



Um podcast original da Rádio Novelo

Episódio 10

Certezas abaladas

Branca Vianna: Está começando mais um episódio do Rádio Novelo Apresenta. Eu sou a Branca Vianna.

Quando a gente está muito certa de alguma coisa, pode ser difícil mudar de ideia, né? Certezas viram valores, que viram crenças. Crenças e valores que norteiam nossa vida. Ou até, em casos menos dramáticos, as certezas são as balizas que vão guiando a gente no dia a dia. Elas fazem parte da rotina, da forma como a gente entende o mundo. Então, até por isso, a gente reluta muito em se desapegar delas.

Isso ajuda a explicar o buraco em que a gente se meteu nos últimos tempos.

Sobretudo no campo político, tem estudos mostrando que, depois de um tempo, não importa quais evidências, quais fatos você possa mostrar pra alguém pra provar que essa pessoa está errada sobre alguma coisa. Que aquela certeza dela não estava tão certa assim. A pessoa simplesmente se fecha. Prefere destruir o mundo a mexer na certeza dela.

Mas, em alguns casos, a gente nem tem escolha. A verdade – ou outra versão, outro aspecto dos fatos, outra maneira de olhar o mundo – se descortina de um jeito que não dá pra ignorar.

Nessa semana, a gente traz duas histórias de certezas que são abaladas de forma abrupta e definitiva. A primeira é da Flora Thomson-DeVeaux, diretora de pesquisa da Novelo – que se meteu num assunto que desafia os próprios limites da pesquisa.

ATO 1

Flora Thomson-DeVeaux: Às vezes, tem histórias que mudam o rumo de uma vida. Por motivos que a gente vai esclarecer, essa não é uma delas.

Marcos Tibiriçá: Bom...

Flora Thomson-DeVeaux: Mas poderia ter sido.

Marcos Tibiriçá: Por onde que eu começo?

Flora Thomson-DeVeaux: Esse que você tá ouvindo é o Marcos Tibiriçá.

Marcos Tibiriçá: Então eu vou te contar a história linearmente. Já contei essa história inúmeras vezes. Isto é 1972. Eu estava prestes a completar 18 anos e eu tinha morado nos Estados Unidos, e então eu falava inglês bem. Eu já falava desde criança, então era bem confortável pra mim falar inglês. E eu não me lembro bem como que aconteceu. Eu acabei sendo o intérprete da seleção dos Globetrotters, que eram uma equipe de basquete que andava pelo mundo fazendo shows.

Flora Thomson-DeVeaux: Os Globetrotters eram os Harlem Globetrotters, uma equipe de basquete supertalentosa. Mas eles não jogavam nas ligas normais. Eles faziam meio que uma performance de basquete. Nas mãos deles, a bola de basquete parecia levitar, dançar, sumir e reaparecer. Na verdade, o time ainda existe, tem quase cem anos já.

Transmissão de 1982 da Record: Este exercício de aquecimento dos Harlem Globetrotters continua a impressionar, deleitar e desafiar os fãs do basquete mundialmente. Siga a bola se você conseguir!

Marcos Tibiriçá: Eles jogavam basquete super bem. E andavam pelo mundo fazendo shows, e vinham aqui pra São Paulo e eu acabei virando intérprete deles.

Flora Thomson-DeVeaux: O Marcos não lembrava direito como ele, um menino de 17 anos, acabou virando intérprete dos Globetrotters em São Paulo.

Flora Thomson-DeVeaux: Mas você gostava de basquete?

Marcos Tibiriçá: Não especialmente.

Flora Thomson-DeVeaux: Paciência. Não é o mais importante.

Marcos Tibiriçá: Mas o fato é que então eu os acompanhei em São Paulo, no Ginásio do Ibirapuera, e eles fizeram o espetáculo. Foi bem legal, teve duas noites, enfim, e aí eles iam para o Rio de Janeiro. E perguntaram: "Ah, você não quer ir junto? A gente não tem ninguém lá no Rio. Tem que achar alguém não sei o quê". Eu disse, "Quero, eu super quero!"

Lá fui eu para o Rio, com eles. Aí eles fizeram um show no Maracanãzinho. Foi bem legal o jogo e patatá. E aí eles iam para Buenos Aires perguntando se eu não queria ir pra Buenos Aires também, porque eu falava espanhol. E no fim eu não tinha autorização para viajar internacional sozinho, porque eu tinha 17 para 18 ainda. E então não rolou. Saímos do hotel.

Flora Thomson-DeVeaux: O Marcos deixou os Globetrotters no aeroporto internacional do Rio.

Marcos Tibiriçá: E eu fui para o Galeão com eles. Lá, embarquei os caras e peguei um táxi pra voltar para o Santos Dumont.

Flora Thomson-DeVeaux: O aeroporto Santos Dumont, onde ele ia pegar a ponte aérea.

Marcos Tibiriçá: E o meu voo, naquela época chamava “corujão”, era o voo da meia-noite. E tranquilo, tudo bem. Volta para o aeroporto e pronto: chaga no Santos Dumont. Naquele tempo, não havia nada, não havia segurança, não havia raio-X, não havia. Você chegava com o bilhete no check-in, que era um bilhete que era um folhetão assim, e você dava o bilhete para o menino do check-in, ele te dava uma cartela plástica com o horário do seu voo.

Flora Thomson-DeVeaux: A sala de embarque, naquela época, ficava no térreo, do lado da pista.

Marcos Tibiriçá: Com vidro o para a pista, e os aviões paravam ali na frente e você caminhava pela pista pra subir no avião. Eu já tinha feito isso 1 milhão de vezes na vida, porque eu ia muito pro Rio, porque tinha família lá e não sei o quê. Então está tudo normal, tudo em casa. O que foi estranho é que eu entrei na sala de embarque e não tinha ninguém na sala de embarque. Ninguém, ninguém, ninguém. Eu pensei comigo: bom, meia-noite, dia de semana, enfim. E o normal era que quando faltassem dez, quinze minutos para o seu voo decolar, né, que era o cartão que você tinha em mãos, aparecia uma aeromoça ali na portinha que dividia o aquário da pista e dizia assim, “Ah, voo da meia-noite”, e você ia, entrava.

Flora Thomson-DeVeaux: O Marcos viu que tinha um avião pequeno parado logo ali, do outro lado do vidro, com a porta aberta e a escadinha pra subir. Mas nada de outros passageiros, nem de comissários.

Marcos Tibiriçá: E o avião parado aceso com a escadinha ali. Começou dá dez pra meia-noite, oito pra meia-noite, cinco pra meia-noite. E disse: "Esse avião vai embora e ninguém vem me chamar porque eles estão vendo que não tem movimento. Vão me esquecer aqui". Eu resolvi ir. E fui sem ninguém. A única coisa que eu estranhava é que tinha, não tinha aquele movimento do aeroporto. E eu estou atribuindo tudo ao fato de ser o voo da meia-noite.

