



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Marcio Freire Bernardo da Silva


**A desgermanização da Condor :
estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil.**

Rio de Janeiro

2012

Marcio Freire Bernardo da Silva

**A desgermanização da Condor:
estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil.**



Dissertação apresentada, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientadora: Prof^a. Dra. Mônica Sampaio Machado

Rio de Janeiro

2012

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

S586 Silva, Marcio Freire Bernardo da.
A desgermanização da Condor : estruturação e
reestruturação de um sistema técnico no Brasil / Marcio
Freire Bernardo da Silva. – 2012.
98 f. il.

Orientadora: Mônica Sampaio Machado.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do
Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.
Bibliografia

1. Imperialismo – Teses. 2. Inovações tecnológicas –
Estados Unidos - Teses. 3. Aeronáutica comercial –
Brasil - História – Teses. 4. Aeronáutica comercial –
Alemanha – Teses. 5. Sindicato Condor (Companhia
aérea) – Teses. I. Machado, Mônica Sampaio. II.
Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de
Geografia. III. Título.

CDU 330.342.14:656.73(81)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta
tese.

Assinatura

Data

Marcio Freire Bernardo da Silva

**A desgermanização da Condor:
estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil.**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovado em 08 de março de 2012.

Banca Examinadora:

Prof^a. Dra. Mônica Sampaio Machado (Orientadora)
Instituto de Geografia da UERJ

Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro
Instituto de Geografia da UERJ

Prof. Dr. Pedro Pinchas Geiger
Instituto de Geografia da UERJ

Prof. Dr. João Rua
Departamento de Geografia – PUC – Rio

Rio de Janeiro

2012

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos colegas de trabalho e alunos da Escola Municipal Marquês de Maricá pelo apoio e compreensão durante os meses em que estive voltado à realização desde trabalho.

Agradeço aos funcionários e professores do Programa de Pós-graduação em Geografia UERJ, pela dedicação e preocupação conosco e auxílio na elaboração do trabalho.

Agradeço aos professores João Rua, Miguel Ângelo e Pedro Geiger por aceitarem fazer parte da banca deste trabalho.

Agradeço à professora Mônica Sampaio, sem a qual nada disto seria possível, na qual encontrei todo o refúgio e apoio para o desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço, finalmente, à minha família, que abriu mão da minha presença em momentos importantes, que jamais retomarão, em favor de uma realização pessoal.

A todos vocês, meu mais sincero agradecimento.

O meu primeiro balão, o menor, o mais lindo. O único que teve um nome: Brasil.

Alberto Santos-Dumont

Aproximando civilizações distantes e várias, cujas origens milenárias, a despeito da ambição dos conquistadores, conservaram intatas suas virtudes de amor à terra, de respeito aos antepassados e de altaneira coragem na defesa de seus bens, o avião tem sido para estas nações predestinadas, mais um veículo de progresso e de paz, do que um instrumento de destruição e de vingança.

Joaquim Pedro Salgado Filho

Os americanos (...), fizeram uma aldeia à parte do outro lado da linha do trem, com ruas orladas de palmeiras, casas com janelas com tela metálica, mesinhas brancas nos terraços e ventiladores de pás pendurados no teto, e extensos prados azuis com pavões e codornas. O setor estava cercado por uma rede metálica, como um gigantesco galinheiro eletrificado que nos frescos meses de verão amanhecia negro de andorinhas esturricadas. Ninguém sabia ainda o que desejavam (...), e já tinham ocasionado um transtorno colossal, muito mais perturbador que o dos antigos ciganos, mas menos transitório e compreensível. Dotados de recursos que em outra época estavam reservados à Divina Providência, modificaram o regime das chuvas, apressaram o ciclo das colheitas, e tiraram o rio de onde sempre esteve e o puseram com as suas pedras brancas e as suas correntes geladas no outro extremo da povoação, atrás do cemitério. (...) - Olhem a confusão em que nos metemos - costumava então dizer o Coronel Aureliano Buendía - só por termos convidado um americano para comer banana.

Gabriel Garcia Márquez

RESUMO

FREIRE, Marcio. **A desgermanização da Condor**: estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil. 2012. 98 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) -. Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

Este trabalho apresenta e discute a reorganização pela qual a empresa de aviação Sindicato Condor passou durante os anos de 1941 e 1942, em função do boicote imposto por Washington às empresas brasileiras com origem alemã. Para tanto, será recuperado um breve período da história da aviação brasileira, passando pelos pioneiros da aviação no país, as primeiras tentativas de organização, os marcos regulatórios e a formação das primeiras empresas. Como o desenvolvimento técnico é peça fundamental para o entendimento desta temática, temos ainda como preocupação, incluir a técnica nos debates sobre a hegemonia e império no século XX. Da mesma maneira, tentamos evidenciar a importância da técnica para a transformação nas dinâmicas territoriais que se impuseram no período, bem como posicionar o processo de desgermanização da Condor como etapa da grande unificação técnica imposta pelos Estados Unidos no período do pós-guerra.

Palavras-chave: Técnica. Brasil. Estados Unidos da América. Alemanha. Aviação comercial. Imperialismo.

ABSTRACT

The work presented below deals with the reorganization in which the business aviation “Syndicato Condor” went through, during the years of 1941 and 1942, due to the boycott imposed by Washington to Brazilian companies with German origin. To achieve this goal we recovered a short period of Brazilian aviation history, from the pioneers of aviation in the country, the first attempts of organization, regulatory frameworks and the formation of the first companies. We still have as a concern, include the technique in debates on hegemony and empire in the twentieth century. In the same way, we tried to highlight the importance of technology to transform the territorial dynamics that have been imposed on that period, as well to place the process of destruction of the influence and German spirit in Condor as a stage of the huge technical unification imposed by the United States in the postwar period.

