

A aviação comercial na América do Sul: um estudo comparativo entre a influência alemã e norte-americana na região (1919-1945)

CLAUDIA MUSA FAY*

Resumo: O presente estudo enfoca o desenvolvimento da aviação na América do Sul entre 1919 e 1945. A disputa entre as potências pela abertura de novos mercados e áreas de influência política e cultural marcaram esse período. O artigo propõe um estudo comparativo entre a criação de empresas aéreas com influência alemã e norte-americana como forma de penetração no continente.

Abstract: The present study focuses on the development of aviation in South America between 1919 and 1945. The disputes among the powers for the opening of new markets and areas of political and cultural influence have marked this period. The article proposes a comparative study between the creation of air companies with German and North-American influence as a form of penetration in the continent.

Palavras chave: Relações Internacionais. Imperialismo. Aviação comercial.

Key words: International Affairs. Imperialism. Commercial aviation.

O desenvolvimento do transporte aéreo comercial ocorre num momento de profundas mudanças na esfera do poder internacional. A utilização do avião durante a Primeira Guerra levou a um acentuado desenvolvimento técnico no setor aeronáutico. O avião passou a ser considerado uma arma de guerra, e as principais potências beligerantes passaram a investir no setor. Possuir aviões,¹ saber

* Professora do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

¹ Cabe mencionar que, ao final da Primeira Guerra, os países beligerantes tinham construído 177.000 aeroplanos, com significativo desenvolvimento técnico ao longo do conflito. Em 1914, os aviões eram fabricados sem armamento, atingiam velocidades de 80 a 120 km por hora, teto máximo de 3.000 metros e reduzido raio de ação. Em 1918, ao final do conflito, havia aviões de caça munidos de metralhadoras automáticas e sincronizadas capazes de alcançar 200 km por hora e voar um teto

construir, armar e utilizar as novas máquinas passou a ser uma questão de afirmação de soberania para as nações. Os Estados logo perceberam que o poder aéreo era fundamental na defesa, na observação das tropas inimigas e no ataque, através dos bombardeios aéreos.

Ao terminar a guerra, fica evidente o declínio das antigas potências europeias e o aparecimento de novas forças. A disputa que as potências emergentes fizeram, através do mundo, na busca por áreas de influência e abertura de mercados pode ser compreendida pela forma como foi estruturado o transporte aéreo comercial.² Segundo a concepção formulada por Emmanuel Chadeau, as companhias aéreas representavam um instrumento da política e da influência dos Estados. A aviação passou a ser vista pelos governos como um potencial estratégico, uma nova maneira de exercer o poder através da geopolítica do ar.³

Possuir um meio de transporte rápido e eficiente significava uma forma de controle, além de um facilitador de trocas comerciais e culturais. O apoio estatal às primeiras companhias aéreas comerciais pode ser facilmente comprovado: as empresas já nasciam com vínculos políticos ao levar nas suas asas a bandeira das nações a que pertenciam.

A Alemanha, contida pelo Tratado de Versalhes e por não possuir colônias, buscou outros mercados. Em 1919, fundava na Colômbia a primeira empresa aérea da América do Sul. A partir de 1924, através da Lufthansa, voltou-se para o leste europeu, criando uma densa rede com aproximadamente 150 escalas. Também ajudou os soviéticos a desenvolver rotas na Rússia, Ucrânia e Bielorrússia e realizou projetos para estreitar ligações com a Ásia.

Os Estados Unidos, devido à extensão do seu território, desenvolveram primeiramente a aviação doméstica e, em seguida, se dirigiram para a região do Caribe e da América Latina.

O recuo do capital inglês e francês a partir da Primeira Guerra propiciou o confronto de dois sistemas de poder em constituição: o da Alemanha e o dos Estados Unidos. Durante os anos 30, houve, na América do Sul, uma intensa competição político-comercial entre o III Reich e os EUA.

máximo de 6.000 metros. Além disso, podiam carregar uma tonelada e meia de bombas e possuíam um raio de ação de 500 km (SANTOS, Murillo. *Evolução do poder aéreo*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 28).

² Segundo DACHARRY, Monique. *Géographie du transport aérien*. Paris: Litec, 1988. As ligações entre a África e a Ásia foram desenvolvidas por quatro potências europeias: a França, a Grã-Bretanha, a Holanda e a Bélgica. (p. 188).

³ CHADEAU, Emmanuel. *Le rêve et la puissance: l'avion et son siècle*. Paris: Fayard, 1996.