Aí eu subo no avião. Esse avião, para você entender, quando você chegava lá em cima, a cabine do piloto era à sua esquerda, e naquele tempo tinha uma cortininha em diagonal que saía da porta e ia até a frente do assento do que estaria do lado direito de aeronave. E atrás dessa cortina, tinha normalmente a aeromoça montando comida. Naquele tempo você tinha prato de louça, copo, talher de prata no avião, enfim, era um trampo ali montar o circo para servir no avião. Eu entro, olha para a direita. O avião está absolutamente vazio. Eu fui lá e sentei na minha poltroninha, 4A, que é à esquerda da aeronave, na janela. Aí me sentei ali e ninguém, ninguém, ninguém. Eu estou sentado, olho pra fora, tá lá, aeroporto Santos Dumont. Eu procurando ver se tem movimentação, eu vejo lá no fundo, atrás do vidro, tem umas pessoas andando no saguão, entendeu? Está esquisito, mas na verdade é coisa de moleque. Eu não estava pensando: "Nossa, isso aqui está fora da curva". Hoje eu teria ficado mais aflito. Bom, aí eu estou olhando para fora do avião, esperando vir alguém tirar a escada. Eu estou vendo a escada aqui à minha esquerda, embaixo, né. De repente ouço "schéquit". Também nada estranho, é o barulho da cortininha abrindo. E aí eu olho e vem andando em direção a mim, uma mulher muito alta. Essa mulher tinha o cabelo raspado na orelha e loiro meio espetado em cima, um loiro quase branco. Ela era muito alta. O rosto com as maçãs do rosto muito grandes, assim, com o olho azul, absolutamente azul, e um olho muito firme. E ela andava de um jeito meio, o que eu diria hoje, robótico. Na época, eu achei que era meio manco assim. Sabe, era durinho, o uniforme de aeromoça meio apertado. Você via que parecia que era um número menor que ela. E ela vem caminhando, ela para na poltrona três. Olha dentro do meu olho. Eu fico olhando, aí esboço que vou

falar alguma coisa, ela vira-se de costas e volta andando daquele jeito esquisito, faz "schéquit". E fecha a cortininha de novo, né. Eu ainda estou refletindo sobre que porra é essa que me aconteceu quando eu olho para a janela de novo. E está escrito "Aeroporto de Congonhas".

Flora Thomson-DeVeaux: Aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

Marcos Tibiriçá: E a escadinha continuava lá. E estava escrito "Aeroporto de Congonhas". Eu tomei um susto, porque não tinha tido o voo. Aí eu peguei a minha mochila, olhei de novo a janela era o aeroporto de Congonhas mesmo. Desci voando do aeroporto, saí correndo pela pista. De novo, não tinha ninguém. E aí eu entrei no saguão de Congonhas e aí tinha movimentação pouca, de noite. Eu entrei no táxi e fui para minha casa, e aí contei para o taxista. O taxista olhou pra trás e deu risada e falou assim: "ah, essa molecada doida". Fez um comentário assim.

Bom, cheguei em casa, fiquei um pouco na sala, aflito. E chegou um momento que eu fiquei tão aflito que fui acordar meus pais. E aí bato na porta, não sei o quê, entro... O meu pai sempre meio que debochou de mim assim, sabe. E aí contei o caso para eles. O meu pai não acreditou. Minha mãe, meio assustada. Meu pai fala assim: "Ah, imagina". Quando ele fala, "Ah, imagina", eu acompanho o gesto da mão dele, e do lado dele tinha o relógio, e eu olho o relógio marcando meia-noite e trinta, meia-noite e trinta e dois, alguma coisa. Aí eu sinto que no bolso eu tenho ainda... ninguém pegou a minha cartela, porque, no aeroporto de origem, na hora que você passava para a pista, a mocinha que estava na porta da sala de embarque pegava a tua ficha, pra saber que você era daquele voo. Eu estava com a minha ficha no bolso ainda. A minha carteirinha era um papel plastificado, escrito: zero, zero, zero, zero, ponte aérea. Eu estava com a minha cartela no bolso do voo da meia-noite e eram meia-noite e trinta e cinco, sei lá, e eu estava na minha casa, em São Paulo, sentado lá.

Flora Thomson-DeVeaux: Não sei se você já ouviu uma história como essa. Uma história semi-inexplicável, que poderia ser a prova de algo extraordinário. Quase com cara de lenda urbana. Só que dessa vez não aconteceu com a prima da sua amiga, aconteceu com a pessoa que tá te contando a coisa mesmo.

Ok, você pode ter ouvido. Você pode não ter ouvido. Você pode ser o tipo de pessoa que é tão cética que as pessoas nem te contam esse tipo de coisa – o que é praticamente meu caso. Mas o que eu adoro é a reação dos pais do Marcos quando eles constatam que o filho teria ido do aeroporto do Rio até a casa deles em trinta e cinco minutos.

Marcos Tibiriçá: E aí eu falei "Olha aqui, olha aqui, olha aqui". Aí ficou todo mundo com cara de assustado. Mas aí, é aquela história – que que tem para fazer? Ainda mais na minha família, todo mundo bem pragmático. E o que vamos fazer agora? Nada.

Flora Thomson-DeVeaux: Objetivamente, não tinha problema, né? Pelo contrário: ele tinha chegado em casa até mais cedo do que o previsto. Essa história não mudou nada na vida do Marcos. Talvez em parte porque ninguém deu muita bola naquele momento.

Marcos Tibiriçá: A minha vida é cheia de história, entendeu? Não histórias desse tipo, mas histórias engraçadas que eu já passei, que estava em num lugar e caiu bolo na minha cabeça. Enfim, então era mais uma história, entendeu?

Flora Thomson-DeVeaux: Era uma história que ele sempre contava, entre muitas outras. O Marcos chegou a dar um depoimento para um podcast de entusiastas de ufologia, que eu ouvi. E para eles, a história do Marcos fazia todo sentido. Para eles, era um caso clássico, até banal, do que eles chamam de "tempo perdido". Um salto, um lapso, como se fosse um corte abrupto num filme. Isso seria um sinal de que você acabou de ser abduzido por alienígenas.

Marcos Tibiriçá: Cara, eles foram direto assim. "Não é do tipo X", porque parece que tem três ou quatro tipos de ET. E um dos tipos é o que o pessoal especializado da área chama de nórdico.

Flora Thomson-DeVeaux: Eu não vou nem entrar no mérito de se faz algum sentido ter uma categoria nórdica de seres extraterrestres. O Marcos até acredita, pelo tamanho do universo, que exista vida extraterrestre. Ele até acha que pode ser a explicação mais, entre aspas, simples, pro que aconteceu com ele. Mas e aí?

Marcos Tibiriçá: O que eu faço com essa informação? Meio que nada, entendeu? Não tem o que fazer com essa informação. Não tem: "Ah, não, agora, então eu vou pegar o avião e vou tomar uma providência". Não tem uma providência a tomar. E depois também tem o fato de que eu já tenho 67 anos, né. Então, eu não quero ir numa empreitada.

Flora Thomson-DeVeaux: Mais do que isso: pro Marcos, o mais importante não é a abdução.

Marcos Tibiriçá: Cara, é uma sensação que a cabeça parece que você entrou numa montanha russa de repente, entendeu, daquelas montanhas russas horrorosas. Que você tem aquela sensação de vertigem muito forte, porque, é interessante, as pessoas falam assim: "ah, a aeromoça, ah, a aeromoça", parece que é o pedaço mais importante da história. Não, para mim, o pedaço mais importante da história, porque eu estava muito calmo, muito tranquilo, estava feliz, tinha ganho um bom dinheiro, tinha ganho em dólar. Tinha sido o que os caras me deram dinheiro do bolso deles e puxou. Eu não lembro quanto que era na época, mas devia ser \$400, que era o monte de dinheiro pra mim, entendeu? E eu estava feliz da vida. Tanto o Santos Dumont como Congonhas eram lugares que eu tinha muita intimidade. Eu ia com relativa frequência, três, quatro, cinco vezes por ano, desde pequenininho, entendeu? Então... e avião era uma coisa que eu era familiar, então não tinha nada. Eu estava feliz da vida e tranquilão. E aí eu olho para fora e tornando uma coisa e

sei lá, num intervalo de vinte segundos eu olho de novo e eu estou em São Paulo. É muito assustador isso, é muito assustador.