Keywords: Technique. Brazil. United States. Germany. Commercial aviation. Imperialism.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Santa Maria de Belém.....	19
Figura 2 - Severo e Saché.....	22
Figura 3 - Piloto e inventor	26
Figura 4 - Dornier Atlântico.	46
Figura 5 - Logomarca Sindicato Condor Limitada.....	47
Figura 6 - Cartaz da Condor em 1933.....	49
Figura 7 - Cartaz da Condor - Lufthansa em 1935.....	51
Figura 8 - Folder da Zeppelin em 1934.....	52
Figura 9 - Junkers Curupira.....	54
Mapa 1 - Cobertura do Serviço Condor, em 1939.....	56
Gráfico 1 - Origem das Aeronaves no Brasil, por Período.....	61
Figura 10 - Domier Do-26 em Natal.....	64
Gráfico 2 - Origem das aeronaves operadas no Brasil entre 1927 e 1943.....	83

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	9
1	DESENVOLVIMENTO AERONÁUTICO NO BRASIL: DA FASE BIOGRÁFICA À ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL.....	15
1.1	Contribuições individuais para o desenvolvimento aeronáutico brasileiro.....	16
1.2	O voo e a glória de Dummont.....	23
1.3	O desenvolvimento aeronáutico no Brasil.....	26
1.4	A Regulamentação da Atividade de Aviação.....	35
2	A EXPANSÃO DA CONDOR E O PROCESSO DE DESGERMANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA.....	39
2.1	A iniciativa estrangeira no Brasil.....	39
2.2	A Condor Syndikat no Brasil.....	45
2.3	A Sindicato Condor Limitada.....	46
2.4	A primeira expansão.....	48
2.5	Expansão internacional transoceânica.....	50
2.6	A segunda expansão.....	53
2.7	A fábrica Focke-Wulf.....	54
2.8	A terceira expansão.....	55
2.9	A luta pelo céu do continente americano: prelúdio do esforço norte- americano para a desgermanização do hemisfério.....	56
2.10	A luta pelo céu do Brasil.....	60
2.11	O processo de desgermanização da Condor.....	65
3	TÉCNICA E INTENÇÕES: DESGERMANIZAÇÃO E ASCENSÃO DOS ESTADOS UNIDOS.....	75
3.1	As sucessivas unificações técnicas.....	75
3.2	O Império como uma aliança entre Estado e Capital.....	79
3.3	O império norte-americano.....	81
3.4	Caso da Condor: Capital, Estado e atuação imperialista no Brasil.....	82
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	88
	REFERÊNCIAS.....	92

INTRODUÇÃO

A década de 1920 marca o nascimento da indústria de transporte aéreo no mundo e no Brasil. Dessa década em diante, notamos o aumento da importância da aviação em tempos de guerra e paz, erguendo-se como recurso estratégico militar crítico, além do potencial econômico. O Brasil seguiu de perto a tendência mundial, quase indiferente à precariedade no estabelecimento de linhas aéreas e no desafio de voar em condições tão desfavoráveis, consideradas inseguras para os padrões da época, com equipamentos limitados, pouco apoio de solo e nenhum referencial técnico estabelecido. Eram os tempos heroicos da aviação, a sua época de ouro.

Entre as empresas pioneiras no processo de desenvolvimento da aviação comercial no Brasil, o Sindicato Condor possuía protagonismo tendo estabelecido hegemonia no setor por quatorze anos, comandando a evolução da aviação no Brasil. Em 1941, como muitas empresas de origem alemã no Brasil, o Sindicato Condor é adicionado na *Proclaimed List of Certain Blocked Nationals Country*¹ e passa por um processo de boicote e desmonte. Como resultado, na década de 1940, assistiu-se a uma sequência falências e fechamentos de empresas ligadas às potências do Eixo, fossem esses laços administrativos, financeiros, culturais ou históricos. Em seu lugar, o Departamento de Estado norte-americano e suas embaixadas sugeriam a sua substituição por empresas puramente locais ou “empresas confiáveis com equipamento e pessoal de origem hemisférica”. No Brasil e América do Sul, esse processo acarretou transformações profundas e rearranjos que contribuíram com o avanço imperialista norte-americano no continente. (QUINTANEIRO, 2005a; QUINTANEIRO 2005b; QUINTANEIRO 2007)

O caso do Sindicato Condor pode ser considerado como exemplar na questão da desgermanização no país - implacavelmente eficiente no setor aéreo -, e com reflexos simultâneos para outras empresas, como a VARIG e a Vasp, consumidoras de equipamento alemão e amplamente ligadas aos colonos alemães do Brasil. Além do setor aéreo, são conhecidos os casos da Melhoramentos e da Cervejaria Brahma, que em 1941, tiveram suas atividades embaraçadas pela

¹ No Brasil, a Proclaimed List ficou conhecida como Lista Negra e sua função era impedir o acesso de empresas ligadas aos países do Eixo aos produtos fabricados nos Estados Unidos. Sua função paralela, muitas vezes, consistia na substituição de empresas ligadas ao eixo por empresas hemisféricas, preferencialmente norte-americanas.

inclusão na *Proclaimed List*. Tais empresas possuíam em comum a utilização de equipamento alemão, além de funcionários e sócios de origem alemã. (QUINTANEIRO, 2005a; QUINTANEIRO, 2005b)

Não somente empresas de origem alemã atuavam no mercado de aviação comercial do Brasil. A década de 1930, marca o nascimento e a expansão da Panair do Brasil, subsidiária da norte-americana *Pan American World Airways*, que operava em sua totalidade com aeronaves, motores, partes e pessoal norte-americano. Com a reorganização da Condor, no início da década de 1940, a Panair do Brasil deixa sua posição de coadjuvante no mercado de aviação comercial brasileiro, conhecendo amplo crescimento de suas atividades. Em 1965 a empresa é expropriada, nacionalizada e encerra definitivamente sua operação em 1968. (QUINTANEIRO, 2005b; QUINTANEIRO, 2007)

A pesquisa que deu origem a esta dissertação foi realizada com objetivo de analisar a gênese do sistema de transporte aéreo brasileiro durante o século XX. Escolhemos como ponto de partida os conjuntos técnicos que concorriam para o estabelecimento de um sistema aéreo nacional e que pudesse realizar uma conexão mais eficiente com outros aeródromos da América do Sul e do mundo. Dessa forma, elaboramos este trabalho a partir da hipótese de que o sistema aéreo brasileiro surge intermediado pela polarização entre duas pujanças industriais: Estados Unidos e Alemanha. Como efeito do bloqueio e reorganização da Condor, observamos no Brasil um descenso da preponderância dos conjuntos técnicos de origem alemã e a sua substituição por conjuntos técnicos norte-americanos. (CASTELLS, 2005; QUINTANEIRO, 2005b)

A aviação comercial é tema palpitante em nosso país e a abordagem que propomos aqui certamente será o foco de alguma controvérsia. Há uma infinidade de fatores que levaram o Brasil, entre 1939 e 1942, a cancelar passaportes, fechar empresas, recolher combustível de aviação, impedir a ampliação de destinos, fomentar empresas de origem hemisférica, que passariam a ocupar o mesmo espaço no mercado ocupado por empresas alemãs, ao ponto que é difícil alcançar alguma intencionalidade diante fatos e interesses tão emaranhados. A escolha de determinado avião, de pilotos treinados na escola deste ou daquele país, em soluções tecnológicas elaboradas por uma empresa ou outra envolvem, muitas vezes, interesses de empresários locais ou de uma elite internacional, característica do desenvolvimento de um capitalismo planetário.

