

ANEXO 8 – Plano de benefícios II: nota explicativa do processo de liquidação

**INSTITUTO AERUS DE SEGURIDADE SOCIAL
CNPJ N.º 27.901.719/0001-50**

RIO DE JANEIRO, 18 de maio de 2007.

AVISO AOS CREDORES
PLANO DE BENEFÍCIOS II – VARIG – CNPB: 20.020.044-47
“EM LIQUIDAÇÃO EXTRAJUDICIAL”
Portaria SPC N.º. 371, de 11/04/2006, publicada no DOU de 12/04/2006

NOTA EXPLICATIVA
DO
PROCESSO DE LIQUIDAÇÃO
QUADRO GERAL DE CREDORES PROVISÓRIO – 2ª FASE
REPUBLICAÇÃO

***Observações relevantes:**

1- Em atendimento às solicitações de participantes credores e, também, de suas Entidades Representativas (Sindicatos e Associações) será **republicado** e por consequência, **aberto novo prazo**, para a realização da 2ª Fase do processo de liquidação extrajudicial do **Plano de Benefícios II – Varig**, inscrito no **Código Nacional de Plano de Benefícios – CNPB**, sob o número **20.020.044-47**. Dessa forma, a publicação ocorrida no dia 10/08/06 no DOU e no Jornal O GLOBO tornou-se ineficaz.

2- Esta nova 2ª Fase do processo de liquidação extrajudicial do referido plano de benefícios trata de dar cumprimento ao estabelecido nos Artigos 25 e 26 (caput e §§ 1º a 3º), da Lei Federal 6.024/74 – Quadro Geral de Credores Provisório.

3- O **novo prazo** para que os credores possam exercer os direitos estabelecidos nos Artigos 25 e 26 (caput e §§ 1º a 3º), da Lei Federal 6.024/74, na forma estabelecida no caput do artigo 26, **será de 10 (dez) dias corridos, contados a partir de 11 de junho de 2007 encerrando-se no dia 20 de junho de 2007.**

4- O Quadro Geral de Credores Provisório - 2ª FASE, o balanço geral do Plano de Benefícios II – Varig posicionado na data do decreto de liquidação do plano, além desta Nota Explicativa referentes a esta 2ª FASE estarão, **durante o período acima referenciado**, disponibilizados para consulta nas dependências da sede da entidade, situada à **Praia do Flamengo, N° 66 – Bloco B – 19º Andar, cidade do Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.210-030.**

5- Para melhor entendimento da Nota Explicativa do Quadro Geral de Credores Provisório - 2ª FASE é importante salientar que a Lei Federal 6.024/74, na forma disposta no Artigo 62, da Lei Complementar 109, de 29 de maio de 2001, é aplicada subsidiariamente.

1 - Informações Iniciais

1.1 - Cumprido todo o ritual legal na forma determinada pelo artigo 22, da Lei Federal 6.024/74, foi **concluída** com sucesso a 1ª FASE do Quadro Geral de Credores.

1.2 - Conforme estabelecido no artigo 50, da Lei Complementar 109/2001, e nos artigos 25 e 26, da Lei Federal 6.024/74, estamos dando continuidade ao processo de liquidação do **Plano de Benefícios II – Varig**, com a realização do **Quadro Geral de Credores Provisório - 2ª FASE**.

1.3 - Dispõem os Artigos 25 e 26, da Lei Federal 6.024, que se aplica subsidiariamente à Lei Complementar 109/2001 (artigo 62), verbis:

"(...)

Art. 25 Esgotado o prazo para declarações de créditos e julgados estes o liquidante organizará o quadro geral de credores e publicará na forma prevista no Artigo 22, aviso que dito quadro, juntamente com o balanço geral, se acha afixado na sede e demais dependências da entidade, para conhecimento dos interessados.

Parágrafo único. Após a publicação mencionada neste Artigo, qualquer interessado poderá impugnar a legitimidade, o valor, ou a classificação dos créditos constantes do referido quadro.

Art. 26 A impugnação será apresentada por escrito, devidamente justificada com os documentos julgados convenientes, dentro de dez dias, contados da data da publicação de que trata o Artigo anterior.

§ 1º A entrega da impugnação será feita contra recibo, passado pelo liquidante, com cópia que será juntada ao processo.

§ 2º O titular do crédito impugnado será notificado pelo liquidante e, a contar da data do recebimento da notificação, terá o prazo de cinco dias para oferecer as alegações e provas que julgar convenientes à defesa de seus direitos.

§ 3º O liquidante encaminhará as impugnações com seu parecer, juntando os elementos probatórios, à decisão do Banco Central do Brasil.

§ 4º Julgadas todas as impugnações, o liquidante fará publicar na forma do artigo 22, sobre as eventuais modificações no quadro geral de credores que, a partir desse momento, será considerado definitivo.

(...)"

Observação: Para o caso das Entidades Fechadas de Previdência Privada, na forma do Artigo Art. 62 da Lei Complementar 109/2001, o Órgão Público Federal a quem compete a decisão estabelecida no § 3º, do artigo 26, da Lei Federal 6.024/74, é a **Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social – SPC/MPS**.

Informação relevante:

O ritual do Quadro Geral de Credores, na forma estabelecida na legislação é realizado em três fases, sendo:

- A **1ª fase**, o **Aviso aos Credores para Declaração de Créditos** na forma estabelecida nos artigos 22, 23 e 24, da Lei Federal 6.024/74 e Artigo 50, da Lei Complementar 109/2001 – **já realizada;**

- A **2ª Fase**, a atual que está sendo republicada, que trata do **Quadro Geral de Credores Provisório**, na forma estabelecida nos Artigos 25 e 26 da Lei Federal 6.024/74 e artigo 50 da Lei Complementar 109/2001.

- A **3ª fase**, que será realizada tão logo concluída a 2ª Fase, e tratará do **Quadro Geral de Credores Definitivo**, na forma estabelecida no § 4º do artigo 26 da lei federal 6.024/74 e demais disposições legais.

A conclusão do Quadro Geral de Credores é fundamental para que os participantes credores tenham reconhecidos seus direitos no processo de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II - VARIG.

2- Prazo e local para ciência do QUADRO GERAL DE CREDITORES PROVISÓRIO – 2ª FASE, juntamente com o BALANÇO GERAL e eventual impugnação de legitimidade, valor, ou classificação dos créditos.

2.1 - Na forma estabelecida pelo Art. 26, da Lei Federal 6.024/1974, o **prazo máximo** para ciência do Quadro Geral de Credores Provisório – 2ª FASE, juntamente com o Balanço Geral e demais documentos que compõem o processo, bem como para eventuais impugnações de legitimidade, valor, ou classificação dos créditos constantes do referido QUADRO e BALANÇO GERAL será de **10 (dez) dias corridos.**

2.2 - O **Aviso aos Credores – Quadro Geral de Credores Provisório – 2ª Fase/republicação**, se deu tempestivamente em um jornal de grande circulação do local da sede da Entidade, **Jornal O GLOBO do dia 21/05/2007** e no **Diário Oficial da União – DOU do dia 21/05/2007.**

2.3 - O local de atendimento, conforme já dito anteriormente, será nas dependências da sede da entidade, situada à **Praia do Flamengo, Nº. 66 – Bloco B – 19º Andar, cidade do Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.210-030**, pelo prazo **10 (dez) dias corridos**, ou seja, de **11 a 20 de junho de 2007**, de **segundas as sextas-feiras**, no horário das **8:00 às 12:00** horas e das **13:30 às 16:00** horas.

2.4 – Na forma do parágrafo único, do artigo 25, da Lei Federal 6.024/74, a eventual impugnação da legitimidade, valor, ou classificação de créditos é um direito de todos os credores, entretanto **deve-se procurar evitar impugnações infundadas, pois estas atrapalham o bom andamento dos trabalhos.**

2.5 – A solicitação acima se justifica em razão dos seguintes motivos:

- Quanto maior for o tempo para a realização do ritual do Quadro Geral de Credores, estabelecido no Artigo 50, da Lei Complementar 109/2001, mais demorada será a continuidade dos rateios de créditos entre os credores, observados as classes, privilégios e recursos líquidos disponíveis;

- A realização do Quadro Geral de Credores não exige a responsabilidade da administração do AERUS de continuar a luta em defesa dos interesses dos participantes credores. Na realidade, esta é uma das principais obrigações do Instituto;

- Mesmo após a conclusão do Quadro Geral de Credores, o AERUS, tendo sucesso em alguma ação judicial de interesse dos credores ou recuperando algum prejuízo relativo a investimentos do passado, qualquer que seja o valor recebido, disponibilizará esse valor a qualquer época, para rateio entre os credores, observadas as classes e privilégios;

- A partir da conclusão do Quadro Geral de Credores, estarão definidos as classes, privilégios e o **Índice Individual de Participação - IIP**, que cada credor concorrerá de forma isonômica aos futuros rateios de créditos, dentro de sua classe e nível de privilégio, ou seja, é uma garantia de transparência ao credor;

- O AERUS não tem patrimônio próprio, não tem fins lucrativos e todo o patrimônio administrado pelo Instituto é segregado e pertence aos 29 planos de benefícios sob sua administração. Isto, em síntese, implica em dizer que até mesmo uma cadeira existente no AERUS pertence aos planos de benefícios administrados e conseqüentemente aos seus participantes;

- O AERUS deve ser visto como uma fonte de resistência na defesa dos interesses dos participantes, tanto dos planos em processo de liquidação extrajudicial, quanto dos demais planos de benefícios, que não estão com suas patrocinadoras em situação **prática de falência**, como a TRANSBRASIL, VARIG e INTERBRASIL.

Observação: Dos 29 (vinte e nove) planos de benefícios administrados pelo AERUS atualmente **06 (seis) estão em processo de liquidação extrajudicial**. Estes Planos de Benefícios e respectivos números no cadastro nacional de planos de benefícios, são:

- Plano de Benefícios I – VARIG (CNPB-Nº. 20.020.042-18);
- Plano de Benefícios II – VARIG (CNPB-Nº. 20.020.044-47);
- Plano de Benefícios I – TRANSBRASIL (CNPB-Nº. 19.820.017-47);
- Plano de Benefícios II - TRANSBRASIL (CNPB-Nº. 19.940.039-11);
- Plano de Benefícios II – INTERBRASIL (CNPB-Nº. 19.940.038-47);

– Pecúlio por perda do certificado de habilitação técnica – PPCHT (CNPB-Nº. 19.840.003.65), patrocinado pelos próprios participantes.

3 –Outras informações relevantes

3.1 - Conforme deve ser do conhecimento dos credores, em razão da **insuficiência de constituição de reservas financeiras para garantia do pagamento integral dos benefícios** (Artigo 202 da Constituição Federal e disposições da Lei Complementar 109, de 29 de maio de 2001), tornou-se impossível honrar os benefícios previdenciários estabelecidos no regulamento do plano de benefícios.

3.2 - Em razão do acima exposto, nos termos da Portaria nº 371, de 11 de abril de 2006, da Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social, publicada no Diário Oficial da União de 12 de abril de 2006, foi decretada a liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II – Varig.