1 A penetração alemã no transporte aéreo sul-americano (1919-1945)

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 vôo 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 auto-suficiência. Em 1934, foi realizado o primeiro vôo regular 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*⁴ 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, a Bolívia, o Brasil, o Chile, a Colômbia, o Equador, o Peru e o Uruguai. Pode-se perceber que se formou uma rede interligada com a Alemanha. As longas distâncias para a Europa eram feitas pela DLH; 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 vôo e mecânicos.

No final da década, a Lufthansa com seus próprios aviões 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 vôos longos, havendo inclusive realizado vôos de reconhecimento e de fotografia aérea.

⁴ Esse avião era a espinha dorsal da frota da Lufthansa durante os anos 30 e 40. Sua fama baseava-se nas suas boas qualidades para vôos 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 na aterrissagem e usar aeroportos inadequados a um trimotor.

1.1 Colômbia: SCADTA (*Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos*)

A empresa aérea Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), fundada em Barranquilla, em 5 de dezembro de 1919, contou, desde o início, com participação de pilotos e técnicos alemães.

Em 1921, Dr. Peter Paul von Bauer, 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.

O austríaco von Bauer implantou um padrão técnico exemplar. Em 1931, embora continuasse dirigindo a companhia, vendeu a maioria das ações para a Pan American. No entanto, o pessoal técnico permaneceu e a maior parte era de origem alemã (12 comandantes, 21 pilotos, 60 mecânicos).⁵

Deve-se levar em conta que a Colômbia por sua proximidade com o Canal do Panamá, é um ponto considerado estratégico. No final da década de trinta, 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 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 se havia naturalizado colombianos. Assim, a alternativa foi demitilos. Finalmente, no dia 8 de julho de 1940, os empregados de ori-

⁵ Segundo DAVIES, R. E. G. *Airlines of Latin America since 1919*. Washington: Smithsonian Institution Press, 1984, 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%.

gem alemã da SCADTA, sendo 80 no total, entre pilotos experimentados, mecânicos e administradores foram desligados da companhia. Esses funcionários foram informados de que seus serviços não eram mais necessários. Muitos souberam do fato ao chegar ao 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 Rice,⁶ 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.

Segundo a revista *Seleções*, a maneira como os colombianos e americanos tomaram conta da companhia de aviação SCADTA, foi das manobras mais interessantes desse gênero, feita em poucas horas e sem interrupção dos vôos da empresa.⁷

1.2 Bolívia: LAB (Lloyd Aéreo Boliviano)

Em julho de 1925, três visitantes de nacionalidade alemã chegam à Bolívia. Eram Willy Newenhoffen, um piloto de grande reputação; Frans Schoenmeltzler, 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 alemães fundaram o Lloyd Aéreo Boliviano, iniciando as operações com a rota entre Cochabamba e Santa Cruz. Em 1928, essa rota foi estendida a La Paz e Porto Suarez, fronteira com o Brasil. Devido à situação difícil das rodovias da Bolívia, que transformavam as viagens em expedições de muitas semanas, durante os primeiros anos, os

⁶ Conforme carta enviada por Jay Rice a Oswaldo Aranha, em 7 de março de 1940. CPDOC OA 40.03.07.

⁷ *Seleções do Reader's Digest*, Lisboa, tomo V, n. 29, junho de 1944, p. 7.

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, pela Bolívia e pelo Peru. As três linhas aéreas que operavam tinham em comum os aviões *Junkers* e o apoio técnico 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.

As rotas se interligavam com suas similares no Brasil e no 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 Robora e Santa Cruz, Cochabamba e Oruro. A ligação da LAB com o Sindicato Condor não se restringia a conexões de vôo. A Condor também fornecia aviões, como no caso do *Iarassú (PP CBE)*, cedido temporariamente ao Lloyd Aéreo Boliviano.⁸

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

⁸ Ver carta enviada ao Ministro da Aeronáutica Salgado Filho por Oswaldo Aranha, em 20/08/1941 para fornecer informações sobre a aeronave “Iarassú”. AI 30.112.

1.3 Argentina: 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. Nesse período, a Argentina era o país mais desenvolvido da América do Sul. Possuía um sistema ferroviário muito bom. As cidades maiores estavam ligadas por trens com a capital e as distâncias não eram tão grandes quanto no Brasil, tornando secundárias suas ligações por via aérea.

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 desse serviço.