No caso da triangulação entre Alemanha, Brasil e Estados Unidos, a Segunda Guerra Mundial tem papel decisivo, pois conduz a uma polarização definitiva: o Brasil torna-se aliado dos EUA e inimigo da Alemanha. Diante desse reordenamento político-geográfico mundial, acreditamos que a tarefa de uma pesquisa que incorpora essa temática é escapar de uma generalização e tentar delimitar fatores, identificar processos e propor, em colaboração com outros trabalhos da mesma linha de pensamento, esclarecimentos que vão de encontro à ideia de substituição de conjuntos técnicos alemães por conjuntos técnicos norte-americanos no Brasil e na América do Sul. (CASTELLS 2005; QUINTANEIRO, 2005b; QUINTANEIRO, 2007; SANTOS, 1997)

Buscou-se aqui realizar apontamentos e revelar fatos sobre as transformações causadas pelo imperialismo do século XX. Nesse sentido, as transformações tecnológicas do sistema de aviação no Brasil foram exemplares para compreender o conflito tecnológico entre as potências imperialistas que impunham modelos técnicos e garantiam o seu controle sobre enclaves do espaço terrestre.

Da mesma forma essas transformações permitem uma melhor compreensão sobre a realidade atual da aviação comercial no Brasil. Acreditamos que a sua compreensão passa pelo esclarecimento da gênese da indústria de transporte aéreo no país, procurando organizar as origens do seu capital, sua mão de obra, seu conhecimento de ofício e o início de suas operações no Brasil naquele contexto. Trazemos inserido nessa preocupação, a identificação do Brasil como um fixo da rede de transporte aéreo internacional, estrutura do processo de globalização no século XX. Assim, um estudo que procura compreender a rede de transporte aéreo no Brasil, responde às demandas da sociedade por um sistema aéreo mais eficiente e seguro.

Para tratamento deste tema, o referencial teórico selecionado tem início pelas obras de Milton Santos, com especial ênfase à relação observada entre a expansão da trama dessa rede de fluxos característicos do atual processo de globalização e a evolução para um sistema técnico universal, cujo cume repousa nas ondas de inovação técnica, baseadas na comunhão de esforços da sociedade civil e da burocracia militar dos Estados Unidos. Tal comunhão de esforços acabou por formar um complexo militar industrial acadêmico, bloco capaz de estimular o progresso tecnológico, atuando na fronteira do conhecimento, abrindo novos paradigmas e

conduzindo a trajetória das ondas de inovação técnica. (MEDEIROS 2007; SANTOS, 1997;)

As contribuições de David Harvey também constituíram fontes importantes deste trabalho, não somente como fontes de inspiração, mas como referências concretas, bibliográficas e metodológicas. Podem ser também destacados geógrafos como Pierre George e Maximilien Sorre, muito especialmente pela dedicação à importância da técnica na transformação e humanização da paisagem e na construção do espaço geográfico. Contribuíram também na estruturação do nosso pensamento, teóricos da geopolítica como H. J. Mackinder, Alfred T. Mahan e Nicholas Spykman. (GEORGE, 1968; HARVEY, 2005; SANTOS, 1997; SORRE, 1984; TOSTA, 1984)

Nosso trabalho ainda busca algum entusiasmo criador nas obras de Marx e Luxemburgo, para a compreensão dos processos que envolvem o constructo material de uma sociedade, das transformações impostas pelo capitalismo e as origens, características e consequências do imperialismo. Entre autores que desempenharam papel de vulto na elaboração de teorias do poder aéreo, nas estratégias para o uso da aviação e também como práticos no desenho e construção de aeronaves e técnicas capazes de dar projeção a esse poder estão nomes como os de Giulio Douhet, Billy Mitchell e Alexander Seversky. (LUXEMBURG, 1970; MARX, 1985; TOSTA, 1984)

Nesse sentido, a inspiração teórica desta pesquisa buscou a reconhecida teoria do afunilamento dos sistemas técnicos contemporâneos, difundida na geografia por meio dos trabalhos de Milton Santos. Em seus trabalhos, apesar de dedicar um capítulo ao assunto em “A Natureza do Espaço”, não conseguimos delinear exemplos práticos de como o processo de globalização, ou como a assunção de uma liderança global, possuíam em seu caráter, aspectos relevantes à organização dos sistemas técnicos. Nosso esforço é de apresentar um objeto concreto, onde possamos alinhar o conceito utilizado por Santos com o objeto empírico de nossa pesquisa, isto é, as empresas de transporte aéreo e a sistemática substituição da tecnologia de aviação alemã por tecnologia estadunidense no continente americano. (SANTOS, 1997)

Diante de tais considerações iniciais, esta dissertação se organiza em torno do seguinte pergunta inicial: Como se organizou o sistema de transporte aéreo brasileiro na primeira metade do século XX?

Desta indagação inicial avolumam-se questionamentos secundários: Qual a importância da escolha da matriz tecnológica nesse período? Quais desdobramentos geopolíticos da escolha dessa matriz tecnológica? Qual a posição do Brasil e da América do Sul no cenário beligerante que se desenrolava no recorte de tempo supracitado? Quais contribuições da Geografia nos ajudam a reavaliar e significar os processos que interagiram no desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil?

Tendo como orientação as questões mencionadas, este trabalho foi organizado em três partes principais. A primeira procura demonstrar a organização da aviação no Brasil, o pioneirismo de alguns brasileiros e sua colaboração com o avanço da técnica aeronáutica. Nessa etapa, abordamos os feitos de Bartolomeu de Gusmão, Júlio César Ribeiro de Sousa, Augusto Severo e Santos-Dumont, quatro brasileiros importantes para a conquista do ar. Adiante, focamos na organização institucional da aeronáutica no país, com a formação dos primeiros aeroclubes e escolas de aviação. Registramos as primeiras tentativas de regular o sistema aéreo brasileiro e os primeiros conjuntos da legislação brasileira acerca do tema. Por fim apontamos as primeiras agências e órgãos reguladores e as empresas que começam a operar o tráfego aéreo no país.

