



Claudia Musa Fay

AVIAÇÃO COMERCIAL NA AMÉRICA DO SUL

(1920-1941)



Em síntese, o presente livro pretende desenvolver um tema pouco conhecido: as disputas pela aviação comercial da América do Sul entre alemães e norte-americanos no período de 1920-1941. No entanto, é inegável que a questão assume fundamental importância não só pela compreensão do momento histórico de sua ocorrência como também pelos subsídios que oferece para a compreensão da situação da aviação comercial na América do Sul em datas mais recentes. Além disso, como acredita-se que o estudo de caso específico pode trazer luzes para o entendimento do todo, espera-se que esse trabalho possa ser mais uma contribuição para o entendimento de como se dá a hegemonia dos Estados Unidos sobre a América do Sul.



Claudia Musa Fay possui graduação em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (1985), Mestrado em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (1990) e Doutorado em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2001). Atualmente é Professora Permanente do Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Professora no Curso de licenciatura e bacharelado em História da PUCRS e no Curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS onde leciona a disciplina História da Aviação.



Aviação comercial na América do Sul (1920-1941)



Comitê Editorial

CAROLINE TECCHIO

Doutoranda em História, Universidade do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon-PR

DANIELE BROCARDO

Doutoranda em História, Universidade do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon-PR

DOUGLAS SOUZA ANGELI

Doutorando em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

EVERTON FERNANDO PIMENTA

Doutorando em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

GUILHERME FRANCO DE ANDRADE

Doutor em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

LEANDRO DE ARAÚJO CRESTANI

Doutorando em História, Universidade de Évora, Évora (Portugal)

LUIS CARLOS DOS PASSOS MARTINS

Doutor em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

LUIZ ALBERTO GRIJÓ

Doutor em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

RAFAEL GANSTER

Mestre em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

RAFAEL HANSEN QUINSANI

Doutor em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

RAFAEL SARAIVA LAPUENTE

Doutor em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

TIAGO ARCANJO ORBEN

Doutor em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS

VINÍCIUS AURÉLIO LIEBEL

Doutor em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-RJ

Aviação comercial na América do Sul (1920–1941)

Cláudia Musa Fay



Diagramação: Marcelo A. S. Alves

Capa: Lucas Margoni

O padrão ortográfico e o sistema de citações e referências bibliográficas são prerrogativas de cada autor. Da mesma forma, o conteúdo de cada capítulo é de inteira e exclusiva responsabilidade de seu respectivo autor.



Todos os livros publicados pela Editora Fi estão sob os direitos da [Creative Commons 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR)
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR



Série Historicus - 21

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

FAY, Cláudia Musa

Aviação comercial na América do Sul (1920–1941) [recurso eletrônico] / Cláudia Musa Fay -- Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2020.

125 p.

ISBN - 978-65-87340-33-3

DOI - 10.22350/9786587340333

Disponível em: <http://www.editorafi.org>

1. Aviação comercial; 2. América do Sul; 3. História; 4. Brasil; 5. Empresas; I. Título.

CDD: 900

Índices para catálogo sistemático:

1. História 900

Para Giulia, minha neta, que nasceu longe, mas vive no meu coração.

Lista de abreviações

ADEP	Aerovias del Ecuador
ADP	Airport Development Program
AI	Arquivo Itamaraty - Rio de Janeiro
ARCO	Aerovias Rames Colombianas
ASKI	Aüsländer-Sondeekonten Für Inlandszahlungen
CAUSA	Companhia Aeronáutica Uruguia S.A.
C.G.E.A.	Compagnie Générale d'Enterprises Aéro-nautiques
CPDOC	Centro de Pesquisa e Documentação Contemporânea Rio de Janeiro
DAC	Departamento de Aviação Civil
DLH	Deutsche Lufthansa
GV	Arquivo Getúlio Vargas - CPDOC
INCAER	Instituto Cultural da Aeronáutica
LAB	Lloyd Aéreo Boliviano
LAN	Línea Aérea Nacional
LATI	Linee Aeree Transcontinentali Italiane
OA	Arquivo Oswaldo Aranha - CPDOC
OCIAA	Office for the Coordinator of Inter American Affairs
PANAGRA	Pan American Grace Airways Inc.
PUCRS	Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
RFC	Reconstruction Finance Corporation
SCADTA	Sociedade Colombo-Alemana de Transportes Aéreos
SEDTA	Sociedade Equatoriana de Transportes Aéreos
SF	Arquivo Salgado Filho - Arquivo Nacional - Rio de Janeiro

Sumário

1	13
Introdução	
2	19
A luta pela hegemonia	
2.1 A presença alemã na América do Sul	19
2.2 A preocupação norte-americana com a presença alemã na América do Sul	22
2.3 A reação norte-americana: política de boa vizinhança e de solidariedade hemisférica ...	25
2.4 A nova conjuntura criada pela guerra	29
3	35
Situação das companhias de aviação comercial alemãs e norte-americanas na América do Sul (1930 a 1941)	
3.1 O início da aviação comercial na América do Sul	35
3.2 A aviação comercial francesa na América do Sul	36
3.3 A aviação comercial alemã na América do Sul	38
3.3.1 Deutsche Lufthansa	40
3.4 A rede aérea sul-americana sob influência alemã ou italiana	42
3.4.1 Colômbia	43
3.4.2 Argentina	46
3.4.3 Equador	48
3.4.4 Peru	50
3.4.5 Bolívia	52
3.4.6 Chile	54
3.4.7 Uruguai	54
3.5 Companhias norte-americanas na América do Sul	55

4.....	60
A situação das companhias de aviação comerciais alemãs italiana e norte-americana no Brasil (1920-1941)	
4.1 Sindicato Condor.....	60
4.2 LATI	65
4.3 VARIG	69
4.4 VASP	76
4.5 PANAIR	78
5.....	81
A ação norte-americana sobre as companhias comerciais brasileiras	
5.1 O fim da LATI	82
5.2 A tentativa de nacionalização da VASP.....	89
5.3 A nacionalização do Sindicato Condor	91
5.4 A construção de aeroportos estratégicos no Brasil	97
6.....	104
Considerações finais	
Referências.....	108

Anexos

Anexo A.....	113
Despesas com aviação nos Estados Unidos e na Alemanha entre 1925-1929	
Anexo B.....	114
Mapas	
Anexo C.....	117
Mapa	
Anexo D	118
Gráfico	
Anexo E.....	120
Lista de funcionários da condor demitidos entre janeiro e abril de 1942	

Introdução

Este ano completei trinta anos de trabalho na Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (1990-2020). Fui contratada como professora no mesmo ano que defendi a dissertação de mestrado em História. Para comemorar a data e ao mesmo tempo deixar uma memória, já que uma festa com amigos e familiares não era uma opção em função da Pandemia do Coronavírus e do distanciamento social, pensei na publicação da Dissertação de Mestrado na forma de um *e-book*.

O texto da minha dissertação de mestrado nunca foi publicado integralmente. No começo, talvez por autocrítica, não considerava bom o suficiente em uma época na qual o mercado editorial era bem complexo para os livros acadêmicos. Surgiu a ideia de mudar a linguagem para algo mais leve, uma escrita compreensível, que atingisse um público maior, mas os anos foram passando. As minhas atividades como professora tomavam muito tempo, fui elaborando outras pesquisas e a dissertação ficou numa gaveta e na prateleira da biblioteca. Na década de 1990, os trabalhos ainda eram datilografados e as cópias feitas em xerox.

Agora, finalmente, chegou a hora de revisar o texto, deixá-lo mais acessível, no formato digital. Muitos alunos do Curso de Ciências Aeronáuticas pediam o texto e faziam xerox, mas hoje, com a possibilidade do *e-book* e para atingir um número maior de leitores que gostam da História da Aviação, pensei na possibilidade de publicá-lo integralmente.

Começo agradecendo às muitas pessoas que me ajudaram com o tema aviação, que, na época, pouco conhecia, em especial ao Comandante Aldo Pereira e ao Carlos Dufriche, os quais, infelizmente, não se encontram

mais entre nós, mas seus ensinamentos permanecem na minha memória e no meu coração, notadamente a generosidade de partilhar o conhecimento e a amizade que construímos.

Agradeço às instituições que me receberam durante a realização da pesquisa, como o Instituto Cultural da Aeronáutica (INCAER), o Centro de Pesquisa e Documentação Contemporânea (CPDOC), o Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e o Arquivo Histórico do Itamaraty.

Realizei diversas entrevistas que foram fundamentais para o trabalho e agradeço especialmente ao Martin Bernsmuller, que também se tornou um amigo; à Mariette Meyer da Silva; e ao Comandante Lili Lucas de Souza Pinto, que me recebeu, numa tarde, na sua casa na ilha do Governador.

E por fim, agradeço à minha orientadora, Professora Doutora Sandra Lubisco Brancato, e aos professores que participaram da banca e contribuíram para minha formação: Professor Doutor René Gertz, que se tornou um grande amigo e colega de trabalho até sua aposentadoria; e Professor Doutor Gerson Moura – que infelizmente nos deixou muito cedo, apenas dois anos depois da defesa, em 1992 –, cuja participação na banca e o conhecimento sobre as relações internacionais marcaram profundamente a minha geração.

Hoje, me recordo do ingresso no mestrado logo depois de terminar a graduação e das expectativas que possuía na época. Desejava seguir estudando na universidade que me acolhera quando cheguei do Rio de Janeiro. Sonhava um dia ser professora da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), o que se concretizou meses depois da defesa da dissertação, e relembro que, poucos meses depois do ingresso no mestrado, me tornei mãe de gêmeos, Alexandre e Roberto, que nasceram no primeiro ano do curso, e hoje, independentes, estão formando suas famílias.

Lembro que, durante o curso de Mestrado, na disciplina de Relações Internacionais, a questão do alinhamento da América Latina durante a Segunda Guerra Mundial despertou-me interesse pelo esforço então

empreendido pela Alemanha e pelos Estados Unidos para solidificar suas respectivas posições de influência sobre o continente latino-americano.

Numa primeira busca bibliográfica em autores que já haviam estudado esse tema, minha curiosidade foi despertada especificamente pela influência exercida por alemães e norte-americanos nas linhas aéreas da América do Sul. No entanto, poucas eram as informações sobre a Aviação Comercial na América do Sul nesse período entreguerras, e mesmo aqueles que haviam trabalhado com o tema, o faziam de forma sucinta. Exemplos desse tratamento encontrei em Silva (1972, p. 319-327), Gambini (1977) e Seitenfus (1985, p. 342-348). Davies (1964, 1984a, 1984b), membro do Smithsonian National Air and Space Museum, em Washington, embora faça um estudo mais aprofundado sobre a aviação comercial na América Latina, não chega, contudo, a explicar a disputa existente entre as companhias alemãs e norte-americanas, e muito menos chega a identificar esse confronto como elemento de um todo mais amplo.

Na tentativa de reunir mais subsídios, parti para o exame da bibliografia ligada à aeronáutica no Brasil, por ser justamente este país o centro da disputa entre Alemanha e Estados Unidos devido a sua posição geográfica, importância de suas rotas e por possuir, ainda, a maior companhia de aviação sob influência alemã.

Reunir informações sobre a aeronáutica no Brasil não foi tarefa fácil, porque sua história está apenas começando a ser escrita¹. Contudo, me foi de fundamental ajuda a obra de Pereira (1987), que, além de ser um incansável pesquisador de aviação, viveu intensamente esse período como piloto da Condor. A leitura do seu trabalho e as posteriores entrevistas que com ele realizei me possibilitaram conhecer os bastidores da aviação dessa época.

Pelo exame da bibliografia citada, verifiquei a enorme influência exercida pelos franceses e alemães na aviação comercial da América do Sul

¹ O Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (INCAER), criado em 1986, lançou em 1988 o primeiro volume de uma coleção que pretende resgatar a história aeronáutica no Brasil, intitulado *História Geral da Aeronáutica Brasileira dos primórdios até 1920*. No entanto, a parte referente ao período de estudo desse trabalho só seria lançada no ano de 1990.

e particularmente no Brasil no início do presente século. Durante a Segunda Guerra Mundial, no entanto, França e Alemanha vão perdendo espaço para os norte-americanos.

Constatado que a mudança de influência acontecera durante a Segunda Guerra Mundial, a questão agora era saber como e em que circunstâncias havia ocorrido esta mudança. Na verdade, esse era o ponto que permanecia ainda inexplicado pelos estudiosos do tema. Dessa forma, propus-me deslindar esses dois aspectos.

Como demonstra Moura (1984, p. 309), as iniciativas empregadas pelos norte-americanos para eliminar a influência do Eixo nos países latino-americanos estenderia, inevitavelmente, sua própria influência na economia, na organização militar, nos meios de comunicação social e na política externa. Dentro desse contexto, certamente se incluiria com especial importância a substituição das linhas aéreas ligadas ao Eixo.

Com relação à política externa norte-americana adotada no período, foi de fundamental relevância para a definição de conceitos – como “defesa hemisférica” – a leitura do trabalho de Child (1979, p. 133-159), que analisa a política defendida pelos Estados Unidos de proteger todo o continente americano. Isto significava unificar diplomática, política, econômica e culturalmente todo o hemisfério, promovendo a política de boa vizinhança adotada pelo presidente Roosevelt.

No que se refere à Alemanha, parecia não existir um corpo organizado de ideias político-militares sobre a América do Sul. Aliás, esse ponto de vista encontra respaldo em Gertz (1987, p. 75), que afirma não “ter existido uma concepção clara sobre a política a seguir em relação a esta região”. De qualquer maneira, não se pode negar a intensa penetração de interesses comercial, cultural e ideológico dos alemães no continente sul-americano.

Assim, tornou-se a América Latina uma região propícia à ocorrência de disputas comerciais, políticas e ideológicas. Por outro lado, como resultado dessa disputa, os países sul-americanos, dependendo de sua situação estratégica, conseguem explorar habilmente este período. Utilizam-se das

indefinições do jogo hegemônico mundial entre a Alemanha e os Estados Unidos para obter ganhos políticos que alarguem sua margem de autonomia.

O Brasil, por ocupar um ponto estratégico geograficamente, foi um dos alvos principais visados pela política norte-americana. Sua proximidade com a África tornava vital a construção de infraestrutura aeroportuária para o esforço de guerra. Assim, é muito particularmente no Brasil que se pode observar como ocorreu a mudança de hegemonia, no caso da aviação comercial.

Procurei encontrar nas fontes primárias elementos que evidenciassem o papel exercido pela aviação no esforço norte-americano de se aproximar dos países latinos, ao mesmo tempo que os afastava da Alemanha. Consultei no Centro de Documentação Contemporânea (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas os arquivos de Getúlio Vargas e Oswaldo Aranha; no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, pesquisei os importantes documentos do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho; e no Arquivo Histórico do Itamaraty, examinei grande parte da correspondência diplomática relacionada com o tema estudado.

No capítulo 2, procurei situar a questão da disputa pela hegemonia entre alemães e norte-americanos na América do Sul, a forma como desde o início do século foi se processando a presença dos alemães nas mais diversas atividades. Abordo também a reação adotada pelos Estados Unidos, principalmente a formulação da política de “boa vizinhança” e “defesa do hemisfério”.

No capítulo 3, elaborei um resumo da situação das companhias ligadas ao Eixo na América do Sul durante o período de 1920 a 1940, na tentativa de estabelecer quais eram os elos que existiam entre elas e a Alemanha, descrevendo a forma utilizada pelos norte-americanos para pôr fim a esta influência.

No capítulo 4, tratei particularmente do caso brasileiro, abordando a situação das companhias que tinham influência alemã, italiana e as norte-americanas.

No capítulo 5, abordei a questão da nacionalização das companhias. Essa foi a maneira encontrada pelos norte-americanos para terminar com a influência do Eixo no transporte aéreo da América do Sul. Estudei, mais especificamente, os casos que ocorreram no Brasil, pelas razões expostas anteriormente. Essa questão foi desdobrada em itens: primeiro, o caso da eliminação das linhas e da nacionalização, relacionando-o com a construção de aeroportos estratégicos no Nordeste; e finalmente, as consequências que a mudança trouxe para a aviação sul-americana.

Em síntese, o presente estudo pretende desenvolver um tema pouco conhecido: as disputas pela aviação comercial da América do Sul entre alemães e norte-americanos no período de 1920-1941. No entanto, é inegável que a questão assume fundamental importância não só pela compreensão do momento histórico de sua ocorrência como também pelos subsídios que oferece para a compreensão da situação da aviação comercial na América do Sul em datas mais recentes. Além disso, como acredita-se que o estudo de caso específico pode trazer luzes para o entendimento do todo, espera-se que esse trabalho possa ser mais uma contribuição para o entendimento de como se dá a hegemonia dos Estados Unidos sobre a América do Sul.

A luta pela hegemonia

2.1 A presença alemã na América do Sul

No início do presente século, a Alemanha entrou na luta pelo predomínio comercial e naval, até então exercido pela Grã-Bretanha. Tentando combater a hegemonia britânica, criou uma marinha de guerra forte e investiu na indústria, ao mesmo tempo que adotava leis protecionistas. A maior participação da população exigia o aumento da produção e a abertura de novos espaços.

O imperialismo¹ foi a maneira encontrada pelos Estados na tentativa de acomodar estas forças que exigiam maior participação política e econômica para atingir um desenvolvimento pleno.

A busca por novos espaços para exercer influência leva à disputa pela posse de colônias, surgindo, assim, o primeiro objeto de conflito entre as potências europeias que lutam para assegurar uma posição hegemônica no continente e que leva à Primeira Guerra Mundial.

A Alemanha se interessava pela América do Sul na busca de matérias-primas e mercados consumidores que significavam novos clientes e permitiam melhorar sua situação econômica interna. Mesmo assim, a penetração comercial não era feita de forma contínua e sistemática na América do Sul. Com a eclosão da Primeira Guerra, os alemães estancaram os investimentos, só voltando durante os anos 1920, mas perderam novamente a sua intensidade na depressão de 1930. Hitler, em 1933, expandiu

¹ Imperialismo entendido aqui como a luta dos países capitalistas durante a primeira metade do Século XX pela hegemonia.

o programa comercial para a América do Sul, pretendendo com isso superar a depressão alemã. Devido à limitação do mercado interno, o regime nazista, que recebia o apoio do grande capital industrial alemão, resolve conquistar mercados externos, importando produtos alimentares e matéria-prima e exportando produtos manufaturados. Dessa forma, o Estado Nazista passava a dominar e controlar o comércio exterior em apoio aos objetivos políticos.

O comércio com a Alemanha também era vantajoso para os países sul-americanos, pois representava, no caso do Brasil, por exemplo, mercado para o café e para o algodão. Eram exportados produtos primários, como minérios, fumo, cacau, café, couros, peles, banha, arroz e frutas e recebidos, em troca, produtos manufaturados. Os Estados Unidos, embora fossem o principal parceiro comercial do Brasil, não ofereciam mercado para produtos como carne, trigo e algodão, porque eram produtores de bens similares.

A penetração do Eixo na América do Sul teve grande influência também no domínio das comunicações aéreas, como será abordado detalhadamente na seção 3. As companhias aéreas de aviação alemã ou sob sua influência estavam espalhadas por toda a América do Sul. O governo alemão, através da Lufthansa e suas subsidiárias, detinha, por meio de contratos de fornecimento de equipamento e pessoal, forte ascendência sobre as empresas.

A presença do capital alemão se dava ainda em outras atividades. No Brasil, quarto país em reserva de ferro do mundo, companhias como Krupp e Thyssen conseguiram concessões para exploração de minas em Itabira. Outras empresas alemãs controlavam minas na Paraíba, Goiás e Mato Grosso (BEALS, 1938, p. 79).

Tal ocupação foi igualmente política e ideológica, não sendo possível ignorar que outro fator determinante que facilitou a penetração da Alemanha na América do Sul foi o significativo número de imigrantes, principalmente na Colômbia e no Brasil.

Neste particular, a educação ocupava um lugar especial, sendo difundida pelos colonos alemães, que criavam pequenas escolas, onde era ensinada a sua cultura e sua língua. No Brasil, por exemplo, a falta de ensino público fez com que os imigrantes começassem a edificar escolas para os filhos e, assim, desenvolveu-se um sistema privado de educação nas regiões de colonização alemã (GERTZ, 1987, p. 70). Havia também uma imprensa na língua dos imigrantes, como os “almanaques”, que continham informações práticas, e jornais diários².

Outra forma de penetração foi através da religião. Veja-se, por exemplo, que as comunidades luteranas, até a Segunda Guerra Mundial, eram dirigidas por pastores vindos da Alemanha ou por teuto-brasileiros que tinham sido educados naquele País (GERTZ, 1987, p. 73). Com a reforma da Igreja Evangélica Alemã e sua incorporação ao Estado Nazista, alguns pastores passaram a fazer um trabalho de propaganda nazista³.

Durante a década de 1930, a política externa adotada pela Alemanha em relação à América do Sul é bastante agressiva, embora preservando as relações comerciais, pois não era interessante naquele momento sofrer represálias que poderiam favorecer os norte-americanos. A propaganda antiamericana era feita através de rádios, centros culturais, clubes esportivos e cinemas. Cabe ressaltar também a influência e a admiração dos militares latino-americanos pela eficiência do setor militar alemão, principalmente quando começaram a repercutir as vitórias conquistadas na Europa.

A América do Sul também recebeu forte influência dos italianos e japoneses. No Brasil, os italianos possuíam plantações de café e algodão, além de numerosas fábricas. Existiam vários jornais em língua italiana e muitos professores foram enviados pelo governo fascista. Os japoneses também enviavam professores, havia grande atividade no setor cultural.

² A mais conhecida agência de notícias alemã na América Latina era a Transocean e fornecia notícias durante 16 horas por dia.

³ Canais de difusão ideológica como escola, igreja, imprensa, clubes culturais foram entendidos aqui como aparelhos ideológicos de Estado, segundo a definição de Althusser (1983, p. 60).

A situação era semelhante em outros países sul-americanos. No Chile, a influência alemã era intensa devido à imigração. Os descendentes possuíam clubes, associações e escolas próprias. A fábrica Krupp possuía terras na província de Llanquihua, onde pretendia construir uma fábrica de munições. O capital alemão estava presente também em fábricas de papel e nitratos.

Igualmente, no Peru é mercante a presença italiana e alemã. Os italianos instalaram a fábrica de aviões Caproni e estavam construindo um aeroporto em Las Palmas. O comércio com os alemães quadruplicou no período entre 1932 e 1936 graças aos marcos compensados (BEALS, 1938, p. 89).

Como se vê, a presença do Eixo na América do Sul, embora se fizesse sobretudo com o fito comercial, não desleixa, até porque imprescindível para a consecução de seus objetivos, dos aspectos culturais, políticos e ideológicos.

2.2 A preocupação norte-americana com a presença alemã na América do Sul

Durante o período que vai de 1933 a 1937, o governo norte-americano começa a se alarmar com a situação internacional. Internamente, o que domina é o esforço de reestruturação do aparelho produtivo, através do “*New Deal*”, uma tentativa de controlar uma economia em depressão. Na Europa, o surgimento de regimes fortes que adotavam uma política comercial protecionista vinha de encontro aos que pregavam uma política de liberalismo econômico e de democracia.

Em 1933, o presidente Roosevelt discursa visando à ruptura do isolamento internacional do país. Os norte-americanos desejavam estabelecer ligações econômicas e comerciais com a América do Sul, numa tentativa de lutar contra o protecionismo e diminuir o comércio desses países com a Alemanha.

No final da década de 1930, o comércio externo alemão havia crescido em relação aos Estados Unidos e à Inglaterra. O emprego do sistema ASKI⁴, que tendia a reduzir os preços dos bens alemães, permitia um aumento das exportações. O comércio compensado interessava aos países que não possuíam divisas, pois as trocas eram feitas usando para pagamento não a moeda de curso legal, mas o marco compensado, que não podia ser vendido ou convertido em outros países, a não ser na Alemanha. Dessa maneira, os alemães conseguiam obter matérias-primas e, ao mesmo tempo, assegurar um mercado para as manufaturas alemães. As relações comerciais estabelecidas entre a Alemanha e os países sul-americanos constituíram um dos métodos mais eficientes da penetração nazista. Isto porque “sob o sistema nazi, o Estado dominava e controlava completamente o comércio exterior, em apoio aos objetivos políticos” (McCANN JUNIOR, 1968b, p. 184). Sendo assim, a forma de comércio utilizada transformava os parceiros em aliados, dando preferência aos produtos alemães.

Os produtos germânicos de natureza comercial visavam a superar a depressão alemã, por meio da conquista de novos clientes e da melhora da economia interna através da importação de alimentos e matérias-primas e da exportação de produtos acabados. Isto, no entanto, causava problemas aos norte-americanos que viam suas exportações diminuírem. Em 1936, os Estados Unidos perdiam a liderança do mercado brasileiro para os alemães (McCANN JUNIOR, 1968b, p. 187).

Enquanto a Inglaterra e a França enfrentavam sérias dificuldades econômicas, o totalitarismo se impunha na Itália, Japão e Alemanha, tendo como essência a subordinação de todos os interesses individuais aos interesses representados pelo Estado. Assim, desde 1922, estabelecia-se na Itália uma ditadura centralizada na figura do *Duce*, enquanto Adolf Hitler tornava-se Chanceler da Alemanha em 1933. Os primeiros conflitos na Ásia desencadeiam-se a partir da agressão japonesas à China. Os Estados Unidos protestam, e a Liga das Nações condena o fato; mas o Japão ignora

⁴ ASKI é a abreviatura para *Atislander-Sondeekonten Für Inlandszahlungen* (contas especiais de estrangeiros para pagamentos domésticos), sistema estabelecido em 1934.

as recriminações americanas, retira-se da liga e prepara-se para ampliar suas conquistas. Ocorre posteriormente a invasão da Etiópia pela Itália, uma região rica em matéria-prima e fraca em poder militar.

Em 1936, a Espanha é local para mais uma demonstração do crescimento do nazifascismo. Encorajados pelas promessas de apoio da Itália e da Alemanha, os nacionalistas espanhóis, grupos reacionários, mergulharam o país numa guerra civil. A Inglaterra e a França, receando que uma intervenção generalize o conflito, abstêm-se de tal ato, apenas fornecendo uma ajuda não oficial.

A onda autoritária do entreguerras não se limita à Europa. A América Latina e o Extremo Oriente oferecem também exemplos. No Brasil, Getúlio Vargas, para continuar no poder, adota medidas de força e promulga uma nova Constituição em 1937, inaugurando o Estado Novo.