O surgimento de dificuldades financeiras permitiu o ingresso da Lufthansa. Pueyrredon conseguiu o fornecimento de três *Ju 53/3m* em cooperação com a Deutsche Lufthansa. A companhia alemã se interessava, no momento, pela penetração no mercado sul-americano e desejava rotas 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 socorrida nas dificuldades financeiras pela Lufthansa e pelo Sindicato Condor estabelecido no Brasil.

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 e uma conexão direta da linha do Sindicato Condor vinda de Natal com a Aeroposta Argentina, de quem o Sindicato Condor era representante no Brasil.

1.4 Equador: SEDTA (*Sociedade Equatoriana de Transportes Aéreos*)

Fritz Hammer, um dos fundadores do Condor Syndikat, do Sindicato Condor e da Varig; e promotor de linhas aéreas em várias partes do continente, estabeleceu em Guayaquil, a 24 de julho de 1937, a Sociedade Equatoriana de Transportes Aéreos (SEDTA). Essa 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 Moosmeyer, representante da Lufthansa e do Sindicato Condor, e Grotewohl, funcionário da Lufthansa na Argentina, foram a Quito inaugurar a ligação entre a LAB (Lloyd Aéreo Boliviano) e o Sindicato Condor, e tentar articular a integração da nesta rota.⁹

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 *Junker7s W 34*, foram fretados da Lufthansa. Recebia também da companhia alemã equipamentos e o subsídio mensal de 2.100 dólares.

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

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 vôo do canal do Panamá num *Ju 52* e a pouco mais de três horas num *FW200*.

⁹ 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 partir de agosto de 1940, os Estados Unidos, através da Panagra, tentaram 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, começou a ter muitas dificuldades na obtenção de combustível, quando a firma canadense responsável pelo seu suprimento recebe instruções 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, decidiu requisitar os dois aviões Ju 52, em setembro de 1941, terminando com as atividades da SEDTA no Equador. Em março de 1942, o governo do Equador assinou um contrato de cinco anos com a Panagra, para entrega de correspondência. As operações locais trocaram de nome, para Aerovias del Equador (ADEP), a fim de restabelecer a identidade nacional que tinha anteriormente a SEDTA.

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

1.5 Peru: 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.

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 do Sindicato Condor no Brasil. 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 vóto sem autorização sob o território do Equador, advertiu a Companhia e, poucos dias depois, simultaneamente à apreensão de navios alemães, confiscou dois aviões da Lufthansa e seus bens em terra. As operações foram definitivamente suspensas em fevereiro de 1941 e substituídas pela Panagra. Preencheram-se todos os cargos deixados pelos alemães por norte-americanos, alguns deles pertencentes às forças armadas dos EUA.¹⁰

Fica claro que, na realidade, a pretendida nacionalização significou o domínio norte-americano. O governo dos Estados Unidos assina contratos com o Peru para fornecimento de material estratégico e prometeu 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.

1.6 *Brasil: VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense) – Sindicato Condor*

No final do ano de 1927, o Sindicato Condor Ltda. começou a operar no Rio de Janeiro, ligando Porto Alegre ao Rio de Janeiro, com dois hidroaviões de fabricação alemã, um *Junkers G-24* e um *Dornier-Wal* para 8 a 10 passageiros. Essa primeira linha operava com escalas em Laguna, Florianópolis, São Francisco, Paranaguá, Santos. Durante o ano de 1928, a Condor já ligava Natal a Porto Alegre, em três dias, com escalas nas capitais e cidades importantes do litoral.

O Sindicato Condor praticamente nasceu junto com a Varig e com os mesmos interesses, mas Otto Meyer,¹¹ fundador da

¹⁰ 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.

¹¹ Otto Ernest Meyer Labastille foi integrante da Força Aérea Alemã durante a Primeira Guerra Mundial, atuando como observador, mudou-se para o Brasil no final da guerra e se estabeleceu em Porto Alegre, em 1923.

VARIG, insistia em construir uma empresa independente. Desde o início, conseguiu boas relações com políticos do estado, entre eles, Alberto Bins, e, em seguida, o apoio do governo do Rio Grande do Sul, principalmente junto a Osvaldo Aranha, na época empenhado em organizar a Revolução de 30.