A segunda parte trata do processo de desgermanização do sistema aéreo brasileiro. Nessa etapa levantamos o desenvolvimento da Condor no Brasil, o estabelecimento e aumentos de suas linhas, as características de sua frota e o seu processo de desgermanização. Utilizamos uma abordagem cronológica, com objetivo de melhor estruturar a pesquisa. Utilizando para isso a pequena bibliografia existente sobre o assunto, documentos e correspondências entre o Departamento de Estado e a Embaixada norte-americana no Rio de Janeiro, que administrava a *Proclaimed List* no Brasil.

Em nosso trabalho restringimos a pesquisa ao Sindicato Condor, mas a desgermanização atingiu, em maior ou menor grau, a maior parte das empresas de aviação comercial no Brasil, entre elas a VARIG e a Vasp. Além da aviação comercial, a aviação militar brasileira possuía laços fortes e - no final dos anos de 1930, quase que exclusivos -, com a Alemanha. Essas características fizeram da desgermanização do sistema aéreo brasileiro, um modelo padrão para os estudos desse tema. Esse fenômeno ocorreu no Brasil e em toda a América do Sul, que no período contava com participação alemã na Colômbia, Bolívia, Peru, além de

extensões de linhas para Argentina e para o Chile. (BURDEN, 1977; DAVIES, 1984; QUINTANEIRO, 2005a; QUINTANEIRO, 2005b)

Na terceira parte contextualizamos as transformações do setor aéreo no Brasil nas primeiras décadas do século XX, envolta um brutal processo de desenvolvimento capitalista e acirramento das disputas territoriais promovidas pelas potências industrializadas. Nesse sentido, buscamos compreender a inserção do Brasil naquele ambiente conflituoso, que materializava uma unificação planetária que existira como tendência durante toda a história da humanidade, mas somente encontraria condições plenas de desenvolvimento naquele momento. (IANNI, 1992, SANTOS, 1997)

O mundo dividido pelo imperialismo do século XIX avança para o século XX com uma rápida expansão de redes desarticuladas entre si e que correspondiam a um mercado nacional, que incorporava todo o território da nação, incluindo às suas partes ligadas de forma reticular. Essa característica acabou por produzir redes justapostas e em conflito. Os Estados Nacionais procuravam impor uma lógica hegemônica, havia uma multiplicação de centros de inovação tecnológica, que atendiam e direcionavam as necessidades de cada uma dessas redes imperialistas estabelecidas. É neste ambiente que procuramos entender o processo de desgermanização do sistema aéreo brasileiro. (SANTOS, 1997)

1 DESENVOLVIMENTO AERONÁUTICO NO BRASIL: DA FASE BIOGRÁFICA À ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL

Em 1902 editou-se a obra “Os Sertões”. Euclides da Cunha descortinava algumas características do Brasil desconhecido do interior e dos “sertões”, e eviscera para a sociedade letrada e litorânea do país - e também para o mundo -, o que Florestan Fernandes (1977) chamou de “(...) o primeiro ensaio de descrição sociográfica e de interpretação histórico-geográfica do meio físico, dos tipos humanos e das condições de existência no Brasil.”.

Muito mais do que evidenciar os modos de vida de uma sociedade brasileira desconhecida, a obra de Euclides da Cunha (1995) é emblemática a respeito das condições de integração do território nacional. Apesar de sua preocupação se situar na charneira da ficção e da realidade, o autor não foge a verdade quando relata os grandes vazios do território brasileiro na virada do século XX, sem vestígios de presença humana - ainda que passageira -, e sem traços da civilização. Noutras paisagens, Euclides da Cunha (1995) encontra os rastros da civilização por estradas “históricas” e “seculares”, mas que tiveram, contudo, seu desenvolvimento bloqueado no tempo.

O observador tem a impressão de seguir torneando a trancadura malgradada da borda de um planalto. Calca, de fato, estrada três vezes secular, histórica e vereda por onde avançavam os rudes sertanistas nas suas incursões para o interior. Não a alteraram nunca. Não a variou, mais tarde, a civilização, justapondo aos rastros do bandeirante os trilhos de uma via férrea. (...) uns e outros contorneavam sempre, evitando-a sempre, a paragem sinistra e desolada, subtraindo-se a uma travessia torturante. De sorte que aquelas duas linhas de penetração, que vão interferir o S. Francisco em pontos afastados - Juazeiro e Santo Antônio da Glória -, formavam, desde aqueles tempos, as lindes de um deserto. (CUNHA, 1995, p. 22)

A obra de Euclides evidencia os problemas de fluidez e conexão do território brasileiro. Um dos desafios do século XX para o Brasil consistia, dessa forma, na ocupação e integração do país, que só poderia ser vencido com o desenvolvimento do setor de transporte e por meio da implantação de uma malha viária que tomasse o território nacional mais fluído, levando em consideração as imperfeições e rugosidades da natureza brasileira, assim como sua enorme extensão territorial, dando acesso aos recursos e a proteção promovida pelo coração continental sul-

americano. É justamente neste momento, frente a essas condições geográficas que a aviação no Brasil encontrará um campo extenso para o seu desenvolvimento.

Além da integração nacional, o transporte aéreo coloca o Brasil dentro de uma rede mundial de fluxos globais de pessoas e mercadorias. Essa rede instala-se a partir de pontos nodais nas grandes capitais europeias, no continente americano e na Ásia. Com efeito, a organização de um sistema aéreo nacional desenrola-se sob a intensa competição de grupos estrangeiros no país, em especial de empresas norte-americanas e alemãs, que concorrem pelo espaço aéreo brasileiro.

Essa corrida se estabelecia por conta das possibilidades reais de um mercado promissor, mas também pela busca de hegemonia do conjunto técnico das grandes potências do período, ou seja, pela territorialização de uma técnica dominante proveniente de cada um desses grupos concorrentes no espaço brasileiro.

Nesse capítulo, relatamos a maneira com que se organizou o transporte aéreo brasileiro e o ímpeto dos pioneiros, que colocaram o Brasil no centro das inovações tecnológicas daquele período histórico.

1.1 Contribuições individuais para o desenvolvimento aeronáutico brasileiro.

Os balões de Bartolomeu de Gusmão e sua Escola.