O ato de Getúlio Vargas repercute muito mal nos Estados Unidos. A imprensa norte-americana explora a ideia de que o governo brasileiro teria ligações com o Eixo, o que impressiona muito a opinião pública, apesar dos desmentidos oficiais que partem do Brasil. A única figura brasileira “confiável” era Oswaldo Aranha, que, sendo amigo íntimo do Secretário de Estado Sumner Welles, ajudava a construir uma imagem favorável ao Brasil.

Os norte-americanos enfrentam, nesta época, problemas internos mais preocupantes que os externos, tais como: o desemprego, a crise bancária, que em 1933 já havia fechado dois terços dos bancos do país (MORISON; COMMANGER, 1950, p. 144, v. 3); os pesados prejuízos enfrentados pelos agricultores; e muitas queixas contra o comércio subsidiado, praticado pelos países totalitários.

A corrente isolacionista, nos Estados Unidos, em 1935, ainda era forte, devido à desilusão causada pela Primeira Guerra. Muitos norte-americanos achavam que o país havia perdido muito dinheiro e homens ao participar de uma guerra que não era deles. Isto se pode perceber pela votação das leis de neutralidade, destinadas a restringir o comércio com países beligerantes. Em 1937, Roosevelt, achando que a própria segurança

norte-americana corre riscos, passa a preparar um plano econômico, político e militar para o conflito. Dentro dessa perspectiva, faz-se necessária a eliminação da influência comercial, política, ideológica e militar alemã através do alinhamento com os países latino-americanos.

O início da guerra em 1939 traz uma situação nova: o comércio regular para a América do Sul foi suspenso, devido ao bloqueio britânico. Mas, se por um lado, o bloqueio termina com o comércio compensado, por outro cria um problema de fornecimento de bens manufaturados à América Latina, já que os Estados Unidos e a Grã-Bretanha não podem suprir imediatamente o espaço até então ocupado pelos alemães.

Para a América do Sul, a perda é significativa. A presença alemã, como se viu, era grande através de canais diplomáticos, escolas, empresas comerciais, transportes aéreos, jornais, serviços de informação e propaganda. Muitas dessas empresas passam a figurar na lista negra norte-americana. O governo dos Estados Unidos procurava impedir qualquer atividade econômica pró-Eixo, mesmo as que não tinham ligações diretas mas que pertenciam a pessoas “suspeitas”. As empresas, principalmente de origem alemã, passaram a sofrer boicotes por parte dos aliados.

O Brasil devido à sua posição estratégica, pela sua riqueza em matérias-primas e pelo que representavam para a Alemanha, é vital para os planos norte-americanos em relação à América. Contudo, o alinhamento do Brasil com os Estados Unidos não se fez tão facilmente. Para conseguir tal alinhamento, o governo norte-americano se vê obrigado a ceder ante algumas pressões brasileiras: o auxílio à implantação da siderurgia e as concessões feitas às companhias aéreas são exemplos.

2.3 A reação norte-americana: política de boa vizinhança e de solidariedade hemisférica

Os Estados Unidos utilizaram a expressão “solidariedade hemisférica” para conquistar a hegemonia sobre a América Latina. O objetivo era a unidade do continente sob sua liderança, acreditando ser essa a melhor forma de defesa contra a agressividade do Eixo.

A política de “boa vizinhança”, estabelecida com a ascensão de Franklin Roosevelt ao poder em 1933, visava a uma reaproximação com os países latino-americanos. Os Estados Unidos, com isso, abandonavam a política de intervenção e estabeleciam uma igualdade jurídica entre todas as nações americanas. Pretendiam prestar assistência aos vizinhos sul-americanos, oferecendo ajuda econômico-financeira, evitando o uso da força e utilizando formas mais discretas de pressão em suas intervenções políticas. Reuniões de consultas interamericanas seriam convocadas sempre que os problemas de uma República fossem um perigo para as demais.

Os dirigentes norte-americanos acreditavam que o pan-americanismo poderia dar cobertura à substituição do predomínio econômico europeu pela hegemonia norte-americana. Seu objetivo em relação à América do Sul era a conquista dessa hegemonia, minimizando a influência europeia através da luta contra o protecionismo comercial adotado pelos europeus e da manutenção da estabilidade política no hemisfério.

As Conferências Interamericanas foram das formas encontradas para divulgar os princípios que passaram a orientar as relações externas do Estados Unidos. Em tais conferências⁵ foram propostos e assinados acordos de ajuste econômico e de intercâmbio sociocultural entre os países.

O traço marcante da política americana, a partir de 1936, é a nova postura adotada pelos Estados Unidos, que abandonam o uso da intervenção direta e da força e partem para as negociações de ordem diplomática. Porém, como se pode ver, em verdade a intervenção continua acontecendo apenas de forma sutil, sem esquecer os objetivos vitais para os Estados Unidos. Além da política de “boa vizinhança”, como explica Gambini (1977, p. 40), foi necessário fundar o *Export Import Bank* para o financiamento do comércio exterior com a América Latina.

Na conferência de Lima em 1938, devido à situação internacional e à agressividade do Eixo, os Estados Unidos levam a proposta que previa a

⁵ Estas conferências se realizavam desde 1826, e nelas se reuniam representantes das 21 Repúblicas americanas. Mas a partir de 1936, com a conferência de Buenos Aires, o objetivo maior passou a ser o de procurar um entendimento visando à defesa do hemisfério. Ver: Cancino (1955, p. 112-165).

convocação de reunião ministerial para tornar efetiva a solidariedade continental em caso de guerra que ameaçasse a segurança ou a integridade territorial de qualquer uma nação americana. A política norte-americana visava à integração de todos os países latino-americanos em sua estratégia global para combater os países do Eixo.

Durante a Segunda Guerra, foram realizadas três reuniões de consultas. A primeira, no Panamá, em 1939, quando ficaram estabelecidas as zonas de segurança em função da guerra europeia. O continente americano assumia uma postura de “neutralidade”, determinando uma zona de neutralidade no mar territorial. A segunda, em Havana, em 1940, tratou de impedir a transmissão das colônias europeias ainda existentes no continente. Isso foi importante, uma vez que a invasão da França poderia representar a ocupação de colônias francesas ou holandesas pelos alemães. Nessa mesma reunião, os norte-americanos conseguiram a aprovação de moção que determinou que qualquer ato de agressão a um Estado americano seria considerado como um agravo a todos. A terceira reunião ocorreu no Rio de Janeiro, em 1942. Nesse momento, como os Estados Unidos já tivessem sido atacados pelo Japão, pediram o rompimento de relações com o Eixo. A Argentina e o Chile se recusaram a romper os laços. Dessa forma, para salvar a “unidade continental”, foi apenas recomendado o rompimento de relações diplomáticas. Com isso, conseguiu-se que os dois países ficassem de fora da solidariedade hemisférica.

Em 7 de dezembro de 1941, os norte-americanos sofrem um ataque aeronaval à base de Pearl Harbor por parte dos japoneses. Isso fez com a opinião pública se mobilizasse a favor da guerra. Em 11 de dezembro de 1941, Alemanha e Itália uniram-se ao Japão e declararam guerra aos Estados Unidos. Nove repúblicas latino-americanos revidam a atitude japonesa decretando-lhe guerra, imediatamente: a Nicarágua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Haiti, República Dominicana, Panamá, Costa Rica e Cuba. Poucos dias mais tarde, declaram guerra à Alemanha e à Itália. Um segundo grupo, formado pelo México, Colômbia e Venezuela, rompem as relações diplomáticas com o Eixo. O terceiro grupo, formado pela

Argentina, Bolívia, Chile e Uruguai, consideram os Estados Unidos como não beligerante, permitindo que aviões e navios norte-americanos utilizassem seus portos e aeroportos. O Brasil, o Equador, o Paraguai e o Peru expressaram sua solidariedade e prepararam medidas internas para combater o Eixo dentro do território.

Em janeiro de 1942, quando foi realizada a Conferência do Rio de Janeiro, os norte-americanos desejavam terminar com as relações diplomáticas com os países do Eixo, porque a imunidade das embaixadas acobertava movimentos subversivos. Era essencial para a defesa que houvesse uma repressão à subversão.

Os valores pan-americanos foram-se espalhando e criando na América Latina uma nova mentalidade. Para sua difusão, os norte-americanos utilizavam, além das conferências, órgãos governamentais como o Office for the Coordinator of Inter American Affairs (OCIAA)⁶ e a propaganda, a fim persuadir o resto do Continente a seguir a sua posição em relação ao Eixo.

Com o objetivo de integrar a economia americana, impedir que houvessem resoluções e na luta contra os agentes do Eixo, foi buscado o respeito da imprensa e do cinema (MOURA, 1980, p. 140). Com isso, conquistam os Estados Unidos a liderança hemisférica. Para tanto, enfatizam a simpatia do povo norte-americano, seu espírito pioneiro e criativo em contraste com a intolerância racial e religiosa, e o impulso imperialista dos nazistas. O intercâmbio cultural, como bem ressaltam Alexandra de Mello e Silva e Mônica Hirsrt (1987, p. 5), tem o caráter de subordinação imperante na configuração do sistema de poder comandado pelos Estados Unidos.

As dificuldades enfrentadas por um discurso que preconizava a reciprocidade, a busca de raízes comuns e os princípios do liberalismo não poderiam estar ausentes em um contexto de relações assimétricas de um lado, e por outro, em

⁶ Office for the Coordinator of Inter American Affairs era um órgão, subordinado ao Conselho de Defesa Nacional dos Estados Unidos, que tratava das relações culturais entre as Repúblicas Americanas.

um meio que ressalva nossas singularidades nacionais, justificando assim o caráter autoritário do regime vigente então.

2.4 A nova conjuntura criada pela guerra

O início da guerra na Europa afetou diretamente vários países americanos. As relações comerciais com a Alemanha eram intensas não só com o Brasil, mas também com o Equador, Paraguai, Venezuela, Colômbia, Chile, Peru e Uruguai. Nesse período, as exportações alemãs para a América Latina chegavam a 9% do total produzido (WILDE, 1942, p. 287). Por outro lado, com a conquista alemã da França e com a extensão da guerra ao Mediterrâneo, o Continente Europeu que, antes da guerra recebia quase um terço das exportações latino-americanas, tem bruscamente interrompido esse comércio. Este fato causa sérios problemas. O *Export Import Bank* começa a conceder créditos para estabilizar a economia desses países. Há também uma rápida expansão de exportações para os Estados Unidos.

No caso dos Estados Unidos, a questão não é apenas a de ajudar os países sul-americanos. Há a necessidade urgente de conseguir material estratégico, de impedir que tal material chegue às mãos do Eixo. Entre maio de 1941 e janeiro de 1942, foram assinados contratos com o Brasil, a Bolívia, o México, o Peru, a Argentina e o Chile, com vistas a dar aos norte-americanos o monopólio exclusivo desses materiais.

A situação da Europa, no ano de 1940, era preocupante e se avizinhava uma guerra total. A Alemanha já havia conquistado a Polônia, a Dinamarca, a Noruega, a Holanda, a Bélgica, Luxemburgo e a França, onde o clima era de resignação.

A posição do Japão na Ásia e a guerra na Europa tornam a América do Sul necessária e ao mesmo tempo fornecem a oportunidade aos norte-americanos de ocuparem espaços como o dos ingleses e dos alemães, agora mais preocupados com a questão europeia.

Constatada a ameaça, a segurança passa a ser a grande preocupação americana, pois se teme a penetração do Eixo no Continente Americano.

Como forma de defesa, os Estados Unidos reforçam sua presença militar no Caribe e instalam bases próximas ao canal do Panamá.

A política externa norte-americana, voltada para o “pan-americanismo”, condena o intervencionismo e consagra a política de “solidariedade hemisférica”.

Roosevelt, reeleito nesse mesmo ano pela terceira vez, embora sentindo o perigo, tenta considerar a força da opinião isolacionista, como ressalva Renouvin (1982, p. 1069): “Frente a uma Europa que começa a definir oposição entre blocos, os Estados Unidos que poderiam desempenhar um papel essencial somente com sua força econômica, mantinham o isolacionismo”.

A Inglaterra é, então, o único ponto firme contra os nazistas. Os Estados Unidos passam a se preocupar cada vez mais com as atividades alemãs na América do Sul. Para os norte-americanos, é importante que se lembre mais uma vez, era fundamental manter e se possível aumentar o fornecimento de material estratégico para a América Latina, uma vez que os fornecimentos da Ásia, Europa e África estão cortados. Além disso há territórios estratégicos de defesa continental.

Assim, os norte-americanos e ingleses procuraram atrair os países americanos para sua área de influência. Uma das maneiras utilizadas foi a propaganda sobre o “perigo alemão”.

A propaganda contrária à Alemanha, feita através da imprensa e dos meios de comunicação, começa a criar problemas para os alemães residentes no Brasil. Em 1940, os alemães que visitassem cinemas, bares ou cafés podiam ser molestados especialmente se falassem alemão entre si.

A imprensa em geral passa a informar a opinião pública sobre o desejo alemão de uma ocupação. Difunde-se a ideia de que “a Alemanha depois de vencer na Europa, iria atacar a América do Sul”, como se pode observar através de notícia publicada pelo jornal O Globo:

NOVA YORK, 30 (A.P.) – ‘*Se a Alemanha for vitoriosa, ela estará na América do Sul dentro de um ano, a despeito da Doutrina Monroe*’, declarou o bispo Frederico Warren Beckman, deão da Catedral americana de Paris, numa

irradiação captada pela Columbia Broadcasting System, desta cidade. O prelado americano concitou os Estados Unidos a enviar aos aliados aviões modernos.⁷

Nos Estados Unidos, como demonstra Gerson Moura, as avaliações estratégicas insistiam em afirmar o perigo de uma invasão alemã ao território brasileiro, se o Noroeste africano fosse ocupado por forças do Eixo (MOURA, 1984, p. 65). Moniz Bandeira (1973, p. 287) afirma que o clima formado favorecia a aceitação pela opinião pública de uma série de retaliações feitas contra os cidadãos ligados ao Eixo. O governo brasileiro, com o estado de guerra, havia liquidado o Banco Francês e Italiano e o Banco Alemão Transatlântico.

Durante a guerra, a espionagem nazista também desempenha um papel significativo de apoio ao Eixo na América do Sul, fornecendo informações, principalmente depois do início da guerra, quando foi descoberto que a comunicação radiotelegráfica era muito mais fácil na direção sul-norte ou vice-versa que no sentido leste-oeste (HILTON, 1983, p. 41).

Ainda é um tema polêmico na bibliografia (GERTZ, 1987, p. 74-80) o fato de existirem planos definidos para ocupação da América do Sul por parte dos alemães. Alguns autores acreditam nessa hipótese embora sem provas documentais. Outros sugerem que a ameaça não era propriamente territorial, mas de supremacia econômica.

O modo como Gerson Moura (1984) enfoca essa questão em sua tese de doutorado parece bastante esclarecedor. Diz ele que o importante não era se a invasão consistia numa ameaça real ou ilusória aos Estados Unidos. Considera que o fator político decisivo, nesse caso, é a percepção que o governo Roosevelt tem dessa ameaça, pois é tal percepção que dita as linhas de sua política externa, uma vez que cabe aos Estados Unidos a tarefa de defender todo o continente.

Durante a Segunda Guerra, o Atlântico Sul tem uma importância estratégica crescente⁸, principalmente a partir do ano de 1942, com a

⁷ O *GLOBO*, na sua edição de 30 de maio de 1940, publicou este telegrama em manchete.

⁸ Maiores informações sobre o assunto em Lavanère-Wanderley (1975, p. 5-10).

intensificação da campanha antissubmarino e contra os navios “furadores de bloqueio”. Os submarinos tanques utilizavam o Atlântico Sul para reabastecimento. Essa operação se realizava na região do arquipélago de Cabo Verde. Os navios mercantes alemães armados tentavam furar o bloqueio dos aliados para levar matérias-primas estratégicas, indispensáveis à indústria nazista. Estes navios vinham da Ásia e da Oceania e, depois de passarem pelo sul da África, tentavam atravessar o Atlântico Sul com destino à Europa.

Na América Latina, os pontos estratégicos que preocupavam os norte-americanos eram o canal do Panamá, as ilhas Galápagos⁹ e o Nordeste brasileiro¹⁰, devido à proximidade não só com Dacar como com a Guiana Francesa, territórios que poderiam se tornar bases nazistas. O perigo era a observação por parte dos elementos ligados ao Eixo e o fornecimento de tais informações aos aviões que poderiam transmiti-las aos submarinos.

A partir de 1943, a vigilância entre a África e o Brasil se torna constante. Em outubro desse mesmo ano, fica pronta e pavimentada a pista de Fernando de Noronha, tornando possível a patrulha aérea daquela região.

Devido à situação mundial e à recomendação da política norte-americana de não intervenções diretas na América do Sul, Roosevelt utiliza a diplomacia, aplicando a política da “boa vizinhança” e a “defesa do hemisfério”. Para prevenir-se contra um ataque de surpresa, os Estados Unidos desejavam ocupar a África, Cabo Verde e Açores, considerados pontos estratégicos, para defesa do Nordeste. Esse ponto e a ilha de Fernando de Noronha, ambos dentro do alcance de bombardeiros baseados na Europa, serviriam também para facilitar o transporte de tropas, munições e equipamentos, através de aviões para Europa. Para os norte-americanos, o Brasil, assim como o México e o Equador, são países-chave, tão importantes estrategicamente para a “defesa do hemisfério”, que se torna

⁹ As Ilhas Galápagos representavam perigo porque a aviação japonesa poderia utilizar esse ponto para atingir o canal do Panamá.

¹⁰ Principalmente o triângulo formado por Natal, Recife e Fernando de Noronha.

necessário neles possuir bases navais e aéreas. A maneira ideal de conseguir as bases é através dos meios diplomáticos, mas o departamento militar norte-americano chega mesmo a preparar planos militares, caso fosse necessário intervir diretamente¹¹, uma vez que o Nordeste do Brasil tinha significado vital para os Estados Unidos. A seção 5 mostra com detalhes como uma companhia privada, a Pan Americana, termina sendo a construtora dessas bases aéreas.

A ideia que prevalece em relação à América Latina por parte dos aliados é a de fornecedora de matérias-primas e de bases estratégicas para estacionar tropas.

O principal papel que as Repúblicas Americanas podem representar, na defesa das duas Américas, não consiste em fornecer exércitos e esquadras, mas em proteger a sua costa e não recusar auxílio, quer pelo uso de seus portos pelo fornecimento de matérias-primas. Os governos podem ajudar os Estados Unidos concedendo-lhes livre acesso aos seus portos e permitindo o estabelecimento de bases.¹²

A situação política na América do Sul volta a preocupar governo e opinião pública norte-americana com as declarações do ministro argentino de Relações Exteriores Guinazú, e com as vitórias de Rommel na África. A propaganda alemã, aliada à sua vitória na África, cria condições para um eventual ataque ao Brasil. Um ataque à América do Sul seria o melhor caminho para um ataque aos Estados Unidos. Entretanto, a Alemanha teria que abrir uma segunda frente de batalha, uma vez terminada sua campanha na Rússia e no Norte da África.

Na África, o general Rommel, com reforços alemães e apoio italiano, fazia frente aos ingleses. Em novembro de 1942, Roosevelt decide ocupar a África francesa para defesa do Brasil e dos Estados Unidos, considerando o fato medida imperativa para evitar um ataque do Eixo¹³.

¹¹ Como foi demonstrado por Child (1979, p. 249).

¹² O papel da América Latina não é dar exércitos mas acesso a seus portos e matérias-primas (*Diário de Notícias*, 11 jan. 1942, p. 3).

¹³ Ver carta enviada pelo Presidente Roosevelt ao Presidente Vargas em 8 de novembro de 1942, comunicando a ocupação da África Francesa. CPDOC OA 42.11.08/1, n. 722.

A situação de guerra fez com que os laços entre os países latino-americanos e os Estados Unidos se estreitassem. A América Latina fornecia materiais estratégicos vitais ao seu programa de defesa e outros produtos anteriormente obtidos na África e no oriente¹⁴. Ao mesmo tempo, os países latino-americanos procuravam os Estados Unidos para empréstimos e mercado de seus produtos, uma vez que o comércio com a Europa estava dificultado.

¹⁴ Gambini (1977, p. 40). Estes produtos eram, por exemplo, a borracha e o manganês brasileiros, a prata argentina, o estanho boliviano.

Situação das companhias de aviação comercial alemãs e norte-americanas na América do Sul (1930 a 1941)

3.1 O início da aviação comercial na América do Sul

Ao término da Primeira Guerra Mundial, a aviação havia se desenvolvido muito devido ao grande número de aparelhos construídos no período¹. Tanto na Europa como nos Estados Unidos, existia um excesso de aviões que eram sobras de guerra, pilotos habilidosos e máquinas para fabricação de equipamento aeronáutico, além de uma infraestrutura de terra, como pistas, hangares e depósitos de combustíveis, que foram adaptados para transporte comercial de correio e passageiros.

Os governos logo demonstraram interesse em continuar o desenvolvimento da aviação tanto para operações de guerra, para as quais o avião se tornara essencial, quanto para comunicação rápida com as colônias e com os países nos quais mantinham interesses comerciais e diplomáticos. Direta ou indiretamente, as empresas aéreas recebiam incentivos e subsídios, como forma de divulgar pelo mundo a bandeira de seus países.

Na América do Sul a aviação estava inicialmente nas mãos de franceses e alemães. Só a partir da década de 1930, os norte-americanos entraram na disputa. As empresas existentes procuravam expandir os seus serviços na busca de novos mercados. Inclusive, muitas dessas companhias tinham por trás as fábricas de aviões. No caso dos alemães, as principais fábricas eram a Junkers e a Dornier Wal. Na França, era a Latécoere. Os alemães utilizavam principalmente hidroaviões com

¹ Foram produzidos aproximadamente 177 mil aparelhos, durante a Primeira Guerra, segundo Santos (1985, p. 40).

capacidade para sete ou oito passageiros, enquanto os franceses possuíam monomotores terrestres para correio, só admitindo passageiros em casos especiais.

Os dois países desejavam aperfeiçoar o sistema aeronaval entre a África e o Brasil, de maneira a reduzir, tanto quanto possível, o tempo que os aviões e navios levavam para transportar as malas postais entre a Europa e a América do Sul. A rota alemã partia de Berlim, e a francesa de Paris. Para ambas, o destino era Buenos Aires. Os franceses utilizavam barcos mais velozes, mas os alemães idealizaram uma combinação de navios providos de catapulta e hidroaviões que eram lançados para completar o percurso.

3.2 A aviação comercial francesa na América do Sul

Pierre Georges Latécoere, construtor de aviões, ingressa no ramo fabricando aviões militares. Com o término da Primeira Guerra Mundial, perde seu principal mercado e passa a construir aviões comerciais, fundando em 31 de maio de 1922 a Société Industrielle d'Aviation Latécoere. Sonhando ligar a Europa à América do Sul, enfrentou, no entanto, resistências nos países sul-americanos. Foi, então, que encontrou Marcel Bouilloux-Lafont, um industrial francês residente no Brasil, disposto a ajudá-lo.

Lafont havia construído um império de empresas, incluindo instalações portuárias, ferrovias, minas de ouro, bancos e uma grande quantidade de imóveis urbanos e rurais. Interessando-se pelo potencial da aviação e achando que esse sistema de transporte servia aos seus interesses comerciais, comprou a companhia.

Muito bem relacionado e com livre trânsito no Governo, ajudou a romper as resistências e trocou o nome da empresa para Compagnie Générale d'Enterprises Aéronautiques (C.G.E.A.) - Lignes Latécoere, conseguindo entrar no Brasil em 14 de novembro de 1927. Objetivando estabelecer mais um elo da corrente que unia as rotas de correio da companhia francesa da Europa e América do Sul, a empresa pretendia

implantar seus serviços ao longo de toda a costa da América do Sul, de forma a assegurar um correio aéreo regular entre Paris e Buenos Aires. Neste mesmo ano, abriu filiais na Venezuela e na Argentina, mantendo, a partir de então, voos semanais com aviões Latécoere. Este fato demonstra o interesse do fabricante de aviões que procurava incentivar a formação de novas companhias de aviação para que elas pudessem simultaneamente explorar e vender seus aviões. O governo francês também prestava auxílio às companhias como forma de divulgar sua imagem e ocupar espaços.

A C.G.E.A.², predecessora da Air France, foi a primeira no Brasil a construir infraestrutura aeroportuária de apoio à aviação. Para tanto, aproveitava terrenos de configuração plana natural, escolhidos pelo piloto chefe Paul Vachet. Como a empresa utilizava, em seus voos, aviões terrestres, precisou abrir campos de pouso para começar a operar. Os franceses passaram a voar regularmente e cedo introduziram o voo noturno ao longo do percurso. Abriram linhas para a Argentina e para o Chile através dos Andes. A Aéropostale (nova designação da C.G.E.A.) se tornou rapidamente conhecida, operando uma vez por semana um voo regular entre Natal e Buenos Aires. O voo era realizado em duas etapas, sendo o segmento transoceânico “África-Brasil” percorrido por navios rápidos arrendados à Marinha Francesa, caça-submarinos que transportavam malas de correio entre Dacar e Natal e vice-versa. Em 1930, o francês Jean Mermoz, pilotando um monomotor Latécoere, atravessou pela primeira vez o Atlântico Sul. A partir de então, as malas postais faziam todo o percurso em aviões.

Em 21 de março de 1931, Marcel Bouilloux-Lafont entra em liquidação extrajudicial. O industrial fizera grandes investimentos na organização da companhia aérea, instalara equipamento de rádio, construía aeroportos e preparara pessoal capacitado; mas, sem todo o apoio necessário do governo francês, a Companhia entrou em crise. Os investimentos supunham uma ajuda governamental significativa que bruscamente foi retirada. Até

² No dia 30 de abril de 1927, esta companhia passou a denominar-se *Companie Générale Aéropostale*.

hoje, a razão que levou as autoridades a negarem a subvenção financeira não está totalmente clara. O propósito aparente foi o de concentrar o transporte aéreo nas mãos de uma única empresa. Nesse momento, a Aéropostale tinha uma rota sobre nove países da América Latina. A Companhia foi absorvida pela Air France³ em 1933, enquanto seu impulsionador tentava, sem êxito, salvar o seu império. Ele morreria esquecido no Rio de Janeiro em 1940.

Embora a partir de 1937 a Air France tenha se dedicado exclusivamente ao correio aéreo, a rota do Atlântico Sul continuou até o início da Segunda Guerra Mundial disputada entre franceses e alemães.