3.3 - Para honrar o total dos compromissos do plano com os credores, na data do decreto de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II - VARIG, seriam necessários aproximadamente um bilhão de reais (R\$ 1.023.652.733,14), além dos ativos financeiros efetivamente capitalizados até a referida data, que importavam na quantia aproximada de quinhentos e trinta e um milhões de reais (R\$ 531.028.453,11). Vide informações sintéticas a seguir:

Plano de Benefícios II – VARIG	
Posição em 11 de abril de 2006	
- Patrimônio Líquido	= R\$ 531.028.453,11
- Ativo Total	= R\$ 583.141.855,98
- Exigível/fundos	= R\$ 52.113.402,87
- Compromisso com Participantes Assistidos	= R\$ 1.337.726.174,93*
- Compromisso com Participantes. Ativos	= R\$ 207.200.061,99*
- Compromisso com outros Participantes	= R\$ 9.754.949,33*
* sem atualização monetária e juros	
- Déficit	= R\$ -1.023.652.733,14
- Recursos Líquidos	= R\$ 303.977.598,56
- Recursos Líquidos (descontado de exigibilidades)	= R\$ 253.558.031,42 *
* (R\$ 303.977.598,56 – 50.419.567,14)	

- Nível de cobertura patrimonial das reservas matemáticas dos aposentados, pensionistas, ativos e quirografários = R\$ 531.028.453,11 / R\$ 1.554.681.186,25 = **34,16%** e nível de liquidez = R\$ 253.558.031,42 / 1.554.681.186,25 = **16,30%**.

- Nível de cobertura patrimonial das reservas matemáticas dos aposentados e pensionistas = R\$ 531.028.453,11 / R\$1.337.726.174,93 = **39,70%** e nível de liquidez = R\$ 253.558.031,42 / R\$ 1.337.726.174,93 = **18,95%**.

3.4 - Portanto, na forma das disposições legais, do estatuto da entidade e do regulamento do Plano de Benefícios II – VARIG, o valor de aproximadamente um bilhão de reais acima salientados, correspondem à dívida da Patrocinadora Varig S/A para com o Plano de Benefícios II - VARIG na data do decreto de liquidação extrajudicial.

3.5 - Os motivos que levaram o referido Plano de Benefícios II – VARIG, ao processo de liquidação extrajudicial, em face da lamentável situação de insolvência, bem como, eventuais responsabilidades, estão sendo apurados pela Comissão de Inquérito Administrativo estabelecida pela Portaria SPC nº 413, publicada no Diário Oficial da União de 26/05/06.

3.6 - O processo de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II - VARIG vem sendo acompanhado também, pelo Ministério Público Federal – MPF e pelo Ministério Público Estadual - MPE (Curadoria de Liquidações Extrajudiciais).

4– Principais objetivos desta Nota Explicativa

4.1 - Em que pese a maioria dos assuntos, informações e considerações aqui abordados possuírem caráter técnico e legal, vamos procurar repassá-los aos credores, especialmente aos aposentados e pensionistas da maneira mais transparente, resumida e objetiva possível.

4.2 - Na forma da legislação aplicável, a informação sobre a situação do plano de benefícios é um direito de todos os participantes, cabendo ao Aerus difundir-las da melhor maneira possível.

4.3 - Portanto, esta Nota Explicativa tem como objetivo principal propiciar aos participantes credores as informações necessárias à compreensão do processo de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II – VARIG.

4.4 - Para tanto, abordaremos:

- Andamento do processo de liquidação extrajudicial e do **Quadro Geral de Credores;**
- **Cessação das antecipações de rateio créditos (pagamentos) em razão da necessidade de conclusão do Quadro Geral de Credores Definitivo e falta de liquidez imediata dos recursos financeiros disponíveis;**
- Outros assuntos relevantes do processo de liquidação extrajudicial;
- **Expectativas sobre possíveis soluções para a situação de insolvência do Plano de Benefícios II – Varig;**

- Informações sobre o Aerus;
- Apelo da administração aos participantes credores do Plano de Benefícios II – VARIG.

5 – Andamento do processo de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II – Varig e do Quadro Geral de Credores

5.1 - Muito relevante informar a todos os participantes credores do Plano de Benefícios II – VARIG, que a conclusão do Quadro Geral de Credores, em sua forma definitiva, **é condição para a continuidade do rateio de créditos entre as diversas classes de credores/privilégios, na forma da legislação aplicável.**

5.2 – Até a presente data foram concluídas com sucesso as determinações constantes no artigo 51, da Lei Complementar 109/2001, relativas aos dados básicos necessários à determinação do valor das reservas individuais de cada participante credor, bem como, a 1ª Fase do Quadro Geral de Credores – QGC, que trata do Aviso aos Credores para Declaração de Créditos.

5.3 – Nesta 1ª fase do QGC, os participantes são dispensados de declararem os respectivos créditos (§ 1º do art. 50 da LC 109/2001), vez que, na forma da legislação, **estes créditos são calculados por atuário**, observada a legislação pertinente.

5.4 – Os créditos dos participantes, apurados pelo atuário, são denominados de **reservas** ou **provisões matemáticas individuais**.

5.5 - Estas **reservas individuais**, apuradas na data do decreto de liquidação extrajudicial do plano de benefícios, são necessárias à formação do Quadro Geral de Credores e ao futuro rateio de créditos, de maneira proporcional e isonômica, entre cada um dos participantes credores, observadas as classes e níveis de privilégios que cada um concorre, na forma estabelecida na legislação.

5.6 - Na data do decreto de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios, os compromissos do Plano com cada um dos participantes credores (provisão ou reserva matemática individual) foram calculados atuarialmente, na forma determinada no artigo 51, da Lei Complementar 109/2001 e têm como responsável um técnico legalmente habilitado.

5.7 - Este responsável técnico atuarial pertence aos quadros da empresa **Towers Perrin Human Resources**, que responde solidariamente pelos cálculos das provisões matemáticas individuais efetuadas.

5.8 - Como exemplo, da mesma forma que, para questões de engenharia é exigido um engenheiro como responsável técnico e para saúde, um médico, para questões atuariais, é exigido um atuário devidamente registrado no IBA – Instituto Brasileiro de Atuária, que responde legalmente por quaisquer prejuízos causados aos participantes, pela não observação da legislação pertinente.

5.9 – O cálculo atuarial da reserva ou provisão matemática individual de cada participante credor permitirá que cada um concorra, de maneira proporcional e isonômica com os demais

participantes de sua classe e nível de privilégio ao rateio das disponibilidades financeiras líquidas disponíveis.

5.10 - Ou seja, cada participante, a partir do valor de sua reserva matemática individual, terá seu **Índice Individual de Participação – IIP**. Este índice é obtido através da divisão, do valor de sua **Provisão (reserva) Matemática Individual – PMI**, calculada na data do decreto de liquidação do plano de benefícios, pelo **somatório das provisões matemáticas individuais de todos os participantes de sua classe e nível de privilégio - SPMIT**.

$$\text{IIP} = \frac{\text{PMI}}{\text{SPMIT}}$$

5.11 – A metodologia utilizada pela empresa responsável técnica atuarial, **Towers Perrin Human Resources**, para cálculo das reservas matemáticas individuais de todos os participantes do plano, na data do decreto de liquidação extrajudicial, na forma estabelecida no artigo 51, da Lei Complementar 109/2001, foi a constante das **Normas Reguladoras para saída de patrocinadoras, anexas à Resolução MPAS/CPC/nº 06/1988**. Adicionalmente foram observadas neste cálculo, as condições estabelecidas na **Resolução nº 18, de 28 de março de 2006, do Conselho de Gestão da Previdência Complementar – CGPC** que, na forma da Lei complementar 109 de 29 de maio de 2001 é o órgão regulador e fiscalizador do regime de previdência privada, administrado pelas entidades fechadas de previdência privada.

5.12 – A Nota Técnica Atuarial está disponível no site do Aerus e, também já foi disponibilizada para representantes de associações e sindicatos, inclusive ao Atuário Clovis Marcolin, contratado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas. Acreditamos que as dúvidas e questionamentos sobre o contexto geral da avaliação atuarial que apurou as reservas ou provisões matemáticas individuais dos participantes credores, segundo classes e níveis de privilégio, foram sanadas.

5.13 – O AERUS tem se reunido constantemente com as Entidades representativas dos participantes credores, prestando informações, especialmente, ao **Sindicato Nacional dos Aeronautas, Sindicato Nacional dos Aeroviários, APRUS** – Associação dos Participantes e Beneficiários do AERUS e **AAPT** – Associação dos Funcionários Aposentados e Pensionistas da Transbrasil.

5.14 - A 1ª Fase do Quadro Geral de Credores – Aviso aos Credores para declaração de créditos, conforme já informado, foi concluída na forma estabelecida no artigo 22, da Lei Federal 6.024/74, lei esta, que na forma do artigo 62 da Lei Complementar 109/2001 é aplicada subsidiariamente.

5.15 – Os valores das reservas ou provisões matemáticas individuais de cada participante credor já foram encaminhados para ciência dos mesmos, quando da realização da 1ª Fase do processo e, eventuais erros e omissões detectados, já foram corrigidos para esta 2ª Fase.

5.16 - O **Plano de Benefícios II – VARIG** possuía na data do decreto de liquidação extrajudicial a seguinte composição de participantes, **atualmente credores com privilégio especial**:

Descrição	Nº de participantes credores	Observações
Participantes aposentados e pensionistas	2.985	São os Participantes que já recebiam benefícios, ou que já tinham adquirido este direito (equiparado), e têm privilégio especial sobre os demais participantes (§ 3º do artigo 50, da Lei Complementar 109/2001) <u>1º privilégio e 2º privilégio entre os participantes</u>
Participantes ativos e quirografários	5.732	<u>3º e 4º privilégio entre os participantes</u> , ou seja, só após satisfeitos o principal das provisões matemáticas individuais e a correção monetária dos aposentados e pensionistas haveria rateio entre os <u>ativos e quirografários</u> . Entretanto, os rateios não deverão chegar a esta classe de privilégios, uma vez que o ativo líquido previdenciário não é suficiente para honrar o total dos compromissos com aposentados/pensionistas
Total de participantes	8.717	O privilégio especial dos participantes aposentados e pensionistas (1º e 2º privilégio) e participantes ativos e quirografários (3º e 4º privilégios) <u>não têm preferência sobre os créditos trabalhistas (empregados do Aerus) e tributários (União, Estados e Municípios)</u> .

5.16 - De uma forma geral e simplificada, o Quadro Geral de Credores observa a seguinte ordem de preferência para rateio de créditos conforme estabelecido na legislação aplicável:

- 1- **1ª classe** - Créditos trabalhistas dos empregados do Aerus, créditos tributários da União, Estados e Municípios e demais encargos da massa.
- 2- **2ª classe** - Créditos dos participantes – Privilégio Especial.
 - a) 1º privilégio – **valor da provisão matemática** dos participantes aposentados e pensionistas, apurado na data do decreto da liquidação extrajudicial.
 - b) 2º privilégio – **correção monetária do valor da provisão matemática** dos participantes aposentados e pensionistas, apurada na data do decreto de liquidação extrajudicial.
 - c) 3º privilégio – **valor da provisão matemática** dos participantes ativos e quirografários, apurado na data do decreto de liquidação extrajudicial.
 - d) 4º privilégio – **correção monetária do valor da provisão matemática** dos participantes ativos e quirografários, apurada na data do decreto de liquidação extrajudicial.
- 3- **3ª classe** - Créditos quirografários (ações judiciais de caráter previdenciário, juros etc.)

5.17 - Portanto, na forma estabelecida na legislação, os **participantes aposentados e pensionistas**, observadas as preferências da **1ª classe**, têm a segunda preferência no rateio.