Os primeiros experimentos em torno dos princípios que auxiliariam o homem no seu desejo de voar, nos levam ao Brasil e a Portugal do século XVIII. Nesse período um brasileiro consagrava-se como um dos pioneiros da técnica aeronáutica, tendo contribuído com registros empíricos e demonstrações públicas das possibilidades de alçar voo em um balão: o padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, que realizou três experimentos diante da corte portuguesa. O primeiro experimento ao terceiro dia, com um pequeno aeróstato incendiado sem conseguir levantar voo; o segundo ao quinto dia, que alcançou o teto da Sala das Embaixadas e destruído pelos criados com medo de um incêndio no prédio; e o terceiro no oitavo dia, que ascendeu e caiu no Terreiro do Paço; todos os experimentos em agosto no ano de 1709. (INCAER, 1988; TAUNAY, 1942; VISONI e CANALLE, 2009)

A perseguição vigorosa que sofreu na Europa resultou na inexistência absoluta de registros da sua obra. Tal fato contribuiu para a redução da sua importância na evolução da ciência aeronáutica. Seu silêncio acabou por difamá-lo, contribuindo com o andaço da imagem da Passarola, uma embarcação imaginosa, autopropelida e por muitas vezes representada como a invenção de Gusmão. Por conta das suas demonstrações científicas e da sua inteligência brilhante obteve bolsa e cursou a faculdade de matemática, doutorando-se em junho de 1720. Em setembro de 1724, sem a proteção do rei foge de Portugal e morre em novembro do mesmo ano, sob um nome falso, em Toledo, na Espanha. (INCAER, 1988; TAUNAY, 1938; TAUNAY, 1942)

A "Passarola" e seu memorial foram responsáveis por mais de dois séculos de descrédito quanto ao inventor e seu aeróstato. E dizer-se que, em depoimento divulgado em 1720, o Marquês de Fontes e Abrantes, protetor de nosso pioneiro, relaciona seu filho, o Conde de Penaguião, como coautor da estampa e do memorial, expediente usado durante o preparo das experiências, com único fito de evitar o assédio dos curiosos. (...) Foi impressionante a rapidez com que se propagaram na Europa as notícias das experiências que seriam conduzidas por Gusmão, muitas delas, lamentavelmente, adotando como ilustração a infeliz iconografia. (INCAER, 1988, p.77)

Gusmão viveu na Europa sob um período conturbado de intenso fanatismo religioso e de forte oposição ao desenvolvimento da ciência. Sua posição como sacerdote não o deixava salvaguardado, pelo contrário, o trazia para o íntimo dos olhos vigilantes, da delação e da suspeita. A fuga da corte portuguesa, a morte misteriosa em um convento espanhol e o desaparecimento de seu arquivo pessoal contribuíram para esmaecer a história deste importante personagem histórico e chave para a compreensão da contribuição brasileira no desenvolvimento da aeronáutica.

Em 1783, os irmãos Montgolfier fazem ascender um aeróstato com o mesmo desenho e funcionalidades daquele criado por Gusmão. As semelhanças fazem acreditar que os desenhos do brasileiro tenham se disseminado pela Europa, possivelmente pelas mãos de seu irmão Alexandre de Gusmão. Nesse mesmo ano, em 21 de novembro, os irmãos ascenderam outro aeróstato, dessa vez levando como tripulante um oficial do exército francês. (TAUNAY, 1938; TAUNAY, 1942)

A demonstração pública exitosa fez com que os irmãos Montgolfier assentassem seus nomes na história como fundadores da aeronáutica. As condições que os irmãos encontraram na França, em finais do século XVIII, eram

superiores àquelas encontradas por Gusmão na Portugal do mesmo século, havia mais recursos e boa vontade para o desenvolvimento da ciência. No século XVIII, a França se consolidaria como um centro de produção de tecnologia aeronáutica. (INCAER, 1988)

Em 1852, o francês Henri Giffard une um balão a um motor a vapor, tecnologia em plena difusão na Europa naquele momento. O balão de Giffard possuía envelope alongado, fusiforme simétrico, ao qual conseguiu impor dirigibilidade excepcional, até então desconhecida. A máquina de Giffard causou reação assombrosa na França e na Europa. Em 1852, funda-se a Sociedade Aerostática e Meteorológica da França com vistas a dar um corpo sólido ao desenvolvimento técnico no país. (CASSÉ, 1903)

O surgimento dos dirigíveis acena a possibilidade da utilização de aeronaves como meio de transporte. A impossibilidade de controlar as variantes que atuam durante o voo dos aeróstatos convencionais do tipo “gusmoniano” contribuiu para o insucesso de muitos pioneiros e colaborou para a difamação dos balões, que competiam com a eficiência ferroviária.

O temor de acidentes era bem fundado, mas pesava ainda mais a grande dificuldade de controlar o tempo por meio da operação de aeróstatos. Em comparação com os trens, maravilhas tecnológicas do período, que permitiram um domínio maior sobre a relação entre tempo e espaço, o voo por meio de balões acabava por representar um retrocesso. O balonismo nesse período era uma brincadeira reservada aos parques e as festas. A partir da década de 1850, empregar dirigibilidade aos aeróstatos era a meta principal dos construtores para, antes de tudo, torná-los úteis. (BASSALO, 2003; INCAER, 1988; SOUSA, 1880)

Genialidade e frustração em Júlio César Ribeiro de Sousa

A busca pela dirigibilidade dos aeróstatos nos leva ao nome de Júlio César Ribeiro de Sousa, em meados do século XIX, o segundo pioneiro brasileiro na ciência aeronáutica. A entrada de Sousa entre os balonistas de sua época marca também o início de uma penosa relação entre inventores e entusiastas da aeronáutica e o Estado brasileiro.

Sousa era paraense, ocupava-se como professor e jornalista, tendo participado da Guerra do Paraguai, onde teve contato com alguns dos aeróstatos

cativos de tipo “gusmoniano” largamente utilizados nas frentes de batalha, como em Tuiú-Cuê, quando, apesar das dificuldades, ascenderam com objetivo de revelar as posições inimigas e contribuíram, na função de surpresa tecnológica, para o desfecho favorável às tropas aliadas contras as forças paraguaias. (INCAER, 1988)



Figura 1 - Santa Maria de Belém. Tentativa frustrada de fazer ascender o dirigível Santa Maria de Belém, no Largo da Sé, Belém do Pará. Ao seu redor, os vasilhames utilizados para a produção do hidrogênio.