3.3 A aviação comercial alemã na América do Sul

Ao fim da Primeira Guerra Mundial, a Alemanha era um país vencido: as medidas impostas pelo Tratado de Versalhes⁴ e reforçadas com o Ultimato de Londres abalaram profundamente sua indústria aeronáutica. Pouco faltou para que ela sucumbisse em consequência da cláusula do Tratado que proibia a construção de aviões militares e restringia a produção de aviões comerciais, reduzindo sua potência para apenas um motor. Em Dessau, por exemplo, na fábrica da Junkers, dos 710 operários especializados que trabalhavam em fins de 1920, restavam apenas 200 um ano mais tarde (WACHTEL, 1980, p. 13). O avião *Junkers F.13* ainda ficou dentro dos regulamentos, mas os *Dornier Wal* tiveram que ser construídos em outros países para escapar às proibições do Tratado. Devido às restrições aos aliados, o material de aerofotometria e outros equipamentos necessários eram contrabandeados à noite pela fronteira com a Holanda. Paradoxalmente, essas restrições inspiraram invenções e inovações como forma de superar as dificuldades. Quanto às despesas com aviação nos Estados Unidos e na Alemanha no período de 1925 a 1929, pode-se notar que os

³ A Air France foi criada em 30 de agosto de 1933, como única companhia aérea nacional da França.

⁴ Assinado em 28 de junho de 1919. Entre as tantas condições impostas pelo Tratado à Alemanha havia particularmente uma cláusula que impunha severas restrições à manufatura de aviões. O artigo 198 dizia que as Forças Militares não deveriam compreender nenhuma aviação militar nem naval.

Estados Unidos dedicavam verbas mais elevadas para aviação militar, enquanto os alemães, restritos em virtude do Tratado de Versalhes, desenvolviam a indústria de aviação comercial (ver Anexo A). Isto explica o maior desenvolvimento neste setor por parte dos alemães e a consequente busca de novos mercados para colocar sua produção. Os norte-americanos, por outro lado, tiveram a oportunidade de desenvolver motores mais simples e econômicos, devido ao aumento de potência em relação ao peso.

Em 5 de maio de 1924, foi fundado na Alemanha o Condor Syndikat⁵, com a finalidade de abrir mercado para a indústria aeronáutica alemã. Formavam a sociedade Fritz Hammer, que, segundo Davies, era um ex-piloto naval com grande tino para comércio e marketing, e também representante técnico da companhia Junkers de Dessau⁶, a Deutsche AeroLloyd AG⁷, a Sociedade Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) e a Schlumbach Theimer, uma empresa comercial de Hamburgo.

Esta sociedade experimental de estudos aéreos tinha a função de promover a venda de aviões e material de fabricação alemão, o que, sem dúvida, devido às ligações de Hammer, beneficiaria a fábrica Junkers. O interesse da SCADTA era a estruturação de um trajeto interamericano entre a Colômbia, a América Central e os Estados Unidos. Já a AeroLloyd desejava uma base para o futuro estabelecimento do serviço transatlântico para a América do Sul.

O desenvolvimento das linhas aéreas interessava tanto aos fabricantes de aviões como aos nacionalistas, que, reagindo às restrições do Tratado de Versalhes, pretendiam mostrar uma imagem nova da Alemanha. A aviação comercial era, sem dúvida, uma eficiente ferramenta para divulgação e propaganda alemã, principalmente junto à colônia de imigrantes alemães que viviam nesses países da América do Sul.

⁵ A grafia utilizada "Condor Syndikat" visa diferenciá-lo do Sindicato Condor fundado no Brasil em 19 de dezembro de 1927.

⁶ Segundo informações de Davies (1984b, p. 208).

⁷ Empresa de transporte aéreo alemã.

3.3.1 Deutsche Lufthansa

Em fins de 1925, o governo alemão conseguiu, através de drásticos cortes nas subvenções, a fusão de duas empresas concorrentes: a Aero-Lloyd e a Junkers Luftverkeh⁸, surgindo, então, a Deutsche Lufthansa Ag⁹. As duas companhias encontravam-se em situação econômica bastante difícil, pois quase todos os setores da Alemanha enfrentavam dificuldades e era comum restringir as despesas através da concentração. O capital foi aumentado com a participação do governo central, dos estados, das cidades, da indústria, do comércio e dos bancos.

O governo alemão participou adquirindo 26% das ações; os estados alemães, 19% das ações, e as empresas aéreas (incorporadas à Luft Hansa), cada uma 27,5%. Desse modo o governo alemão assegurou para si uma considerável influência. Foi então formado um conselho fiscal composto de 62 membros, cuja presidência ficou a cargo do Dr. Emil Georg von Stauss, do Banco Alemão, posição por ele ocupada até seu falecimento em 1942.

A expansão das linhas aéreas se tornou um fator importante para a penetração econômica na América do Sul. Assim, em 1926, a recém fundada Deutsche Lufthansa já visualizava o que representaria para a empresa o voo transatlântico: o tempo de comunicação postal entre a Europa e a América do Sul ficaria reduzido a três dias. Simultaneamente, a Lufthansa começou a ampliar sua rede aérea em direção ao Extremo Oriente, América do Norte e América do Sul. A forma de penetração utilizada no princípio foi o correio aéreo. Como o volume de cartas mais urgentes era grande e podia encher aviões todos os dias, foi a oportunidade da Lufthansa conseguir sua autossuficiência. Vale a pena salientar que a fundação da Lufthansa significa o término do Condor Syndikat, em 1º de julho de 1927, após ter fundado algumas companhias na América do Sul e estabelecido rotas de curto e médio alcance. Em 1934, foi realizado o primeiro

⁸ Empresa de transporte aéreo alemã.

⁹ A grafia Lufthansa só começa a ser utilizada pela empresa a partir de 1º de janeiro de 1934.

voos regulares da Alemanha para a América do Sul, fazendo a rota Berlim-Stuttgart-Sevilha-Bathurst-Natal-Rio.

No balanço anual de 1935, fica pela primeira vez demonstrado que a Lufthansa conseguiu cobrir mais da metade das despesas com a receita dos transportes (56,8%). A receita do correio aéreo transportado na rota do Atlântico Sul e a implantação dos aviões *JU 52*¹⁰ influem nesse resultado favorável.

Os aviões *JU 52/3m* eram o equipamento de uso comum das companhias ligadas à Deutsche Lufthansa (DLH). Através de sua rede, podia teoricamente marcar passagens diretas de Berlim a Lima, numa série de conexões com linhas inteiramente sob seu controle. Ao longo da década, foram sendo fundadas companhias em diversos países como a Argentina, Bolívia, Brasil¹¹, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai. Olhando o mapa (ver Anexo B), pode-se perceber que se formou uma rede interligada com a Alemanha. As longas distâncias para a Europa eram feitas pela DLH; e as médias, pelo Sindicato Condor, uma subsidiária estabelecida no Brasil, que fazia ligação com os outros países da América do Sul. A DLH, através do Sindicato Condor, dava assistência técnica e providenciava aviões a baixo preço, além de pessoal de voo e mecânicos.

No final da década de 1930, a Lufthansa com seus próprios aviões abre uma linha para o Chile. Em 1939, ela possuía um serviço de transporte aéreo transoceânico único no mundo que alcançava 15.039km, de Berlim a Santiago do Chile; contava com tripulações experientes em voos longos, havendo inclusive realizado voos de reconhecimento e fotografia.

Nesse momento, as linhas aéreas na América do Sul, dependentes tanto do capital como da assistência técnica, equipamento de voo e tripulação, incluíam: o Sindicato Condor (Brasil), que centralizava as operações da Lufthansa na América do Sul; a VARIG (Brasil); a VASP (Brasil); a DLH

¹⁰ Este avião era a espinha dorsal da frota da Lufthansa durante os anos 1930 e 1940. Sua fama baseava-se nas suas boas qualidades para voos de carga (noturnos) e, principalmente, na enorme segurança do avião. Custava naquela época 275.000 marcos e podia transportar 17 passageiros. Tinha ainda a possibilidade de baixar a velocidade de aterrissagem e usar aeroportos inadequados a um trimotor.

¹¹ As companhias fundadas no Brasil sob influência alemã serão analisadas detalhadamente no capítulo 4.

sucursal Lima (Peru); a SEDTA (Equador); a LAB (Bolívia); a Aeroposta (Argentina); e a Causa (Uruguai).

3.4 A rede aérea sul-americana sob influência alemã ou italiana

As companhias aéreas comerciais na América do Sul foram se formando e se interligando a ponto de causar muita preocupação ao Departamento de Estado Norte-Americano. Pelo mapa (ver Anexo B), pode-se perceber que, através da interligação das companhias aéreas sob influência alemã, havia a possibilidade de ser traçada uma rota entre Natal, no Nordeste brasileiro, e o canal do Panamá, um ponto de vital importância para a defesa norte-americana, uma vez que o canal é o elo de ligação entre o Oceano Atlântico e o Pacífico. O temor dos Estados Unidos era que quase todos os países da América do Sul possuíam companhias sob influência alemã, com exceção do Paraguai, Venezuela e Guianas.

Com o início da Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos adotaram uma política de cautela e não intervenção, como já foi visto no capítulo 2. Mas logo ficou claro para alguns, entre eles o Presidente Roosevelt, que era necessário se prevenir contra um possível ataque do Eixo. As vitórias obtidas na Europa pelos alemães podiam ser explicadas pelo fator surpresa e pelo pouco tempo que os países atacados tiveram para se preparar. Os norte-americanos consideravam que na América seria diferente e por isso tomavam todas as medidas preliminares de defesa. Em caso de ataque por parte dos alemães ao Atlântico Sul, eles necessitariam ter bases em Dacar e Cabo Verde. Dacar era uma colônia francesa que, com a queda da França em 1940, tornara-se um excelente ponto para bases nazistas. Os Açores e Cabo Verde pertenciam a Portugal, cujo governo era simpatizante do Eixo.

A primeira ideia norte-americana foi a de proteger apenas os pontos considerados estratégicos: os Estados Unidos, a zona do canal do Panamá e o Nordeste do Brasil, devido ao acesso que permitia até Dacar. Logo depois, difundiu-se a ideia de “defesa do hemisfério” em que todas as nações do continente tinham um papel na defesa coletiva. O desejo norte-americano era reduzir e mesmo eliminar a influência do Eixo na aviação

comercial da América do Sul, conseguindo acesso para suas forças militares a portos e aeroportos. Para isso, havia planos e verbas. Esse desejo fica bem evidente num telegrama do secretário de Estado Rull para o embaixador dos Estados Unidos no Brasil, em abril de 1941: “Está na mesa do presidente agora, para assinar a autorização de fundos necessários para sustentar as fases do programa de degermanização no Brasil e em outras repúblicas americanas”¹².

Com o ataque a Pearl Harbor, o Departamento Militar Americano escolheu pontos prioritários, passando a ser o Brasil a maior preocupação, pois, nos outros países, já haviam sido eliminadas as companhias tuteladas pelo Eixo. Primeiramente, voltaram-se para as mais próximas ao canal do Panamá, ao mesmo tempo em que eram construídas bases militares norte-americanas e aeroportos em locais estratégicos.

Por companhias aéreas sob influência alemã eram entendidas as companhias aéreas fundadas por alemães que utilizaram equipamento de voo e pessoal de origem germânica. Mantinham entre si elos de ligação, como a manutenção e direção técnica fornecida pelo Sindicato Condor estabelecido no Brasil e com a Lufthansa. Através de uma visão resumida dessas empresas no período anterior à guerra, serão mostrados os principais pontos em comum existentes entre elas.

3.4.1 Colômbia

3.4.1.1 Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA)

Surge na Colômbia, a 5 de dezembro de 1919, em Barranquilla, a Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA). Fundada originalmente por influência alemã, contou, desde o início, com a participação de pilotos e técnicos alemães. Tinha como sócios cinco empresários colombianos e três alemães residentes na Colômbia. O capital inicial foi de

¹² Telegrama do Secretário de Estado Hull para o embaixador Caffery, 25 de abril de 1941, *Foreign Relations*, 1941, v. 6, p. 520.

100.000 dólares, repartidos entre a Gieseting and Company, representada por Alberto Tiején. Os outros sócios eram Ernesto Cortissoz, um banqueiro colombiano, Cristóbal Reestrepo, Werner Kaemmerer, um engenheiro alemão que convidou Fritz Hammer e Wilhem Schnurbusch a se transferirem para a Colômbia como pilotos e engenheiros. Em 1921, Dr. Peter Paul von Bauer, um industrial austríaco, entrou para a organização e, em 1922, comprou as ações do grupo Gieseting e passou a controlar a companhia. Em 1924, quando Fritz Hammer fundou na Alemanha o Condor Syndikat, von Bauer, imaginando que este pudesse representar um concorrente para a SCADTA, entra na sociedade com 10% das ações.

A Colômbia oferecia um mercado promissor. No entanto, as dificuldades iniciais foram grandes. Na falta de aeroportos, os empresários escolheram o largo do rio Magdalena como área de pouso e decolagem. Desde cedo, a SCADTA tentou expandir suas rotas para o Caribe e a Venezuela, mas encontrou pressões norte-americanas.

Em 1931, Von Bauer, embora continuasse dirigindo a companhia, vendeu a maioria das ações para a Pan American. O pessoal permaneceu sofrendo forte influência alemã (CARTER, 1941, p. 262): havia em seu quadro de funcionários 12 comandantes, 21 pilotos, 60 mecânicos, de origem alemã¹³.

Deve-se levar em conta que a Colômbia é o único país da América do Sul banhado pelos dois oceanos e, por sua proximidade com o canal do Panamá, é um ponto considerado estratégico. No final da década de 1930, contava com uma comunidade de imigrantes alemães significativa e tinha alguns de seus militares atraídos pelas doutrinas totalitárias. Embora o governo colombiano tenha sempre negado, os Estados Unidos suspeitavam que existissem pistas de pouso secretas a curta distância do canal do Panamá. Os norte-americanos começaram, então, a fazer forte pressão sobre o governo colombiano para que fosse eliminada a presença dos

¹³ Segundo Davies (1984b, p. 237), a partir de 1938 uma lei do governo colombiano obrigava que 25% dos empregados em companhias aéreas fossem cidadãos colombianos. Sendo assim, a influência alemã no pessoal podia ser de até 75%.

alemães. A solução adotada foi a de nacionalizar a companhia, dando uma participação ao governo da Colômbia, mas o problema dos funcionários persistia, pois grande parte dos alemães eram naturalizados colombianos. Assim, a alternativa foi demiti-los. Finalmente, a 8 de julho de 1940, os empregados de origem alemã da SCADTA, sendo 80 no total, entre pilotos experimentados, mecânicos e administradores (DAVIES, 1984b, p. 237), foram desligados da companhia. Esses funcionários foram informados de que seus serviços não eram mais necessários. Muitos souberam do fato ao chegar para o trabalho. A Pan American substituiu o grupo imediatamente por seu pessoal que havia viajado incógnito, semanas antes do acontecimento pelas rotas da SCADTA. A companhia norte-americana já havia tentado organizar um plano de retirada dos alemães há meses, tanto que Jay Rice¹⁴, funcionário da empresa, foi transferido do Brasil para a administração central em março e ficou durante algumas semanas na Colômbia para prestar serviços visando à “nacionalização” que, na realidade, consistiu no afastamento da influência alemã, uma vez que a companhia já pertencia à Pan American desde 1931.

Segundo a agência de notícias Associated Press do Panamá, muitos desses funcionários demitidos embarcaram com suas famílias num navio japonês para o Oriente. Aproximadamente vinte escaparam a bordo do cargueiro alemão Helgoland, que partiu da Colômbia no dia 29 de outubro.

3.4.1.2 Aerovias Rames Colombianas (ARCO)

Os alemães Hans Hoffman e Fritz Herzhauser, ex-empregados da SCADTA, não se intimidaram e fundaram uma nova companhia, Aerovias Rames Colombianas (ARCO), em Llanos, região leste da Colômbia, a curta distância de voo das bases na Amazônia do Sindicato Condor. Mas as autoridades colombianas e fortes pressões norte-americanas não deram chances à nova companhia: a Arco foi comprada pela SCADTA com a

¹⁴ Conforme carta enviada por Jay Rice a Oswaldo Aranha em 7 de março de 1940. CPDOC OA 40.03.07.

condição de que o pessoal demitido não formasse novos negócios ligados à aviação.

Nesta época, formou-se a Avianca, pois era preciso terminar com o nome SCADTA, que lembrava os interesses alemães. O governo colombiano ficou com 15% das ações para dar a imagem de uma organização nacional, embora o controle fosse da Pan American com 64% das ações.

3.4.2 Argentina

3.4.2.1 Aeroposta Argentina

Na Argentina, as linhas aéreas não tiveram o mesmo progresso que em outros locais da América do Sul. De fato, apenas a Aeroposta operava com uma única rota até 1939. Neste período, a Argentina era o país mais desenvolvido da América do Sul. Possuía um sistema ferroviário muito bom que dificultava o desenvolvimento do transporte aéreo. As cidades maiores estavam ligadas por trens com a capital, e as distâncias não eram tão grandes como no Brasil.

A Aeroposta surgiu da Aeropostale francesa. Em 1932, operava com o controle francês, embora contasse com ajuda substancial do governo argentino que lhe garantia subsídios mensais e fornecimento de combustível. Em 1936, o grupo comercial Pueyrredon, que controlava bancos e companhias de seguros, adquiriu a Aeroposta, colocando o Dr. Ernesto Pueyrredon, pertencente a uma tradicional família argentina, como primeiro presidente. O governo argentino continuou dando pequeno subsídio por quilômetro voado, forma que encontrou para incentivar o desenvolvimento deste serviço.

O surgimento de dificuldades financeiras permitiu o ingresso da Lufthansa. Pueyrredon conseguiu o fornecimento de três *JU 52/3m* em cooperação com a Deutsche Lufthansa. A companhia alemã se interessava no momento pela penetração no mercado sul-americano e desejava a rota de correio aéreo.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a Argentina tentou manter a neutralidade. Recusava-se a cortar relações com o Eixo e considerava os Estados Unidos como não beligerante. A Aeroposta, embora fosse uma companhia aparentemente nacional, foi sempre ajudada nas dificuldades financeiras pela Lufthansa e pelo Sindicato Condor.

A penetração alemã, em aparentemente inocentes contratos comerciais, fica evidente pelo fornecimento de aviões Junkers a baixo preço e pelas excelentes condições de pagamento oferecidas em troca do contrato de pilotos e mecânicos alemães, enquanto todo o equipamento não tivesse sido pago. Além disso, o Sindicato Condor daria assistência técnica e apoio na manutenção dos aviões. A influência alemã fica também clara pela conexão direta da linha do Sindicato Condor vinda de Natal com a Aeroposta Argentina, de quem o Sindicato Condor era representante no Brasil.

3.4.2.2 Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos

Havia, na Argentina, grande número de descendentes italianos e, conseqüentemente, muitos laços com a Itália. Em julho de 1938, foi organizada com capital argentino e ajuda do governo italiano a companhia Corporación, sob a coordenação de Mauro Herlitska e Dr. Mario Pastega e com o fornecimento, por parte do governo italiano, de aviões e suporte técnico. A empresa iniciou suas atividades em 6 de fevereiro de 1939, com uma linha entre Buenos Aires e Montevidéo, utilizando um avião italiano, o *Macchi Castoldi Flying Boats*, operado por pilotos italianos. Um mês depois, conseguiu permissão do governo argentino para inaugurar um serviço para a Europa. Em 1941, a rota foi estendida ao longo do rio Paraná para Rosário e Assunção, do Paraguai. Mas, com a entrada dos Estados Unidos na guerra, intensificaram-se as pressões para terminar com as companhias sob influência do Eixo. A Corporación cessa suas atividades, ao mesmo tempo em que a LATI¹⁵ no Brasil. Assim, termina a influência italiana nas linhas aéreas argentinas.

¹⁵ Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI).

3.4.3 Equador

3.4.3.1 Sociedad Equatoriana de Transportes Aéreos (SEDTA)

Fritz Hammer, um dos fundadores do Condor Syndikat, do Sindicato Condor e promotor de linhas aéreas em várias partes do continente, estabelece em Guayaquil, a 24 de julho de 1937, a Sociedade Equatoriana de Transportes Aéreos (SEDTA). Esta empresa surge sob forte influência alemã, possuindo a Deutsche Lufthansa a maior parte das ações.

Em fevereiro de 1935, Hammer negociou o contrato com o governo equatoriano. Ao término das negociações, dois anos mais tarde, Paul Mosemeyer, representante da Lufthansa e do Sindicato Condor, e Groteworld, funcionário da Lufthansa na Argentina, foram a Quito inaugurar a ligação entre a Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) e o Sindicato Condor e tentar articular a integração da SEDTA nesta rota¹⁶.

Curiosamente, a SEDTA nunca recebeu ajuda do governo do Equador e nenhum subsídio ou concessão de correio aéreo. Operava com seus próprios meios, que não eram suficientes para cobrir seus custos. Seus aviões, dois *Junkers W.34*, foram fretados da Lufthansa. Recebia também da companhia alemã equipamentos e o subsídio mensal de 2.100 dólares.

Sua história é marcada por um acidente trágico: logo no início das operações, Fritz Hammer morre pilotando um *Junkers W.34*. Hammer colidiu contra uma montanha. Termina assim a carreira de um pioneiro da aviação comercial na América do Sul.

Com a morte de seu fundador, o diretor-gerente nomeado foi Adolf Wachmuth, engenheiro de aviação formado na Polytechnic School of Berlim, que já havia sido piloto do Sindicato Condor. O restante do pessoal designado pela Lufthansa foram oito pilotos e doze pessoas, para outros serviços, todos de nacionalidade alemã.

¹⁶ A companhia equatoriana pretendia operar com hidroaviões na linha de fronteira leste procurando fazer a ligação com a linha de penetração do Sindicato Condor na fronteira oeste do Brasil.

A SEDTA foi uma companhia muito popular no Equador. Entre as razões que contribuíram para sua popularidade estava o fato de passageiros receberem descontos de 50% nas passagens ou viajarem de graça¹⁷.

Em 1939, a SEDTA planejou inaugurar uma rota entre Quito e Bogotá, mas a intenção foi recusada pelo governo colombiano. A posição estratégica do Equador na “defesa do hemisfério” preocupava o Departamento de Estado Norte-Americano. A situação se agravou para Washington quando, em maio de 1940, a SEDTA, querendo ampliar suas rotas domésticas, solicitou a permissão para estender uma linha até as ilhas Galápagos, cuja distância impediria qualquer justificativa de caráter comercial, mas cujo valor estratégico, frente à proximidade com o canal do Panamá, era indiscutível. Quito estava a quatro horas e meia de voo do canal do Panamá num *JU 52* e a pouco mais de três horas num *FW200*.

A partir de agosto de 1940, os Estados Unidos, através da Panagra, tentam terminar com a SEDTA, duplicando todas as rotas operadas, ao colocar um avião novo, o *DC-2*, como concorrente do *JU 52*. Mas a companhia sob influência alemã não foi derrotada e continuou a operar. Com o início da guerra, passa a enfrentar problemas com o fornecimento de peças e equipamentos da Alemanha, ficando ainda mais isolada quando a DLH, sucursal Peru, foi fechada. Por fim, começa a ter muitas dificuldades na obtenção de combustível quando a firma canadense responsável pelo seu suprimento recebe do governo do Canadá para suspender o fornecimento.

O governo do Equador, pressionado pelos norte-americanos e com a garantia de que, além da substituição do serviço realizado pela SEDTA, a Panagra iria se encarregar dos aeroportos, melhorando os campos de pouso, construindo prédios para passageiros e providenciando facilidades de rádio, toma a decisão de requisitar dois aviões *JU 52* em setembro de 1941, terminando com as atividades da SEDTA no Equador. Em março de 1942, o Equador assinou um contrato de cinco anos com a Panagra para entrega de correspondência. As operações locais trocaram de nome para

¹⁷ Segundo informações de um viajante da época (CARTER, 1941, p. 268).

Aerovias del Equador (ADEP), a fim de restabelecer a identidade nacional que tinha anteriormente a SEDTA.

Convém salientar que a SEDTA tinha claras ligações com o Sindicato Condor no Brasil. Tanto isso é verdade que, em 1942, os Serviços Aéreos Condor tentam recuperar “uma boa parcela de material e também um avião”¹⁸. O material havia sido arrendado à SEDTA e, com a nacionalização, se encontrava em poder do governo do Equador.

Fica evidente neste episódio a participação dos norte-americanos através da Defense Supplies Corporation¹⁹. Foi um funcionário desta Agência em visita ao Sindicato Condor quem forneceu a informação de que o governo do Equador entraria com parte do pagamento em material aeronáutico, que já se encontrava na empresa equatoriana, no acordo de aquisição de equipamento novo de fabricação norte-americana. Isso causou à Condor temor em perder o avião fretado à SEDTA, levando-a a solicitar a interferência do governo brasileiro na questão.

Ao mesmo tempo que adotava estas medidas no transporte aéreo, o governo do Equador congelou os fundos de pessoas e firmas ligadas ao Eixo e proibiu transações com firmas que estivessem na lista negra norte-americana. Combateu a propaganda nazista, e os Estados Unidos começaram a construção de uma base em Salinas, próximo ao canal do Panamá.

3.4.4 Peru

3.4.4.1 Deutsche Lufthansa (sucursal Peru)

Em 22 de fevereiro de 1938, a Lufthansa abriu uma filial no Peru. Operava com uma subsidiária da firma alemã e era um eficiente meio de propaganda do Reich na América do Sul.

¹⁸ Carta enviada a Oswaldo Aranha pelos Serviços Aéreos Condor, solicitando sua interferência na questão. CPDOC OA 16 maio 1942.

¹⁹ Representava os interesses civis dos Estados Unidos na América do Sul, responsável pelo fornecimento de material aeronáutico a diversos países nesse período de guerra.

Iniciou suas operações no dia 24 de maio, com um serviço regular no trajeto Lima-Arequipa-La Paz, fazendo ligação com o Lloyd Aéreo Boliviano e com a Lufthansa para a Europa, através da Condor brasileira. Utilizava o *JU 52* e, por meio de uma série de conexões, levava passageiros até a Europa.

A Lufthansa do Peru era dirigida e tinha equipamento e pessoal técnico alemão, visando sua integração com as linhas operadas pelo Sindicato Condor no norte do Brasil. O governo brasileiro havia autorizado a linha até Tabatinga, fronteira com o Peru. Essa ligação com Lima não trazia aparentemente nenhuma vantagem econômica para as empresas, mas fornecia uma linha direta entre o Rio de Janeiro e as proximidades do canal do Panamá.