Segundo o depoimento de Adroaldo Mesquita da Costa,¹² Osvaldo Aranha firmou um contrato com a VARIG em 6 de julho de 1930, época em que se encontrava à frente da Secretaria do Interior e preparava a Revolução que seria deflagrada em 3 de outubro. O contrato estipulava que o governo cederia à empresa o campo de Gravataí para uso e administração da empresa e lhe emprestaria recursos financeiros para compra de quatro aviões. Ainda segundo Adroaldo Mesquita, no ano seguinte, já como Ministro da Justiça, Osvaldo Aranha voltou a empenhar-se junto ao interventor, general Flores da Cunha, para que o contrato prometido fosse cumprido. Em carta enviada ao interventor, Osvaldo Aranha lembrou que os interesses da companhia foram esquecidos em favor do estado e da Revolução. Em 1931, sem ter recebido o auxílio do governo, a VARIG atravessava um período de dificuldades, e Osvaldo Aranha insistiu para que Flores da Cunha cumprisse o prometido. Este, no entanto, alegava que o contrato não tinha nenhuma validade jurídica, pois era necessário que a Assembléia o tivesse aprovado e ela fora dissolvida sem ter se pronunciado a respeito, razão por que o contrato não tinha valor legal. Depois de insistentes pedidos do prefeito Alberto Bins, de Borges de Medeiros e de Osvaldo Aranha, e das ameaças feitas por Adroaldo Mesquita de divulgar um manifesto sobre a situação, Flores da Cunha terminou concordando e solicitando a seu secretário da fazenda, na época Francisco Antunes Maciel, que fizesse o pagamento. Este determina o pagamento, e Flores, finalmente, assinou. Essa questão conjuntural permitiu que a VARIG obtivesse o apoio político e a ajuda necessária, tornando o estado do Rio Grande do Sul seu acionista. O Sindicato Condor vendeu sua participação acionária para o estado do Rio Grande do Sul; já a VARIG precisou entregar o terreno da Ilha Grande dos Marinheiros e os hidroaviões Atlântico e o Gaúcho, que pertenciam a Condor, com que passou a receber subsídios do governo estadual. A VARIG, no entanto, continuou representante do Sindicato Condor no Rio Grande do Sul e recebendo apoio técnico alemão.

Durante a década de 1930, a Condor começou a operar a Linha Corumbá-Cuiabá com hidroaviões, aproveitando a deficiência

¹² Depoimento ao jornal *Correio do Povo*, em 6 de julho de 1962, p. 4 e 10.

de transportes na região. O avião passou a sobrevoar regiões praticamente desconhecidas¹³ e com traçados duvidosos nas cartas geográficas da época, fazendo com que os habitantes da região apoiassem a iniciativa com entusiasmo e o governo fornecesse subsídios à empresa. Ao mesmo tempo, a Condor, se lançava na tentativa de estabelecer ligações com a LAB, empresa boliviana, que também utilizava o suporte técnico alemão.

Em 1936, outra linha é aberta no Nordeste, ligando Parnaíba, no litoral do estado do Piauí, e terminando o vôo em Floriano, com escalas em Teresina e outras cidades ribeirinhas; em 1937, a linha foi estendida até Carolina. Em 1939, os monomotores que faziam a rota foram substituídos pelo trimotor *Junkers Ju 52/3m*. No mesmo ano, o avião que partia de Parnaíba chegou até Carutapera, passando por São Luiz, e, em maio de 1941, foi inaugurada a linha que liga Fortaleza a Teresina, com nove escalas intermediárias ligando as duas cidades.¹⁴

Em junho de 1939, chegaram para a empresa dois Focke-Wulf FW-200 Condor¹⁵ enviados pela Lufthansa, principal acionista da empresa.¹⁶ Esse avião era o modelo civil do bombardeiro construído pela Luftwaffe. Podia transportar com conforto 26 passageiros. Muito avançado para a época, foi o primeiro avião comercial com quatro motores a operar na América do Sul, sendo mais uma demonstração do desenvolvimento técnico alemão. É provável que ele tenha sido utilizado como propaganda desse progresso aeronáutico no Brasil e na Argentina, pois a Condor passou a operar a rota para Buenos Aires com esse avião. Servia também, segundo alguns relatos, devido a sua autonomia de vôo, ao provável intuito de auxiliar os submarinos alemães, pois era utilizado para realizar longos sobrevôos pelo oceano.

¹³ A Condor ligava regiões onde as comunicações eram difíceis e lentas. Por exemplo, Rio Branco, a sede do território do Acre, tinha ligação fluvial com Manaus e Belém apenas uma vez por mês. Porto Velho-Belém, por via fluvial, levava 22 dias. Essas cidades eram servidas pelos aviões da Condor, que chegavam com dia e hora marcada, não indo além de dois dias a ligação com a capital federal.