5.18 - O **Ativo Líquido Previdenciário do Plano de Benefícios II – VARIG**, na data do decreto de liquidação extrajudicial, em 11/04/06, cobria apenas 39,70% dos compromissos com os **participantes aposentados e pensionistas, referentes ao 1º privilégio – 2ª classe** (vide quadro do item 3.3 acima), indicando, portanto, que para o **2º privilégio – 2ª classe**, não existia cobertura. A seguir quadro demonstrativo posicionado em 31/03/07:

**Plano de Benefícios II – VARIG
Posição em 31 de março de 2007**

- Patrimônio Líquido	= R\$ 503.072.179,63
- Ativo Total	= R\$ 597.571.187,73
- Exigível/fundos	= R\$ 94.499.008,10
- Compromisso com Participantes Assistidos	= R\$ 1.266.949.967,64 *
- Compromisso com Participantes Ativos	= R\$ 207.491.128,59 *
- Compromisso com outros Participantes * sem atualização monetária e juros	= R\$ 9.770.614,47 *
- Déficit	= R\$ (981.139.531,07)
- Recursos Líquidos	= R\$ 302.203.632,78
- Recursos Líquidos (descontado de exigibilidades)	= R\$ 209.117.298,52 *
* (R\$ 302.203.632,78 – 93.086.334,26)	
- Nível de cobertura patrimonial das reservas matemáticas dos aposentados, pensionistas, ativos e quirografários =	
R\$ 503.072.179,63 / R\$ 1.484.211.710,70 = <u>33,89%</u> e, nível de liquidez = R\$ 209.117.298,52 / 1.484.211.710,70 = <u>14,09%</u> .	
- Nível de cobertura patrimonial das reservas matemáticas dos aposentados e pensionistas =	
R\$ 503.072.179,63 / R\$ 1.266.949.967,64 = <u>39,70%</u> e nível de liquidez = R\$ 209.117.298,52 / R\$ 1.266.949.967,64 = <u>16,51%</u> .	

5.19 - Desde a decretação da liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II-VARIG, até fevereiro de 2007, já foram rateados aproximadamente R\$ 61 milhões entre os aposentados e pensionistas, sob a forma de antecipação de créditos, conforme fluxo financeiro a seguir:

Mês	Valor financeiro rateado a título de antecipação de créditos – desembolso de caixa. R\$
Abril – 2006	4.506.992,51
Maio	5.095.681,32
Junho	5.094.891,46
Julho	5.137.736,16
Agosto	5.371.294,82
Setembro	5.296.985,07
Outubro	5.377.805,42
Novembro	10.656.265,56
Dezembro – 2006	5.419.566,76
Janeiro – 2007	4.978.296,75
Fevereiro	4.250.623,15
Total - Abril/2006 a fevereiro/2007	61.186.138,98

5.20 - Para os participantes ativos e quirografários – 3º e 4º privilégio da 2ª classe, em face da atual insuficiência de recursos financeiros para satisfação integral dos créditos dos aposentados e pensionistas – 1º e 2º privilégio da 2ª classe, o rateio de créditos não deverá chegar até eles.

5.21 - Considerando que os ativos financeiros na data do decreto de liquidação cobriam apenas 7,36% do principal, não existem perspectivas de que as correções monetárias das provisões matemáticas, e muito menos os juros, possam, no futuro, serem satisfeitas.

5.22 – Para que os participantes credores possam entender como funciona o rateio de créditos entre as classes e privilégios, apresentamos o **exemplo hipotético, para um plano de que houvesse apenas dois participantes;**

- Por exemplo, se o Quadro Geral de Credores Definitivo apresentasse na 2ª Classe, a seguinte configuração, na data do decreto de liquidação, ao nível de 1º privilégio:

**Créditos Classe 2.
1º nível de privilégio.**

- **Participante A** = R\$ 8.000,00 de **reservas individuais apuradas atuarialmente.**
- **Participante B** = R\$ 7.000,00 de **reservas individuais apuradas atuarialmente.**
- **total** = R\$ 15.000,00

- Para este exemplo hipotético, neste nível de privilégio, os participantes A e B, teriam o seguinte índice individual de participação (IIP), no rateio de créditos disponíveis:

- **O participante A = IIP** = $0,533333 = R\$ 8.000,00 \div R\$ 15.000,00$ e,

- **O participante B = IIP** = $0,466667 = R\$ 7.000,00 \div R\$ 15.000,00$

- **total A + B = IIP** = $1,000000 = R\$ 15.000,00$

5.23 – Portanto, concluído o Quadro Geral de Credores e havendo disponibilidade de recursos para rateio entre os credores, o mesmo se daria da seguinte maneira:

- O plano de benefícios, hipoteticamente, dispõe de **R\$ 4.000,00** para distribuir por rateio entre os credores da Classe 2, ao nível de 1º privilégio, neste caso, os participantes A e B, receberão os seguintes valores:

- **Participante A** = IIP x R\$ 4.000,00 = $0,533333 \times R\$ 4.000,00 = R\$ 2.133,33$ e,

- **Participante B** = IIP x R\$ 4.000,00 = $0,466667 \times R\$ 4.000,00 = R\$ 1.866,67$

- **Total Participante A + B** = **R\$ 4.000,00**

- A operação de rateio de crédito hipotética acima exemplificada, seria realizada, depois de concluído o quadro geral de credores, sempre que houvesse recursos disponíveis para tal, independente da época que os mesmos viessem a estar disponíveis. Esta é a sistemática que está sendo aplicada nas antecipações de rateio de crédito.

5.24 – Por isto, a importância da realização das determinações constantes no artigo 50 da Lei Complementar 109/2001 e obtenção do Quadro Geral de Credores Definitivo – QGCD do **Plano de Benefícios II – VARIG** e para que isto ocorra, necessariamente, devem ser cumpridas, também, todas as disposições contidas nos artigos 22 a 30, da Lei Federal 6.024, de 13 de março de 1974, que na forma estabelecida no artigo 62, da Lei Complementar 109/ 2001, é aplicada subsidiariamente à mesma.

6 – Cronograma, valor e forma de rateio de crédito futuros (pagamentos), observadas as preferências legais estabelecidas na legislação e outros assuntos relevantes

6.1 - Estamos abordando este assunto sobre cronograma, valor e forma de rateio de créditos apenas de maneira resumida e preliminar, vez que, os rateios de créditos entre os participantes observados as preferências, em razão das disposições legais, só terão reinício quando concluída a **3ª Fase do Quadro Geral de Credores – Quadro Geral de Credores Definitivo**.

6.2 – Os rateios de créditos entre os participantes serão informados ao Ministério Público Federal e Estadual além da Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social, órgão do Poder Público Federal diretamente responsável pelo processo de liquidação.

6.3 – Conforme já informado, os recursos financeiros disponíveis deverão satisfazer uma **pequena parte** do montante principal das Reservas Individuais dos participantes assistidos e pensionistas - 1º privilégio, da 2ª classe, constante do Quadro Geral de Credores Provisório - 2ª FASE.

6.4 - Para o 2º privilégio, da 2ª classe, que seria a correção monetária das Reservas Individuais dos participantes assistidos, e pensionistas, frente às insuficiências financeiras (patrimônio líquido) o rateio de créditos não chegará até eles. Na realidade, pelo quadro financeiro atual estão comprometidos, também, os pagamentos devidos aos participantes ativos e quirografários, relacionados no 3º e 4º privilégios da 2ª classe e os créditos quirografários onde estão incluídos os juros atuariais de toda a 2ª classe de privilégio.

6.5 – Os juros foram considerados como quirografários, em razão do disposto no inciso IV, do artigo 49, da Lei Complementar 109/2001, ou seja, só serão exigidos, depois de integralmente pago o passivo. Entretanto, mesmo frente á insuficiência de recursos para pagamento, os juros devem ser provisionados contabilmente, para efeito de controle.

6.6 – A falta de recursos (déficit) impede o cumprimento integral dos compromissos atuariais com todos os participantes assistidos, beneficiários, participantes ativos justificando a forma de rateio observados classes e privilégios.

6.7 – O cronograma será estabelecido depois de concluído todo o ritual legal exigido para realização do Quadro Geral de Credores e, para isto, dependemos da realização desta 2ª Fase, que trata do Quadro Geral de Credores Provisório e da 3ª Fase, que tratará do Quadro Geral de Credores Definitivo.

6.8 – O Futuro cronograma de rateio de créditos (pagamentos), observará também, os problemas de liquidez de parte dos ativos financeiros do Plano de Benefícios II – VARIG.

6.9 - Entre os ativos financeiros, existem os de liquidez imediata (normalmente, recursos aplicado em Renda Fixa e Renda Variável Mercado - IBOVESPA) e os de menor liquidez (ações de empresas participantes de acordo de acionistas e sem liquidez na Bolsa de Valores, investimentos imobiliários e outros investimentos). **Há que ser salientado, que problemas de liquidez de ativos existem em todos os Planos de Benefícios administrados pelo AERUS e não só no Plano de Benefícios II – VARIG.**

Observação relevante com relação à venda de ativos:

No § 1º, do Artigo 16, da Lei Federal 6.024/74, que na forma do Artigo 62, da Lei Complementar 109, de 29 de maio de 2001, é aplicada subsidiariamente, está disposto o seguinte:

"(...)

§ 1º Com prévia e expressa autorização do Banco Central do Brasil, poderá o liquidante, em benefício da massa, ultimar os negócios pendentes e, a qualquer tempo, onerar ou alienar seus bens, neste último caso através de licitações.

"(...)"

Neste § 1º, do Artigo 16, da Lei Federal 6.024/74, onde se lê "**Banco Central do Brasil**" deve ser lido, **Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social**.

No caso de venda de ações comercializadas na BOVESPA, este, na forma da legislação aplicável, é o local adequado para negociação de compra e venda, desde que feitas através de Corretora legalmente habilitada, uma vez que a BOVESPA é um mercado organizado, transparente, regulamentado, público e fiscalizado.

Para o caso de venda de ações de empresas que não são comercializadas na BOVESPA, para os imóveis, e outros bens garantidores dos planos de benefícios que não existe mercado financeiro transparente, organizado, regulamentado e fiscalizado, **torna-se necessário o processo licitatório**, devidamente autorizado pela Secretaria de Previdência Complementar.

Portanto, para a venda de ativos sem liquidez e que não integram o mercado financeiro transparente, organizado, regulamentado e fiscalizado, será necessária a criação de uma Comissão de Licitação, o que está sendo providenciada pelo AERUS.

Para a formação da comissão de licitação, o AERUS encaminhou convite a quatro entidades representativas dos participantes (assistidos e ativos) para que, em caso de interesse, apresentassem individualmente um membro para compor a referida comissão de licitação. As entidades convidadas foram:

- **APRUS** – Associação dos Participantes e Beneficiários do AERUS, At. Sr. Manuel da Silva Neves;
- **AAPT** – Associação dos Funcionários Aposentados e Pensionistas da Transbrasil, At. Sr. Francisco José Tomaz;
- **Sindicato Nacional dos Aeroviários** – At. Srª Selma Balbino;
- **Sindicato Nacional dos Aeronautas** – At. Srª Graziela Baggio.

6.10 - O cronograma, valor e forma de rateio de créditos serão abordados novamente nas próximas FASES do ritual legal exigido para a formalização do QUADRO GERAL DE CREDORES tanto na 3ª FASE - QUADRO GERAL DE CREDORES DEFINITIVO, quanto nas subseqüentes, que tratarão dos rateios de crédito.

6.11 - Na forma da legislação, procuraremos manter todos os participantes credores do Plano de Benefícios II – VARIG, sempre informados sobre os rateios de créditos e outros assuntos relevantes do processo. Em razão das dificuldades de comunicação, e de custos administrativos, por serem muitos participantes credores, estamos mantendo também constante diálogo com as Entidades Representativas (associações e sindicatos).