Fonte: CRISPINO, 2005

A partir dos anos de 1880, Sousa passa a divulgar artigos nos quais leva ao conhecimento geral, uma série de estudos sobre as características fisiológicas de determinados pássaros e as possibilidades de adaptação para a construção de novos envelopes para os balões. Sousa propõe a construção de aeróstatos fusiformes dissimétricos, dotados de cauda e asa para promover estabilização da aeronave, tendo construído pelo menos dois balões com tais características. Dentre estes, o de maior sucesso levava o nome de Victoria. (BASSALO, 2003; SOUSA, 1880)

O dirigível Victoria foi construído em Paris pelos mestres da *Maison Lachambre*² em novembro de 1881 e experimentado diante da Sociedade Francesa de Navegação Aérea que certificou seu feito. Sousa antes registrara patente válida internacionalmente. Havendo consumido todo o recurso recebido pela província do Grão-Pará, Sousa retorna ao Brasil e tenta, sem sucesso, repetir os resultados alcançados na Europa. O insucesso fora atribuído ao aeróstato incompleto, uma vez que a maior parte do equipamento ficou retida na Europa por falta de dinheiro para o traslado. (BASSALO, 2003; INCAER, 1988)

Sob os fortes ataques da imprensa e de membros da comunidade científica, Sousa obtém endosso do Instituto Politécnico para um novo financiamento, dando prosseguimento às suas experiências. Constrói na Lachambre, em maio de 1884, um novo aeróstato chamado de Santa Maria de Belém. De volta ao Brasil, uma nova frustração, Sousa realiza um teste com balão, mas encontra problemas com a produção de hidrogênio e não consegue enchê-lo completamente. (INCAER, 1988)

No mesmo período, Renard e Krebs constroem na França e apresentam, em agosto de 1884, um aeróstato dirigível, com uma forma fusiforme dissimétrica, que rogam como inédita. O La France, como foi chamado, possuía características aerodinâmicas muito aproximadas do balão de Sousa e provocou uma intensa batalha pelo reconhecimento do verdadeiro autor do desenho original. A disputa entre os franceses e o brasileiro ainda está em aberto. (INCAER 1988; VISONI e CANNALE, 2010)

(...) o La France possuía muitas diferenças em relação ao Santa Maria de Belém: a hélice era tratora, enquanto no balão brasileiro era propulsora; o balão francês era movido por um motor elétrico de 9 cv, e para o Santa Maria de Belém estava previsto um motor a vapor de apenas 4 cv; o La France possuía um leme vertical, o Santa Maria de Belém não; o La France não empregava planos laterais móveis, o Santa Maria de Belém sim; a cubagem do La France era de 1.864 m³, e a do balão brasileiro, de 2.882m³; enquanto o La France era estável longitudinalmente, o Santa Maria de Belém não o era; o La France possuía a maior parte do peso concentrada na proa de modo a evitar o empenamento desta - o motor e o propulsor ficavam nessa porção da aeronave, de modo a contrabalançar aí o maior empuxo -, já o Santa Maria de Belém valia-se de largos planos (asas) laterais para suavizar ou anular essa rotação pelo aumento da resistência à progressão. (...) (VISONI e CANALLE, 2010, p.8)

Em verdade, a grande diferença entre o balão francês e o balão brasileiro residia na consumação de um e no descrédito de outro. Sousa encontrou

² A casa Lachambre era uma conhecida oficina francesa de produção de itens para o balonismo. A oficina era comandada pelo construtor Henri Lachambre e pelo instrutor de voo Alexis Machuron. Em Lachambre foram realizados os balões de Sousa, de Severo e de Dummont.

dificuldades de produzir hidrogênio de maneira satisfatória, para encher seu balão, que em suas experiências é descrito como parcialmente cheio, com o volume de gás mal distribuído pelo envelope. Na França, não só montaram um envelope de formato específico, mas lograram enchê-lo convenientemente e fornecer material para a motorização. Não assombra que na França tenha se podido realizar o projeto de Sousa, com antecedência ao próprio inventor no Brasil.

Cabe um registro, contudo, sobre o desenho incomum do balão brasileiro em franca contrariedade aos modelos amplamente divulgados entre os balconistas da época. O fusiforme assimétrico de Sousa é uma reprodução invertida do dorso de um pássaro, forma utilizada amplamente na produção de grandes aviões comerciais atuais. Suas características aerodinâmicas permitem, com assombro dos especialistas na época, elevar-se enquanto progride contra o vento sem a necessidade de um sistema de propulsão. (BASSALO, 2003; INCAER 1988)

Havia no Brasil uma contradição entre, o desejo de uma aproximação do desenvolvimento tecnológico que se adiantava na Europa, e a lentidão em promover meios de desenvolver internamente essas tecnologias. As dificuldades encontradas por Sousa foram as mesmas encontradas pelas tropas brasileiras na ascensão de balões na guerra com o Paraguai.

Como evidência, a primeira leva de balões para a guerra fora preparada pelo francês Louis Desiré Doyen, mas nunca chegou a ser utilizada, uma vez que o verniz dos balões não curava com do clima úmido do teatro de operações. A segunda leva foi comprada, de segunda mão, dos norte-americanos devido ao emprego com sucesso de balões na Guerra de Secessão. Para o Brasil seguiram técnicos qualificados para a montagem e operações de balões cativos, os equipamentos para a produção de gás e os envelopes dos aeróstatos previamente preparados. No Brasil, a tarefa de encher os balões se mostrou desafiadora, uma vez que faltavam insumos para a produção de hidrogênio, que basicamente necessitava de ácido sulfúrico e limalha de ferro. As mesmas dificuldades enfrentadas por Sousa, que teve que realizar as demonstrações com seu balão parcialmente cheio. (INCAER, 1988)

O dirigível semirrígido de Augusto Severo de Albuquerque Maranhão.

O terceiro aeronauta brasileiro traz consigo uma proposta transformadora: um aeróstato de estrutura semirrígida, com a barca integrada ao envelope do balão, fazendo um corpo único com este. Em 1893, já no período Republicano, com estudos avançados de Severo, o governo federal aceita financiar a construção rápida de um dirigível, que pudesse auxiliar nas instruções da Revolta da Armada. Com esta missão, Severo recorre a *Maison Lachambre*, em Paris, para produzir o envelope do balão que levaria o nome de Bartolomeu de Gusmão. No Brasil, inicia sua construção, mas encontra dificuldades para obter o alumínio e o substitui por bambu. Como resultado, a estrutura mostra-se frágil para sustentar as forças e o projeto paralisa. (INCAER, 1988)



Figura 2 - Severo e Saché. Severo (ao centro) e Saché (à direita), ambos morreriam no acidente com o PAX.