¹⁴ Anexo 1 – Rotas da Condor.

¹⁵ Os aviões receberam os nomes de *Abaitará* e *Arumani*, vieram voando da Alemanha e voaram no Brasil até 1947.

¹⁶ O capital subscrito pelos acionistas na época era de 100:000\$000, assim distribuídos: Sr. Moosmayer com 5 cotas 25:000\$00, Conde Pereira Carneiro 2 cotas 10:000\$000, Dr. Pires do Rio 2 cotas 10:000\$00, Dr. Bento Ribeiro Dantas 2 cotas 10:000\$00, Sr. Ernesto Holck 4 cotas 20:000\$00, Dr. Eurico Valle 2 cotas 10:000\$000 e Sr. Georg Stoltz 3 cotas 15:000\$00. A empresa, no entanto, recebia da Lufthansa de 250:000\$000 a 300:000\$000 contos de réis em equipamento. Dessa forma, a empresa alemã tinha forte ascendência sobre as decisões de tráfego e linhas de interesse. Segundo documento confidencial enviado ao Ministro Salgado Filho pelo major aviador Álvaro Araújo em 06/08/1941 Arquivo Salgado Filho, AP-49 caixa 15.

Até hoje, não encontramos uma justificativa econômica para uma empresa aérea como a Condor ter expandido sua linha no Nordeste, entre 1935 e 1941, chegando a fazer 3.000 milhas no interior dos estados do Maranhão, do Ceará e do Piauí. Também se torna complicado entender como um país que se preparava para entrar em guerra enviou dois modernos aviões para o Brasil. A Condor tinha muitas rotas para o interior, numa época em que nenhuma se justificava: provavelmente, foram estabelecidas para formar uma rede alemã na América do Sul. A companhia estabelecida no Brasil se ligava a LAB Boliviana, a SEDTA no Equador e a Lufthansa peruana.¹⁷

Quando os Estados Unidos entraram na guerra, a Condor passou a ser acusada de auxiliar o Eixo, realizando espionagens, fornecendo a localização de navios aliados e divulgando idéias nazistas. Passou a fazer parte da lista negra norte-americana e, através da negociação diplomática, iniciaram as pressões para o governo brasileiro encerrar as atividades da empresa no Brasil. A embaixada norte-americana passou a exigir que o Brasil terminasse com a empresa, para cortar a influência da Lufthansa. Exigiam que todos os contratos e acordos deveriam ser anulados. O débito da Condor com a Lufthansa deveria ser anulado. A empresa deveria ser convertida em uma sociedade anônima através da Lei das Sociedades Anônimas (Decreto n. 2.627, de 26/09/1940). O nome da empresa deveria ser trocado, e o Sr Ernesto Hoelck, que, mesmo sendo brasileiro nato, possuía ligações com os alemães, deveria ser afastado da direção da empresa.¹⁸ A VARIG e a VASP, embora sofressem por estarem sob influência alemã, foram menos pressionadas por serem, nessa época, empresas regionais: a VARIG voava só no Rio Grande do Sul e a VASP, em São Paulo e no Paraná.

2 A penetração do transporte aéreo norte-americano na América do Sul (1930-1945)

Nos Estados Unidos, a companhia que possuía estreitas ligações com o governo era a Pan American Airways. Seu presidente, Juan Trippe, era um jovem dinâmico, considerado por muitos um secretário de Estado para assuntos relacionados à aviação civil, devido às ligações com o governo norte-americano. Havia conse-

¹⁷ Anexo 1 – Rotas da Condor.

¹⁸ Estas recomendações foram feitas pelo embaixador dos EUA, Jefferson Caffery, em 01/06/1942 ao Ministro de Relações Exteriores Oswaldo Aranha. AI 30112.

guido, por exemplo, a exclusividade dos contratos de transporte de correspondência internacional subsidiado pelo Estado. A Pan Am foi a companhia aérea encarregada pelo governo de levar a penetração do transporte aéreo com a bandeira americana às mais diversas regiões do planeta. Quando a empresa pretendia se implantar no Brasil, bem como em outras partes do mundo, contou com o suporte da diplomacia norte-americana.¹⁹

Concedendo os contratos exclusivos, o governo americano fortalecia uma única empresa internacional, a Pan Am, e apostava no seu crescimento. Podemos afirmar que a estratégia deu certo e foi uma verdadeira instituição durante anos. Segundo Davies, curador de transporte aéreo comercial do Museu Smithsonian, por várias décadas, sob a presidência de Juan Trippe, a Pan American representou os Estados Unidos no cenário internacional. Durante a fase de formação, os escritórios da Pan Am tinham mais influência que o consulado norte-americano. Durante a Segunda Guerra Mundial, manteve comunicação essencial e construiu bases estratégicas, transcendendo o papel de uma simples empresa aérea. Depois da guerra, iniciou vôos para todos os continentes.²⁰

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 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.