Flora Thomson-DeVeaux: Que eu me lembre, eu só senti um terremoto uma vez na minha vida. Tinha uns 12 anos, estava sentada na cama da minha mãe, na Virgínia – nos Estados Unidos, onde eu nasci. Eu estava vendo TV, e de repente parecia que a cama era uma máquina de lavar no final do ciclo, tremendinho. Demorei pra entender o que estava acontecendo, porque parecia tão surreal. A terra se mexendo.

Pensei nisso porque o que o Marcos passou foi uma coisa parecida com um terremoto. Um momento em que o mundo para de funcionar como deveria. Em que o que era sólido passa a tremer.

Marcos Tibiriçá: Eu acho que é o momento da minha vida que eu mais me assustei, sabe. É uma coisa de perder o ar. Você fala assim: "Oi?". Entendeu, não é uma coisa que eu falo de repente: "Abracadabra", e você está sentado aqui do meu lado. E você fala assim: "Bom, como é que eu vim parar aqui?", entendeu. É surreal, é surreal.

Flora Thomson-DeVeaux: Para além do susto, eu queria saber se o Marcos não ficava um pouquinho feliz de ter sido poupado do tédio de uma ponte aérea. Mas não. Pelo contrário.

Marcos Tibiriçá: Eu acho que eu tenho um sentimento de roubo. Roubaram uma coisa de mim, que eu estava planejado pra viver, e não vou poder viver. No meu caso, é aquela uma hora, aquele um voo feliz de estar voltando para São Paulo, depois de ter trabalhado em um negócio muito legal, e que foi divertido. Os gringos me deram um tênis, que era tamanho 48, obviamente, servia pra nada, mas estava feliz da vida, entendeu, com aquele tênis imenso na mochila e roubaram esse voo, essa hora de mim, entendeu?

Flora Thomson-DeVeaux: Eu estou aqui imaginando o Marcos como se ele fosse a bola de basquete nas mãos dos Harlem Globetrotters. Tudo que você viveu na sua vida foi basquete normal. E agora você está voando de mão em mão de um jeito completamente imprevisível. Você some aqui e reaparece ali, você gira aqui e para no ar. Como você se recupera de uma coisa que você não consegue explicar? O que é que sobra além da sua convicção de que alguma coisa aconteceu? Como ficar de pé do mesmo jeito depois do terremoto?

Marcos Tibiriçá: Eu não faço questão nenhuma que acredite, que não acredite. Ah, é verdade, aconteceu ou não aconteceu. Eu sei o que aconteceu, e eu sei o susto que eu tomei, entendeu. E pra mim é bem assim que eu estou falando: primeiro, eu sei o que aconteceu; segundo, eu sei o susto que eu tomei. Aí falam assim: "Não, mas é ET". Eu sei lá se é ET. Eu sei que eu tomei um puta susto.

Branca Vianna: Essa foi a Flora Thomson-DeVeaux.

Na segunda história do Rádio Novelo Apresenta dessa semana, a gente conta de um cara que teve as certezas dele abaladas de um jeito muito diferente, mas com alguma coisa em comum com o Marcos Tibiriçá. E quem conta essa história é o Vitor Hugo Brandalise.

ATO 2

Vitor Hugo Brandalise: Sabe aquele negócio de botar teu filho pra aprender uma outra língua pra "ficar melhor no mercado de trabalho" mais pra frente? Tipo aprender inglês, ou, sei lá, alemão? Na casa do Alexandre Fortes, que é um historiador de Porto Alegre, o que se ensinava não era bem uma outra língua. Era um código. E a professora era a avó dele.

Alexandre Fortes: Eu tinha uns seis, sete anos, no período em que a minha avó paterna morou conosco. E a minha vó gostava de me ensinar coisas, me ensinou a jogar cartas, por exemplo. E aí, de repente, ela apareceu com um aparelho de treinamento do Código Morse, que não era conectado aos fios, era só a base de madeira com aquela estrutura de metal em cima. E ela começou a querer me ensinar as letras e eu aprendi alguma coisa. Você sabe que a primeira coisa que todo mundo aprende é SOS, né. E isso eu mostro para os meus alunos até hoje, que são simplesmente três pontos "S", três traços, "O", novamente três pontos "S", né. Então é aquele famoso "Tatatã, tã tã tã, tatatã". Isso todo mundo já ouviu. Por exemplo, Titanic, quando está afundando. Aparecem em filmes de catástrofe quando os outros sistemas de comunicação, quando o mundo entrou em colapso e a internet desabou etc e tal. Tatatã, tã tã tã, tatatã. Certo?

Vitor Hugo Brandalise: O Alexandre não foi o primeiro da linhagem a receber o treinamento. O pai dele também conhecia esse código. E os tios dele. A família toda. E não era paranoia da vó dele, pro caso de eles serem vítimas de um naufrágio. Era formação, mesmo.

Alexandre Fortes: Todos eles aprenderam aquilo como uma segunda língua, digamos assim, né? A minha avó, por exemplo, eu imagino que a minha avó não tenha sequer frequentado escola formal, né. Você sabe que as mulheres tinham ainda menos acesso que os homens, as mulheres, das classes trabalhadoras, à escolaridade... Então, possivelmente ela aprendeu o Código Morse até junto com o pequeno trato que ela tinha com a palavra escrita.

O que me chamou atenção depois foi que, até eu conversei com meu pai e perguntei: "Mas a vó Cecília também, enfim, trabalhou na ferrovia?" Ele disse: "Não, a mãe sempre foi dona de casa". Ela também sabia o Código Morse. Aparentemente, boa parte da família sabia pelo menos alguma coisa básica do Código Morse. E isso serviu como uma família trabalhadora, de baixa escolaridade, mas que dominava um conhecimento, digamos assim, útil e

estratégico até um certo momento. Quer dizer, eles entravam como telegrafistas, se tornavam funcionários das empresas, das instituições e já iam se adaptando a outras funções, né.

Vitor Hugo Brandalise: O telégrafo. O código Morse. Esse sistema de traços e pontos, que era o meio de comunicação a longa distância mais importante até meados do século XX, foi o que tirou a família do Alexandre da pobreza, lá no Rio Grande do Sul. Primeiro, por causa do trem.

Alexandre Fortes: Os irmãos do meu pai até brincavam que cada um nasceu numa estação, eles moraram em várias partes da rede ferroviária. Quer dizer, o telegrafista era o meu avô, mas a família toda cuidava da estação e em algum momento meu avô não estava presente e eles tinham que responder mensagens, interpretar e responder as mensagens que chegavam pelo telégrafo. E eles tinham que ir aprendendo um pouco disso. Todos eles já chegaram a Porto Alegre dominando o Código Morse e o telégrafo. A minha avó foi o caso que eu testemunhei, né, e vivenciei pra comprovar que outros membros da família, que não eram funcionários da viação férrea, aprenderam a usar o Código Morse também.

Vitor Hugo Brandalise: É que a avó do Alexandre suspeitava que aquele conhecimento podia ser útil. E ela saía "catequizando" qualquer netinho que cruzasse a frente dela. Bom, e ela estava certa. A utilidade do Código Morse não parou com as ferrovias. Na verdade, o código sobreviveu bem mais do que o plano ferroviário brasileiro. E, nessa "dança das cadeiras" dos modais de transporte, a família de telegrafistas não ficou pra trás.

Alexandre Fortes: Isso virou um pouco um caminho para eles entrarem nessa empresa moderna que estava crescendo, né?

Vitor Hugo Brandalise: Essa "empresa moderna" ia ser uma grande referência na área dela.

