que a Varig havia sido obrigada a reintegrá-lo, embora o tenha deixado fora do vôo. O Cmte. João Stepanski foi citado como delator no IPM, o único da Varig.

Em 1961, devido a crise que afetava a aviação, uma comissão formada pelo Sindicato dos Aeronautas, Mello Bastos, Ernesto Fonseca foi convocada pelo presidente Jânio Quadros para reunir-se no Palácio. Estavam presentes: Ruben Berta, da Varig; Paulo Sampaio, da Panair; Bento Ribeiro Dantas, da Cruzeiro do Sul e Linneu Gomes, da Real.

Segundo Theophilo de Abreu, a explicação para a resistência à estatização se devia ao privilégio que as nossas

---

<sup>14</sup> STEPANSKI, João, op.cit, p.172.

<sup>15</sup> STEPANSKI, João, op.cit., p.172.

empresas de aviação comercial gozavam do dólar subsidiado pelo governo para compras no exterior, tendo a maioria, se não a totalidade dos empresários do setor, se tornado milionária. Suas contas em bancos estrangeiros cresciam verticalmente a cada “negócio” fechado fora do país. Em todas as compras ou vendas realizadas, havia sempre maracutaia. Os fornecedores conheciam bem o processo e sabiam como agir, caso vendessem para esses clientes brasileiros.

Esse período vai do pós-guerra até o fim do privilégio do dólar barato, ou seja, até o governo de Jânio Quadros. A quantia ganha dessa forma devia andar pela casa dos dois milhões de dólares, pois compravam superfaturado e vendiam com subfaturamento. Tínhamos a segunda maior aviação do mundo, quatro empresas aéreas e todos os modelos de aviões lançados pela indústria mundial. Eram modelos norte-americanos, franceses, ingleses e até japoneses. Mas não cumpríamos a regulamentação trabalhista e não tínhamos uma aviação segura.

Lançar o olhar sobre a vida dos dois aeronautas foi facilitada pelos relatos dos seus amigos aviadores, caso de Theophilo de Abreu e Fidelis Bueno. Tanto Aldo Pereira como Mello Bastos deixaram, de certa forma, sua história por escrito, e foi a partir dessas obras que busquei suas vozes. Mas não só delas, como de outros aviadores que também deixaram memórias, como Rubens Bordini e Stepanski, onde busquei subsídios para entender o outro lado, a posição do patrão vista por seus funcionários. Também foram recolhidas informações na imprensa da época, como jornais e revistas Visão e do Globo e a PN e Bússola (Jornal do Sindicato). Aldo Pereira escreveu três livros e Mello Bastos, dois. A figura de Aldo como missivista é destacada por muitos. Ele tinha prazer em se corresponder com os amigos, caso das cartas trocadas entre Aldo e Fidelis Bueno. Além disso, a documentação do IPM estava disponível no livro de Mello Bastos. Foi juntando e cruzando estas fontes que se tornou possível a construção da narrativa.

Ao finalizar e fazer um balanço do que foi dito, deve-se pensar nas palavras de Paulo Mello Bastos, quando diz: “Nós que fomos os perdedores em 1964”. Assim deve-se questionar quem foram os reais vencedores: os que passaram para a História como delatores ou aqueles que dedicaram toda sua vida lutando pelos seus ideais?

Este estudo, ao trabalhar com a memória, proporcionou a

sensação de abrir uma fresta para entender os diversos matizes de cinza que cobriram o Brasil no dia 1º de abril de 1964.

E como diz o verso de Milton Nascimento e Fernando Brant:

Descobri que minha arma é o que a memória guarda dos tempos da Panair.