6.12 - Sempre que possível, procure acompanhar as informações sobre o processo de liquidação disponibilizadas no site do AERUS.

7 - Expectativas sobre possíveis soluções para a situação de insolvência do Plano de Benefícios II – Varig

Existe alguma possibilidade de equacionamento da descobertura do Plano de Benefícios II - VARIG, conforme a seguir explanado.

1. Ação da defasagem tarifária movida pela Varig contra a União, na qual o Aerus (exclusivamente os planos de benefícios da Varig) possui a caução de direito ao eventual crédito a que a Varig fizer jus até o montante contratado.

Em 25/04/07 o Superior Tribunal Justiça (STJ) julgou o pleito favoravelmente à VARIG. O processo será submetido à apreciação do Supremo Tribunal Federal (STF).

2. Ação da 3ª Fonte, movida pelo Aerus contra a União.

O processo movido pelo Instituto AERUS em face da União Federal, distribuído sob o nº. 2003.34.00030154-6 e em trâmite na 14ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, tem como objeto o recebimento de indenização pela supressão antecipada e imotivada da terceira fonte de custeio, constituída nos termos do compromisso assinado entre as empresas aéreas e o DAC à época da criação do Instituto. O processo foi julgado improcedente em 1ª instância e o AERUS está recorrendo da decisão.

O sucesso dessas ações judiciais contra a União é imprescindível para que os compromissos do Plano de Benefícios II-Varig sejam honrados na sua integralidade.

8 - Informações sobre o Aerus

- O Aerus é uma Entidade Fechada de Previdência Privada, sem fins lucrativos regida pelas disposições constantes da Lei Complementar 109/ 2001, além das disposições de seu Estatuto e Regulamento de cada um dos planos de benefícios.

- O Aerus, na forma da legislação aplicável, não tem patrimônio próprio e todos os ativos financeiros sob sua responsabilidade, são ativos garantidores de 29 planos de benefícios segregados entre si, e patrocinados por 23 empresas distintas;

- Resumidamente, o transcrito no parágrafo anterior implica em dizer que o Aerus não gera recursos, não tem patrimônio próprio e apenas administra fiduciariamente, e de forma segregada, os ativos financeiros de cada um destes 29 planos de benefícios de caráter previdenciário;

- Atualmente, encontram-se em processo de liquidação extrajudicial, os seguintes planos de benefícios:

- Plano de Benefícios I – Transbrasil – CNPB – nº 19.820.017-47
- Plano de Benefícios I – Transbrasil – CNPB – nº 19.940.039-11
- Plano de Benefícios I – Varig – CNPB nº 20.020.042-18
- Plano de Benefícios II – Varig – CNPB nº 20.020.044-47
- Plano de Benefícios II- Interbrasil – CNPB nº 19.940.038-47
- PPCHT – CNPB nº 19.840.003-65

Para obter esclarecimentos adicionais pedimos que entre em contato através do call-center do Aerus (4003-7744), e-mail (aerus@aerus.com.br) ou pessoalmente no Rio de Janeiro, de segunda à sexta, das 8 às 12 horas e das 13:30 às 16 horas.

9 - Apelo da administração aos participantes credores do plano de benefícios II – VARIG

Informamos que estamos solidários à VS^a e demais participantes pelas angústias e transtornos causados pela situação de insolvência que motivou o processo de liquidação extrajudicial do Plano de Benefícios II – VARIG e que, na forma determinada pela legislação aplicável, procuraremos trabalhar sempre em defesa dos interesses da massa abrangida.

JOSÉ DA SILVA CRESPO FILHO
Liquidante – Planos Varig

C/C: SPC/MPS, Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual.

ANEXO 9 - Termo de consentimento livre e esclarecido

1

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Estamos desenvolvendo uma pesquisa intitulada "**VARIG: Reflexões sobre ascensão e queda da empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro**".

O presente estudo tem como objetivo refletir sobre a trajetória da Varig desde sua fundação, os mecanismos que a mesma desenvolveu a fim de proteger seu quadro funcional, tais como a criação do Aerus, e as transformações sofridas ao longo dos anos, quer seja do ponto de vista legal através das alterações específicas do setor aéreo, ou dos novos rumos tomados pela economia mundial a partir de 1986.

Outro aspecto a salientar é o caso dos pilotos não absorvidos pelas demais empresas aéreas brasileiras que emigram para outros países à procura de novas alternativas de emprego. Acompanhar a trajetória deste contingente "*aventureiro*" é significativo para a compreensão do que representa, em custo e tempo, a formação do piloto, ao mesmo tempo, que se preserva a memória destes indivíduos, partícipes do processo migratório.

No que se refere especificamente à evasão desta mão de obra qualificada tem-se a questão do tempo necessário para sua formação, que está a exigir estudos mais aprofundados das tendências de aquecimento da economia e nela o lugar reservado à demanda por pilotos.

Ressaltamos que suas informações, respeitando todas as exigências éticas onde sua privacidade será resguardada, servirão como fonte para um livro ainda não escrito e, assim, preservar viva a memória dos sujeitos da história. Tens todo o direito de não querer responder ao questionário, ou participar da pesquisa. Sinta-se à vontade, se quiser fazer alguma pergunta antes de decidir.

Eu XXX fui informado (a) dos objetivos da pesquisa de maneira clara e detalhada. Estou ciente da importância das minhas respostas e/ou depoimento para que se compreenda como se processam os impactos sociais, culturais e econômicos, decorrentes da saída da Varig do cenário da aviação comercial brasileira. Caso tenha novas perguntas sobre este estudo, posso contatar a Prof.Dra. Claudia Musa Fay no telefone da PUC, 33203534 ou o pesquisador.

Declaro que recebi cópia do presente termo de consentimento.

Nome entrevistado

Assinatura

Nome pesquisador

Assinatura

Este formulário foi lido para _____

Em: ___/___/___ pelo pesquisador _____ enquanto eu estava presente.

Nome testemunha

Assinatura

Data: _____/_____/_____

**TERMO DE DOAÇÃO DAS ENTREVISTAS GRAVADAS AO ACERVO DO
CENTRO DE PESQUISA EM HISTÓRIA ORAL-PPGH DA PUCRS**

Eu, _____

abaixo assinado, dou e concedo à PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do RS,
Centro de Pesquisa em História Oral, PPGH – Programa de Pós – Graduação em
História, como doação, para os objetivos acadêmicos educacionais que os representantes
da dita Universidade determinarem, as gravações em fita com os respectivos conteúdos
abaixo relacionados:

Assinatura

Data

3

QUESTIONÁRIO

As questões abaixo a serem formuladas a ex-funcionários da Varig servirão de subsídios ao projeto de pesquisa que reflete a respeito da ascensão e queda desta empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro, e ao mesmo tempo deseja a preservação das histórias de vida daqueles que foram os sujeitos partícipes desta trajetória.

- 1) Qual seu nome completo, idade, estado civil, função e empresa atual?
- 2) Quando e que o (a) motivou a ingressar na Varig?
- 3) Como e por que ocorreu sua saída?
- 4) Como foi ser um (a) piloto/co-piloto/comissário (a) da Varig?
- 5) O fato de “pertencer” aos quadros da Varig tinha relevância interna ou no exterior?
- 6) Que impactos a anunciada situação falimentar da Varig provocou na sua vida cotidiana? E o ser “variguiano” foi esquecido?
- 7) Você cogitou trabalhar em outra empresa da aviação brasileira? Sim? Qual?
- 8) Não? Por que?
- 9) Como foi enfrentar os desafios de um mundo tão diferente do Brasil?
- 10) Em relação à vida familiar, as mudanças foram significativas? Por que?
- 11) Como você percebe a situação do mercado da aviação comercial no Brasil e no mundo?
- 12) Que significa para você os anúncios da empresa Gol de que a Varig voltou a voar?
- 13) Você “vestiria a camiseta” de outra empresa aérea nacional com a mesma intensidade que vestiu a da Varig? Por que?
- 14) Como você se sente, mesmo se não atingido diretamente, em relação ao Aerus?
- 15) A Varig poderia ter outro desfecho com final feliz para todos, inclusive à economia brasileira? Qual teria sido o caminho mais recomendado?

Eu, estou ciente da pesquisa que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS (PPGH) pela mestranda Geneci Guimarães de Oliveira, sob orientação da Prof^a. Dr^a Cláudia Musa Fay e concordo que minhas respostas(depoimentos) sejam utilizadas nas publicações e/ou comunicações que resultarem desta pesquisa e seus desdobramentos.

ANEXO 10 – Entrevistas/respostas questionário

Depoimento de GERSON TRETESKI a Geneci Guimarães de Oliveira em 1º de abril de 2008 na sala 412 do PPG-História da PUCRS.

“Meu nome é Gerson Treteski tenho 49 anos, estou voando atualmente na Shenzhen Airlines desde julho de 2006, há um ano e meio, éh ... Estou com minha fam ... minha esposa lá e meus filhos ficaram aqui no Brasil. E´... atualmente é isso ... estou voando 737 lá, diferente do que quando eu sai da Varig estava voando 767...”

‘Voei na Varig desde 84 , ingressei na na Rio Sul em 84 em 85 fui para Varig como co-piloto de 727 de 87 é uma fase ali que como se diz havia uma correria... ali . foi bem rápido a ascensão ali...em 86 ...final de 86 pro... fui de co-piloto de DC-10 ...87, final de 87 para 88 comecei a instrução pra comandante de 737, 737-200... em janeiro de 89 fui promovido a comandante de 737. Ai voei 737 até 2003 quando fui então para 767. Poderia ter ido antes mas, resolvi vir para a base Porto Alegre que em 2000,... em 92 foi criada a base Porto Alegre. Fiquei voando aqui em Porto Alegre então durante 11 anos.

Ah ... a ida para China então. Em 2006 eu pedi uma licença... O Lotário Kieling, ele voava na Vasp foi meu colega no instrutor... de instrutor de piloto privado ainda lá no aeroclube de São Leopoldo. Encontrei ele...Foi uma coincidência...aquelas coisas da vida, encontrei ele no aeroporto... chegando da China. Como a Varig já tava passando por aqueles problemas sérios já ... a gente vinha de quase 3 ... de 3 a 4 meses sem salário... aquilo tudo atrasado..fica aquela... embora não tivesse a intenção, até então, de ir voar fora... já vinha estava olhando alguma coisa.... Na volta desse vôo o Kieling já tinha ligado para minha esposa, Shenzhen eu nunca tinha escutado...nunca tinha visto falar... era uma... resumo da história, uma semana depois estava fazendo a seleção... éh... para a Shenzhen... em São Paulo e 20 dias , 30 dias depois estava embarcando para a China.

Pedi uma licença na Varig... até então estava... havia sido cancelada as licenças mas resolveram abrir... de novo.

Pedi uma licença de 2 anos com a intenção de ir e voltar para ver o que acontecia neste meio tempo. Éh quando chegamos lá em junho, julho de 2006, 15 dias depois ficamos sabendo que a Varig tinha fechado.

Ficamos então com essa.. de a licença ainda não tinha sido demitido, ao contrário de muitos colegas que haviam ficado aqui. Na outra vinda para cá, 6 meses depois pedi minha saída definitiva da Varig. (silêncios)

A família lá, bom, como eu te falei foi uma decisão rápida até em função de tentar de procurar alguma coisa, até com a queda, vamos assim dizer, com a qualidade toda da Varig. A gente estava vendo que alguma coisa ia acontecer, como apareceu esta oportunidade de pegar, ter esta licença, a gente foi para lá tentar. Os meus filhos ficaram aqui, até porque estavam entrando na faculdade a minha filha e o meu filho já cursando ciências aeronáuticas, bem no inicio, eh não achei justo tirá-los daqui e levar para a China um lugar totalmente diferente. A minha esposa também ficou aqui, com eles aqui, nos primeiros 6 meses e depois foi para lá.