Se tem alguma companhia aérea brasileira que marcou o século XX, essa companhia foi a Viação Aérea Rio-Grandense, a Varig. Ela foi a primeira a fazer um voo internacional comercial a partir do Brasil. A primeira a ter um avião a jato. E chegou a ter voos regulares para mais de 30 países. A Varig podia te levar do Rio de Janeiro a Tóquio, a Luanda, a Joanesburgo.

O serviço de bordo era lendário e chegou a ser eleito o melhor do mundo. Isso em 1979, quando a empresa estava no auge. A gente podia ficar um bom tempo aqui falando do luxo que era voar com a Varig naquela época, que a Varig tinha louça de porcelana e talheres de metal nas três classes. Tudo enfeitado com a rosa dos ventos da logomarca dela. Ou que tinha canapés e espetinhos de camarão na entrada, e lagosta como prato principal.

Eu podia contar também que, no seu melhor momento, a Varig teve cozinhas próprias em Nova York, Lisboa e em seis capitais brasileiras. E que chegou a servir churrasco a bordo, fatiado no carrinho, na frente do passageiro. Mas o importante pra nossa história agora é o lugar onde a Varig foi fundada – e que, tá certo, até tem a ver com churrasco. Viação Aérea Rio-Grandense, lembra? A Varig foi fundada em 1927, no bairro de Navegantes, em Porto Alegre. Justamente onde morava a família do Alexandre Fortes.

Alexandre Fortes: Durante muito tempo, até os anos 1960, pelo menos, a aviação operou com telegrafia de bordo e com os postos de terra, que se comunicavam com essa telegrafia de bordo dos aviões. A minha família toda, os meus avós, tios-avós e as gerações posteriores, geração do meu pai, dos meus tios trabalharam muito na Varig, porque a Varig foi uma empresa que cresceu muito no pós-guerra. Então, nos anos 1950, 1960, o pessoal que vinha do interior do estado buscar emprego em Porto Alegre, e tal, muitas vezes conseguia emprego na Varig. Tanto meu pai quanto meu tio se inseriram nisso.

Vitor Hugo Brandalise: Aos poucos, a família de telegrafistas trocou os trens pelos aviões. Eu não estou exagerando: quase toda a família do Alexandre foi trabalhar na Varig.

Alexandre Fortes: Olha, no mínimo, de dez a quinze pessoas, talvez um pouco mais se considerar todos os primos da minha mãe. Teve de várias gerações, inclusive. Mas era muito disseminado nesse bairro, nesse distrito. As rotas de pouso especialmente sempre passaram sobre a nossa cabeça, né? Então, era natural a Varig era ali, a gente saía de casa, rapidamente passava perto ao lado da empresa. Era uma coisa grande, enorme, colada ao aeroporto. Eu também nasci no bairro Navegantes. E eu não sei até hoje o quanto eu me lembro ou o quanto eu reconstruí memórias a partir do que meus pais contam. Mas nós tivemos uma viagem aérea Rio-São Paulo quando eu tinha uns quatro anos de idade. Porque a minha mãe falava que eu ficava pedindo muito suco de laranja no avião. Mas, assim, viajar de avião pra uma família de classe trabalhadora era uma coisa excepcional no período. E a Varig possibilitava isso para os trabalhadores. Então, a ideia de já ter voado... Isso tudo diferenciava a gente muito no meio de bairros da periferia de Porto Alegre, onde eu cresci, assim, não era uma coisa usual. Então de fato a gente se sentia incluído de alguma maneira, né?

Vitor Hugo Brandalise: "Incluído de alguma maneira". Olha, o que a família do Alexandre parecia mais sentir em relação à empresa era...

Alexandre Fortes: Eu tenho um orgulho muito grande. Orgulho de pertencimento a essa comunidade da empresa. A gente se orgulhava bastante. Tinha essa influência, de se sentir parte de uma empresa que tratava muito bem os funcionários e dava oportunidades de capacitação. Então, uma companhia aérea grande, crescendo, se tornando internacional, ela oferece empregos mais interessantes. Às vezes pela remuneração, mas se não pela remuneração, pelo menos porque possibilitavam uma qualificação profissional diferenciada que depois a pessoa podia levar para

uma trajetória profissional diferente. Ou seja, algum caminho de mobilidade social mais interessante se abria por ali.

Vitor Hugo Brandalise: Era uma empresa que oferecia benefícios concretos.

Alexandre Fortes: Também cuidava de toda essa parte assistencial, de colônias de férias, áreas de lazer, enfim, cesta básica, creche, atendimento médico.

Vitor Hugo Brandalise: E – além do trabalho – a Varig só pedia uma coisa em troca.

Alexandre Fortes: Essa ideia de vestir a camisa da empresa. Vou até citar um metalúrgico comunista que eu entrevistei, o Eloi Martins, que era lá de Porto Alegre... que o Eloi chamava de "disputa pela lealdade". Então, você tinha, digamos assim, um sindicato à esquerda tentando mobilizar o trabalhador pra lutar coletivamente pelos seus interesses. E, de lado, alguns empresários mais avançados oferecendo benefícios concretos. Ele era o nosso adversário na disputa pela lealdade dos trabalhadores. Isso era muito forte, essa coisa do paternalismo empresarial.

Vitor Hugo Brandalise: Esse "paternalismo empresarial" era um "super trunfo" na disputa com o movimento sindical pelo coração dos funcionários. O Alexandre me contou que tinha tanto "funcionário roxo", desses que vestiam mesmo a camisa da empresa, que até virou apelido.

Alexandre Fortes: O variguiano.

Vitor Hugo Brandalise: O sentimento que movia o "variguiano" também ganhou um nome.

Alexandre Fortes: No caso da Varig, cabe muito bem a ideia do "patriotismo de fábrica". Inclusive tendo um nome para a identidade coletiva, que são os

variguanos. Há todo um imaginário folclórico: "Ah, o varigiano é assim, o varigiano é assado". Coisas positivas em geral, às vezes também um pouco em tom irônico, assim, como se fosse uma coisa um pouco provinciana também entre eles. Algumas manias de muito disciplinada, muito organizadinho e muito "Caxias" e tal. Mesmo fora da empresa e mesmo com a família.

Vitor Hugo Brandalise: Principalmente no período de maior crescimento da Varig, essa conexão ia para além do dia a dia em família, ou na empresa. Virava uma ideia de país.

Alexandre Fortes: Nos anos 1970, eu diria assim que a Varig não tinha parado de crescer em momento nenhum. Aí também a vinculação, quer dizer, eu vejo ela como uma espécie de microcosmo daquele ufanismo nacional, desenvolvimentista em geral do país.

Vitor Hugo Brandalise: Nessa época, a Varig chegava até a marcar presença na sala de estar da classe média-alta brasileira.

Alexandre Fortes: E aquilo era meio que um símbolo da qualidade do serviço de bordo, eles usavam talheres de metal, os talheres muito bons. Então tinha uma coisa famosa também num determinado momento, que era as pessoas roubarem – pessoas de classe média alta que viajavam, passavam a mão num conjuntinho de talheres daqueles, para ter em casa com a logomarca da Varig, né? "Fiz um voo internacional pela Varig, refeições muito boas etc e tal, então..." Com muita frequência... ou pelo menos escondidinho para ser usado no dia a dia, só com os membros da família, porque eventualmente recebendo visita podia pegar um pouco mal, né? "Poxa, mas vocês roubaram os talheres.", né? Porque não vendia em lugar nenhum. Então, se alguém tinha talher em casa, era porque tinha passado a mão, né? Certamente.

Vitor Hugo Brandalise: Esse fetiche, aliás, existe até hoje. Dá um google aí pra ver a quantidade de sites que vendem memorabilia desse passado glorioso da Varig. Mas esse "passado glorioso" escondia um problema. E, na verdade, o problema nem estava tão bem escondido assim.