Quando os norte-americanos perceberam a penetração, fizeram considerável pressão. O governo peruano alegando um voo sem autorização sob o território do Equador, adverte a Companhia e, poucos dias depois, simultaneamente à apreensão de navios alemães, confisca dois aviões da Lufthansa e seus bens em terra. As operações foram definitivamente suspensas em fevereiro de 1941 e substituídas pela Panagra. Todos os cargos deixados pelos alemães foram preenchidos por norte-americanos, alguns deles pertencentes às forças armadas dos Estados Unidos²⁰.

Fica claro que, na realidade, a pretendida nacionalização significa o domínio norte-americano. O governo dos Estados Unidos assina contratos com o Peru para fornecimento de material estratégico e promete entregar equipamento de defesa para salvaguardar o canal do Panamá. O governo peruano adotou medidas para evitar sabotagem e fechou a agência de notícias Transoceânica Alemã. Depois do ataque a Pearl Harbor, passou a dirigir suas preocupações à minoria japonesa, congelando fundos de pessoas e empresas.

²⁰ Ver documento anônimo, enviado ao Presidente Getúlio Vargas, relatando uma conversa com um alemão sobre a situação das empresas aéreas. CPDOC GV 41.10.30/2.

3.4.5 Bolívia

3.4.5.1 Lloyd Aéreo Boliviano (LAB)

Em julho de 1925, três visitantes de nacionalidade alemã chegam à Bolívia. Eram Willy Newenhoffen, um piloto de grande reputação; Frans Schoenmeltzeler, um mecânico, e o engenheiro Walter Jastram, presidente da missão sul-americana da Junkers. Fizeram algumas demonstrações e voaram até Sucre.

Poucos meses depois, alguns colonos alemães fundaram o Lloyd Aéreo Boliviano, iniciando as operações com a rota entre Cochabamba e Santa Cruz. Em 1928, esta rota foi estendida a La Paz e Porto Suarez, fronteira com o Brasil. Devido à situação difícil das rodovias bolivianas, que transformavam as viagens em expedições de muitas semanas, durante os primeiros anos, os aviões *F-13* do Lloyd Aéreo estiveram sempre lotados. Esse sucesso encorajou a compra de mais seis aviões *F-13*. A empresa foi progredindo e, em 1937, adquiriu o *JU 86 Illiamani* que era um dos mais modernos da época. Esse avião contribuiu para o sucesso da rota operada em conjunto pelo Brasil, Bolívia e Peru. As três linhas aéreas que operavam tinham em comum os aviões Junkers e a influência direta da Deutsche Lufthansa, pertencente ao governo alemão.

Nesse período, às vésperas da Segunda Guerra Mundial, a Deutsche Lufthansa foi se tornando uma agência de propaganda e divulgação da Alemanha nazista. A LAB era igualmente independente da linha aérea alemã, mas, em muitos aspectos, atuava como uma subsidiária, isto é, operava exclusivamente com aviões alemães; recebia suporte técnico por pessoal treinado e assistido por alemães. Esses técnicos vinham diretamente da Alemanha ou do Sindicato Condor.

As rotas se interligavam com suas similares no Brasil e Peru que, por sua vez, se ligavam com a Alemanha. O serviço de correio aéreo era dividido entre as três companhias, sendo que a contribuição da LAB compreendia um dos trechos mais duros, voando sobre os Andes com

escalas em Roborá, Santa Cruz, Cochabamba e Oruro. A ligação da LAB com o Sindicato Condor não se restringia a conexões de voo. A Condor também fornecia aviões, como no caso do *Irassú* (PP CBE), cedido temporariamente ao Lloyd Aéreo Boliviano²¹.

Os Estados Unidos estavam cada vez mais apreensivos com as incursões de alemães na América do Sul. Durante o ano de 1941, essa preocupação se acentuou no voo transoceânico para a América do Sul, feito com aviões Junkers e sob influência da Lufthansa. Era necessário anular essa penetração do Eixo e evitar que conseguissem a supremacia. A forma encontrada para resolver a questão foi a substituição das companhias pela Panagra, empresa ligada aos interesses norte-americanos e subsidiária da Pan American, que sistematicamente foi substituindo as companhias aéreas influenciadas pelo Eixo.

Esta foi a maneira que o Departamento de Estado Norte-Americano encontrou para dar cobertura à intervenção estrangeira, pois, como os Estados Unidos ainda não estavam em guerra, sua ação devia respeitar a neutralidade dos países.

Em maio de 1941, a LAB foi nacionalizada pelo governo boliviano, ficando este com 64% das ações e os acionistas originais com 20%. Todos os empregados alemães foram demitidos e a Panagra substituiu seus serviços. A assistência técnica e o equipamento foram emprestados através da Defense Supplies Corporation. A Pan American fez um contrato garantindo cinco anos de manutenção. Um empréstimo conseguido junto ao governo norte-americano permitiu a troca dos aviões *Junkers* pelos *Lockheed Lodestar*. A rota entre La Paz e Corumbá foi substituída pela Panagra.

Tais decisões, do ponto de vista da “defesa hemisférica”, foram significativas, pois representavam a quebra da conexão transcontinental alemã com o Peru e o Equador. O governo boliviano continuou colaborando com os norte-americanos e, em dezembro de 1941, congelou os créditos de

²¹ Ver carta enviada ao Ministro da Aeronáutica Salgado Filho por Oswaldo Aranha, em 20 de agosto de 1941, para fornecer informações sobre a aeronave “Irassú”. Al 30.112.

elementos do Eixo, causando pânico entre alemães e italianos que procuravam retirar seu dinheiro.

3.4.6 Chile

3.4.6.1 Línea Aérea Nacional (LAN)

A companhia chilena surgiu como um elo para a rota francesa da Aéropostale em 1929; mas o serviço terminou em 1931, porque o governo francês retirou seu apoio financeiro. A partir de 1938, começou a receber forte influência alemã. Esse ano é marcado por grande sucesso de vendas da indústria aeronáutica alemã para a América do Sul. Só a Lan adquiriu três *Junkers JU 86*. Salienta-se que, nesse período, ela tinha conexão direta com o Sindicato Condor no Brasil e, conseqüentemente, com a Deutsche Lufthansa.

O início da guerra na Europa e o bloqueio naval britânico terminaram com as vendas de aviões da Junkers e cortaram a entrega de peças de reposição. A Lan passou, então, a comprar aviões norte-americanos e, em março de 1941, chegaram os primeiros *Lockheed Model 10 Electras* e, em 1943, os *Lodestar* aumentam a frota.

O Chile, com seus vizinhos argentinos, adotou, durante a Segunda Guerra Mundial, uma postura de neutralidade e não fez controle financeiro nem comercial das atividades do Eixo.

3.4.7 Uruguai

3.4.7.1 Companhia Aeronáutica Uruguaia (CAUSA)

Em abril de 1934, o Sindicato Condor do Brasil, associado à Lufthansa, estendeu sua rota para Montevideo e Buenos Aires, utilizando aviões *Junkers W 34s*. Na década de 1930, o Uruguai foi servido pelos franceses, alemães e norte-americanos. Infelizmente, esses investidores estrangeiros não tinham motivos para desenvolver rotas internas.

No Uruguai, a companhia que recebeu influência alemã era a Companhia Aeronáutica Uruguiaia S.A. (CAUSA), fundada em 1936 por Luis J. Supervielle, um banqueiro e fazendeiro uruguaio. A Causa utilizava pilotos e aviões alemães, dois *Junkers JU 52*, e tinha a manutenção e supervisão técnica do Sindicato Condor do Brasil que também atuava como seu representante.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o Uruguai era um prospero país e cooperou com os Estados Unidos, exercendo controle sobre fundos de pessoas ligadas ao Eixo, cortando a comunicação por cabo com as nações inimigas e permitindo a construção pelos norte-americanos de bases navais e aéreas em seu território.

As companhias de aviação sob influência do Eixo foram sendo sistematicamente eliminadas pelos norte-americanos durante os anos 1940 e 1941. Conforme foi demonstrado, o Departamento de Estado dos Estados Unidos não acreditava que esse avanço alemão fosse um empreendimento comercial; por isso colocou em prática um plano que, com o apoio dos governos sul-americanos e da Pan American através de sua subsidiária, a Panagra, foi eliminando toda a influência do Eixo. Tal plano teve início na Colômbia, com as demissões de pessoal alemão. Seguiu-se o Peru, com o fim da DLH sucursal Peru. Logo depois, foi a vez do governo boliviano que, seguindo o exemplo, eliminou a influência alemã da LAB. Os acontecimentos no Peru e na Bolívia deixaram isolada a SEDTA do Equador. Mas ela também foi eliminada com o auxílio da Panagra e da Canadian Oil que cortou seu fornecimento de combustível em setembro de 1941. Chega-se finalmente ao ponto em que as únicas companhias ligadas ao Eixo que continuavam funcionando eram a LATI e o Sindicato Condor no Brasil. A história dessas duas companhias será abordada no capítulo seguinte.

3.5 Companhias norte-americanas na América do Sul

A ameaça de conquista da América do Sul por empresas de transporte aéreo europeias era grave para os Estados Unidos, conforme se viu. O

governo norte-americano, preocupado com a situação e não tendo sob seu poder nenhuma companhia de aviação, resolveu-se pelo fortalecimento de uma: a Pan American.

3.5.1 Pan American

Em 1927, Juan Trippe, um jovem de 26 anos, apaixonado pela aviação, conseguiu convencer dois banqueiros, John A. Hambleton e Cornelius Vanderbilt Whitney, a interessarem-se pela aviação internacional, organizando a Colonial Air Transport. Começaram fazendo um contrato com o Correio para transportar malas postais de Nova York para Boston, investindo inicialmente 300.000 dólares. Logo depois, conseguiram uma linha para Cuba. Nesse período, estava em vigor a lei seca e havia uma grande demanda de passageiros para Havana.

Em 1928, três grupos se reúnem para formar a *Aviation Corporation of the Americas* com o capital de 500.000 dólares. Eram os grupos Trippe's Aviation Corporation of America, Gulf and Caribbean Group e Pan American. Juan Trippe possuía como trunfo os contratos de correspondência nos Estados Unidos e o monopólio para Cuba, liderando, dessa forma, o grupo.

Em 1931, o nome da companhia foi trocado para Pan American Airways Corporation. A nova Pan American consegue a concessão de toda a correspondência estrangeira ultramarina. Todos os contratos tinham prazo máximo de dez anos e seriam dados primeiramente à companhia que tivesse condições de levar com dignidade aos vizinhos sul-americanos o nome dos Estados Unidos. Tais contratos só podiam ser concedidos a pessoas que fossem simpáticas aos governos sul-americanos. A concessão destes contratos foi o primeiro passo dado pelo governo dos Estados Unidos para conter o crescimento do transporte aéreo alemão na América do Sul. A Pan American passou a gozar de um tratamento preferencial que ela manteve durante toda a década seguinte.

Assim, a Pan American Airways, desde o início, torna-se um instrumento de política externa norte-americana encarregado da promoção do

sistema de transporte aéreo, responsável também pela construção e manutenção de aeroportos na América do Sul.

3.5.2 Panagra

Iniciando as atividades na América do Sul, Juan Trippe enfrentou poderosos interesses que resistiam à entrada da Pan American. Na costa oeste da América do Sul, até o advento do transporte aéreo, as longas distâncias eram feitas pela W. R. Grace & Company, uma poderosa empresa com atividades no setor bancário e de navegação. Essa companhia, evidentemente, não via com simpatia as investidas de Juan Trippe. A solução encontrada para o conflito foi o oferecimento de sociedade; as duas companhias fundam, então, a Pan American Grace Airways Inc. (PANAGRA), ficando cada uma com 50% das ações. Logo em seguida a nova empresa assina um contrato de transporte postal do Panamá para Santiago e Buenos Aires.

Em maio de 1929, a Pan American, em conexão com a Panagra, estabelece uma rota entre os Estados Unidos e o Panamá. Em julho, a rota é estendida até Santiago. No final do ano, atingem a meta final que era Buenos Aires, a maior cidade do hemisfério sul na época. Em 1930, a rota adquire dois aviões *Sikorsky* e reduz o tempo da viagem. O transporte do correio aéreo de Nova York para Buenos Aires passa a se fazer em seis dias e meio.

Com o início da guerra na Europa e com a nacionalização das companhias ligadas ao Eixo, a Panagra ocupa, então, o espaço deixado pelas companhias alemãs, como visto anteriormente.

Em dezembro de 1941, o aumento de tráfego já era tão grande em consequência do fechamento de outras companhias, que a Panagra aumentou o número de viagens semanais de quatro para sete na linha Buenos Aires-Santiago. Assim, as quatro viagens semanais da Pan

American na linha Estados Unidos/Rio/Buenos Aires ficaram com ligação direta com a capital Argentina e, através da Panagra, com Santiago do Chile²².

3.5.3 NYRBA

Enquanto J. Trippe possuía metade das ações na costa oeste da América do Sul, na costa leste a linha era dominada por uma companhia formada por Ralph O'Neill, representante de vendas da Boeing na América do Sul e tendo como diretor financeiro James Rand, da Remington Rand Corporation, e uma lista de industriais como acionistas²³. O nome da companhia era “NYRBA” devido à rota que fazia Nova York-Rio de Janeiro-Buenos Aires, transportando correio e passageiros.

Logo foram conseguidos contratos para transporte de correspondência com os governos do Chile, da Argentina e do Uruguai, bem como autorização do governo brasileiro para operar no país. Inauguraram, em seguida, uma rota até Santiago do Chile via litoral do Brasil, mas o progresso da NYRBA começa a gerar conflito com a Pan American. Surgiram problemas com governos que já possuíam serviços da Pan American, colocando a NYRBA em dificuldades. Em 19 de agosto de 1930, James Rand concordou com a venda da companhia para a Pan American, apenas um ano e meio depois de ter sido feito o investimento. Com isso, a Pan American adquiriu a NYRBA, incluindo sua frota de 14 hidroaviões e a subsidiária Nyrba do Brasil, que passou a se chamar Panair do Brasil. A Pan American agora possuía, como se pode verificar no mapa (ver Anexo C), uma longa rota circular em torno da América do Sul. Trippe havia ganhado uma dura batalha contra grandes companhias norte-americanas. Encontrava, não obstante, graves dificuldades na América do Sul. Só o final

²² Viagens diárias na linha aérea transandina. *O Estado de São Paulo*, 2 dez. 1941, p. 4.

²³ Entre esses industriais: Reuben Fleet, da Consolidated Aircraft Corporation; F. C. Muson, da Munson Steamship Line; W. B. Mayo, da Ford Motor Company; J. E. Reynolds, da International Founders; e, Lewis Pierson, da Irving Trust Company (DAVIES, 1984b, p. 354).

da Segunda Guerra Mundial com a vitória dos aliados firma sua influência definitiva.

Em síntese, a preocupação norte-americana com as companhias sob influência alemã, que cobriam quase toda a América do Sul, se devia ao perigo que elas representavam ao seu domínio geopolítico. Daí a necessidade de afastá-las ou absorvê-las, utilizando em praticamente todos os países o argumento de que deveriam ser nacionalizados seus meios de transportes aéreos. Na verdade, sabemos que o objetivo final era submetê-las ao domínio de empresas norte-americanas.

A situação das companhias de aviação comerciais alemãs italiana e norte-americana no Brasil (1920-1941)

Entre as companhias que atuaram no Brasil no período de 1920-1941, foi destacado o grau de envolvimento com o capital estrangeiro, principalmente de origem norte-americana e alemã.

Operavam no Brasil nesse período o Sindicato Condor, a VARIG e a VASP, todas com influência alemã¹. Já a LATI representava os interesses italianos, e a Panair, os norte-americanos.

4.1 Sindicato Condor

O Sindicato Condor Ltda. foi criado no Rio de Janeiro em 19 de dezembro de 1927, passando a representar os interesses da Lufthansa² na América do Sul.

A Deutsche Lufthansa, fundada em 1926, possuía 30% de capital do Condor Syndikat que antes estava no nome da Aero Lloyd e assumiu suas funções quando o Syndikato Condor interrompeu suas atividades na Alemanha em 1927.

Ao ser fundada no Brasil, a Condor³ tinha o capital registrado de 100:000\$000, divididos em vinte cotas de cinco contos de réis cada uma, assim distribuídas entre os sócios: o Conde Pereira Carneiro possuía

¹ A Air France sob influência francesa já foi referida na seção 3. Outras companhias como a NAB e a AeroLloyd Iguassú tinham muito pouca participação no mercado e surgiram no final do período estudado.

² O Condor Syndikat com sede em Berlim já foi referido na seção 3. Com a fundação da Lufthansa em 1926, o Condor Syndikat cessa suas atividades na Alemanha em 1º de julho de 1927, mas continua atuando no Brasil até 1º de dezembro de 1927, quando foi fundado o Sindicato Condor.

³ O Sindicato Condor Ltda., com sede no Brasil, será chamado também simplesmente de Condor.

quatro cotas, isto é, 20:000\$000; a firma Herm Stoltz possuía cinco cotas, 25:000\$000; o sócio Fritz Hammer, sete cotas, 35:000\$000; e o sócio Max Sauer, quatro cotas, 20:000\$000.

A firma Herm Stoltz era uma grande empresa importadora atacadista, atuando principalmente com máquinas pesadas da indústria alemã e transporte. Também representava no Brasil o Condor Syndikat.

Fritz Hammer, como já foi visto, participou na Colômbia da SCADTA e tinha planos para chegar aos Estados Unidos e foi um dos fundadores do Condor Syndikat. Nomeado Diretor Geral da Condor brasileira, exerceu a administração até setembro de 1930, quando foi substituído por Paul Moosmeyer, que se manteve na presidência até 1942.

Max Sauer, engenheiro e piloto-aviador, outro acionista, exerceu o cargo de Diretor Técnico até sua morte em um acidente aéreo em 12 de setembro de 1931, ao decolar à norte no rio Potenge com o acrobata Dornier Wal P-BALA, Olinda, em Natal, Rio Grande do Norte.

Como foi visto, todos os sócios, com exceção do Conde Pereira Carneiro, eram alemães e possuíam vínculos com os interesses alemães.

A Lufthansa, empresa estatal alemã, também tinha estreitas ligações com a Condor. Principalmente levando-se em consideração o capital declarado, que é muito pequeno face à operação de uma companhia aérea, calcula-se que o auxílio financeiro obtido da Lufthansa fosse inicialmente de 250:000\$00⁴, representado por aviões, equipamentos, instalações de apoio e oficinas, financiados mediante pagamento a longo prazo.

A Lufthansa recebia na Europa todas as taxas relativas ao correio e fretes para a América do Sul, e a Condor recebia aqui as taxas e fretes da América do Sul mediante um ajuste de contas, o qual resultava sempre em *déficit* para a Condor, que era debitado em sua conta.

Desta forma, a Lufthansa passou a exercer ascendência definitiva sobre a Condor, por estar defendendo seu capital. Sua participação estava acertada na cláusula número 9 do contrato de constituição da empresa:

⁴ Ver carta enviada ao Ministro da Aeronáutica pelo Major Aviador Alvaro Araújo (S. F. 49 cx. 15 p. 6).

Os lucros ou prejuízos da sociedade serão repartidos entre os sócios anualmente na proporção de suas cotas.

Caso a sociedade estabeleça linhas de navegação aérea servindo-se para esse fim de bens que se acham na sua posse a título de consignação para venda, o lucro líquido resultante da exploração dessas linhas até a sua entrega às empresas aéreas a se fundarem e acima mencionados caberá aos proprietários dos bens consignados, deduzindo, apenas, uma percentagem de cinco por cento (5%) desses lucros, que pertencera a esta sociedade a título de comissão. No caso em que a exploração temporária dessas linhas, feita nos termos desta cláusula, dê prejuízos estes serão suportados pelos consignantes dos ditos bens por esta sociedade na dita proporção de noventa e cinco (95%) para aqueles e cinco (5%) para esta.⁵

As ligações profundas que a Condor tinha com a Alemanha, apesar de ser juridicamente brasileira, organizada e administrada no Brasil, fazia com que os norte-americanos a considerassem como uma ameaça à defesa do hemisfério e procurassem formas junto ao governo brasileiro de terminar com a companhia. Desejavam substituí-la pela Panair.

Isto significava praticamente conseguir o monopólio do transporte aéreo no Brasil, visto que as outras companhias tinham poucas linhas e dependiam dos serviços de representação e manutenção realizados pela Condor.

A Condor era o representante geral da Lufthansa e da Deutsche Zeppelin Reederei GmbH⁶, além de agente das seguintes empresas aéreas sul-americanas: VARIG, Lloyd Aéreo Boliviano, SEDTA, Linea Aerea Nacional do Chile, Aeroposta Argentina e CAUSA. É interessante notar que no ano de 1938, um pouco antes da Segunda Guerra, todas elas possuíam em comum o avião *Ju 52*.

Em 1941, a composição acionária do Sindicato Condor havia sido alterada e contava com novos sócios. Continuava possuindo o capital total de 100:000\$000, mas agora divididos em vinte e cinco cotas de cinco

⁵ Ver Contrato Social da Sociedade Mercantil por Quotas de Responsabilidade Limitada - Sindicato Condor Ltda. de 1 de dezembro de 1927, arquivado no Departamento de Indústria e Comércio - Primeira Seção Rio de Janeiro sob o n 108.727.

⁶ Esta empresa, que também pertencia à Lufthansa, funcionou por pouco tempo; em 1937, a tragédia do Hindenburg que explodiu, fez com que esse meio de transporte fosse abandonado.

contos cada uma. O Conde Pereira Carneiro possuía duas cotas; Dr. Pires, do Rio, duas cotas; Ernesto Hölck, quatro cotas; Paul Moosmeyer, cinco cotas; Georg Stoltz, três cotas; Eurico Valle, duas cotas; e José Bento Ribeiro Dantas, duas cotas.

Embora Ernesto Hölck fosse brasileiro, tinha simpatia pela causa nazista⁷, sendo bastante visado pelos norte-americanos e processado pelo Tribunal de Segurança Nacional como espião. Paul Moosmeyer tinha evidentes ligações com a Lufthansa: era alemão e recebeu salários da companhia⁸ até 1942. Georg Stoltz, embora fosse brasileiro nato, fazia parte da firma Herm Stoltz e Cia., que era muito visada e estava incluída na “lista negra” norte-americana. Segundo Hilton (1983, p. 55), Hans Otto Meier, gerente de navegação da firma Hermann Stoltz, pertencia à organização que fornecia informações à Alemanha. O dono da firma, Rudolf Stoltz, estava ciente e dava sua aprovação.

Quando a Alemanha entrou em guerra, a Condor passou a prestar os serviços até então feitos pela Lufthansa, inclusive a linha até Santiago do Chile. Nesse momento, algumas de suas atividades começaram a despertar novas suspeitas nos norte-americanos. Os trajetos sobre o mar na rota Buenos Aires-Rio de Janeiro levavam a supor alguma conexão entre os aviões e a estratégia de deslocamento dos navios. A Condor contava também com bons contatos junto com o pessoal da Embaixada Alemã, pois a empresa constituía um importante centro de propaganda.

As instalações terrestres da Condor eram no Rio de Janeiro, as oficinas completas no Caju⁹ para reparações de aviões e motores; bases de assistência técnica no Rio de Janeiro, Buenos Aires e Fortaleza. Possuía também instalações de proteção ao voo, rádio e serviço de meteorologia.

⁷ Ver carta enviada ao Ministro Oswaldo Aranha pelo embaixador Caffery, em 12 de janeiro de 1942, AI 22.675.

⁸ Ver carta enviada ao Ministro Oswaldo Aranha pelo embaixador Caffery contendo uma lista de pessoas que ainda continuavam recebendo salários da Lufthansa, em 3 de junho de 1942. AI. 30.112.

⁹ Estas oficinas do Caju constavam de uma lista como local de encontro de atividades subversivas no Rio de Janeiro (Places of Assembly in Connection with Espionage and Subversive Activities in Rio). CPDOC OA. Doc. 2ª Guerra Mundial.

Para agravar a situação, o pessoal técnico empregado na companhia era em grande parte alemão, como foi o caso do piloto Clausbruch, funcionário da Lufthansa cedido à Condor Syndikat e à VARIG. Empregavam na execução dos serviços somente materiais alemães, como os aviões *Dornier Wal*, *Dornier Merkur* e *Junkers G.24*. Em 1928, chegaram ao Brasil os *Junkers F.13* de excelentes qualidades técnicas.

Em 1941, a Condor possuía o melhor equipamento da América do Sul (HALL; PECK, 1941, p. 351). Os rádios de comunicação e sistema de descoberta de direção consistiam nos últimos lançamentos da Telefunken e Lorenz. Sua frota era formada por: treze trimotores *Junkers JU 52* para seis passageiros, conversíveis em terra ou água; oito monomotores *Junkers F13* para cinco passageiros; oito monomotores tipo *Junkers F34* para cinco passageiros; dois bimotores tipo *Focke-Wulf F58* para cinco passageiros; e dois *Focke-Wulf FW200s* para vinte e seis passageiros, que cruzaram o Atlântico para fazer a rota Rio-Buenos Aires. Esse avião fez a rota Berlim-Rio em 34 horas e 55 minutos de tempo de voo com escalas em Sevilha, Bathurst e Natal e tinha o mesmo desenho de um bombardeiro. Tais aviões, juntamente com seis *Ju 52*, foram cedidos para a Condor quando a Deutsche Lufthansa suspendeu suas operações na América do Sul devido ao início da Guerra.

A pressão política norte-americana, como será vista em detalhes na seção seguinte, para terminar com a influência alemã na companhia, tem início em 1941, aumentando em intensidade com o ataque a Pearl Harbor e a consequente entrada dos Estados Unidos na guerra.

A guerra afetou a aviação no Brasil, ligada ou sob influência de equipamento alemão, pois o transporte naval e aéreo feito pelos alemães e franceses ligando o litoral brasileiro à África foi suprimido. As linhas da Condor, assim como os aeroportos da Air France, foram prejudicados pela falta de material sobressalente e de pessoal de voo.

As hostilidades na Europa levaram a Lufthansa suspender suas atividades na América do Sul. A Condor, como subsidiária, passou a operar suas rotas no Brasil, Uruguai, Argentina e Chile, controlando, então, um

capital de giro avaliado, em 1941, em 54.000 contos, adiantados pela Lufthansa.

4.2 LATI

Em dezembro de 1939, após um período de preparação, a Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), finalmente, inaugurou o serviço Roma-Rio¹⁰. Essa linha operava com subsídios do governo italiano e tinha como um de seus diretores Bruno Mussolini, filho do Duce. Atuava também como agente de vendas na América do Sul dos aviões *Savoia Marchetti*.