Sobre a companhia em si é totalmente diferente a Varig. Isso é o maior choque para a gente. Toda a minha carreira foi na Varig e o pessoal que está lá também. Eh... somos 52

ex-variguanos voando na Shenzhen. Total de estrangeiros lá são 59, acredito, 52 eram ex-variguanos.

“Como a gente não tinha,...eh... conhecimento do que era fora da Varig muitas vezes a gente reclamava ...Ah... é ... isso é ruim ... isso é bom ... e tal ... quando a gente mudou viu essa nova realidade... a gente viu como era bom!!! aqui ...eh... Isso é o que todo mundo fala lá ... a gente , poh, era feliz e não sabia ... (lágrimas). Porque é toda uma relação... lá...que a gente ..(entrevistador:isso te emociona quando ti falas,não é?) Sim, com certeza.

O que tinha ... a gente tinha uma relação não como a gente está vendo hoje, relação patrão-trabalhador, praticamente , então ... é bem diferente, não é ... a gente hoje em dia... a gente está lá, como a gente falava aqui, ninguém mais veste a camiseta, paga, e tá todo mundo lá procurando onde vai receber um pouquinho mais, a gente está voando hoje ali, como a semana que vem de repente a companhia do lado for pagar um pouquinho mais ... a gente vai ... o que não tinha aqui...até porque a Varig, não tinha a gente sair da Varig e ir voar noutra companhia aqui no Brasil... era meio inviável, a gente não pensava nunca nisso. Hoje lá não, se a companhia do lado pagar um pouquinho mais a gente vai, até porque a relação passa a ser uma relação estritamente profissional, não tem mais aquilo.”

Não tenho dúvida até porque aquilo para mim foi família, meu pai trabalhava na Varig, eu aprendi... eu nasci praticamente dentro da Varig. O serviço médico era da Varig , as festas de Natal eram na Varig. Era sempre muito legal, sempre tinha aquele negócio do Papai Noel vinha algumas vezes de helicóptero até apareceu, é. Tinha festas, era distribuído presentes para mundo, todos os funcionários, as crianças ganhavam... balas., tipo quermesse, assim, era feito festas, tinha final de ano , páscoa , várias, festas , de São João, então foi toda uma vida vivida ali

Supermercado tinha a Varig, a gente fazia supermercado na Varig, farmácia. No final de semana muitas vezes, meu pai, em função de escala de trabalho ia trabalhar, muitas vezes eu fui com ele, pequeno, (ininteligível). Então tem essa parte de família mesmo, que foi uma família que continuava sendo e hoje em dia não tem mais, até de um tempo para cá até a Varig foi mudando um pouquinho essa parte, foi deixando até porque foi crescendo foi deixando de ter esse comportamento um pouquinho esse relacionamento mais pessoal as festas foram diminuindo tudo, é... não tinha mais esse “convívio familiar” assim.

Acredito que ao redor de 92...93, ao redor disso ai, a coisa começou, não sei nem precisar, se perguntarem quem era o presidente nesta época, não lembro, mas mais ou menos nesta fase é que começa realmente a ter uma dissociação assim da parte familiar, da parte de vestir a camisa, de juntar todo mundo, de pegar junto, tanto que é em todo mundo a gente fala : ficamos 4 meses sem receber quando foi da nossa saída (risos) ninguém acredita, mas como? 4 meses? Lá fora a gente fala isso até em reuniões com os chineses, no caso com os colegas, lá a gente fala oh..., acaba comentando porque muitas vezes muita gente foi para lá com dificuldades financeiras, todo mundo vinha passando não e'? Diminuindo salário, redução, 13º não veio, coisa e tal, o pessoal foi acumulando dívidas sempre achando que ali na frente ia melhorar, aquela coisa, a grande maioria saiu do Brasil com dívidas e a gente comentava lá e eles não entendiam, mas como assim? A gente tentava explicar é a gente não recebia há 4 meses, e eles não entendiam, mas como vocês ficaram 4 meses trabalhando sem receber, é coisa assim, (risos) que não cabe fora, ... mas é interessante foi é... Eles se surpreendem também do jeito que a gente fala com o carinho da outra

companhia, isso é interessante. Porque lá, diferente do que era aqui e de outros lugares, a companhia compra o passe do piloto, como eles pagam todo o curso, toda a instrução, é tudo pago pela companhia eles tem o “passe”, então os pilotos chineses lá não podem trocar de companhia. Não podem. Quer dizer, podem, eles tem que pagar, hoje em torno de 150 mil dólares para sair de uma companhia e ir para outra. É um coisa inviável eles terem esse passe, juntar esse dinheiro para... a não ser que eles sejam de uma família de posses e tal, um piloto normal, saindo de uma academia, eles tem muitos de origem militar, saindo de uma academia, alguma coisa assim, juntar somente com salário e ter de folga 150 mil dólares para poder pagar isso ai, não existe, então eles tem esse problema, eles não podem sair, estão presos ali e a companhia sabendo disso faz, praticamente, o que quer com eles, é uma relação-trabalho complicada ali, por isso eles ficam com “inveja” do nosso jeito de poder trabalhar e até do jeito que a gente fala da companhia antiga, não só... os colegas da Vasp, da Transbrasil também falam, da Gol, temos colegas da Gol também falam bem daqui, foram procurar outros mercados para tentar crescer profissionalmente, não que eles tivessem problemas aqui. Eles ficam curiosos assim de saber, primeiro do porque a gente saiu e como a gente continua falando bem, da companhia.

(Entrevistador: na verdade na Varig não é que não tenha dado, o que não deu certo foi a empresa), é exatamente, isso é uma coisa interessante porque é justamente, se questiona isso. Se vocês estão aqui por que? ah a companhia fechou. Se a companhia fechou, porque não deu certo, porque vocês foram incompetentes. Não, não foi bem isso, eles tem essa noção, conseguem captar isso.

(Entrevistador: Para ti o que é?) É complicado não é? Acho que realmente a má administração da coisa, juntou com problemas políticos, juntou também, basicamente foi isso uma má administração. Não teve um fato gerador, ah a defasagem tarifária, não foi só isso, problema de administração foi, forte, eu acho, mas também junta tudo, dólar todo um conjunto, é mudou muito. Hoje, as vezes eu fico pensando, será que teria espaço para uma Varig como era um tempo atrás. Eu acho que não. Acho difícil, do jeito que era mesmo, do jeito que ela trabalhava, dando, não digo tudo, mas pelo menos bastante para funcionário, hoje em dia a gente não vê isso em lugar nenhum. Um pouco mais, outras um pouquinho menos... Isso deixa um pouquinho saudoso (lágrimas).

Mercado não tinha na época, 2006, a gente estava vendo que não ir dar para ficar aqui. E ela decidiu, mas no início foi complicado e continua sendo, deixar os dois aqui, depois de 20 anos de convívio, ali, é complicado, embora os avós estejam aqui dando um suporte bom, a parte afetiva fica complicada, mas a gente está conseguindo conciliar. Agora a gente conseguiu este contrato de “commuty” que chama lá, a cada 70 dias a gente vai poder vir para o Brasil. Isso muda bastante essa parte, essa proximidade.

Contrato de trabalho normal

“Não só era gratificante para nós, como era reconhecido, né?... não só aqui no Brasil, como falaste, como fora. A gente Eu voei de co-piloto um pouquinho, no DC-10 e depois no 67 (Boeing 767). Embora no 67 a VARIG já tivesse....(risos). Mas lá fora era um nome forte, embora uma companhia pequena sul-americana ... ainda era reconhecido. E existia até um status assim né? - oh ele é comandante da VARIG e tal !!! Mesmo lá fora!(Era uma carteira que valia muito?)... Então exatamente ... é ... é verdade. Hoje ainda existe Tanto que correram atrás aqui as companhias de todo mundo. Visto que por isso tá todo mundo espalhado. Quando sabiam que era da VARIG meio que a porta abria ... assim...”

E-mail recebido em: 18/03/2008

As questões abaixo a serem formuladas a ex-funcionários da Varig servirão de subsídios ao projeto de pesquisa que reflete a respeito da ascensão e queda desta empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro, e ao mesmo tempo deseja a preservação das histórias de vida daqueles que foram os sujeitos partícipes desta trajetória.

1) Qual seu nome completo, idade, estado civil, função e empresa atual?

Guilherme Eggers,40 anos e casado.Estou voando na China,sou comandante de Boeing 737 na Shenzhen Airlines

2) Quando e que o (a) motivou a ingressar na Varig?

A Varig era a maior empresa do América Latina e uma das mais respeitadas do mundo. Meu havia trabalhado como piloto por mais de 30 anos nesta empresa.

3) Como e por que ocorreu sua saída?

A situação estava complicada demais em junho de 2006,pedi LSV de 1 ano e fui para a China.Minha demissão ocorreu em junho de 2007.Precisava sustentar a família.

4) Como foi ser um(a) piloto/co-piloto/comissário (a) da Varig?

Comparado com o tipo de trabalho que temos hoje no Brasil e com o escravismo de outros países....Era um PARAISO!!!

5) O fato de “pertencer” aos quadros da Varig tinha relevância interna ou no exterior?

Sempre que se falava no nome VARIG,as pessoas conheciam e repetavam,admiravam...Eu tinha orgulho.

6) Que impactos a anunciada situação falimentar da Varig provocou na sua vida cotidiana? E o ser “varigiano” foi esquecido?

Pode-se trabalhar por quanto tempo sem receber salario? Só nós variguanos é que conseguimos fazer isso até hoje na moderna da aviação mundial.Trabalhar sem salario,sem futuro e ainda acreditar na recuperação da empresa...Foram 4 meses de tortura e não tivemos nenhum incidente e/ou acidente como algumas outras empresas no Brasil.A situação da VARIG estava muito complicada nos últimos 5 anos.Todos fizeram o máximo pela empresa.Manutenção fez milagres,sem dinheiro para material de reposição;Pilotos e comissários também tiveram um comportamento brilhante,trabalhando sem alimentação ou com aviões quase sucateados.

7) Você cogitou trabalhar em outra empresa da aviação brasileira? Sim? Qual?

Cogitei trabalhar na GOL...

8) Não? Por que?

9) Como foi enfrentar os desafios de um mundo tão diferente do Brasil?

Foi muito complicado. A vida em território comunista não é fácil. Temos tentado viver e se recuperar financeiramente. Não tenho mais amor pelo que faço. Estou apenas ganhando dinheiro.

Espero poder voltar para o Brasil quando mudarem as pessoas que estão hoje no comando da nação. Emprestar dinheiro à Cuba e Venezuela em vez de salvar a nossa Varig foi um golpe muito duro....

10) Em relação à vida familiar, as mudanças foram significativas? Por que?

Sim. Minha esposa precisou tirar uma licença no trabalho e nossa filha deixar seus amigos, familiares e vida escolar, para mantermo-nos juntos. Achamos importante a união da família para o crescimento de nossa filha. A pessoa que mais sofreu neste processo foi ela que precisou aprender uma nova língua, fazer novos amigos, e adaptar-se a uma cultura totalmente diferente da nossa, em seus 6 anos de idade. Foi alfabetizada em Inglês e está aprendendo Chinês.