Alexandre Fortes: O meu tio mais velho, o tio Ibirará, que foi, inclusive depois, controlador de voo, também a partir dessa formação que ele teve na Varig, além de ser telegrafista, ele dizia que durante muito tempo, para entrar, trabalhar a bordo, a preferência absoluta era a de descendência de alemão.

Vitor Hugo Brandalise: Não era o perfil da família do Alexandre.

Alexandre Fortes: A família do meu pai, é uma família do que se chama no Rio Grande do Sul de missioneiros, formada lá na região das Missões, já mais próxima da fronteira com a Argentina, que é onde há uma presença indígena maior.

Vitor Hugo Brandalise: O tio dele, o Ibirará, tinha bem essa cara.

Alexandre Fortes: E os próprios nomes escolhidos, tipicamente indígenas, Aimoré e Ibirará. Então havia ali uma certa consciência dessa origem mestiça, com aquela tez dourada, como se diz no Rio Grande do Sul, cabelo moreno, liso, tipicamente guarani.

Vitor Hugo Brandalise: Com esse biotipo, o Ibirará podia até trabalhar na empresa. Nos escritórios, na manutenção, como trabalhou durante 37 anos. Mas ele não podia trabalhar a bordo dos aviões da Varig.

Alexandre Fortes: Para ascender a isso, que era a grande vitrine e a grande aspiração, que era trabalhar dentro do avião, tinha um filtro, tinha uma barreira. Ele inclusive se sentia discriminado, porque ele chegou a se candidatar num dado momento a trabalhar a bordo e houve restrições.

Vitor Hugo Brandalise: E essa restrição não tinha a ver com a qualidade do trabalho do tio Ibirará. Ele era um bom funcionário: nunca faltava, trabalhava em feriado e preenchia todos os requisitos para o serviço de bordo. Mas aí...

Alexandre Fortes: Aí, no exame médico, falaram que ele estava inabilitado por conta de uma suposta lesão no coração, da qual ele não tinha conhecimento anterior, e que não foi confirmada por nenhum médico posteriormente. Ele faleceu muitos anos depois, sem jamais ter tido problemas cardíacos. Ele entendeu como um preconceito.

Vitor Hugo Brandalise: "Como um preconceito". No caso, racismo puro e simples.

Alexandre Fortes: O tio Bira ele disse assim: "Sem ser alemão, você não era membro do clã". Ele usou essa expressão: "sem ser alemão, você não era membro do clã".

Vitor Hugo Brandalise: Agora, essa já não era uma história tão conhecida, tão cantada nos almoços da família de variguanos lá do bairro Navegantes. Foi só bem mais tarde, quando o Alexandre resolveu mergulhar fundo na história dessa empresa, onipresente na família dele, que ele descobriu o "passado oculto" da Varig.

Alexandre Fortes: O tio Ibirará foi uma fonte fundamental.

Vitor Hugo Brandalise: Primeiro, ele contou pro Alexandre quais eram as prioridades da firma. Isso segundo os próprios chefes – o discursinho que eles faziam pros novos funcionários.

Alexandre Fortes: Em primeiro lugar a pátria. Depois a Varig. Em terceiro lugar, a família.

Vitor Hugo Brandalise: Pátria, Varig, família.

Alexandre Fortes: Então você vê, pátria, família são instituições basilares da sociedade e cultuadas especialmente num ambiente muito conservador. Então, você colocar a empresa no mesmo nível que parte da família expressa realmente uma relação que vai muito além de uma relação profissional, digamos assim. E dentro da empresa, com essa ideia, de que você não tivesse negros ou pessoas mestiças, ou pessoas de descendência não alemã. Tinha. Mas, nitidamente, a mobilidade... O ingresso já era facilitado, não apenas para alemães, mas até mesmo para pessoas do Leste Europeu, por exemplo, um dos meus entrevistados que trabalhou na Varig também o seu Kalakun, de uma família ucraniana, ele dizia: "Ah, quando eu entrei para trabalhar na manutenção da Varig, eu não sabia nem que parafuso tinha a rosca". Por outro lado, eu entrevisto outro morador da mesma região, seu Armando Pinheiro, um típico gaúcho de origem portuguesa, miscigenado, que era metalúrgico há quase 20 anos e tentou, tentou, tentou conseguir um emprego na Varig e não conseguia. Aí ele acabou conseguindo, porque ele era amigo do seu Repoll, que era o chefe da manutenção. Quer dizer, teve que batalhar muito mais para entrar. E o outro, assim, confessadamente, não tinha nenhum conhecimento técnico e entrou porque, digamos assim, era considerado o tipo de pessoa que estava mais dentro do padrão da empresa.

Vitor Hugo Brandalise: O Alexandre só descobriu esse padrão de contratações e promoções na Varig quando ele já estava pesquisando pra tese de doutorado dele, na Unicamp. E, como acontece com frequência nas grandes descobertas, esse nem era o foco original da pesquisa dele.

Alexandre Fortes: Eu estava procurando muito mais a ação de comunistas clandestinamente dentro das fábricas nos anos 1930 e 1940, e que, a princípio, como historiador do trabalho, me interessava muito mais.

Vitor Hugo Brandalise: A pesquisa do Alexandre estava bem no quintal dele: o Quarto Distrito. Esse é o nome dado a um conjunto de bairros operários em Porto

Alegre, perto do Rio Guaíba. Navegantes, no caso, é um desses bairros. A tese do Alexandre até foi publicada, com o nome: “Nós, do Quarto Distrito”. O foco eram os movimentos trabalhistas nesses bairros – e a relação dos funcionários com aquelas grandes empresas.

Alexandre Fortes: E eu sabia que a Varig era uma empresa importante, que eu deveria analisar. Mas eu sabia que era uma coisa quente, digamos assim.

Vitor Hugo Brandalise: O Alexandre sabia que tinha muito pano pra manga nessa história da Varig e dos funcionários dela, mas ele ainda não tinha ideia de que essa pesquisa tinha potencial de mudar a história da companhia.

Alexandre Fortes: Guardei aquilo, comecei a procurar informações complementares e não dei nenhuma divulgação pra isso enquanto eu não tinha me cercado de bibliografia e de outras fontes que eu pudesse cruzar para entender o que eu tinha encontrado.

Vitor Hugo Brandalise: O Alexandre é quem vai contar aqui essa revelação que ele fez. Mas de cara é importante saber que no centro da descoberta está o fundador da Varig: Otto Ernst Meyer. O Otto Ernst Meyer era um imigrante alemão, ex-piloto da Força Aérea alemã, que chegou ao Brasil na década de 1920.

Alexandre Fortes: A Varig, ela tem uma história muito complexa. Ela era parte de um conjunto de empresas fomentadas e dirigidas pelos alemães na América do Sul. Sobre o Otto, especificamente, ele era... e isso era público já nas publicações da Varig, veterano da Primeira Guerra Mundial. O Meyer acaba chegando a Porto Alegre no final dos anos 1920, em 1927, onde ele teve apoio do empresariado alemão, que era majoritário e dominante na indústria gaúcha. Diga-se de passagem, o seguinte: quando ele veio para o Brasil, ele tinha 24 anos de idade.

Vitor Hugo Brandalise: O Alexandre está destacando a idade do Meyer não pra dizer que o cara era precoce...