Como o início das hostilidades na Europa forçou a Lufthansa a cortar seus voos transatlânticos e a Air France a suspender suas operações em junho de 1940, a LATI tentou aumentar seus voos visando substituir o lugar deixado pela Lufthansa no transporte do correio, e passa de duas viagens por mês para uma por semana. O equipamento utilizado eram bombardeiros convertidos em aviões comerciais com velocidade de mais de 220 milhas por hora e cobrindo uma distância de 2.500 milhas com o trimotor *Savoia Marchetti 583ts*, conhecido como “Rato Verde”. A LATI abriu em dezembro de 1939 o serviço através do Atlântico Sul, utilizando a rota via Sevilha, Villa Cisneros, Ilha do Sal, Natal e Recife e empregando um *SM 83* restrito a 500 libras de correspondência e algum passageiro convidado.

O certificado provisório para operar foi fornecido pelo Brasil em 23 de dezembro de 1938, com o número 3.481, e a permissão argentina foi dada em 6 de março de 1939. O Brasil confirmou a licença através do Decreto n.º 1.401, de 3 de julho de 1939, autorizando uma rota pela costa de Natal até o sul do Brasil.

O Ministério da Aeronáutica italiana colocou os melhores pilotos a serviço da LATI, incluindo o Coronel Biseo e Bruno Mussolini. Foram feitas negociações para estender a rota até Santiago do Chile.

¹⁰ Foram empregadas no Brasil para implantação da companhia aproximadamente 30 pessoas, a maioria oficiais da Régia Aeronáutica.

Dentre as companhias que atuavam no Brasil, a LATI era a mais visada pelos norte-americanos. O Departamento de Guerra e a Marinha dos Estados Unidos consideravam que sua atividade era prejudicial aos interesses da “defesa do hemisfério.”¹¹

As relações da LATI com o governo brasileiro enfrentavam dois tipos de tratamento. Havia um desentendimento entre setores governamentais: um que se inclinava favoravelmente às nações do Eixo e outro aos aliados, como pode ser observado com a questão do fornecimento de combustível à companhia.

Outro fato que abalou as relações entre a LATI e setores do governo ocorreu em abril de 1941, quando o Brasil impôs uma multa de \$1.000 de dólares por um voo suspeito sobre o oceano¹². Um avião da LATI levantou voo em Recife e, sem ordem das autoridades aeronáuticas brasileiras, voou durante sete horas e quinze minutos com rumo desconhecido. A tripulação do avião foi acusada de fornecer o horário de partida de navios italianos e a posição dos navios ingleses para furar o bloqueio.

Em agosto de 1941, o embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Caffery, envia uma carta ao Ministro Oswaldo Aranha, preocupado com o número de afundamentos de navios britânicos nas proximidades das ilhas do Cabo Verde. Relata que os ingleses possuem provas concretas que existe relação entre a LATI e os navios afundados. Sobreviventes declararam terem visto aviões da LATI antes de serem atacados. Os pilotos da LATI telegrafam regularmente para Roma dando a posição e o curso de todos os navios vistos em trânsito.¹³

Segundo Hilton (1983, p. 253), as atividades da LATI eram um motivo constante de preocupação para os serviços de informações britânico e norte-americano, uma vez que constituía na única brecha séria ao bloqueio econômico e de comunicações com a Europa.

¹¹ Ver telegrama enviado pelo Secretário de Estado Norte-Americano Hull para o embaixador no Brasil Caffery. FRUS, v. 6, 13 out. 1941, p. 524.

¹² Ver *O Estado de São Paulo*, 15 dez. 1941, p. 6: “Suspensos os Serviços da LATI e da Condor”. Nessa ocasião foi solicitado à companhia que as transmissões radiotelegráficas não fossem feitas em idioma italiano.

¹³ Ver carta de Caffery para Oswaldo Aranha, 29 de agosto de 1941. AI 22.675.

Foi possível constatar através de um depoimento de Willian la Verre, publicado no *Jornal do Brasil*, a quantidade e o tipo de material transportado para a América do Sul pelos aviões da LATI durante o período de 30 de dezembro de 1940 a 30 de maio de 1941. Segundo este depoimento, foram trazidos da Europa 2.265 quilos de livros, 86 quilos de filmes de propaganda, 240 quilos de concentrados químicos, e enviados para lá produtos estratégicos (como 3.371 quilos de mica, material fundamental para os alemães na guerra), pedras preciosas, três quilos de diamantes industriais e 183 quilos de platina. Também foram transportados “convidados”, pessoas intimamente ligadas ao Eixo, como Erich von Ribbentrop, sobrinho do Ministro de Relações Exteriores da Alemanha; Julius Holzer, chefe das tropas de assalto; Rudolf Meisner, chefe da Gestapo para América do Sul; Dr. Walter Becker, especialista no comércio externo; Arnulf Fugermann, especialista em propaganda antissemita; Theodore Schumacher, chefe da propaganda através do rádio, jornais e revistas; Dr. Rudolph Paetz, propagandista para agir em meios escolares; Arthur Dietrich, encarregado de propaganda nazista em geral na América do Sul, entre muitos outros agentes que viajavam com passe da Gestapo.¹⁴

Outro caso interessante que relaciona a LATI e a espionagem é o de Maria Tereza Cavalcanti Ellender, diretora da revista *Correio do Ar*¹⁵. Em 1940, a LATI enviou Maria Tereza para a Europa com o objetivo de fazer publicidade. Na oportunidade, ela escreveu artigos elogiando os aviões *Savoia Marchetti*, *Caproni*, *Pioohiatelli*, *Messerschmitt* e *Junkers* e, em Roma, entrou em contato com diretores da LATI: General Aurelio Liotta, Coronel Attilio Biseo e Bruno Mussolini. Nessa viagem, Maria Tereza foi portadora de relatórios militares e políticos do Brasil e de outros países da América

¹⁴ Segundo o depoimento do Sr. William La Verre, chefe da divisão das Repúblicas Americanas no Departamento do Comércio, perante a comissão de Defesa do Senado. *Jornal do Brasil*, “O Brasil em face a Guerra”, 5 abr. 1942. p. 6.

¹⁵ Esta revista inicialmente chamava-se *Vasp*, trocou seu nome para *Correio do Ar* por iniciativa de Maria Tereza, quando as empresas aéreas no Brasil foram proibidas de manterem publicações. Essa revista recebia auxílio financeiro dos consulados alemão e italiano.

do Sul entregues em Roma, uma vez que ela possuía ligações com agentes de São Paulo, Rio de Janeiro e Buenos Aires¹⁶.

Examinando o inquérito policial que acompanha seu processo, encontram-se outras provas do seu envolvimento com a espionagem. Uma dessas é a mensagem recebida, em 24 de outubro de 1941, da Alemanha contendo as seguintes instruções:

Mary deve procurar obter informes planos específicos dos Estados Unidos sobre transportes aéreos extensivos Brasil-África. Número e tipo de aviões. Horário de partida e destino final devendo travar relações com pessoas que possam fornecer informações com regularidade.

Essa instrução levou Maria Tereza a Recife em busca de informações. Outras mensagens recebidas a seguir enfatizavam o desejo do Eixo em obter fotografias aéreas dos portos e aeroportos, a marca e o modelo dos aparelhos. Maria Tereza viajou em 10 de novembro de 1941 num avião da LATI, regressando no dia vinte com informações sobre o aeroporto Ibura em Recife, tais como dimensões da pista, número de hangares e instalação de uma bateria antiaérea. Observou também que 211 aviões *Boeing* haviam realizado a travessia de Natal-África com tropas e material¹⁷.

Apesar de todas as evidências, o governo brasileiro resistia em dissolver essa companhia, alegando que era a única ligação direta que o país possuía com a Europa, inclusive para o transporte da correspondência diplomática¹⁸, uma vez que as outras companhias haviam suspenso os voos. Foram necessárias prolongadas negociações, em busca de outra companhia que substituísse a LATI. No entanto, o ataque a Pearl Harbor e a entrada dos Estados Unidos na guerra tornaram a situação da LATI insustentável. E com a suspensão do fornecimento de combustível por parte

¹⁶ Segundo informações do Cônsul da Itália em São Paulo, contidas no processo n. 3093, Tribunal de Segurança Nacional, v. IV, p. 639.

¹⁷ Ver informações recolhidas no processo n. 3093, Tribunal de Segurança Nacional, v. IV, p. 582-640.

¹⁸ Seitenfús (1985, p. 347) revela que esta correspondência era censurada, encontrando-se nos arquivos diplomáticos italianos grande número de fotocópias de documentos brasileiros.

dos norte-americanos, como será visto na seção seguinte, a LATI é obrigada a cessar as operações no Brasil, em 22 de dezembro de 1941.

4.3 VARIG

Devido a oportunidade de realizar entrevistas com a família do fundador, com antigos funcionários e pela documentação encontrada, o caso VARIG merece ser destacado; os dados biográficos foram utilizados na intenção de mostrar, através de um caso particular, como se dava a influência alemã numa empresa aérea.

A Viação Aérea Rio-Grandense foi fundada por gaúchos, em grande parte de origem alemã, em 7 de maio de 1927. Durante esse período inicial, as operações da companhia ficaram restritas ao Estado do Rio Grande do Sul.

Seu idealizador, Otto Ernest Meyer ou Ernest Otto Meyer-Labastille, nascido em 25 de novembro de 1897 em Nieder-marschacht (Hannover), era filho de um comerciante alemão radicado no Haiti e de uma francesa. Seu pai era um comerciante que exportava café para a Alemanha em troca de produtos manufaturados que vendia no Haiti. Ao completar oito anos, Otto Meyer foi estudar na Alemanha.

Quando estourou a Primeira Guerra, Otto estava completando seus estudos e resolveu se alistar mesmo sendo menor de idade. Começou fazendo pequenos trabalhos e passou para a artilharia, onde fez as primeiras viagens de avião como observador, ajudando a identificar alvos para artilharia.

O término da guerra encontra a Alemanha numa terrível situação econômica: a inflação altíssima prejudica os negócios do pai de Otto que havia aplicado suas economias no mercado imobiliário de Hamburgo; o pânico que se instala leva o tio, responsável pelos investimentos do pai, ao desespero e ele vende os imóveis, sem obter com isto grandes vantagens.

A falta de perspectivas faz com que Otto resolva emigrar. Em 17 de fevereiro de 1921, junto com outros amigos do Exército, vem para a América do Sul.

Na viagem de navio, conhece o “coronel” Lundgren, dono das Casas Pernambucanas, e recebe o convite para trabalhar em sua loja em Recife. A oferta é aceita. Ao chegar, fica sabendo que se tratava de uma loja de tecidos com filiais em outras partes do Brasil.

Percebe, então, a dificuldade que representava viajar neste país. Com um sistema ferroviário incompleto, era mais rápido e confortável o transporte marítimo entre Recife e Rio de Janeiro do que por terra. Ainda em Recife, contrai malária e resolve tentar a vida na capital do país.

Ao chegar no Rio de Janeiro, consegue emprego numa companhia de navegação (Theodor Wille), originando daí, segundo sua filha¹⁹, o interesse e as primeiras sondagens para o início da empresa aérea. Segundo relatos deixados pelo próprio Otto Meyer, entre 1921 e 1924, fez duas tentativas junto com os amigos Hans Joesting e Hans Gronau para organizar uma empresa de transporte aéreo, mas fracassaram.

No Rio, é aconselhado a ir para Porto Alegre, onde havia grande quantidade de descendentes de alemães como ele. Resolve, então, se mudar para o Rio Grande do Sul e começa a trabalhar em uma firma de comércio e exportação, mas gasta a maior parte do tempo tentando criar sua empresa de aviação.

Entre 1925 e 1926, começa a encontrar interesse entre personalidades de destaque no Rio Grande do Sul para seus planos relativos à empresa de aviação. Primeiramente, apresentou-os ao então deputado estadual, presidente da Associação Comercial, industrial e fazendeiro, Major Alberto Bins, que, entusiasmado, procurou sensibilizar o governo de Borges de Medeiros para os planos de aviação (MEYER, 1962, p. 1).

Em 21 de outubro de 1926, conseguiam, para a futura empresa, parecer favorável para o pedido de isenção de impostos e taxas durante

¹⁹ Entrevista realizada com Mariette Meyer da Silva em 14 de março de 1988.

quinze anos. Em novembro do mesmo ano, Otto embarcava para a Alemanha, levando consigo o nome de dez pessoas interessadas a se tornarem incorporadores da empresa projetada: Major Alberto Bins, José Bertaso, Charles Fraeb, Arthur Bromberg, Engenheiro Rodolpho Ahrons, Doutor Adroaldo Mesquita da Costa, Emílio Gertum, Waldemar Bromberg, Jorge M. Pfeiffer e Dr. Ernesto Rotermund.

Segundo suas observações, esta viagem era muito importante, pois havia a necessidade de contratar no estrangeiro técnicos, pilotos, mecânicos de bordo e terra com conhecimentos práticos. Procurava estabelecer contatos para compra de combustíveis e tentar a inclusão em uma das grandes apólices de seguro de uma congênere ou da indústria aviatória. Além disso, desejava estudar os sistemas de administração, serviços de segurança, meteorológicos, de comunicação, despachos em terra e água, tentando coadunar seus planos com os de outros, visando uma cooperação recíproca. Por isso, planejou o entendimento com o cientista e industrial, professor Hugo Junkers, em Dessau, e fez contatos com a Deutsche Lufthansa.

Nessa viagem, Otto Meyer não encontrou ninguém que quisesse ariscar dinheiro adiantado e precisou assumir todas as despesas sozinho. Somente em Berlim conseguiu firmar um acordo com o Condor Syndikat para o fretamento de serviços durante três meses para operar regularmente sobre a Lagoa dos Patos e a subscrição de 200 contos de réis em ações, assumindo o compromisso de comprar o avião *Dornier Wal* Atlântico.

Voltou a Porto Alegre, partindo de Hamburgo em 11 de janeiro de 1927, trazendo documentos assinados com o Condor Syndikat que confirmavam a imediata disponibilidade do comandante Rudolf Cramer von Clausbruch, da Lufthansa; do mecânico de bordo e segundo piloto, Franz Nuelle, da SCADTA; também do engenheiro Max Sauer, da Condor Syndikat, para iniciarem o serviço regular entre Porto Alegre-Pelotas e Rio Grande.

Os documentos incluíam as questões de combustíveis especiais, seguros, revisões e consertos, além da venda do Dornier Wal (Atlântico) da SCADTA, que estava sendo revisado no Rio de Janeiro após o voo que acabara de realizar entre Buenos Aires e Rio de Janeiro, levando o ex chanceler alemão Dr. Hans Luther. Ficou acertado o prazo máximo até 15 de maio de 1927 para o estabelecimento da companhia, e o primeiro voo do avião “Atlântico” foi previsto para 1º de fevereiro de 1927.

Em 25 de janeiro de 1927, Otto Meyer desembarcou no Rio de Janeiro e no dia 27 embarcou no “Atlântico”, chegando em Porto Alegre, depois de fazer escalas em Santos, São Francisco e Florianópolis. A tripulação era formada por Von Clausbruch, Max Sauer e Nuelle. Levaram também o tenente aviador Henrique Dyott Fontenelle, representando os ministros de Guerra, Marinha e Viação.

No dia seguinte, fizeram o primeiro voo de estudo e escolherem o lugar, nas margens do Saco da Mangueira, em Rio Grande, para a instalação da primeira oficina de conservação, revisões e consertos. Nessa viagem, levaram a Srta. Maria Enchenique como portadora de uma mensagem do intendente de Porto Alegre ao seu colega de Rio Grande e como passageiros os senhores Guilherme Gastal e João de Oliveira Goulart.

Devido ao crescente trabalho, foi necessário contratar um secretário. Otto Meyer, através de um anúncio de jornal, encontrou Rubem Berta, que foi seu primeiro funcionário e, posteriormente, seu sucessor.

Em 2 de abril de 1927, realizaram a primeira reunião na Associação Comercial para tratar da fundação da empresa. Em 7 de maio de 1927, a assembleia geral com 550 acionistas aclamou a fundação da VARIG (ver Anexo D), nomeando como diretor técnico Rodolfo Ahrons, brasileiro, descendente de alemães. A diretoria era composta por nove membros e nove suplentes, todos com origem ou algum envolvimento com a Alemanha.

A parte do Condor Syndikat em pagamento do “Atlântico” era de 21%, mais tarde comprada pelo Estado do Rio Grande do Sul durante o governo do General A. J. Flores da Cunha. Em 15 de junho de 1927, encerrou o contrato feito com o Condor Syndikat, passando o comandante

Cramer Von Clausbruch e o mecânico de bordo Franz Nuelle para o quadro de funcionários da VARIG²⁰. Em 1928, a VARIG recebe a primeira proposta de fusão com o Sindicato Condor, já estabelecido no Rio de Janeiro. Novas tentativas para a fusão das duas companhias seriam feitas nos anos que se seguiram. Em 1930, é feita a transferência de 1.050 ações da VARIG, percententes ao Condor Syndikat, para o governo do Rio Grande do Sul. Em 1932, depois de atravessar um período de dificuldades, chegaram a Porto Alegre três novos aviões, sendo dois *Junkers F.13* e um *Junkers Junior*, para treinamento, e três homens recomendados pelas usinas Junkers com larga experiência: Sr. Paulo Lowatzi, Harald Stunde e Max Frantz.

A VARIG recebeu o segundo avião, um Dornier Merkur, chamado “Gaúcho”. No começo de 1932, sofreu uma completa reformulação com o auxílio do governo estadual, que fez um empréstimo para compra de dois *Junkers F. 13*.

Os aviões e equipamentos utilizados pela companhia fazem supor que existisse um tipo de contrato com a Junkers para o fornecimento de equipamento.

Quando estourou a Segunda Guerra, ele estava lá e retornou rapidamente ao Brasil num navio italiano. Ainda neste ano partiu de Hamburgo material de reserva previsto para dois anos de tráfego em condições normais e uma instalação completa de máquinas especiais para consertos e fabricação de planadores.

Pode-se observar, desde o início, as estreitas ligações da VARIG com o Condor Syndikat, e, posteriormente, com a Lufthansa. Uma prova disso foi o empréstimo do piloto Clausbruch. Embora ele conte em entrevista publicada em agosto de 1976 que nunca foi empregado da VARIG e sim do Condor Syndikat, Otto Meyer²¹ se refere a ele como funcionário, e seu

²⁰ É interessante notar que o Sr. Clausbruch continuou recebendo pagamentos da Lufthansa até maio de 1942. Ver carta do Embaixador Caffery a Oswaldo Aranha em 3 de junho de 1942, AI 30.112, e foi demitido do Sindicato Condor em 16 de março de 1942. Clausbruch, em entrevista a Aldo Pereira (1987, p. 149), diz ter sido preso durante três anos e não saber por quê.

²¹ O historiador Alexandre Fortes encontrou, no final da década de 1990, alguns documentos, e entre eles, estava o relatório do Departamento de Ordem Política e Social (DOPS) que acusava Meyer de ser filiado ao Partido Nazista. Meyer, em seu depoimento no inquérito, dizia que não era filiado ao Partido Nazista, mas era filiado ao Deutsch Arbeitsfront, o braço sindical do partido. Na época, foi encontrado um rádio no aeroporto São João. Inclusive, a

nome consta da ata dos acionistas em 1927 com 50 ações. Mais tarde, passa a trabalhar no Sindicato Condor, embora continue recebendo também salários da Lufthansa até 1942.

As ligações alemãs com a VARIG fazem com que a companhia passe a ser vigiada pela polícia. Em setembro de 1940, a polícia do Estado do Rio Grande do Sul faz um relatório ao Presidente Getúlio Vargas sobre a articulação nazista no Estado²².

Neste documento aparece a suspeita de envolvimento de um piloto da VARIG. Tratava-se do piloto Franz Xavier Greiss, que já havia servido à companhia Sindicato Condor como mecânico anos antes.

Segundo o relatório, o piloto vinha sendo seguido há dias por agentes policiais, ficando constatado que a sua residência em Esteio (RS) era cercada por antenas, tendo um rádio instalado em casa. A desconfiança aumentara devido à sua ligação com pessoas que despertavam a suspeita da polícia, como Rodolfo Weisbauer Júnior, a família Zirbes e o capitão Belmonte. A estratégia utilizada para recolher informações, segundo o policial destacado na VARIG para vigiá-lo, era feita durante o embarque e desembarque, quando havia sido visto conversando com mulheres. A palestra continuava dentro do aeroporto e, logo depois, ele as deixava na esquina da rua Coronel Bordini com rua Benjamin Constant em Porto Alegre. Greiss parecia ser um elo de ligação no fornecimento de informações.

Os motivos apontados pelo relatório para o envolvimento do piloto com a rede de espionagem não são conclusivos. Em entrevista feita com o comandante Lili Lucas de Souza Pinto, funcionário da VARIG até hoje, que voou e teve como instrutor o piloto Greiss, embora não admita a existência de espionagem na VARIG, confirma a influência alemã. O comandante Lili disse nunca ter percebido qualquer tipo de envolvimento do piloto Greiss com articulações nazistas. A impressão que ele tinha era que o piloto, simpático, brincalhão e muito dedicado à aviação, não estava preocupado com

instalação do rádio foi uma determinação que veio diretamente da Alemanha e envolveu a Varig como apoio operacional para uma ação de espionagem, em território brasileiro, da qual Meyer participou pessoalmente. (Ver: FORTES, 2004, p. 188-191).

²² Ver CPDOC GV. 40.09.00/3 XXXIV-45, de 27 de setembro de 1940.

política. Não se tem notícia se ele foi preso alguma vez e, mesmo depois das denúncias, continuou trabalhando na VARIG normalmente²³.

Embora a empresa juridicamente não possuísse mais vínculos com a Alemanha, na realidade, até 1941, a VARIG continuava sob esta influência. Possuía sete aviões, todos alemães, inclusive um *Ju 52*. Mantinha também uma escola de aviação equipada com material alemão.

Leopoldo Amorim, engenheiro chefe de manutenção da Condor nessa época, em depoimento gravado, contou que a VARIG funcionava como se fosse uma subsidiária da Condor. Ele enviava o material que a empresa deveria ter, formando a cadeia alemã Lufthansa-Condor-VARIG²⁴.

Em 24 de dezembro de 1941, pressentindo o perigo que a empresa corria de sofrer represálias por parte dos norte-americanos, Otto Meyer (1962, p. 10), mesmo tendo se naturalizado brasileiro, resolveu largar a presidência e solicitou a demissão irrevogável, enviando ao Dr. Adroaldo Mesquita da Costa a seguinte carta:

Saudações atenciosas.

A situação que estamos atravessando, fez-me crer que minha permanência à testa dos negócios da Empresa se tornou um empecilho para seu desenvolvimento.

Estou, outrossim, com a saúde abalada há mais tempo, como é do vosso conhecimento, e necessito, por isso, de um período prolongado de repouso. Por estas razões, e não desejando, de forma alguma, prejudicar a Empresa com o estado de cousas que tende a agravar-se, venho solicitar, em caráter irrevogável, que a VARIG me conceda a demissão do cargo de Diretor-Gerente.

Peço, assim, a que V.S^a se digne de tomar as providências previstas em Lei, incluindo a votação, pela Assembleia Geral dos Acionistas, das contas da minha gestão.

²³ Entrevista realizada em 15 de julho de 1988, no Rio de Janeiro, com o Comandante Lili Lucas de Souza Pinto.

²⁴ Depoimento do Engenheiro Amorim até 1941 gravado em 27 de outubro de 1988, I Seminário de História Aero-náutica Brasileira, v. 3, Informe Final, p. 256.

Ao retirar-me da Empresa a que estive ligado desde a sua fundação, e em que fica parte do meu coração e do meu afeto, desejo manifestar-lhe que as minhas relações com os Srs. acionistas e conselheiros fiscais, por sua parte, e os colegas de diretoria e o pessoal, por outra, se converteram em laços de amizade que jamais esquecerei. Sou, pois, grato a todos pelas provas de consideração com que fui distinguido, desejando à VARIG, que, com o tempo, se tornou patrimônio inalienável de trabalho e de boa vontade do Rio Grande do Sul, todo o progresso possível para o bem-estar do Estado e do País.

Queira crer-me, com constante gratidão, o seu admirador e amigo.

Mesmo saindo da direção da empresa, dias depois a polícia invade sua casa à procura de rádios, alto-falantes e armas. Alegando suspeita de seu envolvimento com o nazismo, leva-o preso. Durante três dias, fica recolhido ao Presídio Central. Libertado pelo Dr. Adroaldo Mesquita, continuou em prisão domiciliar. A partir daí, tinha sua casa constantemente vigiada, não podendo ninguém entrar ou sair sem identificação.

Muitos amigos se afastaram e chegaram mesmo a pedir que não os procurasse. No Rotary, por exemplo, devido à pressão de alguns membros, foi constrangido a se retirar. Terminada a guerra, voltou a pertencer ao conselho da VARIG até sua morte em 1966.

Em 1941, Rubem Berta assumiu a presidência no lugar deixado por Otto Meyer. A partir de 1942, começou a operar a primeira linha para fora do Estado, para Montevidéu. Logo depois, foi adquirido o De Havilland 89a Dragon Rapide²⁵, biplano de oito lugares, de origem inglesa.

4.4 VASP

A Viação Aérea São Paulo também recebeu forte influência alemã. Formada no dia 4 de novembro de 1933 por um grupo de 72 empresários estabelecidos em São Paulo, a sociedade conseguiu reunir a quantia de 400 contos de réis. Em 31 de maio de 1934, através do Decreto n.º 24.070, o

²⁵ Ver carta enviada por Rubem Berta ao Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha, CPDOC OA. 43.05.24/33. agradecendo auxílio do ministro da Defense Supplies Corporation, da Panair e da Panam na compra dos aviões.

governo federal concedeu a permissão para estabelecer o tráfego aéreo no território nacional.

Em 1935, frente às dificuldades que se acumulavam, a direção da VASP recorreu ao governo do Estado e do Município recebendo apoio de Armando Salles Oliveira, que forneceu à empresa o capital de 3 mil contos de réis, tornando o Estado de São Paulo o maior acionista, com 90% do capital.

O ingresso financeiro possibilitou a compra de aviões maiores: primeiro, um *Dragon* inglês para oito passageiros; depois, chegaram a São Paulo dois *Ju 52* em julho de 1936 (entre 1936-1946 teve 7 *Ju 52*) e entraram em serviço no dia 5 de agosto, inaugurando a linha São Paulo-Rio. Juntamente com os aviões, vieram pilotos e mecânicos alemães. Em 1937, a VASP recebeu seu terceiro *Ju 52*.