Ao adquirir a NYRBA, em 21 de dezembro de 1930, a empresa subsidiária da Pan American no Brasil passou a se chamar Panair do Brasil S. A. Permaneceu sob absoluto controle da empresa norte-americana até 1942, quando a Pan Am realizou a primeira transferência de ações para as mãos de brasileiros.

¹⁹ Pode-se constatar, através da correspondência enviada ao Ministro de Relações Exteriores no Brasil, Oswaldo Aranha, que eram oferecidos aviões da Pan American para viagens ao exterior e até mesmo colocados à disposição do ministro "mediante um breve aviso" (Arquivo AO 41.12..04/2).

²⁰ DAVIES, R. E. G. *Airlines of the United States since 1914*. Washington: Smithsonian Institution Press, 1972, p. 225.

A disputa pela rotas na América do Sul era antiga. Iniciaram em 1933, com as disputas pelas rotas de penetração entre a Panair e o Sindicato Condor. A Panair avançou sobre a Bacia Amazônica²¹ e o Sindicato Condor, pelo Mato Grosso, chegando até ao Acre.

Em 1937, a Pan American conseguiu uma nova linha de exploração entre Rio de Janeiro, Buenos Aires e Assunção. Nesse episódio, fica claro que havia discordância interna no governo brasileiro. Na questão relativa ao transporte aéreo, podemos perceber aqueles que defendiam a “aviação nacional” com fortes vínculos com os alemães e os que defendiam a aviação vinculada aos Estados Unidos.

Um exemplo marcante desta situação foi a troca de correspondência entre o comandante do Primeiro Regimento de Aviação, na época tenente-coronel Eduardo Gomes, e o embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Osvaldo Aranha. Nessa correspondência, Eduardo Gomes lembra ter sido companheiro de Osvaldo Aranha na Revolução de 1930 e, embora constrangido, não pôde ficar inerte ao que considerou uma questão de salvaguardar os interesses nacionais.

Todo o problema foi gerado em função de uma autorização solicitada pela Pan Am para estabelecer a nova rota até Assunção, com escalas em São Paulo, Curitiba e Foz do Iguaçu. Eduardo Gomes achava que uma companhia estrangeira não podia fazer esse percurso enquanto companhias nacionais estavam pleiteando essa rota. Defendeu a Condor e a VASP,²² que, na época, representavam os interesses alemães, alegando que eram as únicas empresas de aviação pesada que possuíamos e iriam realizar o serviço com pessoal brasileiro e em aviões que passariam a ser nacionais. Alegou que não podia entender tanto desprezo pela defesa da Pátria. O tenente-coronel se opunha violentamente a essa concessão fornecida à Pan Am e demonstrou toda sua revolta pela intervenção de Osvaldo Aranha em defesa da empresa norte-americana. Para Eduardo Gomes, o fato de a Panair não pleitear a rota era devido ao fato de essa empresa ser apenas uma testa de ferro da Pan American e, por isso, não iria intervir nos interesses da matriz.

A resposta de Osvaldo Aranha demonstrou a posição divergente do embaixador para a questão. Explica que sua intenção foi obter maior cooperação do governo norte-americano. Percebe-se

²¹ Anexo 2 – Rotas da Panair.

²² A VASP, a primeira empresa totalmente brasileira, foi criada em 1933, pelo Decreto 24.070, por empresários paulistas.

aqui a utilização da barganha política, sendo necessário ceder em alguns setores para ganhar em outros. Revela sua preocupação com a importância de estabelecer laços de aproximação com o governo norte-americano para obter prestígio continental. Faz questão, ainda, de esclarecer que sua função como embaixador não tem caráter executivo, mas meramente informativo e esclarecedor. No fim da correspondência, pede uma explicação sobre a preferência pela VASP e pela Condor, empresas sob influência alemã.