Alexandre Fortes: Ninguém vem com 24 anos para um outro continente criar uma empresa aérea, naquele contexto, do nada. Essa pessoa tem conexões com a Lufthansa, com o Estado. Claro, isso é antes da chegada do nazismo ao poder, importante destacar isso, é durante a República de Weimar. Isso se intensificou a partir de 1926, com a criação da Lufthansa como empresa estatal alemã. Não é, então, essas empresas criadas aqui, com parte do capital local, com algum apoio político também, que elas recebiam na América do Sul, especialmente. Os aviões não eram coisas triviais. Trazer aviões de um continente para o outro era uma coisa muito recente e muito cara. Então, eu comecei a entender esse contexto. O Meyer, ele está agindo, ele está oferecendo, vendendo uma ideia que pra se materializar não depende dos recursos dele, depende das conexões. Ou seja, não é o indivíduo atuando isoladamente.

Vitor Hugo Brandalise: Aquele rapaz não podia estar agindo sozinho. Ele estava ali em nome do Estado alemão. E o Estado alemão no seu pior momento.

Alexandre Fortes: O que me surpreendeu foi que, ao abrir esses arquivos da polícia política, da Dops sobre o Rio Grande do Sul, mas que estavam aqui no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, eu encontrei o primeiro arquivo que fazia uma vinculação da Varig com o nazismo e com a Segunda Guerra Mundial, que é um dossiê sobre a instalação de rádios transmissores num vapor...

Vitor Hugo Brandalise: Um barco a vapor, no caso.

Alexandre Fortes: ... que tinha ficado retido no porto de Rio Grande no início da guerra, porque o Brasil se declarou neutro. E esse vapor, por coincidência, além de estar no porto de Rio Grande – o nome dele era Vapor Rio Grande

também, mas era um vapor alemão. E houve uma instalação de rádios transmissores nesse vapor, que seriam usados para dar cobertura pra navios alemães que travaram uma batalha contra navios ingleses no Uruguai, em Punta del Leste, em uma batalha bastante conhecida.

Vitor Hugo Brandalise: Era a batalha do Rio da Prata, o primeiro confronto naval da Segunda Guerra, entre a marinha britânica e a alemã.

Alexandre Fortes: E a Varig custeou todo o transporte dos técnicos e dos equipamentos, liderados pelo fundador da Varig, o Otto Ernst Meyer, e isso envolvia também a embaixada alemã no Rio de Janeiro, o consulado alemão em Porto Alegre. Um importante navio de guerra alemão, Graf von Spee, foi afundado nessa batalha.

Vitor Hugo Brandalise: 108 pessoas morreram, a maioria ingleses, naquele 13 de dezembro de 1939. O aparato de espionagem levado a bordo por técnicos da Varig a mando do Otto Ernst Meyer foi encontrado pela polícia um mês antes da batalha, segundo um relatório do Dops. Era um momento em que os navios ingleses já estavam no litoral da América do Sul – quer dizer: qualquer dado sobre a rota deles era importante pros alemães. É impossível dizer a quantidade de informação que o aparelho passou adiante. Mas as consequências da espionagem nazista na costa brasileira são conhecidas. E depois do trabalho do Alexandre, não dá mais pra ignorar a participação da Varig nessa rede.

Alexandre Fortes: Pra que você instala rádios num navio, no porto, visando dar cobertura? Isso era parte de um sistema de espionagem nos portos que foi desmontado pela polícia política brasileira com apoio do FBI em 1942. Havia muita informação sobre a movimentação dos navios. Que navios estavam saindo, com quais mercadorias, com quantos tripulantes etc. Essas eram informações que agentes ligados à Alemanha captavam regularmente nos portos brasileiros, transmitiam por um sistema de rádios transmissores

e chegavam a Berlim, e isso era usado para o planejamento das ações dos submarinos.

Então, quando nós sabemos que cerca de 2 mil brasileiros morreram em ataques de submarinos alemães no período da guerra, a maioria deles inclusive aqui próximos ao nosso litoral, 600 deles morreram numa sucessão de seis ataques de um único submarino entre Sergipe e Bahia. Ou seja, esse sistema de espionagem alemão ele custou vidas brasileiras. E o que o Meyer estava fazendo no período estava voltado para a batalha no Uruguai, mas era parte dessa estrutura que foi usada posteriormente contra o Brasil e que vitimou, inclusive, crianças. Tem fotos terríveis de crianças em documentos publicados na época. Náufragos mortos nas praias de Sergipe da Bahia, né?

Vitor Hugo Brandalise: Quando parte dessa rede foi desmontada, lá no porto de Rio Grande, a polícia brasileira apontou Otto Ernst Meyer como um dos responsáveis pelo crime de guerra. E quais foram as consequências pro fundador e presidente da Varig?

Alexandre Fortes: Ele ficou dois ou três dias detido. O Meyer foi preso em 1940. Esse inquérito ficou parado, em 1941 que eles concluíram o relatório. Não houve nem processo. E hoje seria um caso típico a ser julgado pelo Tribunal de Segurança Nacional. Uma pessoa que cometeu nitidamente crimes contra a segurança nacional, que afrontou claramente a postura de neutralidade brasileira, instalando rádios de transmissão num vapor associado a uma atividade militar alemã no Atlântico Sul. Quer dizer, isso era uma coisa de extrema gravidade. Isso deveria ter gerado um processo que levasse à expulsão do Otto Ernst Meyer do território nacional. Isso era o mínimo que se poderia imaginar. Então, todas as conexões anteriores que ele tinha com a elite política e econômica no Rio Grande do Sul certamente o livraram de consequências maiores em relação a esse ato, que foi um ato gravíssimo. Não dá para minimizar isso.

Vitor Hugo Brandalise: Também não dá pra minimizar um detalhe importante que o Alexandre falou: o Otto Ernst Meyer tinha apoio político no Rio Grande do Sul. E a Varig, nessa época, não era só uma empresa privada. Desde a fundação da empresa, o governo gaúcho era sócio dela.

Alexandre Fortes: Tinha 20 e poucos por cento de participação acionária. A empresa funcionava com uma série de subsídios e isenções dadas pelo governo do Estado.

Vitor Hugo Brandalise: Quer dizer: um estado brasileiro, sócio nesse crime de guerra.

Alexandre Fortes: Posteriormente, eu fui fazer pesquisa nos Estados Unidos, no National Archives and Records Administration, que é o arquivo público norte americano situado na periferia de Washington. Eu voltei dos Estados Unidos com um baú literalmente um baú plástico cheio de xerox. Da parte americana, eu encontro em relatórios de inteligência uma informação reiterada de que Otto Ernst Meyer não apenas era alemão nato, veterano de guerra, como era nazista. Exigia que todos os pilotos da Varig, mesmo aqueles que se naturalizassem brasileiros, mantivessem nacionalidade alemã, pra garantir a sua lealdade ao Reich.

Vitor Hugo Brandalise: E não parava por aí.

Alexandre Fortes: Depois eu localizei também essa outra lista de doação de recursos, que ele era um doador regular, um bloco de recibos do cobrador do partido nazista do Rio Grande do Sul, que o Dops apreendeu em 1942. Essa lista me chama a atenção por dois motivos. Primeiro, porque ela já era de 1942.

Vitor Hugo Brandalise: 1942, quando ninguém tinha mais desculpa pra dizer que não sabia o que era o regime nazista. Essa era uma manchete na capa d'O Globo, já em 10 de novembro de 38: "Eliminação total dos judeus na Alemanha". A reportagem era sobre a Noite dos Cristais. Nessa época, não faltavam fotos de livros sendo queimados, matérias sobre os judeus fugindo de seus países.

Alexandre Fortes: E o Otto Ernst Meyer continuava ali como contribuinte financeiro. Então você tem essas duas menções a um vínculo financeiro.

Vitor Hugo Brandalise: Uma são as doações. E a outra...