Fonte: Dupas e Visschedijk, 2011

Em 1901, Severo chega a Paris para construir um novo dirigível, que seguia o mesmo princípio de estrutura do Bartolomeu de Gusmão, um semirrígido nomeado Pax. Em maio de 1902, com o dirigível pronto realiza dois experimentos juntamente com o mecânico Georges Saché e o mestre Henri Lachambre. Ao décimo segundo dia daquele mês, Severo e Saché realizam o primeiro voo com o dirigível, que após

dez minutos de evoluções no céu explode e mata os dois ocupantes. (INCAER, 1988)

O formato semirrígido acabaria por se tornar um dos padrões da indústria de dirigíveis. O mais famoso aeróstato desse tipo foi o *Norge*, construído em 1926, pelo engenheiro italiano Umberto Nobile. Com uma estrutura baseada em uma viga de metal, na forma de uma treliça, dando um conjunto sólido ao todo, é essencialmente o mesmo dirigível concebido por Severo. O *Norge* seria a primeira aeronave a realizar a travessia entre Europa e a América por meio do oceano Ártico, em 1926. (BARROS, 1940)

1.2 O voo e a glória de Dummont.

O terceiro grande pioneiro brasileiro nessa fase biográfica da evolução aeronáutica é Alberto Santos-Dumont. Dumont compreendia todas as etapas na fabricação de uma aeronave, entre elas a fabricação e o aperfeiçoamento de motores, tarefa fundamental para a transição entre os aeróstatos e o aeroplano, dos quais é um dos participantes elementares.

Dumont nasceu em 1873 e foi criado em uma fazenda de café, de propriedade de seu pai Henrique Dummont, engenheiro experiente na construção de ferrovias e concessionário de uma delas que atendia a produção de sua fazenda. Dada a enormidade da produção, a maior parte do processo de seleção e preparação do café para a exportação era feita por um maquinário próprio que serviu de laboratório para Santos-Dumont. Sobre isto, Dummont dedica longas linhas, descrevendo todo o processo de preparação do café, nas quais demonstra a frustração ao pensar nas máquinas que produziam grandes movimentos laterais e trepidações variadas, que muitas vezes inutilizavam seus conjuntos mecânicos. Muito cedo, o jovem Alberto aprendeu a detestar esse tipo de solução mecânica, em especial as que procuravam reproduzir desajeitadamente os movimentos existentes na natureza. Pode se dizer, portanto, que a vida na fazenda proporcionou ao inventor toda a sofisticação e elegância que o acompanhariam em sua carreira como inventor. (DUMMONT, 1904; HOFFMAN, 2004)

Durante a década de 1890, Dummont deslocou-se habitualmente para Paris, devido às enfermidades de seu pai, onde teve contato com o ambiente de inovação existente na capital francesa. Posteriormente, com a morte de seu pai, Dummont volta a visitar Paris e aprofunda-se na aquisição de novos conhecimentos, encanta-se pelos motores e pelos balões. Em 1897, retorna a Paris e com o mestre Lachambre realiza o seu primeiro voo de balão. (DUMMONT, 1904; INCAER, 1988)

O primeiro balão de Dummont, produzido em 1898, na casa Lachambre, possuía um envelope do tipo esférico e pode ser considerado um avanço técnico considerável para a época. Dummont mandou construir o envelope de seu balão com seda japonesa, mais leve e fina do que a seda chinesa ou o tafetá utilizado de forma tradicional na produção de balões. Dummont mandou preparar um cesto bem leve que pudesse abrigar somente um tripulante e com auxílio do dinamômetro reduziu o peso das cordas ao limite. O balão Brasil apresentou-se como um projeto de rara execução, servindo aos estudos do inventor e impressionando pela minúcia técnica contida em seu desenho. A leveza do projeto permitiu a redução do gás hidrogênio para um sétimo do que normalmente se utilizava para fazer ascender um aeróstato daquela capacidade. (DUMMONT, 1904; HOFFMAN, 2004; INCAER, 1988)

A partir do Brasil, Dummont se viu dominado pelo desejo de construir um balão dirigível e construiu ao menos dezesseis dessas aeronaves, alterando detalhes, testando inovações exaustivamente. De todos os dirigíveis, nos vemos na obrigação de elencar um, representativo da genialidade e do pioneirismo de Dummont: o dirigível nº6.

No ano de 1900, Henry Deutsch de la Meurthe, magnata do petróleo na Europa, esportista e entusiasta da utilização de motores em atividades desportivas, lança junto ao Aeroclub de France um prêmio de cem mil francos para a realização de um feito aeronáutico. A comissão científica do clube propôs um circuito fechado com largada no *Parc d'Aérostation*, contornando a torre Eiffel e retornando ao ponto de partida, com tempo máximo de 30 minutos. A distância de aproximadamente 11 quilômetros requeria, portanto, uma velocidade constante de pelo menos 22 quilômetros por hora, além disso, era necessário manobrar o aeróstato eficientemente. Era um desafio impossível para qualquer dirigível construído até então. (INCAER, 1988)

Até aquele momento, Dummont havia construído três dirigíveis e precisaria construir mais três para atingir este objetivo. Dummont realizou o seu percurso com o nº 6 - um aeróstato elipsoide alongado simétrico, com 630 metros cúbicos de gás e equipado com um motor de fabricação própria, refrigerado a água de 16 cavalos de força e 41 quilos de massa -, em 29 minutos e 30 segundos, arrebatando o prêmio, posteriormente dividido entre sua equipe e os pobres de Paris. (INCAER, 1988)

Cinco mil pessoas chegaram aos jardins do Trocadero justo no momento em que a aeronave, ajudada por um vento favorável de 29 quilômetros por hora, contornou o para-raios da torre, a uma distância arriscada de uns 12 metros. Quando o cronometrista da torre anunciou que Santos-Dummont fizera esta parte do percurso em oito minutos e 45 segundos, 'muitas pessoas dançaram de alegria, estranhos se cumprimentaram e se congratularam como se fosse um dia de júbilo nacional'. (...) Quando cruzou o Sena, olhou as pontes e a multidão nas margens. Ouvia os 'gritos arrebatados misturando-se numa grande ovação'(...) Quando a cestinha chegou a uma altura que sua voz poderia ser ouvida em meio aos aplausos, ele gritou: 'Ganhei o prêmio?' Centenas de espectadores responderam em uníssono 'Sim! Sim!', e aglomeraram-se em torno da aeronave. (...) A condessa D'Eu ajoelhou-se, levantou as mãos para o céu e agradeceu a Deus por ter protegido seu amigo e compatriota. A amiga da condessa, a esposa de John D. Rockefeller, gritava como uma colegial. Um estranho presenteou Santos-Dummont com um coelho branco, e outro estendeu-lhe uma xícara fumegante de café brasileiro. (HOFFMAN, 2004, p. 130)