Uma cousa, porém, extranhei [*sic*] em tua carta e para isso peço explicação maior. É quando dizes preferível fazer concessão a VASP e Kondor. Qual a razão?²³

Na opinião de Osvaldo Aranha, o serviço da Pan Am era dos melhores, os Estados Unidos o mais firme e leal dos amigos dentro da comunhão internacional e, ainda, no caso dos *destróiers*,²⁴ não vacilou em ficar conosco e fazer a Argentina calar-se. Não tinha a mesma confiança na amizade alemã, sempre agressiva e imperialista. Para finalizar a questão, revela que, na sua opinião, se há interesse nacional nessa região, só os militares deveriam voar, ninguém mais. O governo não deveria conceder permissão a nenhuma empresa ou conceder a todas. No final da carta, faz um convite a Eduardo Gomes para conhecer os Estados Unidos, as organizações aéreas, civis e militares, afirmando sua certeza no desejo dos norte-americanos em cooperar conosco.²⁵

Eduardo Gomes não aceitava o fato de o governo brasileiro ter revogado o Artigo 6 do Decreto 24.572, de 4/07/1934, para favorecer uma empresa estrangeira. Para ele, fomentar o desenvolvimento de companhias aéreas nacionais seria de grande utilidade, tanto em material que poderia ser requisitado quanto em treinamento de pilotos, ao passo que, com a companhia estrangeira, nunca poderia reforçar os meios aéreos, pois seria reserva norte-americana.

Osvaldo Aranha, demonstrando simpatia pela empresa americana, não entende por que Eduardo Gomes prefere a Condor e a VASP, empresas sob influência alemã: afirma não ter a mesma confiança na amizade alemã, “sempre agressiva e imperialista”.²⁶

²³ Arquivo OA 37-09-13 CPDOC-RJ.

²⁴ Ver BRANCATO, Sandra. *Estudos Ibero-Americanos*, v. XIV, n. 8, dez. 1988, p. 201-209. Sobre a questão dos *destróiers*, enfocando as razões que explicam o envolvimento argentino e a posição defendida pelo Brasil.

²⁵ Arquivo OA 37.09.13 - OA 37.09.08/2 - OA 37 09 20 CPDOC-RJ.

²⁶ Arquivo AO 37.09.13 - CPDOC-RJ.

A opinião de Eduardo Gomes, defendendo as "empresas nacionais" Condor e VASP, tinha sua razão estratégica, como nos demonstra o Decreto-Lei de 1934. Havia uma preocupação em estabelecer uma política aeronáutica própria. Percebemos uma preocupação quanto à defesa do território, ao impedir que uma empresa estrangeira fizesse a rota considerada de segurança pela proximidade com a Argentina. Mas os motivos principais eram fomentar o desenvolvimento de empresas estabelecidas no Brasil, pois, em caso de guerra, o material delas seria de grande utilidade, desenvolver as empresas que faziam as importantes rotas para o interior e permitir o treinamento de pessoal. O Brasil praticamente não tinha pessoal que soubesse operar os aviões. Ele pretendia desenvolver quadros de tripulantes das referidas companhias e, assim, aumentar nossas reservas, colocando elementos nacionais nas funções de rádio e de pilotagem.

Com esse interessante exemplo, podemos perceber, na postura dos dois, embora a princípio antagônica, que ambos desejavam obter vantagens para o desenvolvimento do país. Ficam evidentes a situação política vivida no País e a forma como o governo Vargas, ao oscilar entre um lado e outro, agia procurando barganhar, pendendo para o lado em que as vantagens fossem maiores. Tanto que, algum tempo depois desse episódio, em 1941, já como Ministro de Relações Exteriores, Osvaldo Aranha lutou para defender a Condor, quando o governo norte-americano pressionou para que ela fosse extinta. Participou intensamente na formulação do projeto de "nacionalização" da empresa, que passou a se chamar Cruzeiro do Sul.

Agindo dessa forma, o Brasil aproveitou-se de uma intensa competição que se travava na aviação entre norte-americanos e alemães. A entrada da Alemanha na guerra determinou a suspensão dos vôos da Lufthansa para a América do Sul, enfraquecendo sua influência nas empresas.

Por parte dos EUA, os interesses aumentam com o início da Segunda Guerra Mundial. O papel da Panair se tornou estratégico, com a grande necessidade de construir infra-estrutura para aviação. O Nordeste brasileiro passou a ser passagem obrigatória para os aviões destinados ao norte da África e à Europa. O papel dessa empresa foi decisivo, pois, como subsidiária da Pan Am, foi capaz de exercer a política norte-americana sem causar ameaças à soberania brasileira, nem provocar hostilidades, sendo aceita pelos militares brasileiros.