Alexandre Fortes: É eles ajudarem a levar o dinheiro para manter as atividades dos núcleos que tinham nos locais.

Vitor Hugo Brandalise: Quer dizer: os aviões da Varig transportavam dinheiro que estava sendo doado para um incipiente partido nazista brasileiro, que funcionou durante dez anos, de 1928 e 1938. Quer mais? Tem mais.

Alexandre Fortes: A Varig fazia distribuição de correspondência e propaganda do Partido Nazista. Quer dizer, os grandes órgãos da nossa imprensa, isso é um luxo que eles não podem dispor, porque o transporte aéreo é muito caro. Ou seja, o partido nazista está tendo um privilégio por conta dessa estrutura que a Varig coloca à sua disposição de poder distribuir sua propaganda, as suas publicações em todas as linhas que a Varig opera.

Vitor Hugo Brandalise: E, já que eles não estavam fazendo nenhum esforço pra disfarçar nada...

Alexandre Fortes: O Meyer trocava correspondência com alguns espiões nazistas que tinham sido presos já pela polícia brasileira no início de 1942, sempre encerrada com o "Heil Hitler".

Vitor Hugo Brandalise: Pra mim, a pergunta que fica é: como é que essa história não estourou? Como é que a imagem da Varig não foi manchada? Como é que até hoje ela é associada só com os tempos áureos da aviação brasileira? Pro Alexandre...

Alexandre Fortes: Houve uma operação de abafa. Houve muita arbitrariedade contra as colônias de imigrantes do Eixo aqui: alemães, italianos, japoneses e seus descendentes muitas vezes foram presos, por falar alemão na rua. Já o Otto Ernst Meyer, que comprovadamente agiu numa operação de espionagem em lugar, que desrespeitava a neutralidade brasileira, que tinha vínculos comprovados, ele foi liberado.

Vitor Hugo Brandalise: O Otto Ernst Meyer saiu da Varig. Mas não foi por causa de crimes de guerra.

Alexandre Fortes: O que ele sofreu, como consequência, não foi consequência disso, foi como consequência da exigência norte-americana de que ele fosse retirado da administração da empresa, que aconteceu só no final de 1941 começo de 1942.

Vitor Hugo Brandalise: A exigência era comercial: para autorizar a venda de dois aviões americanos para a Varig, o governo dos Estados Unidos pedia a total “desgermanização” da empresa. Aí o Meyer caiu. O Alexandre me contou que não foram só as punições ao Meyer que sofreram um abafa. A tese dele, Alexandre, também foi abafada.

Alexandre Fortes: A Varig, de fato, ela se tornou uma grande empresa no pós-guerra. E essa mancha do passado foi apagada. Quando eu comecei a mexer com isso, eu fiz contato com um jornalista do Zero Hora depois que eu tinha toda essa documentação, ofereci essa matéria e ele fez muitas entrevistas

comigo e repassei cópias de dezenas de documentos. E, depois, ele muito constrangido, acabou me dizendo que o conselho de redação do jornal tinha

vetado a publicação da matéria. Ele passou parte desse material para um colega da Folha de São Paulo, que acabou publicando em janeiro de 2001.

Vitor Hugo Brandalise: O poder comercial da companhia aérea naquele começo dos anos 2000 apareceu até em publicações de fora da grande imprensa.

Alexandre Fortes: Eu queria fazer uma divulgação, por exemplo, na Revista de História da Biblioteca Nacional na época, e o nosso colega que dirigia lá a revista disse: “Alexandre, se você fizer isso, você fecha a revista”. E aí eu me dei conta que a Varig era patrocinadora da revista. A gente abria a revista e, na contracapa, tinha propaganda de página inteira da Varig.

Vitor Hugo Brandalise: Sem poder sair na imprensa, a descoberta do Alexandre não ganhou a dimensão que ela merecia, ficou restrita a um público bem menor: o dos leitores de pesquisas acadêmicas. E o Alexandre desistiu, por um tempo, de divulgar essa história. Ele direcionou a pesquisa dele pra outros assuntos, se mudou pro Rio de Janeiro, assumiu uma série de cargos na Universidade Federal Rural do Rio, onde ele dá aula até hoje, e vida que segue. A linha de pesquisa dele sempre teve mais ligada à memória social do trabalho e, por um tempo, ele deixou pra lá essa história de aviação.

Até abril de 2022. Foi aí que ele recebeu um convite pra escrever um texto sobre os impactos da Segunda Guerra em países da América do Sul. E aí ele voltou a pensar na Varig, e quis testar um outro jeito de divulgar esse trabalho. Um jeito que tivesse um pouquinho mais de potencial de alcance do que uma revista acadêmica: um fio no Twitter.

Alexandre Fortes: Foi uma coisa impressionante. Eu era um usuário recente, discreto do Twitter e, de repente, chegou a 14.600 curtidas, né? A gente

estava almoçando. Eu olhei, falei: "Nossa, eu estou fazendo sucesso aqui: já tem 70 curtidas". Eu lembro claramente desse momento. Que eu acho que meu sucesso maior anterior era de umas cento e poucas assim.

E aí a coisa começou a escalar. E quando abre ali os dados dá quase 950.000 visualizações, um negócio muito impressionante. No fundo foi nazismo e Varig, essa junção que eu sempre soube que era uma junção explosiva.

Vitor Hugo Brandalise: Mas e dentro da família variguiana do Alexandre, como foi que a descoberta dessa "junção explosiva" foi recebida?

Alexandre Fortes: Eu fiquei muito curioso de como seria. A impressão, de fato, é que se dividiu. As pessoas que falaram comigo não tiveram muito problema de lidar com esse tabu, alguns minimizaram um pouco. Esse tio-avô da minha mãe falou assim: "Ah, nessa época da guerra, mesmo que o cara não quisesse ser nazista, ele era alemão, ele era meio obrigado". E eu falava: "Não, tio, mas veja, o cara foi instalar um rádio transmissor, o cara era filiado, o cara dava dinheiro". Então, ele subestimou um pouco aquilo. Do lado talvez da família do meu pai, que já não tinham nenhum vínculo com essa tradição alemã. As pessoas já falaram: "Ah, por isso que aquela alemoada continuava mandando na Varig tanto tempo depois".

Vitor Hugo Brandalise: Então, a gente tem uma empresa brasileira, que é orgulho nacional, e que na verdade é um exemplo tenebroso de associação com os nazistas. Um horror completo. E agora, que que a gente faz? Cancela a Varig? Joga os talheres roubados fora? Compra a memorabilia toda pra destruir? Faz um fogaréu no meio da rua?

Alexandre Fortes: Então, acho que essa perspectiva de como lidar com essas memórias, no que elas podem ter de difíceis, é a postura que eu considero mais adequada para refletir sobre isso. Eu continuo achando que a Varig foi uma grande empresa nacional, deu uma contribuição muito importante para o Brasil num período, especialmente no período pós-guerra, que foi um

período em que a gente vislumbrou a possibilidade do desenvolvimento, da democracia, com todas as contradições que a gente carrega. E, também, assim: o que tem de negativo não veio só da Alemanha. Isso também

prosperou aqui, porque nós fomos essa sociedade escravocrata, autoritária e preconceituosa. Então, não é só "a culpa é dos alemães". Assim, a gente fala: "Poxa, o nazismo". Mas a grande contradição que a gente vivia aqui, o nazismo era uma conexão externa, mas que por vários motivos tinha ressonância. Mas a principal questão era o escravismo mesmo. Nós estarmos vindo tão recentemente de uma sociedade escravista, né. Pessoas nascidas ao final do século XIX estavam muito próximas de um contexto de naturalização de uma situação extrema de desigualdade baseada em questões raciais.