A influência alemã pode ser percebida através do equipamento e crédito fornecidos pela Lufthansa e pela fábrica de aviões Junkers. O diretor da companhia, Dr. Ismael Guilherme, colocou como instrutor o Comandante Bueldring, especialista designado pela Lufthansa. Entre seis pilotos que possuía, dois eram alemães naturalizados; os outros quatro eram brasileiros com ascendência alemã.

Em 1939, a convite da Lufthansa e da Junkers, o Dr. Ismael Guilherme ficou quatro meses visitando a Alemanha com todas as despesas pagas. A viagem era para o estudo da aviação alemã e também para acertar detalhes da remessa de dois novos aviões *Ju 52* encomendados em Dassau, para os quais foi necessário que o governo do Estado de São Paulo providenciasse um subsídio adicional, uma vez que, com o início da guerra, esses aviões só puderam ser entregues no Brasil (porto de Santos) em julho de 1941, via Rússia e Japão, para escapar do bloqueio dos aliados. O engenheiro Amorim, funcionário da Condor, conta que estes aviões chegaram para a Condor, que era intermediária no negócio, o que demonstra, mais uma vez, os estreitos elos de ligação entre a Lufthansa, a Condor e a VASP²⁶.

²⁶ Ver depoimento prestado pelo Comandante Amorim no I Seminário de História Aeronáutica Brasileira, v. 3, p. 257.

Além disso, os aviões da Junkers estavam sob a supervisão técnica do Sindicato Condor.

A VASP operava aproximadamente 1.200 milhas de rotas, mas a sua linha mais rentável era a ponte aérea Rio-São Paulo, operada duas vezes ao dia. Estas linhas estavam conectadas ao sistema Condor.

4.5 PANAIR

A Panair se originou da NYRBA²⁷ em 17 de outubro de 1930. A NYRBA do Brasil foi comprada pela Pan American, trocando o nome para Panair do Brasil. Atuou como subsidiária da Pan American, recebendo a frota de quatro aerobotes *Consolidated Commodore* e quatro aerobotes *Sikorsky S-38*, que se destinavam a operar uma linha costeira desde Belém até o Sul do Brasil em conexão com uma linha da Pan American que operava no Caribe e nas Guianas.

A administração da empresa estava sediada no Rio de Janeiro e a manutenção dos aviões, em Belém. Suas tripulações eram inteiramente norte-americanas, sendo a quase totalidade dos pilotos originária da aviação naval norte-americana.

Desde o início se trava uma luta pelas rotas do interior do Brasil entre a Panair, que representava os interesses norte-americanos, e a Condor, que representava os alemães.

Em março de 1934, a Panair do Brasil criou o segundo serviço semanal da linha Belém-Buenos Aires. No mesmo ano, a Pan American recebia licença para operar na rota do litoral juntamente com a Panair, ficando os norte-americanos com duas linhas no litoral.

No início de 1937, a Panair alcançava Rio Branco no Acre. Em 1940, com mais dois aviões Douglas DC2, ampliava suas linhas, construindo para apoio técnico um aeroporto no centro do Brasil, o de Barreiras, no interior da Bahia.

²⁷ Essa companhia já foi referida na seção 2.

Com a entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, a Panair teve uma grande atuação. Como empresa ligada aos interesses norte-americanos, participou no transporte logístico de material e de tropas e na construção de aeroportos.

A Panair foi a empresa mais beneficiada, durante o período de guerra; a compra de aviões e mesmo de peças de reposição na Europa era praticamente impossível, o que prejudicou muito as companhias que trabalhavam com equipamento alemão.

A Panair em 1941 comprou oito aviões *Lodestar* norte-americanos e estendeu suas linhas para Corumbá e Assunção. Em 1943, iniciava os primeiros voos noturnos entre Belém e São Paulo, com aviões *Lodestar*, e no mesmo ano, recebia os primeiros *DC3*.

Para se ter uma ideia, foi no período entre 1941 e 1945 – fase crítica de guerra – que esta companhia teve seu maior crescimento, incorporando à sua frota 14 aviões.

Para os Estados Unidos, esta foi a maneira de ocupar o espaço deixado gradativamente pelos europeus. Ao mesmo tempo que fortaleciam a empresa, esta lhes prestava serviços de grande valor estratégico num período de guerra. Apenas a Panair estava autorizada a abastecer e reparar em seus campos e aeroportos aviões ingleses e norte-americanos, estando aparelhada para isso.

O aeroporto de Val de Caes no Pará possuía bombas e adaptações capazes de receberem, abastecerem e repararem simultaneamente todos os aviões de uma esquadrilha, o que o tornava uma verdadeira base aérea. Tudo graças aos melhoramentos introduzidos pela Panair²⁸.

Outro exemplo dos serviços prestados pela Panair são as instruções dadas aos comandantes para cooperação com as autoridades navais. Eles deveriam, caso avistassem durante o voo navios de guerra ou mercantes estrangeiros armados, ou mesmo nacionais, que despertassem suspeita, anotar a posição onde foram avistados e logo, ao desembarcar, entregar

²⁸ Estas informações fazem parte de um relatório enviado ao Presidente da República Getúlio Vargas pelo Ministro de Guerra Eurico Gaspar Dutra, em 2 de julho de 1941. SF. cx. 15, n. 4531.

ao Capitão dos Portos as observações feitas. Durante o voo, caso observassem algo anormal, deveriam comunicar-se através de telégrafo, nunca pelo rádio²⁹. Dessa maneira, os voos sob o Atlântico Sul, além do transporte comercial, serviam também para patrulhar a costa brasileira numa vigilância constante contra os submarinos inimigos.

A colaboração na infraestrutura aeroportuária tornava os voos mais seguros e servia de base para atingir a Europa com tropas e munição. Os ensinamentos obtidos com o transporte aéreo militar através do C-47 foram aprimorando as travessias oceânicas e passaram a ser aplicados aos DC-3 recém adquiridos pela aviação comercial.

Ao término da guerra, a Panair do Brasil, que sempre utilizara aviões norte-americanos, era a empresa que apresentava o melhor serviço e a mais moderna operação na travessia do Atlântico Sul.

A única indústria aeronáutica que, durante a Segunda Guerra, continuou a produzir aviões de transporte para uso comercial foi a norte-americana. Durante os anos de guerra, desenvolveu tecnologia e, quando os Estados Unidos conseguiram a hegemonia política e econômica sobre a América do Sul, houve um predomínio total na frota brasileira de aviões de produção norte-americana. Isto demonstra, finalmente, que a aviação norte-americana passava a dominar o transporte aéreo em substituição a companhias europeias.

Veremos, a seguir, a disputa do mercado brasileiro.

²⁹ Essas instruções aos comandantes da Panair do Brasil S.A. foram dadas em anexo ao ofício Ar n. 2868, setembro 1939.

A ação norte-americana sobre as companhias comerciais brasileiras

No capítulo anterior, foi visto que o governo dos Estados Unidos considerava urgente envidar esforços para afastar da América do Sul todas as linhas de transporte aéreo controladas por potências do Eixo.

Como resultado desse empreendimento, no final do ano de 1941 restavam em operação as linhas que serviam o Brasil e a Argentina. Depois do ataque a Pearl Harbor e da entrada dos Estados Unidos na guerra, a situação dessas companhias se tornou ainda mais crítica.

O Governo Vargas estava dividido, mas a ideia que predominava era a de que o Brasil não podia perder os serviços prestados pelas duas companhias e cair num monopólio norte-americano.

Neste capítulo será abordada a luta travada pelos norte-americanos pela tomada das linhas aéreas. Dois fatores convergiam para tal: de um lado existiam os fatores políticos e militares em eliminar o controle do Eixo; e de outro, havia o motivo econômico em substituir por companhias norte-americanas.

Devido a situação de guerra, o Departamento de Estado Norte-Americano tinha interesses estratégicos em possuir bases no nordeste para atingir a África. A ação norte-americana sobre o Brasil foi desdobrada em três itens: o fim da LATI, a nacionalização da Condor e a questão da construção de aeroportos no Nordeste, isto é, obtenção de bases estratégicas para estacionar tropas no Nordeste do Brasil.

5.1 O fim da LATI

Desde abril de 1941, o Departamento de Estado queria o término da LATI e preocupava-se com uma possível ligação da LATI com a Air France na rota Rio de Janeiro-Porto Alegre-Montevideo-Buenos Aires. Embora a Air France tivesse apenas dois aviões no Rio e um em Buenos Aires, representava perigo, pois a França estava ocupada e o diretor do escritório central da Air France na América do Sul estava sob as ordens do governo de Vichy¹.

Os norte-americanos acusavam os aviões da LATI de estarem carregando mica industrial, diamantes, platina e materiais estratégicos, que eram nesse momento objeto de discussão com o presidente do Export Import Bank como parte de um acordo de empréstimo e arrendamento.

O Secretário de Estado Hull sugeria, então, duas medidas que considerava viáveis para encerrar as atividades da LATI: a primeira deveria ser o cancelamento das franquias, pelo governo brasileiro, alegando estar preocupado com a defesa do hemisfério; e a segunda seria negar o suprimento de combustível à companhia italiana.

Essa segunda alternativa era vista como de eficácia duvidosa. O governo de Washington já fizera pressão para que fosse suspenso o fornecimento de combustível à LATI, sem obter resultado positivo.

Os norte-americanos, que possuíam as grandes companhias de petróleo, começaram a dificultar a entrega. O exército brasileiro, a fim de evitar o corte da linha aérea, que neste momento era o único meio de comunicação rápida com a Alemanha, Itália e Europa Central, se mostrou favorável a fornecer gasolina e lubrificantes necessários. No entanto, a Marinha apresentava obstáculos pela pessoa do Ministro Almirante Guilhem, que se recusava a dar autorização para que o transporte fosse feito em navio oficial ou particular brasileiro. O navio teria como destino oficial Recife ou Fernando de Noronha, mas atravessaria o Atlântico levando o

¹ Ver carta do conselheiro da Embaixada no Rio de Janeiro William Burdett para o Secretário de Estado norte-americano, 4 abr. 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 516.

combustível para a Ilha do Sal e ao porto de Vila Cisneros onde a LATI fazia escalas².

Por duas vezes, o Departamento de Estado pediu à Standard Oil Company para que cessasse o fornecimento de combustível. A companhia petrolífera desejava colaborar com o Departamento, mas temia represálias por parte do governo brasileiro. Continuou o fornecimento, alegando que seria obrigada a pagar pesadas indenizações se rompesse os contratos.

O Secretário recomendou, então, ao Embaixador norte-americano no Brasil, Caffery, especial empenho para conseguir convencer o governo brasileiro da necessidade de terminar com as franquias da LATI e de substituí-la pela Pan American Airways, para que o Brasil não ficasse sem sua ligação com a Europa³.

Assim, as relações entre o governo brasileiro e a companhia italiana vão ficando cada vez mais difíceis frente às fortes pressões feitas pela Inglaterra e os Estados Unidos. Esses países, através de seus serviços secretos, chegam até a redigir uma carta falsa utilizando os nomes de dois altos funcionários da empresa com o objetivo de denegrir a imagem da LATI. Nessa carta provocativa, o presidente Vargas era chamado de “gorducho” e o Brasil de “uma nação de macacos”⁴.

O governo norte-americano estava convencido de que as operações da LATI eram contra os seus interesses. Por isso, continuava informando e pressionando o governo brasileiro para eliminar a companhia, como pode ser visto através dos radiogramas fornecidos pelo Departamento de Marinha dos Estados Unidos que foram interceptados quando enviados pelos aviões da LATI à Alemanha.

Um porta-aviões americano, um cruzador e três contratorpedeiros avistados entre Natal e Recife seguindo rumo norte.

² Ver carta enviada ao Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha pelo Coronel Moraes em 8 de novembro de 1940, CPDOC OA 40.11.08.

³ Ver telegrama do Secretário Hull para o Embaixador Caffery, em 7 de abril de 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 517.

⁴ Ver carta do Presidente da LATI Gle. F. Liotta ao C. Vincenzo Coppola, CPDOC, GV 41.10.30/2. Ver também Hilton (1977, p. 253) que demonstra que o documento falso foi obra do BSC britânico para desacreditar a LATI ante o governo Vargas, visando assim o cancelamento da licença da LATI para operar em território nacional.

Um cruzador de quatro chaminés e três contra torpedeiros americanos avistados no largo da Bahia.

Um cruzador e dois contra torpedeiros avistados entre a Bahia e Pernambuco.⁵

Os voos da LATI se prestavam também para serviços de propaganda, espionagem e sabotagem, além da oportunidade de pilotos treinados da Força Aérea italiana se familiarizarem de perto com aeroportos brasileiros.

Em outubro de 1941, o governo dos Estados Unidos enfatizava mais uma vez a importância que tanto o Departamento de Guerra como a Marinha viam no afastamento das Américas de todas as linhas de transporte aéreo controladas pelas potências do Eixo.

Através da Reconstruction Finance Corporation, da Defense Supplies Corporation⁶ e da Pan American, fizeram um acordo para realizar uma linha semanal entre Nova York, Porto Rico, Belém, Natal, Bolama (África Portuguesa) e Lisboa. Mais tarde, se fosse possível, a linha seria estendida entre Foynes na Irlanda e Lisboa, proporcionando ao Brasil um serviço aéreo direto com a Inglaterra por meio de aviões grandes. Para este serviço já haviam sido comprados dois Boeing Clippers transatlânticos por \$1.600,000 dólares, e a despesa anual para operar a linha estava calculada em \$2.000,000 dólares.

A única razão existente para o governo americano subvencionar este serviço, que custaria vários milhões de dólares, seria a concordância do Brasil em eliminar a LATI. Nesse caso, outro avião da Pan American poderia fazer também a rota entre Natal e Buenos Aires em substituição à LATI.

Nesse momento de guerra, era muito difícil encontrar aviões disponíveis, de maneira que o governo norte-americano desejava uma resposta rápida de Vargas. Caso ele não aceitasse as condições, havia outros interessados nos aviões, como algumas linhas internas de transporte aéreo nos

⁵ Memorando secreto sobre as atividades da LATI, 30 de outubro de 1941, CPDOC GV. 41.10.30.

⁶ A Reconstruction Finance Corporation e a Defense Supplies Corporation eram organismos civis, utilizados pelo governo dos Estados Unidos para intervir nas Repúblicas Americanas.

Estados Unidos, a Marinha e Exército norte-americanos, a União Soviética e a China. O governo brasileiro deveria resolver sem demora a questão⁷.

O serviço proposto pelos norte-americanos era superior ao dos italianos, com aviões mais modernos, com maior capacidade para transportar passageiros, malas postais e carga. Enquanto os aviões da LATI só levavam quatorze passageiros, os norte-americanos podiam levar trinta.

Apesar de todas as negociações sigilosas entre o governo norte-americano e o brasileiro, a LATI continuava voando normalmente. Ainda em 5 de dezembro de 1941, ela apresentava às autoridades o *ICILE*, um pequeno avião que podia transportar seis passageiros.

Com o ataque japonês a Pearl Harbor e com a entrada dos Estados Unidos na guerra, a solução encontrada seria suspender o fornecimento de combustível. Rull esperava que Vargas e Oswaldo Aranha concordassem com esta medida.

No dia 12 de dezembro de 1941, foi suspenso o fornecimento de gasolina para LATI, devido ao estado de guerra entre os Estados Unidos e a Itália, uma vez que todo o combustível utilizado em seus aviões era de origem americana.

Mesmo adotando estas medidas, a LATI continuou voando por mais alguns dias. A pressão feita pelo embaixador americano, pedindo ao Ministro Oswaldo Aranha que não permitisse o funcionamento da LATI, foi intensa. Embora sem o fornecimento oficial de combustível, no dia 16 chegou da Europa um avião da LATI, seguindo para a Europa no dia 17. Neste voo só foram enviadas malas postais e correspondência diplomática. Deveriam seguir quatro passageiros, que, na última hora, não foram devido à grande quantidade de malas postais vinda da Argentina. Só no dia 24 de dezembro é que foi noticiado na imprensa que as linhas da LATI seriam substituídas por uma empresa norte-americana.⁸

Para o governo dos Estados Unidos a passagem segura dos aviões através do Brasil era de importância vital para as Repúblicas Americanas.

⁷ Ver CPDOC, GV 41.10.30/2, XXXVI-61.

⁸ Ver *O Estado de São Paulo*, 24 dez. 1941, p. 6.

Os voos da LATI, segundo suas informações, eram certamente utilizados pelos alemães e italianos para reconhecimento aéreo destinado a prejudicar a segurança dos aviões aliados.

Outra preocupação era o equipamento de radiotransmissão da companhia, que poderia fornecer informações sobre o movimento das tropas norte-americanas que passavam por Natal a caminho da África. Como eles já estavam em guerra com a Itália, os aviões poderiam ser abatidos, uma vez que a LATI não era considerada mais uma companhia comercial e sim, uma arma de guerra.⁹

A pressão por parte da embaixada norte-americana se acentua. Oswaldo Aranha passa a receber cartas e avisos diários de Caffery sobre o assunto. Era intenção dos norte-americanos não permitir que os aviões da LATI deixassem o país. Achavam que a utilização desses aviões seria vantajosa para o Brasil, especialmente para a patrulha aérea.

Finalmente, Getúlio Vargas dá ordens ao Ministro da Aeronáutica Salgado Filho para não permitir a saída dos sete aviões da LATI que estavam em Recife prontos para retornarem à Europa.

No dia 13 de fevereiro de 1942, através da Portaria n.º 14, o Ministério da Aeronáutica requisitou aviões, motores e todo o material de transporte aéreo pertencente à LATI. Os norte-americanos, através de Caffery, demonstraram o desejo de ficarem responsáveis pela tripulação da LATI, mas esta já se encontrava presa como medida de segurança política e social.

Os funcionários da LATI, detidos pelo governo brasileiro, eram os seguintes: Vincenzo Coppola, diretor recolhido ao Presídio do Distrito Federal; Pietro Pero-sino, administrador; Carso Alvisi; Collombo Gazzza; Emilio Capodagli; Edmondo Basciu; Felice Codognotto; Guido Guazzetti; Giovanni Peguri; Giovanni Viola; Lido del Bianco; Lino Crotti; Marcello Marcon; Remo Maffini; Renato Panini; Servio Sirri; Luigi Papa, comandantes radiotelegrafistas e mecânicos, recolhidos à Penitenciária Central do Distrito

⁹ Ver carta de Caffery para o Ministro Oswaldo Aranha, 8 de dezembro de 1941, AI 22.675.

Federal; e ainda, o comandante Carlo Lovatelli, que estava no Presídio da Ilha das Flores, e o mecânico Walter Cecchini, recolhido à enfermaria Filinto Muller.¹⁰

O governo norte-americano continuava disposto a ficar com a tripulação da LATI, chegando o embaixador Caffery a pedir, mas Salgado Filho responde que o pessoal da LATI ficaria sob cuidados do governo brasileiro.¹¹

Em fevereiro de 1942, a Legação Suíça, encarregada dos interesses italianos no Brasil, faz um questionamento desejando saber o que o governo brasileiro faria com a tripulação e o equipamento da LATI. Pede que o governo brasileiro consinta que o equipamento seja exportado para o Prata para uma sociedade argentina interessada na aquisição.¹²

É interessante constatar que, neste momento, Samuel Bosch, diretor da Aeronáutica Civil da Argentina, estava no Rio de Janeiro para manter contatos com Salgado Filho¹³, visando organizar uma companhia argentino-brasileira de navegação aérea com aviões da LATI, da Condor e da Air France.

Ao todo, seriam 30 aviões, cinco aviões da LATI, sendo que um deles estava no Rio de Janeiro e o restante em Recife; da Condor, poderiam contar com um quadrimotor e vinte outros aviões, entre trimotores *Ju 52*, os bimotores e os monomotores; e na Argentina se encontravam os aviões da Air France e o quadrimotor Abaitará, pertencente à Condor, e três trimotores que ficaram retidos por falta de combustível. Essa sociedade não chegou a se realizar.

O governo argentino também tentou conseguir os técnicos que trabalhavam para a LATI, mas o governo brasileiro não permitiu a saída desses funcionários detidos.

¹⁰ Ver carta enviada ao Ministro de Relações Exteriores pelo chefe de polícia Alcides Etchegoyen, 17 de novembro de 1942, CPDOC OA. 42.11.24/1.

¹¹ Ver carta de Caffery para o Ministro Oswaldo Aranha, em 19 de fevereiro de 1942 AI 22.675, e resposta de Oswaldo Aranha ao Embaixador Caffery, em 17 de março de 1942, AI 22.675.

¹² Ver *memorandum* Legation de Suisse au Brésil, 9 de dezembro de 1942, AI 22.675.

¹³ Ver *Diário de Notícias*, 3 fev. 1942, p. 5: "Aviões da Condor da LATI e da Air France formarão a frota de uma companhia argentino-brasileira".

Foi a última tentativa do Eixo de reunir aviões sob sua influência, pois na Argentina teriam mais condições de agir. Nesse momento, o Brasil já estava se alinhando aos Estados Unidos. Obviamente não interessava ao governo brasileiro perder os aviões da LATI e da Condor que estavam no Brasil. Seguiu-se uma dura batalha diplomática para recuperar os aviões da Condor que estavam na Argentina. O governo argentino condicionava a liberação dos aviões da Condor à compra dos aviões da LATI.

A única companhia que conseguiu comprar dois destes aviões foi a VARIG, através da inestimável ajuda de Oswaldo Aranha. Em menos de um mês de negociações, os aviões vieram para o Rio Grande do Sul. A VARIG necessitava urgentemente destes aviões devido ao acidente de 1º de março de 42, onde perdera o avião *Ju 52 Mauá*.

O general Cordeiro de Farias, em telegrama dirigido ao Ministro de Relações Exteriores, mostrou o interesse do Estado do Rio Grande do Sul nessa aquisição para manutenção de sua rede comercial. Oswaldo Arranha também intervém na questão, pedindo ao Ministro Salgado Filho especial empenho e atenção para a compra de dois trimotores pertencentes ao gerente geral da LATI e ao adido militar italiano¹⁴. Efetivamente, no dia 17, chega a Porto Alegre o trimotor *Fiat*, que havia pertencido à LATI, e, três dias mais tarde, o piloto Carlos Ruhl levou o outro trimotor destinado à VARIG¹⁵.

Os norte-americanos também desejavam adquirir o material da LATI, oferecendo, através da Defense Supplies Corporation, a compra imediata dos aviões e peças sobressalentes pela quantia de trezentos mil dólares¹⁶.

O governo italiano, ao saber das intenções norte-americanas, fez através da Legação Suíça enérgicos protestos contra a venda de seu material e possível uso pelo inimigo para fins de guerra. Os italianos afirmavam que, caso o governo brasileiro vendesse esses aviões, tal atitude poderia

¹⁴ Ver carta enviada ao Ministro Salgado Filho por Oswaldo Aranha, em 6 de março de 1942, CPDOC OA 42.03.06/3.

¹⁵ Ver *Diário de Notícias*, 18 mar. 1942: “Mais um trimotor para a Varig”.

¹⁶ Ver carta de Caffery para o Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha, 20 de maio de 1942, AI 22.675.

trazer graves prejuízos ao estabelecimento de relações no pós-guerra.¹⁷ O Brasil permaneceu com o restante dos aviões e com a tripulação da LATI até o fim das hostilidades.

5.2 A tentativa de nacionalização da VASP

As negociações entre a VASP, o governo norte-americano e o governo brasileiro para a nacionalização da companhia, inclusive a troca de equipamento alemão pelo norte-americano, tiveram início em janeiro de 1941.

Através de um telegrama, o Embaixador norte-americano Caffery relata ao Secretário de Estado Hull uma conversa que teve com o presidente da VASP, Camargo Aranha. Neste mesmo documento, o embaixador comenta que o governo brasileiro foi concretamente informado dos passos que seriam necessários para obter o equipamento norte-americano. A ideia era desenvolver um projeto que visasse oferecer aviões, financiamento e assistência técnica em troca da “nacionalização”.

O presidente da VASP, em 26 de março de 1941, disse que estaria pronto a demitir todos os funcionários da companhia que tivessem simpatias pró-Eixo, se recebesse os aviões norte-americanos.¹⁸

Em 16 de abril, Hull dizia que os Estados Unidos estavam dispostos a enviar o equipamento e fornecer financiamento para o estabelecimento de uma forte linha brasileira, oferecendo à VASP dois aviões Lockheed Lodestar e mais dois no prazo de três meses, desde que a VASP pagasse os primeiros aviões, garantindo que o segundo equipamento teria o financiamento em termos mais favoráveis. O governo norte-americano desejava também que a VASP se desfizesse de todo o material alemão em uso e condicionava o fornecimento dos aviões à certeza de uma “degermanização” efetiva da companhia.¹⁹

¹⁷ Ver *memorandum* da Legation Suisse au Brésil enviado ao Ministro de Relações Exteriores em 28 de julho de 1942, AI 22.675.

¹⁸ Ver telegrama enviado pelo embaixador Caffery ao Secretário de Estado Norte-Americano. Rio de Janeiro, 26 mar. 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 516-517.

¹⁹ Ver telegrama do Secretário de Estado ao Embaixador no Brasil. Washington, 19 de abril de 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 518-519.

Em 24 de abril, outro telegrama de Caffery para Bull revelava que, como os norte-americanos não haviam fornecido o financiamento e nenhuma ajuda efetiva, o presidente da VASP, Camargo Aranha, tinha optado por retirar seu crédito de Nova York e comprar o avião alemão que estava no Hermes (um navio mercante alemão). Efetivamente, como já foi visto, estavam chegando ao porto de Santos os aviões para a VASP.

Caffery avisa ao secretário Hull: “em outras palavras, eles não têm mais dinheiro.”²⁰ O presidente da VASP estava disposto a vender o material e os acessórios recém recebidos da Alemanha, desde que os Estados Unidos o ajudassem. Quanto à demissão de funcionários, também estava de acordo desde que conseguisse mecânicos e dois pilotos norte-americanos para substituí-los. Ele dizia que a VASP ainda podia voar durante dois anos com o equipamento que possuía, mas preferia trocar pelo norte-americano.

Em julho, através de um telegrama do embaixador Caffery para Hull, fica esclarecido que os planos do governo norte-americano através do Reconstruction Finance Corporation (RFC), representado por Frank Russel e William Burden, era de nacionalizar a companhia e colocá-la sob a direção da Panair.