Em dezembro de 1941, momento de entrada dos EUA na guerra, as medidas para eliminar as companhias ligadas ao eixo se intensificam. A Panair passa a não transportar mais em seus aviões passageiros alemães, italianos e japoneses. Ainda durante a guerra, a Panair foi importante prestando serviços de patrulhamento da costa brasileira.

O governo brasileiro resiste em eliminar as empresas sob influência alemã. Persiste a mesma idéia, já destacada por Eduardo Gomes, de garantir a soberania nacional. Porém, o momento, para os norte-americanos, era grave devido à guerra, e terminar com as empresas estrangeiras se tornara, para a defesa norte-americana, uma prioridade.

A Condor também enfrentou dificuldades para abastecer os aviões com combustível, pois a Standard Oil cortou seu fornecimento. Eduardo Gomes intervém mais uma vez e passa a fornecer para a Condor a gasolina reservada para a Aeronáutica, demonstrando novamente que acreditava na necessidade de a empresa continuar existindo.

A Condor, por estar na lista negra americana, tinha dificuldade para comprar peças de reposição para seus aviões, o que possibilitou o crescimento da Panair. Durante a fase de guerra (1941 a 1945), a companhia ligada à Pan Am teve seu maior crescimento, incorporando 14 aviões a sua frota e, ainda em 1943, recebeu aviões DC3. Chegou a substituir a Lati na ligação com a Europa, estabelecendo vôos para Portugal ainda durante a guerra.

Considerando que os Estados Unidos estavam em guerra, e que as despesas foram racionalizadas para atender às demandas que vinham de diferentes partes do globo, o Brasil conseguiu muitas vantagens, a viagem semanal ligando o Brasil a Miami e Nova Iorque²⁷ exigiu um capital aproximado de dois milhões e subvenções que seriam pagas pelo governo norte-americano. Mas o Brasil não ficava sem ligações com o exterior.

A Panair passou a ocupar os espaços e estabelecer ligações com os países limítrofes. Em agosto de 1943, um decreto do presidente da República autorizou a Panair a prolongar sua linha amazônica para Iquitos, no Peru, Lima e Equador. Planejava também prolongar a linha Rio de Janeiro-Corumbá para Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e a linha do Rio de Janeiro-Assunção para Santiago do Chile. Essas extensões, antes realizadas pela Condor, ne-

²⁷ Para estabelecer essa rota, a Pan Am construiu um novo aeroporto em Barreiras, na Bahia, para pouso de abastecimento na rota Rio-Barreiras-Belém-Miami-Nova York (Ver DAVIES, *Airlines of Latin América since 1919*, Washington, p. 410).

cessitavam, no entanto, do auxílio de subvenções do governo federal. Essas subvenções, na opinião do diretor-gerente da empresa, Paulo Sampaio, justificavam-se plenamente diante do valor político da questão, devendo resultar em benefício brasileiro no campo de sua influência continental.²⁸

A partir de dezembro de 1943, a Pan American Airways começou a reduzir seu capital na Panair para 58%, coincidindo com o momento em que a importância estratégica brasileira começa a diminuir no cenário internacional. Ao final da guerra, a Pan Am não possuía mais o controle acionário da subsidiária.

Conclusão

A aviação na América do Sul nasce por influência de empresas de transporte aéreo européias, no entanto 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.

Na década de 1930, intensifica-se a disputa na região, os norte-americanos ficam cada vez mais apreensivos com as incursões de alemães na América do Sul. Com o acirramento do conflito europeu e a iminente entrada dos Estados Unidos na guerra, tornou-se necessário impedir a penetração alemã e evitar que conseguissem a supremacia. A forma encontrada para resolver a questão foi a substituição das companhias pela Pan Am e suas subsidiárias Panair do Brasil e Panagra.

O Departamento de Estado dos Estados Unidos não acreditava que o avanço alemão fosse um empreendimento unicamente comercial; por isso colocou em prática um plano que, com o apoio dos governos sul-americanos, foi eliminando toda a influência alemã. Tal plano teve início na Colômbia, com as demissões de pessoal alemão. Seguiu-se o Peru, a Bolívia, o Equador.

No Brasil, mesmo enfrentando as discordâncias internas, percebemos o empenho do governo e dos militares em permanecer com as empresas aéreas nacionais. Graças a esta postura política, as empresas foram mantidas, apesar das demissões de funcionários alemães. O país conseguiu dessa forma evitar o monopólio aéreo.

²⁸ Ver mapa anexo 2 – Rotas da Panair do Brasil.