11) Como você percebe a situação do mercado da aviação comercial no Brasil e no mundo?

Acho que está aquecido no momento. Mas deve, como sempre, ir enfraquecendo.

12) Que significa para você os anúncios da empresa Gol de que a Varig voltou a voar?

Não tenho acompanhado notícias do Brasil.

13) Você “vestiria a camiseta” de outra empresa aérea nacional com a mesma intensidade que vestiu a da Varig? Por que?

Nunca mais me prenderei a nada como me prendi à Varig. Por que acho que foi errado ter ficado tanto tempo e gasto tanto dinheiro (APVAR) sem resultado. Morreu, pronto!!! Acabou.. Este processo todo me deixou uma pessoa amargurada. A regulamentação aérea na China tem jornadas de trabalho de 16 horas para 2 pilotos (muitas vezes interrompidas por horas). Voa-se 100 horas por mês e 1000 horas por ano. O regime é muito diferente da Varig. E no Brasil só a Varig e seus pilotos respeitavam a regulamentação. Como vestir a camisa?

14) Como você se sente, mesmo se não atingido diretamente, em relação ao Aerus?

Eu tinha mais de 100 mil reais no fundo AERUS. Me sinto roubado,traído...Foi um golpe baixo do governo para cima dos funcionarios.

15) A Varig poderia ter outro desfecho com final feliz para todos, inclusive à economia brasileira? Qual teria sido o caminho mais recomendado?

A resposta é clara....O passageiro, após a parada da Varig, descobriu Lufthansa,Air France,United etc...O Brasil perdeu muito dinheiro e não tem empresa que recupere o NOME do passado. Mas preço é tudo. Se as brasileiras conseguirem um RPK vantajoso, ainda pode-se ter esperança.

Eu, Guilherme Eggers estou ciente da pesquisa que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS (PPGH) pela mestrandia Geneci Guimarães de Oliveira, sob orientação da Prof^a. Dr^a Cláudia Musa Fay e concordo que minhas respostas (depoimentos) sejam utilizadas nas publicações e/ou comunicações que resultarem desta pesquisa e seus desdobramentos.

Depoimento de: LIONEL FERREIRA DE SOUZA¹

Em 10 de março de 1971 iniciei na aviação pela empresa Cruzeiro do Sul na função de Auxiliar de Serviços Gerais - ASG. Dia 20 de março, foi cancelado o contrato de ASG e feito um novo contrato como Escriturário pelo fato de estar cursando o primeiro ano do segundo grau (ensino médio) e ser datilógrafo, graduação exigida para as funções na Escala de Vôo e Chefia de pilotos da Base de Manaus.

Com 3 (três) anos de empresa, sem férias e sem folga (único funcionário do setor) pela necessidade de acompanhamento das tripulações voando na Amazônia visto os constantes atrasos, pela falta de infra-estrutura nos aeroportos, e a necessidade de informação aos familiares das tripulações além da necessidade da substituição de alguns tripulantes em novos vôos, fui para o Rio de Janeiro fazer o curso de Despachante Operacional de Vôo - DOV, após aprovado em um exame de seleção aberto ao público (três vagas para 110 candidatos).

Ao retornar à Manaus em novembro de 1974 como DOV em preparo, recebi o Checador do DAC (ANAC da época) em 17 de fevereiro de 1975 e como DOV definitivo assumi a Chefia do setor de Operações no Aeroporto de Manaus aos 23 anos de idade.

Na fusão VARIG/CRUZEIRO, perdi a chefia do setor em setembro de 1976 e reassumi em março de 1982. Em 1994 é tomada a decisão de se criar uma central de DOV's no Rio de Janeiro extinguindo-se todas as bases, com exceção da de Manaus. Coloquei o emprego de 23 anos de serviço em cheque quando defendi a **não centralização**, não aceitando a transferência para o Rio de Janeiro pela precariedade do sistema de comunicação do país e em especial ao da região norte (até hoje deficitário), em nome do profissionalismo. Pela resistência a não transferência, consegui convencer a Diretoria de Operações sobre a economia que seria feita com a permanência desse Setor Técnico Operacional em Manaus (auxiliar direto do Comandante como planejador de Vôos e responsável pela navegação, balanceamento e abastecimento da aeronave), e a Base/MAO permaneceu até dia 8 de abril de 2004 quando, por aposentadoria, saí com a sensação de missão cumprida rumo ao seio da família, agora, ex-DOV LIONEL FERREIRA, que em

¹ Foi Despachante Operacional de Vôo – DOV da Varig. Atualmente é Psicólogo (CRP01/8105-AM) e Hipnólogo (IBH / SBHH P-0309).

poucos dias vê **o desfecho feliz daqueles que tanto quiseram, até que conseguiram, QUEBRAR A VARIG.**

Mesmo em aposento, sinto vê aos pedaços aquele patrimônio que tanto fiz para, se um dia precisasse, ter um filho vestindo aquela camisa que vesti durante tanto tempo e que ali dei de mim o melhor e provei que mesmo jovem, com 23 anos de idade, era maduro para assumir um setor importante de uma Empresa muito importante sem ter deixado nada a desejar.

Faria tudo novamente se preciso fosse por que: **EU ERA FELIZ E SABIA**, sabia e valorizava, valorizava tanto que aproveitei e não deixei que fosse preciso perguntar: **QUEM MEXEU NO MEU QUEIJO.**

Durante o exercício de minhas atividades (6h diárias), nos intervalos entre uma jornada e outra, fiz vários cursos e investi parte de meus proventos na educação de meus filhos Jander 29 (Ciências da Computação), Isabella 28(Arquiteta e Urbanista, Pós em Desing de Interiores) e Annabella 22 (Medica Veterinária) além de minha graduação em Psicologia, Pós em ARH, Curso de extensão em Hipnose e outros. A aquisição de um barco de transporte de passageiros (90) e carga (90ton) e o curso de MFC (Comandante de barco até 50AB).

Com a disponibilidade de tempo, como aposentado da VARIG, estou dando assessoria aos amigos mais próximos que nós procuram e passo a maior parte do tempo com a linda esposa, há 30 anos, D.América e dando palestras em comunidades ribeirinhas do nosso Amazonas, sobre: Bons costumes, cidadania, gravidez na adolescência, DST/AIDS e como Árbitro de Futebol e Futsal dou palestras sobre arbitragem e Noções de Arbitragem no interior (sem nada cobrar) às minhas custas, além de alguns atendimentos psicológicos grátis pois são cobrados apenas os feitos no consultório na Av. Tarauacá 55 - Vieiralves - Manaus -Amazonas.

Abraços e muito boa sorte na dissertação e defesa.

Lionel Ferreira de Souza
ex-Despachante Operacional de Vôo
CDAC 35743-4
Base Manaus
92-30845654 / 92-30879240

RESPOSTAS DO QUESTIONÁRIO - E-mail recebido em: 04/03/2008

As questões abaixo a serem formuladas a ex-funcionários da Varig servirão de subsídios ao projeto de pesquisa que reflete a respeito da ascensão e queda desta empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro, e ao mesmo tempo deseja a preservação das histórias de vida daqueles que foram os sujeitos partícipes desta trajetória.

1) Qual seu nome completo, idade, estado civil, função e empresa atual?

Lionel Ferreira de Souza, 56, casado, DOV, Aposentado

2) Quando e que o (a) motivou a ingressar na Varig?

Em 1976, egresso da Cruzeiro do Sul

3) Como e por que ocorreu sua saída?

Aposentado em 2004.

4) Como foi ser um(a) piloto/co-piloto/comissário (a) da Varig?

Ser D.O.V. foi desenvolver uma atividade como brincando de fazer o que gosta.

5) O fato de “pertencer” aos quadros da Varig tinha relevância interna ou no exterior?

Relevância interna e no exterior

6) Que impactos a anunciada situação falimentar da Varig provocou na sua vida cotidiana?

E o ser “variguiano” foi esquecido?

Impacto de sentimento de perda (luto). Ser variguiano é como ser brasileiro.

7) Você cogitou trabalhar em outra empresa da aviação brasileira? Sim? Qual?

8) Não? Por que?

Por já ter cumprido minha parte na aviação.

9) Como foi enfrentar os desafios de um mundo tão diferente do Brasil?

Sem nenhuma dificuldade. A VARIG era um escudo.

10) Em relação à vida familiar, as mudanças foram significativas? Por que?

Perdemos o que plantamos e regamos para durar para sempre.

11) Como você percebe a situação do mercado da aviação comercial no Brasil e no mundo?

A aviação é para especialista e não para amador (é uma ciência, fácil para quem sabe).

12) Que significa para você os anúncios da empresa Gol de que a Varig voltou a voar?

Um jogo de interesses comercial, pensando em ganhar mais. O cliente saberá.

13) Você “vestiria a camiseta” de outra empresa aérea nacional com a mesma intensidade que vestiu a da Varig? Por que?

Sim (se fosse), Por ser um profissional, e trabalhar com vidas requer muito respeito e habilidade técnica.

14) Como você se sente, mesmo se não atingido diretamente, em relação ao Aerus?

Roubado por pessoas da VARIG e do governo (SPC)

15) A Varig poderia ter outro desfecho com final feliz para todos, inclusive à economia brasileira? Qual teria sido o caminho mais recomendado? SIM. Rastreado os ladrões e os coniventes do AERUS (que sabiam da situação da VRG) e da SPC que sabiam que não podiam emprestar o dinheiro do AERUS para VRG.

Eu, LIONEL FERREIRA de Souza, estou ciente da pesquisa que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS (PPGH) pela mestrandia Geneci Guimarães de Oliveira, sob orientação da Prof^ª. Dr^ª Cláudia Musa Fay e concordo que minhas respostas(depoimentos) sejam utilizadas nas publicações e/ou comunicações que resultarem desta pesquisa e seus desdobramentos.

E-mail recebido em: 04/03/2008

As questões abaixo a serem formuladas a ex-funcionários da Varig servirão de subsídios ao projeto de pesquisa que reflete a respeito da ascensão e queda desta empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro, e ao mesmo tempo deseja a preservação das histórias de vida daqueles que foram os sujeitos partícipes desta trajetória.

- 1) Qual seu nome completo, idade, estado civil, função e empresa atual?
Marcelo Taborda Peixoto, 43 anos, casado, Comandante B-777, Emirates
- 2) Quando e que o (a) motivou a ingressar na Varig?
Vocação pela carreira e o fato de que a Varig era a maior e melhor empresa aérea brasileira
- 3) Como e por que ocorreu sua saída?
Fui demitido no dia 2 de agosto de 2006 junto com a maioria
- 4) Como foi ser um (a) piloto/co-piloto/comissário (a) da Varig?
Durante 16 dos 18 anos foi ótimo, posso dizer que os últimos dois anos foram muito difíceis
- 5) O fato de “pertencer” aos quadros da Varig tinha relevância interna ou no exterior?
Sim, durante muito tempo existia um grande respeito de todos pela empresa e consequentemente por todos que trabalhavam nela, inclusive no exterior
- 6) Que impactos a anunciada situação falimentar da Varig provocou na sua vida cotidiana? E o ser “variguiano” foi esquecido?
Procurei separar o profissional Marcelo da empresa Varig, sabia que por ser um profissional qualificado conseguiria outro emprego com alguma facilidade, comecei a procurar bem antes do fim e quando aconteceu já tinha várias opções.
- 7) Você cogitou trabalhar em outra empresa da aviação brasileira? Sim? Qual?
Não
- 8) Não? Por que?
Porquê atribuí grande participação na campanha para derrubar a Varig as outras duas grandes empresas, que através de nossa imprensa marrom agiam claramente no sentido de garantir a derrocada da Varig, não queria trabalhar para as empresas inimigas por assim dizer .