A VASP termina demitindo todos os alemães que trabalhavam para ela em agosto, ficando com apenas alguns mecânicos e, segundo as palavras de Caffery, “por estranho que pareça, a degermanização foi feita sem custos para nós.”²¹

Os planos dos norte-americanos era comprar a VASP ou juntar a Condor, a VARIG e a VASP em uma nova companhia, contando com o auxílio do governo brasileiro e do Reconstruction Finance Corporation, para providenciar equipamento, ajuda técnica e financeira. Mas, com as demissões dos alemães na VASP, não foi mais necessário agir na empresa. A VARIG era uma empresa regional que não oferecia maiores riscos, porque não realizava voos para o Norte e Nordeste. Voltam então suas baterias

²⁰ Ver telegrama de Caffery para Hull. Rio de Janeiro, 24 de abril de 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 519.

²¹ Ver telegrama de Caffery para Hull. Rio de Janeiro, 15 de agosto de 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 523.

para a Condor, que, por seu maior envolvimento com os alemães, causava mais preocupação no momento.

5.3 A nacionalização do Sindicato Condor

A Condor enfrentou os mesmos problemas de suspensão de combustível que a LATI. A princípio, os diretores da companhia não acreditavam que o governo norte-americano fosse suspender o fornecimento de gasolina para os aviões, uma vez que a Condor era uma companhia brasileira.

Como foi visto na seção 4, a Condor tinha forte ligação com a Lufthansa, o que levou o Departamento de Estado Norte-Americano a considerar suas atividades perigosas e planejar o término da empresa.

Para o governo brasileiro, a Condor era a companhia mais antiga existente no Brasil e prestava serviços essenciais; sobretudo, nesse período de guerra, quando as viagens de navio se tornaram muito arriscadas. A Condor, muitas vezes, era o único elo de ligação com municípios longínquos e oferecia um transporte rápido e seguro.

Os norte-americanos, alegando medidas de defesa do hemisfério, desejavam o fim da Condor dentro de uma política de nacionalização que vinha sendo concretizada em toda a América do Sul.

Essa política esbarrava nas necessidades do país. O Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, por exemplo, não estava disposto a conversar sobre a eliminação da Condor até ter aviões para substituir seus serviços.²²

O governo norte-americano, poucos dias depois, concordava com as preocupações do Ministro e prometia que, se a Condor fosse eliminada, o Brasil não ficaria privado de suas rotas. Através da Defense Supplies Corporation²³, enviaria sete aviões Lockheed Lodestars, entendendo que estes aviões seriam suficientes para substituir as linhas operadas pela Condor.

A ideia principal desse plano era emprestar ao governo brasileiro uma importância para adquirir a Condor. Para tanto, a Panair do Brasil,

²² Ver carta enviada ao Secretário de Estado Hull pelo embaixador no Brasil, Caffery, 24 de outubro de 1941, FRUS, v. 6, 1941, p. 525-6.

²³ Corporação dos Fornecimentos de Defesa.

subsidiária da Pan American Airways, começaria a operar imediatamente todas as linhas da Condor. Por fim, a Panair compraria do governo brasileiro todo o acervo terrestre da Condor e a Defense Supplies Corporation ficaria com todos os aviões e acessórios.²⁴

Em resumo, a proposta era passar as rotas da Condor para a Panair e vender os 25 aviões da Condor para os norte-americanos. Desta forma, eles conseguiriam praticamente o controle do transporte aéreo no Brasil, uma vez que a VASP e a VARIG eram empresas regionais com poucos aviões.

Em novembro de 1941, o Ministro de Relações Exteriores, Oswaldo Aranha, realizou uma viagem ao Chile pela Condor. Nessa viagem, foi acompanhado pelo advogado da companhia, José Bento Ribeiro Dantas. Frente às fortes pressões que o Brasil vinha sofrendo, combinam um plano para nacionalizar a companhia.

Em 19 de dezembro, Bento Ribeiro Dantas enviou um programa ao Ministro de Relações Exteriores contendo os passos acertados entre os sócios²⁵. Os acionistas lamentavam, em primeiro lugar, o fato ocorrido no dia 16 de dezembro de 1941, quando a Standard Oil passou a se recusar a vender combustíveis à Condor, e a companhia teve que paralisar suas viagens em toda a América do Sul, ficando com quatro aviões retidos na Argentina por falta de gasolina. Propunham que a alta administração da companhia fosse ocupada exclusivamente por brasileiros natos, como também as chefias de departamentos. Quanto às seções, a substituição seria feita a curto prazo por falta de pessoal técnico capacitado. Na presidência da empresa seria colocada uma pessoa de absoluta confiança do governo.

A Condor, como já foi visto, tinha uma grande dívida com a Lufthansa. A empresa alemã havia vendido a crédito equipamento de voo. Foi solicitado à credora uma moratória pelo prazo de duração da guerra,

²⁴ Ver doc. CPDOC AGV 41.10.30/2 XXXVI-61, Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1941.

²⁵ Ver carta enviada a Oswaldo Aranha pelos acionistas da Condor, em 19 de dezembro de 1941. AI 30.112.

recomeçando daí a exigibilidade da dívida, porém em parcelas anuais de um décimo do valor total.

A solução encontrada em conjunto pelo governo brasileiro e a direção da Condor foi a de manter a organização, substituindo o pessoal alemão e naturalizados que despertassem suspeita. A administração passaria a ser composta por técnicos brasileiros da confiança do governo, dando à companhia facilidades para o seu funcionamento.

A 6 de janeiro de 1942, o acordo foi aceito pelo governo brasileiro e nomeado Bento Ribeiro como presidente da companhia, tendo pela frente o programa de nacionalização da empresa, porém esta não era a solução adequada para os norte-americanos, que continuavam mantendo a companhia na lista negra. Com isso, a empresa passava a enfrentar sérias dificuldades para prosseguir suas operações.

Um exemplo dessa fase foi dado pelo Engenheiro Amorim. Segundo ele:

[...] como a Condor estava na lista negra não podia comprar nada, as pequenas coisas que a companhia precisava tinham que ser com o dinheiro na mão, comprar individualmente e depois entregar à companhia, porque faturar para a Condor ninguém fazia [...].²⁶

Os norte-americanos continuavam planejando a compra da Condor e faziam severas críticas e pressões ao plano de nacionalização da companhia. Durante o ano de 1942, foram feitas duas tentativas por parte das empresas norte-americanas, a TWA e a Colonial (DAVIES, 1984b, p. 407), para a compra da Condor.

O governo brasileiro, através do Ministro de Relações Exteriores, tentava negociar, pois não queria entregar a companhia para os norte-americanos; eles desejavam que todos os contatos, obrigações e acordos pendentes entre a Condor e a Lufthansa fossem anulados. A Condor pretendia manter a ligação com a Lufthansa quando a guerra terminasse. Ocorre, no entanto, que a Pan American já detinha o monopólio postal da

²⁶ Ver relato do Comandante Amorim no I Seminário e História da Aeronáutica Brasileira, v. 4, p. 99.

América do Sul para a América do Norte, e a Condor visava conseguir o serviço postal com a Europa. Assim, quando a guerra terminasse e a Lufthansa voltasse a Natal com a mala postal, esses acordos voltariam a ser postos em prática.

O governo norte-americano, através do embaixador Caffery, fazia severas críticas quanto à liquidação da dívida de 54.989 contos de réis. Achava confusa a estrutura financeira da empresa. Caffery questionava Oswaldo Aranha se o governo brasileiro pretendia entregar o valioso patrimônio da Condor, que, sem dúvida, representava muitos milhares de contos de réis, aos cinco sócios brasileiros que passariam a exercer o controle da companhia pela importância de 100 contos de réis, correspondente ao valor de suas ações.²⁷

Face a estes problemas, os norte-americanos fizeram, então, uma nova proposta: a de transformar a Condor numa sociedade anônima, com capital vultoso para cobrir inteiramente a dívida. Assim, os bens da companhia não ficariam mais em mãos dos alemães.

Para os brasileiros, essa proposta era inaceitável, pois significava uma manobra utilizada para encobrir capitais norte-americanos. Como a importância a ser conseguida era muito grande, a falta de capitais nacionais levaria ao aparecimento de grupos de brasileiros camuflados, tendo por trás os capitais da Pan American.

O governo norte-americano questionava também a permanência na companhia de pessoal alemão, que, segundo a própria, não existia, sendo, de seu total de 869 empregados diretos, 726 brasileiros natos e 143 naturalizados.²⁸

Já os números fornecidos pela embaixada dos Estados Unidos eram os seguintes: total e funcionários: 866, sendo 566 brasileiros e 300 entre alemães e naturalizados. Desses funcionários, 67 recebiam mais de 1.600 réis, sendo 53 com nome alemão e 14 com nome brasileiro, o que levava a

²⁷ Ver *memorandum* enviado ao Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha pelo embaixador Caffery, em 1º de junho de 1942, AI 30.112.

²⁸ Ver carta enviada ao Ministro e Relações Exteriores Oswaldo Aranha por Bento Ribeiro Dantas em 19 de dezembro de 1942, AI 30.112.

supor que os cargos de chefia estivessem 79% ocupados por funcionários alemães e naturalizados.²⁹

A Condor, após um mês e meio de paralisação, retomava os serviços. Embora continuasse na lista negra norte-americana, o objetivo dos Estados Unidos de encerrar as atividades da empresa não se confirma e a companhia reinicia os voos em 8 de fevereiro, com combustível da Força Aérea Brasileira fornecido através do Brigadeiro Eduardo Gomes.³⁰

A Condor, seguindo seu programa de nacionalização, dispensou todos os funcionários estrangeiros que nela trabalhavam. Foram demitidos, entre 24 de janeiro e 24 de abril de 1942, 93 pessoas.³¹

Alguns funcionários atingidos por essas demissões tinham mais de dez anos de empresa e não se conformaram com a decisão, alegando direitos de vitaliciedade, conforme lhes assegurava o artigo 10 da Lei n.º 62, de 5 de julho de 1935.

A Condor, em vista disso, apelou ao Ministério da Aeronáutica, solicitando uma providência. O Ministro Salgado Filho proferiu o seguinte despacho:

Trata-se de um caso de salvação pública que exige não sejam ocupados em funções que possam afetar a segurança nacional pessoas de nações agressoras do Continente Americano. A lei que garante estabilidade no emprego deve ceder em que corre perigo o bem público e a segurança do país.³²

Mesmo após serem adotadas medidas duras, os norte-americanos continuavam pressionando o Ministro Oswaldo Aranha: Caffery chega mesmo a sugerir a mudança de nome da Condor por um que, segundo ele, causaria excelente impressão. Seria “Rondon”, o que alteraria em apenas

²⁹ Ver carta enviada ao Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha pelo Embaixador Caffery em 19 de dezembro de 1941, AI 22.675.

³⁰ Ver depoimento do Dr. Oswaldo Muller, I Seminário de História da Aeronáutica, v. 4, out. 1987, p. 140.

³¹ Ver lista, Anexo E.

³² Ver *Correio do Povo*, 13 fev. 1942, p.3: “Dispensa dos funcionários da Condor”.

duas letras o antigo nome da companhia e daria um caráter de empresa nacional.³³

Oswaldo Aranha respondeu ao Embaixador demonstrando estar convencido de ter resolvido todas as questões da Condor. Afirma, ainda, que o governo brasileiro considerava a oportunidade de transformar a Condor em uma companhia genuinamente brasileira como um dos raros benefícios que nos trouxera a guerra. Achava que as dificuldades e obstáculos provinham de competidores desejosos de afastar um concorrente ou de obter um monopólio. Declarava, finalmente, ao embaixador que o desejo do governo brasileiro era de evitar a existência no Brasil de um monopólio aéreo real ou disfarçado, contra o qual sempre fora o próprio governo dos Estados Unidos.³⁴

Em outubro de 1942, a nova diretoria da Condor dá como encerrada a primeira fase do programa de nacionalização. As ligações com a Lufthansa haviam sido rompidas, mesmo porque, com o ingresso do Brasil na guerra, as dívidas passaram a pertencer ao governo brasileiro.

Como ainda restavam algumas dificuldades para fornecimento de material devido à denominação social “Condor”, a diretoria resolveu trocar o nome da empresa, impondo, no entanto, duas condições: a retirada do nome da companhia da lista negra; e o fornecimento de material para substituição de equipamento.

Em 16 de janeiro de 1943, através de um Decreto Presidencial n.º 5.197, o nome Condor foi trocado por Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, e, no mês de setembro de 1943, chegava ao Brasil o primeiro DC3 que entraria em operação dois meses depois.

O governo americano fez a promessa de contratar a empresa para o programa de desenvolvimento da borracha. Graças à colaboração de Francis Duncan, da Defense Supplies Corporation, a Condor ia iniciar a

³³ Ver carta de Caffery ao Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha, 1º de junho de 1942, AI 30.112.

³⁴ Ver cartas enviadas ao Embaixador Norte-Americano no Brasil G. Caffery, 23 de julho de 1942 e 30 de julho de 1942, AI 30.112.

substituição de seu material de voo, adquirindo quatro aviões DC3 (PP-CBS, PP-CTC, PP-CBU, PP-CBV)

A companhia, segundo depoimento do Engenheiro Amorim, teve uma intervenção “branca”: foi comprada por um grupo que não tinha dinheiro; a dívida seria paga no término da guerra. Com o ingresso do Brasil na guerra, o débito alemão foi incorporado ao Tesouro Nacional. A Condor ficou devendo ao governo brasileiro e acabou não pagando porque prescreveu o prazo.

Assim, embora os Estados Unidos não tivessem conseguido a substituição da Condor por uma empresa sua, conseguiram, no entanto, enfraquecer a presença alemã no Brasil e, além disso, aumentar sua influência mediante o fornecimento de recursos técnicos e humanos à Cruzeiro do Sul.

5.4 A construção de aeroportos estratégicos no Brasil

O Nordeste do Brasil, devido à proximidade com a África, era um ponto do hemisfério vulnerável a um ataque aéreo em larga escala. Possuía poucas defesas e era de difícil acesso por terra para as tropas brasileiras concentradas no Sul.

Para reforçar essas defesas, o exército dos Estados Unidos conseguiu que a Pan American Airways construísse campos de pouso para ligar a América do Norte ao Nordeste do Brasil.

Como o governo norte-americano não desejava fazer intervenções oficiais em países neutros, devido à política de boa vizinhança, elaborou, então, um programa para a construção de aeroportos através de órgãos ligados ao governo e de companhias particulares.

O *Airport Development Program* (ADP) foi uma contribuição da Pan American para a “defesa do hemisfério”. Alguns autores (CARVALHO, 1963; McCANN JUNIOR, 1968a) já identificaram os vínculos da Pan American como um instrumento da política internacional, e Juan Trippe, seu

dinâmico presidente, foi considerado um verdadeiro Secretário de Estado para a aviação internacional.

Embora nesse capítulo o caso brasileiro seja focado particularmente, os planos foram feitos para todas as Repúblicas Americanas. A Pan American assinou contratos secretos com o Departamento de Guerra norte-americano para construção de aeroportos, realizando obras em 55 aeroportos no Panamá, Colômbia, Venezuela e Brasil (McCANN JUNIOR, 1968a, p. 42).

Mesmo na África, a Pan American providenciou em 1941 completa infraestrutura para as forças britânicas, melhorando ou construindo aeroportos em Dacar, Accra, Lagos, Kano, Maiduguri, El Beneina, El Fasher e Khartoum (DAVIES, 1984a, p. 266).

Os aeroportos foram feitos na época da guerra, com fins estratégicos, para servirem como bases militares. Embora este trabalho vise ao aspecto civil da aviação, mostrar-se-á que eles estão de tal maneira ligados com os planos de eliminação de companhias sob influência do Eixo, que foi necessário abordá-los em conjunto, com a política de “defesa do hemisfério”.

O governo brasileiro estava vivendo a situação que Gerson Moura denominou de “equidistância pragmática”, tentando obter concessões tanto de alemães como de norte-americanos. Internamente, o governo se achava dividido em dois grupos: um que admirava as ideias fascistas e outro que desejava o alinhamento imediato com os ingleses e norte-americanos.

Os Estados Unidos, preocupados com a defesa do hemisfério e precisando suprir o esforço de guerra inglês, necessitavam de estrutura aeroportuária na região do Nordeste. Como o Brasil era um país neutro, existiam restrições que a preparação dessas bases fosse feita por militares norte-americanos.

A solução encontrada por Washington foi confiar as obras à Pan American sob forma de execução de um plano destinado a construir aeroportos, pistas e instalações (VERGARA, 1960, p. 172).

Para implantar o programa de desenvolvimento de aeroportos – o ADP –, o Departamento de Guerra negociou com uma subsidiária da Pan

American, especialmente criada para este fim, a Pan American Airports Corporation. Esse contrato foi assinado em novembro de 1940 e dizia que as pistas e benfeitorias a serem construídas seriam utilizadas pelo Exército, Marinha, *Marine Corp* e *Coast Guard Aircraft* (McCANN JUNIOR, 1968a, p. 44).

Durante o mês de janeiro de 1941, os norte-americanos trabalharam nos projetos. Ficou estabelecido que a subsidiária da Pan American no Brasil, a Panair, teria melhores condições de negociar com o governo brasileiro. O representante da Pan American no Brasil, gerente da Panair, o engenheiro Cauby Araújo, ficou encarregado de conversar com Vargas.

Depois de expor os planos, conseguiu de Vargas uma autorização verbal para a construção de aeroportos no Nordeste em 18 de janeiro de 1941.

No Nordeste havia campos próximos à costa que poderiam ser adaptados e melhorados: eram os campos de Fernando de Noronha, Maceió, Recife e Natal, que sempre foram utilizados pela aviação comercial e possuíam estações de rádio e de controle meteorológico. Existiam serviços de reabastecimento, mas não estavam preparados para uso militar, isto é, no que diz respeito a víveres, material de aviação, carburantes e material bélico.

Em Natal e Recife, as oficinas da LATI ali estabelecidas poderiam ser aproveitadas. Os campos de Maceió, Recife e Natal possuíam algumas instalações para abrigar pessoal e aviões.

A Panair do Brasil, em 20 de janeiro, dirigiu-se ao Conselho Superior de Segurança Nacional, por intermédio do Ministro de Viação e Obras Públicas, propondo-se a despendar 58 mil contos com obras e instalações necessárias, dos quais 31 mil contos seriam investidos em aeroportos de propriedade do governo e reverteriam em benefício do uso comum da navegação aérea, e o restante seria destinado ao uso privativo da empresa e de sua filiada, a Pan American.

A proposta não exigia nenhum desembolso do governo brasileiro, sendo esse crédito adiantado pela companhia e depois serviria para pagamento de taxas, impostos e aluguéis pela utilização desses aeroportos.

Havia interesse em construir e melhorar aeroportos em Belém, São Luiz, Natal, Fortaleza, Recife, Maceió e Salvador. Seriam construídas obras terrestres e marítimas, com pavimentação para grandes aeronaves, instalações de iluminação com farol rotativo, luzes de demarcação e geradores de emergência, equipamentos de rádio, de meteorologia e de abastecimento rápido.

Um aspecto relevante que aparecia nesta proposta é que todas as instalações, exceto as de Natal, pertenceriam à empresa, sendo de seu uso privativo, proporcionando para os Estados Unidos, interessados na defesa do canal do Panamá, meios de uma futura utilização dessas bases como forma de apoio para atingir a África.

Essas bases estratégicas foram construídas rapidamente, de maneira que em menos de um ano já podiam ser utilizadas. No entanto, empresas aéreas de países inimigos não poderiam usar, ou mesmo observar, o que estava sendo construído, pois colocaria em risco todo o programa de abastecimento e defesa.

Estabelecia-se, assim, a relação com a questão da eliminação das linhas aéreas. Era preciso evitar que outras empresas rivais que tivessem ligações com o Eixo viessem a utilizar as instalações.

Em março, o gabinete técnico do Ministério da Aeronáutica enviava a Salgado Filho uma avaliação favorável sobre os melhoramentos em aeroportos que a companhia Panair do Brasil pretendia realizar. Alertava, no entanto, que embora as obras fossem de grande interesse para o Brasil, deveriam ser tomadas medidas de cautela, principalmente em relação aos locais onde seriam construídas as benfeitorias. Os terrenos deveriam pertencer ao governo brasileiro e não a empresas particulares, principalmente se tratando de uma empresa nacional, mas com fortes e notórias ligações com os Estados Unidos.³⁵

Enquanto isso, Cauby Araújo já fazia as negociações para obter licenças necessárias e os terrenos. O Departamento de Aviação Civil (DAC) e o

³⁵ Ver Parecer Técnico enviado ao Ministro Salgado Filho em 10 de março de 1941 pelo Cap. Av. Helio Costa. SF C. 72, p. 4.

exército possuíam terrenos em Belém, Fortaleza e Recife. A Companhia Aeropostale, subsidiária da Air France no Brasil, era proprietária dos campos em Natal, Maceió e Salvador. A Panair comprou os campos da Aeropostale e negociou com o exército e o DAC. Em alguns casos, comprou terrenos; e em outros, o governo confiscou.

Essa questão dos terrenos já tem seu início de forma confusa e será causa de preocupação. Havia, por parte dos norte-americanos, pressa em construir os aeroportos e a Panair foi comprando os terrenos necessários antes de ser publicado o decreto autorizando a construção. Surgiu assim o problema, pois não era recomendável que uma companhia estrangeira fosse proprietária de terrenos onde estava situado um bem público.

A autorização oficial para o início das obras só foi dada seis meses mais tarde, através do Decreto-Lei n.º 3.462, de 25 de julho de 1941; até formalizar oficialmente sua permissão, Vargas enfrentava pressões no exército, que se opunha à ocupação do Nordeste por tropas norte-americanas, enquanto os norte-americanos não fornecessem armas.³⁶

Segundo McCann Junior (1968a, p. 47), o Decreto n.º 3.462 era mera formalidade, pois as obras já estavam adiantadas e, se a permissão oficial não fosse obtida, os norte-americanos poderiam ocupar o Nordeste à força para a segurança dos campos de pouso.

As bases estratégicas no Nordeste seriam idealmente adquiridas através da via diplomática com o governo brasileiro, mas os Estados Unidos tinham preparado planos militares caso não conseguissem bases através de negociações.

O plano “Lilac”, feito pelo exército norte-americano em 1941, também conhecido como plano de operações para o Nordeste do Brasil (CHILD, 1979, p. 250), supunha duas situações distintas: a primeira, com a continuação de Vargas no poder e sem oposição à ocupação das bases no Nordeste, o inimigo estaria limitado às forças nazistas na África Ocidental; e a segunda hipótese, com o governo brasileiro não consentindo na

³⁶ Ver Fatores que impediam um efetivo alinhamento com os Estados Unidos (1941), em Seitenfus (1985, p. 356).

ocupação das bases, os Estados Unidos teriam, então, dois inimigos: a Alemanha e o Brasil.³⁷

Em julho de 1941, os diplomatas do Eixo explicavam a atitude por parte do Brasil como uma forma de alinhamento devido às concessões vantajosas para o desenvolvimento brasileiro. Efetivamente, as obras executadas nos aeroportos chegaram ao valor de US\$ 50,000,000.00.

O Eixo tinha grande interesse na espionagem desses aeroportos, sendo uma das formas utilizadas para isso já referida neste trabalho, quando foi abordado o caso da LATI. Engels, espião nazista que agia no Brasil, foi incumbido em setembro de 1941 de conseguir fotos do aeroporto de Fernando de Noronha, bem como o tamanho das pistas em construção e tipos de aviões que se dirigiam para a África (HILTON, 1983, p. 63).

Esses aeroportos foram essenciais ao transporte de aviões e suprimentos para a campanha inglesa no Norte da África, de junho em diante. O general Rommel ameaçava dominar o Norte da África e isso punha em risco o Nordeste brasileiro.

Apesar das dificuldades para conseguir material, como tijolo, material elétrico e mesmo pessoal qualificado, a Panair construiu rapidamente os aeroportos, precisando empregar e mandar para o Brasil técnicos e operários.

O Brigadeiro Dioclécio faz um relato interessante de como foram realizadas essas obras:

Quase simultaneamente, a Panair do Brasil iniciou obras em todos os aeroportos já citados [Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador]. Recife era um deles. O tranquilo aeroporto da Air France ... agora era um local de toda a sorte de atividades que entravam pela noite a dentro. Pesadas máquinas de terraplanagem trabalhavam ininterruptamente, aviões com material chegavam a toda hora, viaturas trafegavam por toda parte, engenheiros encarregados de obras, operários andavam por todo o lado. Já se podia vislumbrar o leito da primeira pista de asfalto.

³⁷ Ver outros planos militares para América do Sul em Child (1979, p. 254-255).

[...] Passados muitos anos, vi muita gente se admirar da resistência das obras realizadas pelos americanos nos aeroportos do nosso litoral e por nós herdadas. Diziam eles que a previsão de durabilidade para elas era de 15 anos, tempo máximo previsto para a duração da guerra. No entanto, muitas delas ou quase todas sobreviveram por mais de 30 anos, e algumas existem até hoje ... (SIQUEIRA, 1984, p. 152-153).

Em outubro de 1941, o tráfego através do Atlântico Norte foi suspenso, e os ingleses necessitavam de material para ofensiva. Na Líbia as bases começaram a ser utilizadas e permitiram a partida de centenas de aviões carregados para a África.

Através do programa realizado com o auxílio da Pan American e de suas subsidiárias, o governo dos Estados Unidos conseguiu equipar e modernizar seis aeroportos no Nordeste do Brasil, possibilitando um reforço na defesa do canal do Panamá e um apoio aéreo de fundamental importância para o suprimento dos aliados.

Em novembro de 1942, a situação começava a mudar. O sucesso da invasão da África do Norte pelos norte-americanos e ingleses faz com que a posição do Brasil perca sua importância estratégica, uma vez que se torna cada vez mais remota a chance de uma invasão do Nordeste brasileiro pelo Eixo. A situação do Brasil nas negociações sofre com esse fato, enfraquecendo-se consideravelmente (MOURA, 1984, p. 129).

Com a derrubada da última empresa de orientação alemã que operava no Brasil, estava estrategicamente preservada a hegemonia norte-americana no país, tanto em termos políticos e militares como em termos econômicos.

Considerações finais

Desde o início do século, a Alemanha foi estabelecendo áreas de influência na América Latina, buscando mercado para seus produtos e matéria-prima para suas fábricas. Tal tarefa era facilitada pela presença de elevado número de imigrantes que preservavam a cultura, a língua e a educação germânica.