Vitor Hugo Brandalise: E, nesse assunto, o tio do Alexandre, o Ibirará, que trabalhou quase 40 anos na Varig, contou mais de como o racismo operava lá dentro. Foi o Ibirará quem disse que se não fosse alemão, se não fosse "do clã", não podia trabalhar a bordo. Mas a frase dele não terminava ali. O Ibirará incluiu o que ele chamou de "pequeno detalhe".

Alexandre Fortes: No meio disso, ele falou: tem um pequeno detalhe: "inclusive a Varig não tinha tripulante preto".

Vitor Hugo Brandalise: Quando o Alexandre contou isso, eu lembrei de outro momento da nossa conversa: de quando ele me disse que, pra família variguiana dele, a Varig era mais que uma empresa, era uma ideia de Brasil. E não qualquer Brasil. Aquele Brasil. O Brasil desenvolvimentista, do milagre econômico. E de tudo o que tem por trás.

Alexandre Fortes: E aí você vincula uma série de coisas, o predomínio do Brasil de uma forma geral, de uma ideologia de branqueamento, de um temor que havia no pós-abolição com o que seria do povo brasileiro, já que você não tinha mais, digamos assim, o poder da estrutura escravocrata para manter

os negros no seu lugar e subordinados a uma sociedade que se concebia na corte como uma sociedade europeia transplantada, vivendo, extraindo sua riqueza de uma população cativa dominada.

No momento que isso se rompe, você tem uma preocupação imensa, um pânico entre estados, os intelectuais eugenistas pensando como é que nós vamos branquear esse país pra não “degenerar”, para não gerar uma coisa completamente sem perspectiva. Esse era o pensamento dominante. Então, nesse contexto todo, é claro que a branquitude dos alemães, associada com a prosperidade que, de fato, a colônia alemã teve no Rio Grande do Sul, isso se associa muito com essa política, as chamadas políticas de população, que tipo de povo, que tipo de mistura, que lugar cada grupo desses vai compor dentro de uma sociedade mantida com ordem e progresso, como tá na nossa bandeira. Esse pensamento positivista, inclusive, ele era dominante. E aí a questão do autoritarismo, do racismo, desses elementos que constituem o nazismo, também tem que ser ponderado com todos esses outros elementos. O que é a nossa realidade social, a naturalização das desigualdades, a ideia de que toda essa tensão que existe entre até uma estrutura jurídica, um discurso político que diz que todos nós somos iguais, todos somos cidadãos brasileiros. Todos nós temos os mesmos direitos perante a lei. E uma noção cultural muito forte ainda de que as pessoas são diferentes e de que a desigualdade é natural e legítima. Isso não quer dizer que as empresas não tenham responsabilidade pelos atos, as responsabilidades individuais da pessoa jurídica. Mas, por exemplo, o Meyer devia ter sido deportado, e a Varig também tinha que ter sofrido sanções. Alguma decisão deveria ter sido tomada pelo envolvimento da empresa.

Essa complexidade que eu acho que a história tem que ajudar as pessoas a navegar, digamos assim, a entender que as coisas não se resumem a um maniqueísmo, não se resumem... Mas ao mesmo tempo que, como eu digo, você não pode minimizar, minimizar, naturalizar ou apagar da memória os aspectos que hoje em dia são constrangedores, são negativos.

Vitor Hugo Brandalise: Pra ele, as empresas, assim como as pessoas, teriam muito mais a aprender olhando para o passado do que forçando a barra pra virar a página.

Alexandre Fortes: As empresas têm que aprender a lidar com isso também, por exemplo, a Varig me negou acesso a documentos. Não é só a Varig, as empresas no Brasil... Eu faço história do trabalho, a maior dificuldade que nós temos é que nós não temos acesso a arquivos empresariais. As empresas nunca abrem.

Você às vezes tem que contar assim com a boa vontade e a sorte de que a empresa faliu e o herdeiro é alguém com uma cabeça um pouco mais aberta, tal, e aí, tenta fazer alguma parceria para preservar. Mas, no Brasil a gente nunca, nunca consegue. E muitas vezes essa documentação é destruída, porque as pessoas sabem que existem coisas negativas, coisas erradas, inclusive, coisas que podem ainda gerar consequências jurídicas, podem e deveriam... Mas isso não acontece porque há um culto na capacidade ainda de controlar esse acesso ao passado muitas vezes.

Vitor Hugo Brandalise: O tio do Alexandre tinha chamado de “pequeno detalhe” o racismo que ele teve que enfrentar dentro da empresa onde ele trabalhou durante quase quarenta anos. “Pequeno”, entre aspas, com ironia. Pequeno porque, por mais que todo mundo conhecesse esse “detalhe”, ninguém falava disso. Na verdade, ninguém fala disso até hoje. Quase ninguém acessa esse passado. Agora, o próprio horror que essa história da Varig causa só é possível porque, antes do Alexandre, teve quem se dedicasse a preservar a memória sobre o nazismo. E, conhecendo a pesquisa do Alexandre, a gente percebe que o que a ideologia nazista causou, na prática, dentro da Varig não é tão diferente assim do que o racismo estrutural fruto da escravidão fez com o Brasil inteiro.

No país todo, até hoje, negros têm mais dificuldade de conseguir emprego — e, quando eles conseguem, têm mais dificuldade ainda pra chegar nos cargos de poder. Se o país fosse um avião, você já sabe a cor de quem ia está pilotando. Só que

o racismo estrutural não causa o mesmo horror que o nazismo, justamente porque a memória da escravidão não foi preservada. Nisso a gente perde uma infinidade de

pequenos detalhes. E a possibilidade de entender uma história maior, igualmente tenebrosa, e bem brasileira.

Branca Vianna: Esse foi o Vitor Hugo Brandalise, produtor sênior na Rádio Novelo.

Obrigada por ouvir o Rádio Novelo Apresenta desta semana.

Te convido também a visitar o nosso site, radionovelo.com.br, onde dá pra assinar a nossa newsletter e ver material extra de tudo que a gente produz – no caso deste episódio, tem foto do Alexandre Fortes e as referências da pesquisa dele.

Também ajuda muito a gente quando você segue o Rádio Novelo Apresenta no seu aplicativo de podcasts, dá cinco estrelas, e espalha a palavra por aí.

Pra entrar em contato com a gente – pra mandar história, sugestão, o que for – é só escrever pro apresenta@radionovelo.com.br, ou marcar a gente nas redes, no [@radionovelo](https://www.instagram.com/radionovelo).

O Rádio Novelo Apresenta é um original da Rádio Novelo. Toda semana tem episódio novo, sempre às quintas-feiras. A direção criativa é da Paula Scarpin e da Flora Thomson-DeVeaux, e a produção executiva é do Guilherme Alpendre. A gerência de criação é do Tiago Rogero, a executiva é da Marcela Casaca e a de produto e audiência é da Juliana Jaeger. Nossos produtores sênior são o Vitor Hugo Brandalise e a Évelin Argenta. As produtoras da nossa equipe são Bárbara Rubira, Gabriela Varella, Júlia Matos e Natália Silva. A Paula Scarpin fez o desenho de som. A checagem deste episódio foi feita pela Marcella Ramos. Neste episódio, a gente usou música original da Aline Gonçalves e da Blue Dot. A mixagem é do Pipoca Sound. O desenvolvimento de produto e audiência é feito pela FêCris Vasconcellos e pela Bia

Ribeiro. O Eduardo Wolff é responsável pelo conteúdo e engajamento das nossas redes sociais, e o design das nossas peças é do Mateus Coutinho.

Obrigada, e até a semana que vem.