9) Como foi enfrentar os desafios de um mundo tão diferente do Brasil?

Não foi tão difícil, o maior obstáculo é trabalhar em outras línguas, mas isso nunca foi um problema para mim.

10) Em relação à vida familiar, as mudanças foram significativas? Por que?

Isso foi mais difícil, minha esposa teve que interromper temporariamente sua carreira, que será retomada somente agora, quase dois anos depois, foi uma adaptação difícil, mas posso dizer que hoje já estamos bem adaptados.

11) Como você percebe a situação do mercado da aviação comercial no Brasil e no mundo?

No Brasil entendo que como os valores estão distorcidos as pessoas que trabalham na aviação não têm o respeito devido, desviar dinheiro de algum órgão público é certamente mais bem visto por muitos do que ser Comandante de um avião de passageiros, o que vale no Brasil é o que você tem, não o que você é, a meu ver isto é causado pela impunidade reinante. Por isso o piloto hoje não passa na opinião de muitos no Brasil de um motorista de avião. O mercado está crescendo, mas em função deste problema os empregos não são bons e pelo que vejo carecem de respeito pelos próprios empregadores. Fora do Brasil a situação é bem diferente, primeiro somos respeitados, depois existe uma grande necessidade de pilotos, por isso as empresas nos tratam muito bem, temos reconhecimento pelo nosso trabalho.

12) Que significa para você os anúncios da empresa Gol de que a Varig voltou a voar?

Uma grande hipocrisia, a nova Varig só é Varig para o que lhe interessa, me sinto roubado por esta empresa que a meu ver participou desde o início desta manobra política tão suja, estou buscando meus direitos na justiça, e um dia a casa que patrocinou tudo isso vai certamente cair, e espero que nesse momento meus direitos sejam novamente respeitados.

13) Você “vestiria a camiseta” de outra empresa aérea nacional com a mesma intensidade que vestiu a da Varig? Por que?

Não, hoje vejo que foi um erro aquela paixão pela Varig, um profissional deve estar incluso no mercado em geral, e assim buscar sempre as melhores oportunidades oferecidas, empresa não é time de futebol, que não se troca. Não obstante sempre

vestirei com dedicação a camisa da empresa que estiver trabalhando no momento, como o faço em relação à empresa que vôo atualmente.

14) Como você se sente, mesmo se não atingido diretamente, em relação ao Aerus?

Mais um grande escândalo, a Varig jamais teria saqueado o Aerus daquela forma em um país correto, e pior que nada aconteceu com os responsáveis por esta catástrofe, felizmente já não estava mais no Aerus, mas meu pai e meu irmão perderam neste absurdo.

15) A Varig poderia ter outro desfecho com final feliz para todos, inclusive à economia brasileira? Qual teria sido o caminho mais recomendado?

Era obrigação do governo preservar a Varig e as divisas que ela trazia para o Brasil, evitar a transferência de grande parte de nossos passageiros para a empresas estrangeiras, como realmente aconteceu, todo dinheiro gasto seria compensado só com impostos recolhidos da própria Varig. O governo poderia ter intervindo para garantir o bom uso do dinheiro, mas todos sabemos que não o fez para beneficiar uma das empresas do setor que aparentemente sempre teve uma relação muito próxima com o próprio. Essa transferência de passageiros está feita e é irreversível, o Brasil hoje depende de empresas estrangeiras, e as brasileiras já mostraram que não têm fôlego para competir com elas, como acontecia no caso da Varig. Mesmo a Gol assumindo “damage is done”, foi muito tarde para fazer a empresa voltar a ser o que era, ainda mais quando ela perdeu o que tinha de mais valioso, sua cultura corporativa, já que a nova Varig adota a cultura da Gol, que nada tem em comum com a da empresa homônima. Infelizmente não vejo um bom futuro para a aviação brasileira, e quem mais perde com isso é o próprio brasileiro.

Eu, Marcelo Taborda Peixoto estou ciente da pesquisa que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS (PPGH) pela mestranda Geneci Guimarães de Oliveira, sob orientação da Prof^a. Dr^a Cláudia Musa Fay e concordo que minhas respostas (depoimentos) sejam utilizadas nas publicações e/ou comunicações que resultarem desta pesquisa e seus desdobramentos.

Resposta da solicitação para completar a pergunta nº 1 do questionário CONFORME E-MAIL DE 05/03/2008:

Obrigado pela resposta Geneci, anexe o arquivo novamente desta feita com a primeira resposta completa, faltou ler a pergunta direito. Estou em Londres e vou voar daqui a pouco, teria bastante o que te relatar, passei por tudo e continuei trabalhando com dedicação até o final, até tive minha recompensa, mas bem longe do Brasil, profissionalmente acabou sendo ótimo, mas as feridas daquele processo ainda não cicatrizaram, infelizmente não tenho tempo de escrever mais agora, tenho que descansar, mas depois entro em contato,

Abraço,

Marcelo

08/03/2008

As questões abaixo a serem formuladas a ex-funcionários da Varig servirão de subsídios ao projeto de pesquisa que reflete a respeito da ascensão e queda desta empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro, e ao mesmo tempo deseja a preservação das histórias de vida daqueles que foram os sujeitos partícipes desta trajetória.

1) Qual seu nome completo, idade, estado civil, função e empresa atual?

Ricardo de Sá Ferreira Villanova, 37 anos, casado, copiloto, Emirates Airline

2) Quando e que o (a) motivou a ingressar na Varig?

Desde jovem, sempre desejei trabalhar na Varig pois era a maior e melhor empresa aérea do país, além de ser conhecida e respeitada internacionalmente.

3) Como e por que ocorreu sua saída?

Nos anos finais, a evidente degradação da empresa e das condições de trabalho, com uma postura irreduzível por parte da administração e FRB me levaram a considerar deixa-la o que efetivamente ocorreu somente bem próximo a venda da Empresa, quando felizmente consegui o novo emprego ao mesmo tempo que era desligado do que restou da empresa em “recuperação judicial”.

4) Como foi ser um(a) piloto/co-piloto/comissário (a) da Varig?

Considerando o todo, foi uma excelente experiência. Ao se depurar os períodos (tanto de amadurecimento como funcionário como da passagem de sólida empresa para decadência), houve um início muito gratificante, com uma fase de piora moral (junto com a degradação da Empresa) e infelicidade com insatisfação ao final. Reitero que passados quase dois anos do meu desligamento, considero os anos que passei na Varig, um período gratificante.

5) O fato de “pertencer” aos quadros da Varig tinha relevância interna ou no exterior?

Sim. Era motivo de orgulho e realização profissional.

6) Que impactos a anunciada situação falimentar da Varig provocou na sua vida cotidiana? E o ser “variguiano” foi esquecido?

Ser “variguiano” não foi e jamais será esquecido, porém a situação da empresa (e a postura da administração/FRB) foi muito negativa na vida cotidiana; familiares e amigos, bem como pessoas contactadas no dia-a-dia (gerentes de banco, empregados domésticos, porteiros, servidores públicos, diretores de colégio dos filhos, etc) questionavam a situação com profundo interesse e solidariedade. Uma situação por

vezes constrangedora uma vez que era de conhecimento público o atraso nos salários e problemas gerais da empresa.

7) Você cogitou trabalhar em outra empresa da aviação brasileira? Sim? Qual?

Não.

8) Não? Por que?

O mercado de aviação para pilotos comerciais no Brasil é pequeno (poucas empresas) e sempre são conhecidas as condições de trabalho em outras companhias através de amigos que desempenham funções nas congêneres; assim, era amplamente sabido pelos pilotos da Varig que com o fim de VASP e TransBrasil, as novas empresas existentes não ofereciam as mesmas condições no que diz respeito a qualidade, salários e uma diversidade de outros fatores que afetam a vida dos pilotos (por exemplo, baseamentos, deslocamentos entre bases). Ademais, com o fim da Varig, estava claro no mercado para pilotos que ainda faltava “musculatura” à estas empresas para exibir o mesmo padrão de serviços que outrora a Varig prestou. Paralelo a isto, felizmente, o mercado no exterior era muito bom, com diversas propostas de trabalho, que ofereciam além de melhores condições e salários, a chance de trabalhar no exterior (o que traz crescimento profissional) além de proporcionar a chance de residir em países onde problemas correntes no Brasil (violência, impostos, qualidade dos serviços governamentais) são virtualmente inexistentes comparados aos padrões brasileiros. Tudo isso tornava mais atraente buscar emprego fora do país.

9) Como foi enfrentar os desafios de um mundo tão diferente do Brasil?

Naturalmente não é fácil, mas dada a adaptabilidade e versatilidade natural dos brasileiros, acostumados a carências de toda sorte, é um período curto quando comparado a outras nacionalidades e não tão difícil também.

10) Em relação à vida familiar, as mudanças foram significativas? Por que?

Sim. Para pilotos é mais fácil, pois estamos constantemente fora de casa, mas a família precisa de mais tempo pois filhos e conjuge efetivamente são privados dos amigos e familiares.

11) Como você percebe a situação do mercado da aviação comercial no Brasil e no mundo?

O mercado tanto no Brasil quanto no mundo vive uma fase muito positiva do ponto de vista do crescimento, com muitas oportunidades e lucro para as boas empresas. No entanto, no caso específico do Brasil o quadro só não é melhor pois a ausência de investimentos durante anos impediu que o crescimento e o momento atual fosse explorado no seu potencial máximo. A exemplo do sucateamento da malha ferroviária e rodoviária, o setor aéreo careceu de investimentos de toda espécie por anos, o que se traduziu no chamado “apagão aéreo”, que apesar de minimizado, permanece. Houve um asfixiamento do crescimento por falta de infraestrutura.

12) Que significa para você os anúncios da empresa Gol de que a Varig voltou a voar? Apenas uma jogada publicitária – que diga-se, não surtiu os efeitos esperados.

13) Você “vestiria a camiseta” de outra empresa aérea nacional com a mesma intensidade que vestiu a da Varig? Por que?

Não. Não existem no mercado empresas com a mesma cultura funcional que a Varig (que emanava do próprio funcionário); também é natural que empregados que foram abandonados a própria sorte tanto pela empresa como pelo estado não sintam-se compelidos a acreditar novamente em propostas duvidosas.

14) Como você se sente, mesmo se não atingido diretamente, em relação ao Aerus?

Não atingido diretamente?!! Me sinto atingido MUITO DIRETAMENTE. Lesado, enganado, ludibriado, abandonado, ROUBADO.

15) A Varig poderia ter outro desfecho com final feliz para todos, inclusive à economia brasileira? Qual teria sido o caminho mais recomendado?