A partir dos anos 1930, os norte-americanos entraram na disputa pelos mercados, desejando exercer a sua influência na América do Sul. Até a Segunda Guerra Mundial, os dois disputaram a hegemonia, mas, com os acontecimentos na Europa, os Estados Unidos passaram a buscar não só a colaboração dos sul-americanos para seus projetos, mas também afirmar a sua influência.

O estudo da aviação comercial demonstrou que, nesse período, a América do Sul estava sendo ocupada por companhias aéreas sob influência alemã. Estas companhias eram fundadas em geral com auxílio de capital, equipamento e direção técnica da Alemanha. O caso da aviação é apenas um exemplo, mas fatos semelhantes estavam acontecendo em outras áreas. A busca pela hegemonia na América do Sul levou os norte-americanos a elaborarem planos para substituir a influência alemã no transporte aéreo comercial.

No decorrer dos anos de 1940 e 1941, os Estados Unidos se empenharam em terminar com as companhias aéreas na América do Sul que tivessem qualquer tipo de relação com os países do Eixo. A preocupação básica era cortar as informações que estavam sendo passadas para os inimigos, principalmente sobre a construção dos aeroportos estratégicos,

mas, ao mesmo tempo, visavam à substituição por companhias ligadas ao interesse norte-americano, ocupando dessa maneira o espaço deixado pelos alemães.

A partir de 1940, o governo norte-americano, preocupado com a guerra na Europa e necessitando suprir os ingleses no Norte da África, começou a elaborar planos para construção de bases aéreas para envio de tropa e material.

Deve-se levar em conta que o transporte marítimo enfrentava o risco dos ataques de submarino e que países neutros não aceitariam uma ocupação militar por parte dos Estados Unidos.

Esta situação de acirramento na disputa pela hegemonia entre os norte-americanos e alemães fazia com que países dependentes como os sul-americanos conseguissem certa mobilidade, tirando partido da conjuntura favorável que se estabelecia.

Foi possível perceber, através do estudo de caso, que as medidas norte-americanas sofreram um certo grau de acomodação em relação às circunstâncias internas de cada país.

Inicialmente, a preocupação dos norte-americanos, caso o Eixo viesse a invadir a América do Sul, era com a região do canal do Panamá. Logo, a Colômbia, o Peru e o Equador foram os primeiros a terem suas companhias aéreas sob influência alemã nacionalizadas, tanto por sua posição geográfica como por serem mais suscetíveis a pressões.

Alegando riscos para a defesa do hemisfério, os norte-americanos pressionavam os governos para nacionalizarem as companhias e demitirem todos os funcionários de origem alemã, mesmo os naturalizados, oferecendo em troca créditos e substituição dos serviços pela Panagra e Panair, subsidiárias da Pan American, que estavam preparadas para ocupar com pessoal técnico norte-americano o espaço deixado.

No caso brasileiro, particularmente examinado, o governo Vargas enfrentava discordância interna sobre o alinhamento ou não com o Eixo, e isso se refletiu na questão das linhas aéreas. Parte do governo não desejava o fim da única ligação rápida com a Europa que ainda restava. O ataque

japonês a Pearl Harbor em dezembro de 1941 foi decisivo para o fim da questão. A entrada dos Estados Unidos na guerra e as evidentes ligações da LATI com a espionagem fizeram com que as companhias de petróleo norte-americanas parassem de fornecer combustível. O governo brasileiro, por sua vez, retirou a licença de voo, prendeu a tripulação e confiscou o equipamento, terminando com a companhia.

Restava ainda a Condor, que servia todo o país e era um meio eficaz de comunicação com regiões distantes. O governo brasileiro, usando todo o poder de barganha que ainda lhe restava, tentava permanecer com a companhia.

Embora os norte-americanos fizessem muita pressão, inclusive cortando o fornecimento de combustível, o governo não aceitava terminar com a empresa, concordando até em demitir os funcionários alemães, ou trocar seu nome, mas não em vender a companhia. Como o Brasil era fundamental para os planos norte-americanos, pela proximidade do Nordeste com a África e por necessitarem das bases aí localizadas, o momento não era para grandes desentendimentos, mas, a partir de novembro de 1942, a situação estratégica do Nordeste mudou. Com o sucesso da invasão aliada anglo-americana no Norte da África, o risco de uma invasão do Eixo na América do Sul diminuiu muito e a posição do Brasil se enfraqueceu. A eliminação da Condor passou a não ser mais tão necessária quanto antes. O interesse agora era vender equipamentos e trocar a tecnologia empregada.

Observou-se que a questão foi solucionada através da política de defesa do hemisfério e da diplomacia, pois os norte-americanos não desejavam uma intervenção direta, embora existissem planos militares. O governo Roosevelt utilizou, então, companhias civis como a Pan American e a Standard Oil, órgãos ligados ao governo como a Defense Supplies, além do auxílio dos governos sul-americanos para eliminar essas companhias.

A companhia aérea Pan American funcionou como auxiliar do governo norte-americano, construindo aeroportos estratégicos em todos os

pontos necessários. Como compensação aos serviços prestados, tomou conta das rotas mais lucrativas.

Com o eufemismo da “nacionalização”, que trocava os nomes das companhias para que não tivessem mais nenhum elo de ligação com o passado, os Estados Unidos foram substituindo o espaço deixado pelos alemães, e a aviação passou a ser dependente da tecnologia e da política norte-americana.

Deste período, foram duas as consequências imediatas, muito importantes para a aviação comercial sul-americana: os fornecedores de aviões norte-americanos passaram a deter o monopólio do fornecimento de equipamento; e a maioria das empresas aéreas sul-americanas passou a adotar a tecnologia dos Estados Unidos. Ao término do conflito, a situação ficou mais evidente com a venda de milhares de aviões excedentes de guerra.

A Panair, companhia ligada aos interesses norte-americanos, também obteve grande benefício no período com a aquisição de novos aviões e novas rotas. Conseguiu se tornar a primeira e única empresa de bandeira brasileira no transporte de passageiros para a Europa.

A rede de aeroportos construídos no Norte e Nordeste do Brasil foi uma herança valiosa, utilizados até hoje numa região onde o desenvolvimento econômico dificilmente justificaria investimentos dessa ordem.

Em suma, os norte-americanos, através da propaganda política de “Defesa do Hemisfério” e de “Boa Vizinhança”, associada à ideia de que os países latino-americanos deveriam ter suas próprias companhias aéreas comerciais, conseguiram afastar a influência alemã e italiana deste setor. Obviamente, para tanto, foi decisiva a circunstância do estado de guerra. A proximidade geográfica e a dependência econômica dos países latino-americanos, com certeza, contribuíram também para que se tornasse mais fácil essa mudança de polos.

Passados trinta anos, foi interessante rever o texto sob outro olhar, mas o mais significativo foi torná-lo acessível para outros leitores.

Referências

- ALTHUSSER, Louis. *Aparelhos ideológicos de Estado*. Rio de Janeiro: Graal, 1983.
- BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973.
- BEALS, Carleton. Totalitarian Inroads in Latin America. *Foreign Affairs*, New York, v. 17, n. 1, p. 78-89, Oct. 1938.
- CANCINO, Francisco Cuevas. *Del Congreso de Panamá a la Conferencia de Caracas 1826-1954*. Caracas: Editorial Ragon, 1955.
- CARTER, Albert E. *The battle of South America*. Indianapolis: The Bobbs Merrill Company, 1941.
- CARVALHO, Arp Procópio. *Geopolítica do transporte aéreo*. São José dos Campos: Serviço de Publicações do CTA, 1963.
- CHILD, John. From “Color” to “Rainbow”: U.S. Strategic Planning for Latin America, 1919-1945. *Journal of Inter-American Studies and World Affairs*, v. 21, n. 2, p. 233-259, May 1979.
- DAVIES, Ronald Edward George. *A history of the world's airlines*. London: Oxford University Press, 1964.
- DAVIES, Ronald Edward George. *Airlines of United States since 1914*. Washington, Smithsonian Institution Press, 1984a.
- DAVIES, Ronald Edward George. *Airlines of Latin America since 1919*. Washington: Smithsonian Institution Press, 1984b.
- FOREIGN RELATIONS OF UNITED STATES (org.). Interest of United States in the Elimination of Axis Influence From Brazilian Airlines. *Foreign Relations of United States*, United States Government Printing Office, Washington, n. 6, p. 490-528, 1941.

- FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas*. Caxias do Sul: Educs, 2004.
- GAMBINI, Roberto. *O duplo jogo de Getúlio Vargas*. São Paulo: Símbolo, 1977.
- GERTZ, René E. *O fascismo no sul do Brasil*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.
- HALL, Melvin; PECK, Walter. Wings for the Trajan Horse. *Foreign Affairs*, New York, v. 19, n. 2, p. 347-368, Jan. 1941.
- HILTON, Stanley E. *O Brasil e as grandes potências: aspectos políticos da rivalidade comercial (1930-1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- HILTON, Stanley E. *A guerra secreta de Hitler no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.
- LAVANÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. Operações aéreas no Atlântico Sul. *Revista Aero-náutica*, Rio de Janeiro, n. 92, p. 5-10, maio/jun. 1975.
- McCANN JUNIOR, Frank D. Aviation Diplomacy: United States and Brazil 1939-1941. *Inter-American Economic Affairs*, v. 21, n. 4, p. 35-50, 1968a.
- McCANN JUNIOR, Frank D. La lucha por el comercio brasileno: 1935-1939. *Foro Internacional*, v. 9, n. 2, p. 182-193, out./dez. 1968b.
- MEYER, Otto Ernest. *Dados a respeito da criação e fundação da Varig*. Porto Alegre, 1962. (mimeo).
- MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA INCAER. *História geral da aeronáutica brasileira dos primórdios até 1920*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
- MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA INCAER. *I Seminário de história da aeronáutica brasileira*. Rio de Janeiro, 26 a 30 de outubro de 1987, v. 3-4.
- MORISON, Samuel Eliot; COMMANGER, Henry Steele. *História dos Estados Unidos da América*. São Paulo: Melhoramentos, 1950. v. 3.

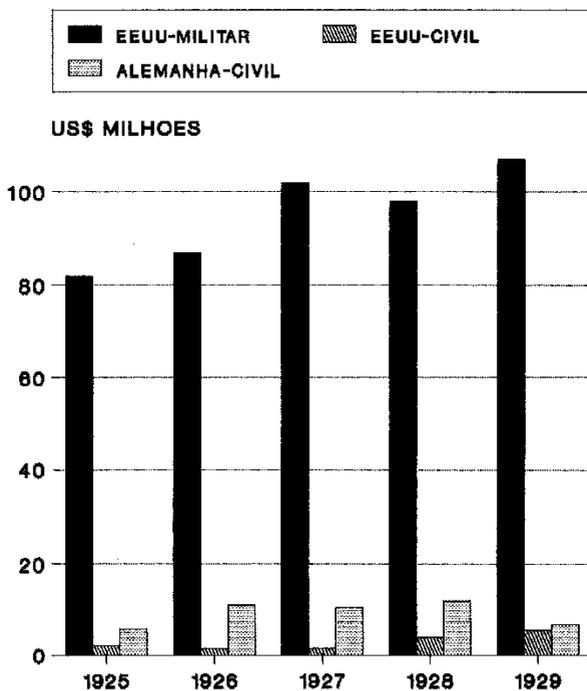
- MOURA, Gerson. *A Revolução de 1930 e a política externa brasileira: ruptura ou continuidade*. Trabalho apresentado ao Seminário sobre a Revolução de 1930. Rio de Janeiro, 1987.
- MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1925 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- MOURA, Gerson. *O aliado fiel: a natureza do alinhamento brasileiro aos Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial no contexto das relações internacionais*. Tese (Doutorado). Londres, 1984.
- PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa, 1987.
- RENOUVIN, Pierre. *História de las relaciones internacionales siglos XIX y XX*. Madrid: Akal, 1982.
- SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos 1930-1942*. São Paulo: Nacional, 1985.
- SILVA, Alexandra Mello; HIRST, Mônica. *A política cultural norte-americana durante Segunda Guerra Mundial*. Trabalho apresentado no Colóquio Estado Novo e Autoritarismo no Brasil, 1937-1945. IFCS/UFRJ, 1987.
- SILVA, Helio. *1942, guerra no continente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.
- SIQUEIRA, Dioclécio Lima. *Caminhada com Eduardo Gomes*. Rio de Janeiro: Ed. Revista Aeronáutica, 1984.
- VERGARA, Luis. *Fui secretário de Getúlio Vargas*. Porto Alegre: Globo, 1960.
- WACHTEL, Joachim. *A história da Lufthansa*. Colônia: Deutsche Lufthansa AG, 1980.
- WILDE, John C. Wartime Economic Cooperation in the Americas. *Foreign Policy Reports*, New York, v. 18, n. 23, p. 286-295, Feb. 1942.

Anexos

Anexo A

Despesas com aviação nos Estados Unidos e na Alemanha entre 1925-1929

DESPESAS GOVERNAMENTAIS COM A AVIAÇÃO



* Devido às restrições do Tratado de Versalhes a Alemanha não investiu em aviação militar

* Fonte: (PEREIRA, 1987, p.39)

Anexo B

Mapas

As principais linhas aéreas comerciais nos anos 1930



Fonte: Baudry e D'Ision (1999, p. 115)

Sindicato Condor, 1927



Fonte: <https://www.aviacaocomercial.net/cruzeiro.htm>

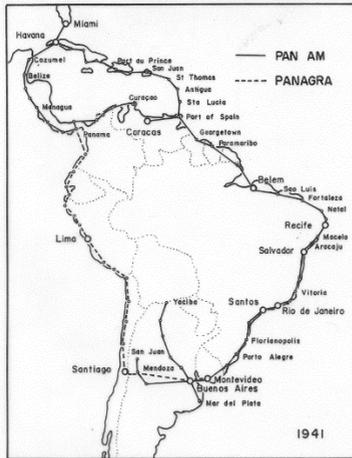
Mapa de rotas do sistema norte-americano



Fonte: The Pan Am Historical Foundation. Disponível em: <https://www.panam.org/take-off/544-the-battle-for-south-america-2>

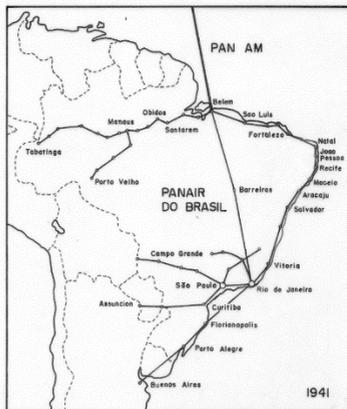
Anexo C

Mapa



Companhias sob influência norte-americana na América do Sul

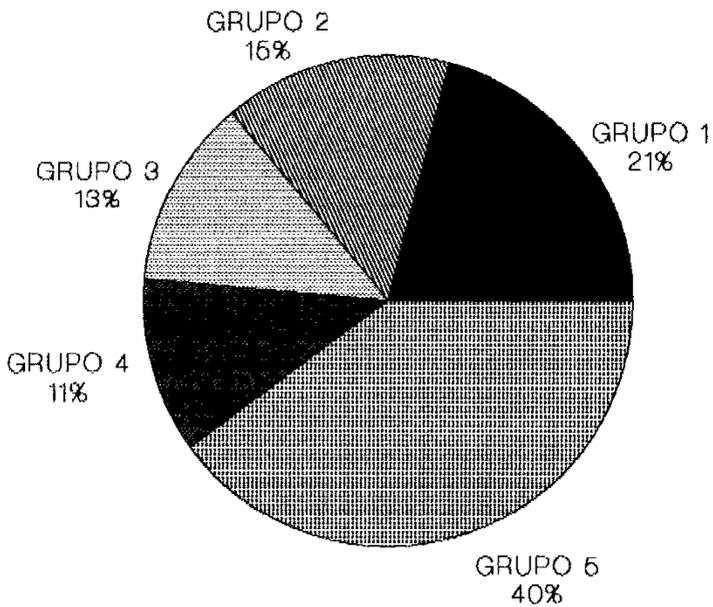
Fonte: Adaptado de (Davies, 1964, p. 356 e 1964, p. 157) e (Rotas Comerciais no Brasil, DAC 1941).



Anexo D

Gráfico

ACIONISTAS DA VARIG - 1927



Fonte: Ata da Assembléa de Fundação, 7 de maio de 1927.

ANEXO 4

ACIONISTAS DA VARIG - 1927

COMPOSIÇÃO DOS GRUPOS:

GRUPO 1

Condor Syndikat 1050

GRUPO 2 MAIS DE 100 AÇÕES

Banco Brasileiro Alemão 250 ações.

Bromberg & cia 150 ações

Engelhehardt & cia 100 ações.

F. Thomsen & cia 100 ações.

Fraeb & cia 100 ações.

Henrique Jacob Dexheimer 124 ações.

GRUPO 3 MAIS DE 30 AÇÕES

Alfredo Moraes do Nascimento 50 ações

Antonio Chaves Barcellos Filho 50 ações

Banco da Provincia 50 ações

Barcellos e Bertaso & cia 50 ações

Banco Pelotense 50 ações.

Bier e Ullmann 50 ações.

F. C. Lang 50 ações.

Theo Woeller 50 ações.

Ismael Chaves Barcellos 50 ações.

Jorge Pfeiffer e & cia 50 ações

Otto Ernest Meyer 50 ações.

Oscar Engelhardt 50 ações.

R. Cramer Von Clausbruch 50 ações.

Frederico Carlos Gomes 47 ações.

GRUPO 4 ATÉ 25 AÇÕES.

A. J. Renner 25 ações

Alberto Bins 25 ações.

Alfredo Reinel 25 ações.

Carlos Derlecke 25 ações.

Eduardo Secco 25 ações.

E. M. Rheingantz 25 ações.

Ernesto Neugbauer 25 ações.

Euláli B. Mascarenhas 25 ações.

Gastão Wolf 25 ações.

Guilherme Alves 25 ações.

Gustavo A. Pook Junior 25 ações.

Hermeterio Mostardeiro 25 ações.

Irmgard Elisabeth Meyer 25 ações.

João B. da França Mascarenhas 25 ações.

Joaquim Lopes Dias 25 ações.

Johannes Manicke 25 ações.

José Massetti 25 ações.

Leopoldo Haertei 25 ações.

Luiz Lorêa 25 ações.

Paul Donat Livonius 25 ações.

Rodolpho Ahrons 25 ações.

Sociedade de Motores Deutz 25 ações.

Victor A. Kessler 25 ações.

Albino Cunha & cia 25 ações.

Walter Gerdau 25 ações.

GRUPO 5

504 pequenos acionistas com menos de 25 ações

Anexo E

Lista de funcionários da condor demitidos entre janeiro e abril de 1942

DATA DEMISSÃO	NOME	NACIONALIDADE	FUNÇÃO
24.01.1942	Hans Kloitschnig	alemã	serralh. comum
14.01.1942	Anton Schuster	alemã	serralh. comum
13.01.1942	Dorrit Gmuend	alemã	aux.passagens
12.01.1942	Werner Krauss	alemã	mec. motores
12.01.1942	Gustav Erich Meyer	bras.nat.	mec. motores
12.01.1942	Paul Oskar Krauss	alemã	ajud. mec.
12.01.1942	Josef Posch	alemã	serralh. comum
12.01.1942	Karl Buettner	alemã	serralh. dural
12.01.1942	Alfredo Scholz	alemã	mec. motores
12.01.1942	Henrick Max Ludwig Meyer	alemã	mec. instrumentos
12.01.1942	Fritz Schliesing	alemã	eletricista
20.01.1942	Wolfgang E. Voss gen. Rudolphi	alemã	gravador
15.01.1942	Arthur Donath	alemã	pintor
17.01.1942	Gerhard Tysocki	alemã	mec. pista
17.01.1942	Ludwig Ruf	bras.nat.	mec. pista

DATA DEMISSÃO	NOME	NACIONALIDADE	FUNÇÃO
17.01.1942	Herbert Paul R. Groeger	alemã	ajud. mec.
10.01.1942	Carlos Hutmacher	alemã	vigia noturno (contab.)
10.01.1942	Anneliese Mayr	alemã	aux. seqç. mach. contab.
10.01.1942	Martha Scholz	alemã	esteno-dátilogr. (tec.)
10.01.1942	Karl Khil	alemã	conta-correntista
10.01.1942	Carolina B.K. Cleven	alemã	telefonista-auxiliar
10.01.1942	Gerhard Mueller	alemã	guarda-livros
10.01.1942	Hans Pickel	alemã	assist.chefe contab.
15.01.1942	Kaete Koebsch	brasíl.	dátilograf. (com.)
12.01.1942	Werner Grimm	alemã	control. peças motores
15.01.1942	Hermann O. Koelher	alemã	instr. radionavegação
19.01.1942	Tadeux Felip Schreiner	bras.nat.	radiotelegr. (Recife)
20.01.1942	Gerhard Adams	alemã	mestre base (Florianópolis)
15.01.1942	Walter Fuellenbach	alemã	chofer (São Paulo)
16.01.1942	Hermann W. Muehlhaue	alemã	chefe despacho
16.01.1942	Helmut Ziehfuss	alemã	assist. estatística
21.01.1942	Hans Achatz	bras.nat.	radiotelegr.

DATA DEMISSÃO	NOME	NACIONALIDADE	FUNÇÃO
24.01.1942	Wilhelm Wiegand	alemã	chefe secç. carga
21.01.1942	Hans-Kurt Stadthagen	bras.nat.	chefe dep. tráfego
23.01.1942	Harry Boll	alemã	assist.chefe secç. recalç.
27.01.1942	Gustav-Adolf Wachsmuth	alemã	chefe secç. operações
31.01.1942	Ernst Wuerth v. Wuerthenau	alemã	correspondente (corr.)
31.01.1942	Helmuth Schmalzigang	alemã	ilustr.vitrinista
31.01.1942	Barbara Gelene Oestmann	alemã	assist.chefe mach. cont.
31.01.1942	Leo Jung Jor.	alemã	aux. secç. propaganda
27.01.1942	Fritz Georg Stueckrath	alemã	aux. secç. pessoal
27.01.1942	Kurt Strube	alemã	conta-correntista
31.01.1942	Carlos Magnus Reisewitz	alemã	propagandista (S. Paulo)
31.01.1942	Albert Fleischmann	alemã	contínuo (São Paulo)
31.01.1942	Hans Kolbe	alemã	despachante (São Paulo)
10.02.1942	Aloys Reiter	alemã	técnico aeroportos
04.02.1942	José Engels	brasileiro	propagandista
05.02.1942	Frieda Languickel	alemã	datilógrafa (téc.)
15.02.1942	Wilhelm Gewers	alemã	mestre estação (Recife)

DATA DEMISSÃO	NOME	NACIONALIDADE	FUNÇÃO
07.02.1942	Hans Stempfle	alemã	chefe contabilidade
09.02.1942	Werner Pasp	alemã	chefe sec. meteorol.
15.02.1942	Guilherme Haemel	bras.nat.	dispenseiro
15.02.1942	Hanny Reiter	brasileira	datilógrafa (téc.)
16.02.1942	Walter Heuer	bras.nat.	chefe dep. com.
19.02.1942	Carlos Krueger	alemã	chefe sec. cons. e consertos
28.02.1942	Fritz Hans Burckas	alemã	aux. técnico
21.02.1942	Ferdinand B. Bianchi	bras.nat.	engenheiro (téc.)
24.02.1942	Eugen Rueb	alemã	mestre base
02.03.1942	Arthur Aug. W. Fischer	alemã	mec. pista
28.02.1942	Wilhelm Fricke	alemã	arquivista
15.03.1942	Emma Alma Eleonore Ramus	bras.nat.	aux.sec.máq.contab.
15.03.1942	Theodoro Paetzold	alemã	assist.sub-chefe contab.
31.03.1942	Herbert Hermann	bras.nat.	enc.radioapr. (S.Paulo)
31.03.1942	Otto Carlos Bochert	bras.nat.	contra-mestre motores
16.03.1942	Rudolf Cramer v. Clausbruch	bras.nat.	piloto-aviador
31.03.1942	Curt Dopheide	bras.nat.	chefe sec. estatística

DATA DEMISSÃO	NOME	NACIONALIDADE	FUNÇÃO
31.03.1942	Max Gellehr	bras.nat.	almoxarife
16.03.1942	Joseph Cassel	alemã	consultor técnico
31.03.1942	Max Georg Gloess	alemã	contínuo (téc.)
31.03.1942	João Antonio Haas	alemã	chefe sec. propag.
31.03.1942	Hermann Hoffmann	alemã	mec. viajante
31.03.1942	Theodor Paetzold	alemã	mec. viajante
31.03.1942	Paulo Podlyska	alemã	feitor cabines
31.03.1942	Vincenz Poelsler	alemã	instr. aerofoto
16.03.1942	Walter Mathias Stadler	bras.nat.	piloto-aviador
16.03.1942	Jobst von Studnitz	alemã	chefe sec. operações
31.03.1942	Kurt Vogel	alemã	insp. rádio
31.03.1942	Ferdinand Wild	bras.nat.	aux.sec.exped.
14.03.1942	Herbert Dreyssig	alemã	carpinteiro
31.03.1942	Eugen Uhl	alemã	mec. instrumentos
31.03.1942	Hans Mueller	alemã	mec. rádio
31.03.1942	Geraldo Strube	bras.nat.	aux.sec. pessoal
15.04.1942	João Fiala	austríaca	mec. pista

DATA DEMISSÃO	NOME	NACIONALIDADE	FUNÇÃO
24.04.1942	Gustav Beyersdorff	alemã	chefe sec. combust.
24.04.1942	Alexander Weyer	alemã	chefe sec. material

Pessoal demitido por abandono de serviço

29.01.42	Carlos Erler	bras.nat.	piloto-aviador
29.01.42	Guilherme Mertens	bras.nat.	piloto-aviador
29.01.42	Guenther Schuster	bras.nat.	piloto-aviador
29.01.42	Franz Radzey	bras.nat.	mecânico bordo
29.01.42	Ernst Muelle	alemã	mecânico bordo
04.02.42	Josef Kohnle	bras.nat.	mecânico bordo
24.04.42	Walter Kuehr	alemã	mec. de motores
24.04.42	Affonso Gessner	brasileiro	mec. rádio

FONTE: AI 00-112.

A Editora Fi é especializada na editoração, publicação e divulgação de pesquisa acadêmica/científica das humanidades, sob acesso aberto, produzida em parceria das mais diversas instituições de ensino superior no Brasil. Conheça nosso catálogo e siga as páginas oficiais nas principais redes sociais para acompanhar novos lançamentos e eventos.



www.editorafi.org
contato@editorafi.org