Sim. Num mundo ideal e num país sério haveriam inúmeras soluções. Por exemplo, união deveria ter intervindo através dos órgãos (in)competentes de forma a impedir que o controlador da empresa (FRB) tivesse dilapidado não só a empresa, mas o fundo de pensão AERUS e lesado os milhares de aposentados e trabalhadores que não receberam seus direitos LEGAIS, as empresas (privadas e estatais) que foram caloteadas, bem como a nação que foi privada de uma empresa geradora de empregos, recolhadora de impostos e prestadora de bons serviços. A ausência de empresa foi um dos fatos precipitadores do caos aéreo. Afastar o controlador, intervir, e devolver a empresa saneada ao país teria sido melhor na minha opinião. Outra medida digna de um país sério seria punir exemplarmente os responsáveis que levaram a empresa e o AERUS a

tal situação. Infelizmente tratam-se de medidas utópicas, pois é fato notório que o Estado Brasileiro é perdulário, ineficiente, clientelista e sem qualquer planejamento real de âmbito nacional. A inexistência de uma política de longo prazo para aviação comercial foi um dos erros do estado brasileiro que levou a Varig (bem como VASP e TransBrasil) ao fim (evidentemente aliado à má gestão interna da empresa), e por si só demonstra a incompatibilidade entre medidas para resgatar uma empresa num ambiente nocivo ao negócio; como resgatar algo cuja própria existência não é fomentada? Outra solução muito mais simples, seria o controlador compreender seu papel nocivo a gestão da empresa e efetivamente desligar-se da gestão da mesma voluntariamente; porém, a postura destes foi sempre irredutível e prepotente.

Eu, Ricardo de Sá Ferreira Villanova estou ciente da pesquisa que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS (PPGH) pela mestrandia Geneci Guimarães de Oliveira, sob orientação da Prof^a. Dr^a Cláudia Musa Fay e concordo que minhas respostas (depoimentos) sejam utilizadas nas publicações e/ou comunicações que resultarem desta pesquisa e seus desdobramentos.

Solicito, porém uma cópia do material, caso seja citado no mesmo, e que minhas respostas não sejam utilizadas fora do contexto das perguntas as quais respondi.

Junho/2008

As questões abaixo a serem formuladas a ex-funcionários da Varig servirão de subsídios ao projeto de pesquisa que reflete a respeito da ascensão e queda desta empresa símbolo do transporte aéreo brasileiro, e ao mesmo tempo deseja a preservação das histórias de vida daqueles que foram os sujeitos partícipes desta trajetória.

1) Qual seu nome completo, idade, estado civil, função e empresa atual?

Ronald Van der Put, 42anos, casado, Comandante de Boeing 777 na Emirates Airlines desde 02 de Agosto de 2006.

2) Quando e que o (a) motivou a ingressar na Varig?

Ingressei na VARIG em 01 de Julho de 1986, realizando meu sonho de ser um piloto profissional naquela que era a melhor empresa do país, buscando uma carreira que me desse a oportunidade de voar na aviação internacional, desenvolver-me profissionalmente e alcançar uma estabilidade financeira.

3) Como e por que ocorreu sua saída?

Desliguei-me da empresa em 19 de Junho de 2006, ocupando o cargo de Comandante de MD-11 e de Gerente Geral da GIPAR (Gerência Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), cargo de confiança da Presidência da empresa. Ocupei o cargo na GIPAR durante 3 anos e meio, com quatro presidentes diferentes, e no momento do meu desligamento, estava claro para mim que a empresa já não tinha mais condições, infelizmente, de fazer frente aos desafios necessários à manutenção de um nível normal de operacionalidade e que uma interrupção das operações era algo que poderia acontecer num prazo curto.

4) Como foi ser um(a) piloto/co-piloto/comissário (a) da Varig?

Foi a melhor experiência de minha vida, e sonho de qualquer profissional. A empresa ofereceu todos os recursos para um desenvolvimento profissional pleno, e o grupo de funcionários tinha um sentimento de propriedade, ou seja, “vestiam a camisa” e brigaram por ela juntos até o último minuto. Pessoalmente eu só tenho elogios pois tive todas as oportunidades que poderia sonhar em ter: Fui instrutor e chegador de vôo em diversos equipamentos que voei; participei do desenvolvimento do CRM para comissários e posteriormente do EMCRM(Error Management CRM) para pilotos e comissários, com o apoio da Universidade do Texas, Austin, atuando como instrutor de ambos os cursos; participei do desenvolvimento do treinamento conjunto de emergência

para pilotos e comissários, vindo a atuar como instrutor do curso; certifiquei-me como auditor ISO9000 e efetuei um curso de auditor internacional na United Airlines em Denver, USA, vindo a trabalhar numa equipe multinacional da Star Alliance, efetuando auditorias para a IATA em empresas como United Airlines, British Midland, Air New Zealand, Tyrolean Airlines, PLUNA, Rio-Sul e Nordeste. Posteriormente, dentro desse grupo da Star Alliance, participei do grupo que desenvolveu o atual padrão IOSA de auditoria internacional da IATA, aceito hoje pela ICAO, testando o atual checklist, durante seu desenvolvimento, em empresas estrangeiras e auxiliando a VARIG na sua primeira certificação IOSA. Quando da segunda auditoria IOSA na VARIG, já ocupando o cargo de Gerente Geral da GIPAR, fui o coordenador do processo de re-certificação da VARIG; Fiz o curso de Investigador de Acidentes Aeronáuticos no CENIPA, Brasília, e posteriormente o curso de “Aviation Safety Management Systems” na University of Southern Califórnia, USA; e finalmente, tive a oportunidade de ser o responsável pelo projeto LOSA – Line Operational Safety Audit, desenvolvendo internamente essa auditoria num grupo que teve a participação do então DAC, do NUICAF, do SNA e da APVAR, sendo a primeira empresa fazer essa auditoria baseada no manual LOSA da ICAO, sem contratar a assessoria do “LOSA Collaborative”, grupo formado por profissionais que desenvolveram esse projeto dentro da Universidade do Texas e posteriormente abriram essa empresa para assessorar empresas aéreas na implementação desse projeto. Quanto a VARIG apresentou os resultados da fase inicial do LOSA no primeiro Congresso Internacional LOSA no Rio de Janeiro, os representantes do LOSA Collaborative, Dr. James Klinect, e da ICAO, Capt Daniel Maurino, atestaram publicamente quanto à qualidade do projeto da VARIG, oferecendo a oportunidade de publicar um artigo na revista da ICAO, de circulação internacional, citando a empresa como um exemplo a ser seguido. Como pode-se ver, a empresa ofereceu todas as oportunidades que um profissional poderia sonhar e a Alta Administração sempre apoiou iniciativas pioneiras, mesmo em momentos de crise, demonstrando uma visão de futuro e a busca continua da excelência.

5) O fato de “pertencer” aos quadros da Varig tinha relevância interna ou no exterior? Sem dúvida, a empresa sempre foi muito respeitada e pioneira em diversos projetos. Nossos profissionais sempre foram participantes ativos e respeitados em diversos fóruns

internacionais, assim como profissionais brasileiros de outras empresas e das instituições governamentais, como DAC, CENIPA, etc. Um exemplo foi a participação de dois de nossos profissionais, o Cmte Roberto Tadeu, e de mim, posteriormente, no “ICARUS Committee”, da Flight Safety Foundation, em Washington. Esse comitê é responsável por definir as políticas de segurança a serem apoiadas pela Flight Safety Foundation, formado por cerca de 15 membros da comunidade internacional de Segurança de Vôo, e o ingresso ocorre mediante convite e avaliação de uma apresentação do candidato para o comitê. Resumindo tudo o que foi colocado acima, lamento imensamente que a empresa tenha chegado a um fim, e que tanta experiência profissional tenha sido perdida, tanto pela empresa como pelo País. Se considerarmos que hoje cerca de 500 pilotos de linha aérea estão trabalhando no exterior, o que representa praticamente 10% do número de PLA's no Brasil, e que em sua maioria aqueles que voam no exterior são os mais experientes, pode-se ter uma idéia do tamanho do impacto na aviação profissional do Brasil.

6) Que impactos a anunciada situação falimentar da Varig provocou na sua vida cotidiana? E o ser “variguiano” foi esquecido?

Talvez por minha proximidade com a alta administração, eu me preparei para essa situação previamente, criando reservas financeiras, e felizmente conseguir posicionar-me muito rapidamente, em 40 dias, no mercado estrangeiro, não sentindo um impacto maior.

7) Você cogitou trabalhar em outra empresa da aviação brasileira? Sim? Qual?

Sim, até pelos contatos estabelecidos pela minha atuação na área de Segurança de Vôo, busquei oportunidades na TAM e GOL, sendo muito bem recebido. Mas o contrato de trabalho oferecido pela Emirates Airlines, especialmente no meu caso, que tenho três filhos, e a oportunidade de morar numa cidade como Dubai, tornou a opção de sair do país uma decisão muito fácil.

8) Não? Por que?

9) Como foi enfrentar os desafios de um mundo tão diferente do Brasil?

Foi e está sendo um aprendizado profissional intenso, muito rico, e que abriu horizontes enormes. Saber adaptar-se às mudanças foi muito importante e perceber o quanto nosso país regrediu com as últimas crises na aviação civil foi muito triste.

10) Em relação à vida familiar, as mudanças foram significativas? Por que?

Foi uma mudança fantástica, onde meus filhos me surpreenderam positivamente e hoje estou muito feliz pela oportunidade de prover uma educação internacional de alto nível e uma experiência cultural fenomenal, que vai fazer toda a diferença na vida de meus filhos. Acho importantíssimo comentar que o acerto dessa decisão deve-se também a uma decisão tomada em conjunto com a família, efetuada após uma visita de cinco dias a Dubai, onde pudemos avaliar bem o que encontraríamos pela frente.

11) Como você percebe a situação do mercado da aviação comercial no Brasil e no mundo?

O Brasil permanece como um país de grande potencial, mas infelizmente isso não se desenvolve como em outras regiões do mundo em função da ausência de uma política governamental seria para o setor e de uma gestão profissional das atuais empresas aéreas. A criação da ANAC justamente nesse período da crise da VARIG ajudou muito a desestabilizar todo o sistema, permitindo que todos os usuários fossem muito prejudicados.

12) Que significa para você os anúncios da empresa Gol de que a Varig voltou a voar?

Nada além de uma “marca” que não representa absolutamente em nada a história que existiu por trás de nossa empresa no passado.

13) Você “vestiria a camiseta” de outra empresa aérea nacional com a mesma intensidade que vestiu a da Varig? Por que?

Após essas mudanças todas, acho que o grande aprendizado foi perceber que, mesmo “vestindo a camisa”, temos que manter uma relação profissional com nossas empresas, e sermos respeitados, assim como fazer respeitar. E dentro dessa visão, acho que hoje não há mais espaço para esse tipo de relação que existiu no passado.

14) Como você se sente, mesmo se não atingido diretamente, em relação ao Aerus?

Eu estou sendo atingido diretamente, sim, pois contribuí por vinte anos para o AERUS e atualmente perdi a expectativa de ter uma aposentadoria futura, além de me sentir roubado por não poder resgatar a minha poupança de R\$220.000,00 acumulada nesse período, dinheiro debitado mensalmente de meu contracheque, com sacrifício de minha família, visando um futuro “seguro”. Portanto o único caminho agora é o judicial,

esperando que o governo tenha a decência de pagar o que deve para a antiga VARIG, o que permitiria uma recuperação do fundo.

15) A Varig poderia ter outro desfecho com final feliz para todos, inclusive à economia brasileira? Qual teria sido o caminho mais recomendado?

Eu assisti, de maneira muito próxima, a diversas tentativas de mudança na gestão empresarial da empresa, mas fiquei com a impressão que haviam muitos interesses conflitantes e que a organização adquiriu vida própria e acabou-se num processo de auto-flagelação lamentável.

Eu, Ronald Van der Put, estou ciente da pesquisa que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS (PPGH) pela mestrandia Geneci Guimarães de Oliveira, sob orientação da Prof^a. Dr^a Cláudia Musa Fay e concordo que minhas respostas (depoimentos) sejam utilizadas nas publicações e/ou comunicações que resultarem desta pesquisa e seus desdobramentos.