O terceiro projeto que nos concentramos é o Demoiselle, a última aeronave de Dummont e o seu projeto mais elegante. Consistia de um monoplane, com as asas e o motor localizados à frente da fuselagem, um leme e um profundor localizados na cauda em um desenho que seria o padrão na construção de aeronaves nas décadas seguintes. Possuía uma estrutura de bambu reunida por juntas de metal, as asas tinham forma de diedros acentuados e eram recobertas de seda. Inicialmente fora equipada com motor de concepção própria usinado na fábrica Darraq, semelhante ao utilizado no dirigível nº6. Posteriormente, Dummont optou por trocar o propulsor por um mais potente de dimensões não conhecidas. (HOFFMAN, 2004; INCAER, 1988)

O Demoiselle foi o primeiro avião a realizar um reide, isto é, um voo longo sem escalas e bateu recordes de velocidade da época, registrando-se velocidades de até 96 quilômetros por hora e era uma obra de engenharia de domínio público, podendo ser montada e adaptada livremente. A Libélula, como era também

chamada, deveria servir, na concepção do seu criador, não como um fim, mas como um meio de se atingir a dirigibilidade plena e o controle das aeronaves.



Figura 3 - Piloto e inventor. Dummont a bordo de um Demoiselle.
Fonte: Dupas e Visschedijk, 2011.

Em novembro de 1909, depois de inúmeros acidentes em voo, Dummont realiza o seu último voo e cessa bruscamente sua carreira aeronáutica. (HOFFMAN, 2004; INCAER, 1988)

1.3 O desenvolvimento aeronáutico no Brasil.

O primeiro voo no Brasil data de 1910, em Osasco, São Paulo. Demetrie Sensaud de Lavaud e Lourenço de Pellegati ergueram seu aeroplano, de nome São Paulo, a quatro metros do chão, percorrendo mais de 100 metros. O salto da máquina de Lavaud e Pellegati inseria-se em um ambiente entusiasmado, reproduzindo o clima da Europa e dos Estados Unidos. A aviação chegava ao Brasil

com forte apelo esportivo, contagiando multidões. Menciona-se que o simples avistamento de um avião decolando, nos primeiros anos do século XX, era uma experiência mística. (ALEXANDRIA e NOGUEIRA, 2010; VIÉGAS, 1989)

(...) para muitas pessoas, ver um avião decolar era uma experiência quase religiosa que só poderia ser descrita com adjetivos que pertencem ao mundo místico: miraculoso, oculto, inumano. Nos primeiros shows aéreos realizados na Costa Oeste, em Los Angeles, em janeiro de 1910, um observador escreveu: "Trinta mil olhos fixavam-se nas rodas de borracha esperando o momento miraculoso – histórico para aqueles que ainda não o haviam vivenciado. De súbito, alguma coisa acontecia com as rodas que giravam – elas diminuía a velocidade, mas o aparelho avançava mais rápido". No final deste ano, o primeiro avião voou em Chicago e um clérigo descreveu a emoção de cerca de um milhão de pessoas que assistiram ao voo: "nunca vi essa expressão de deslumbramento no rosto de uma multidão. Do homem grisalho a uma criança, todos pareciam sentir que um novo dia começara em suas vidas". (HOFFMAN, 2004, p. 262)

Muitas aeronaves chegavam ao Brasil, importadas da Europa, principalmente dos fabricantes Blériot e Voisin, além de réplicas do Demoiselle. Contudo, a maior parte dos aeroplanos importados jamais saiu do chão, dada escassez de mão de obra qualificada para a montagem da estrutura e do motor do equipamento que chegava desmontado. (CHRISTIANNE, 1980; INCAER, 1988)

A partir das iniciativas individuais, a aviação ganhou contornos de esporte e formavam-se multidões para acompanhar tentativas de voo, muitas frustradas. Em São Paulo, realizavam-se eventos aeronáuticos no Hipódromo da Mooca, no parque da Companhia Antártica Paulista e no Velódromo Paulista. No Rio de Janeiro, utilizava-se o Derby Club - uma hípica, sobre a qual seria construído o estádio Jornalista Mario Filho -, o Campo de São Cristóvão - onde atualmente se localiza o Centro Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas – e no antigo Jockey Club, em Benfica. (INCAER, 1988)

A popularização da aviação, a partir de 1910, incentivou a criação de um clube aeronáutico aos moldes das organizações pró-aviação que existiam na Europa e nos Estados Unidos. Dessa iniciativa surge o Aeroclube Brasileiro em outubro de 1911. Em seus quadros figuravam militares e uma parcela endinheirada da sociedade brasileira, que, aos moldes europeus, passam a incentivar o desenvolvimento aeronáutico no país por meio de disputas, provas e premiações. Os governos das províncias também criavam prêmios para estimular o desenvolvimento aeronáutico regional. Tais acontecimentos acabam por criar condições prósperas para a criação de uma cultura aeronáutica no Brasil.

Com o Aeroclub Brasileiro e com a intensa campanha realizada *Deem Asas ao Brasil*, encampada pelo jornal *A Noite*³, o Brasil consegue atrair empresas como a *Queen Aviation Company* e seu piloto Roland Garros, que passam a promover os primeiros reides no território brasileiro inaugurando definitivamente a aviação no Brasil.

O primeiro reide no Brasil realizou-se no Rio de Janeiro, dia 22 de outubro de 1911, em um percurso entre o Centro da cidade e a Ilha do Governador. O feito realizado por Edmond Plauchut lhe rendeu 10 contos de réis. No ano seguinte, o piloto italiano Ernesto Darioli, também em um Blériot, voa entre o Rio de Janeiro e a cidade de Petrópolis. (PETIT, 1988; SOUZA, 1944)

No mesmo ano, a Queen Aviation passa a demonstrar publicamente a capacidade de manobra dos seus aviões e a perícia de seus pilotos. Nessas demonstrações Garros é premiado pelo governo federal com 50 contos de réis. Além dos shows de “fantasia e altitude”, a empresa realiza reides para Santa Cruz, Niterói e para as cidades serranas de Petrópolis e Teresópolis. Garros receberia outro prêmio, de 30 contos de réis, da província de São Paulo ao realizar um reide de ida e volta entre São Paulo e Santos, nos dias 8 e 9 de março de 1912. O voo de Garros contou com a ajuda de Edu Chaves, um dos primeiros pilotos brevetados na França, que emprestaria peças de seu avião particular. De Santos, Garros e Chaves voltariam em voo conjunto. (INCAER, 1988; PETIT, 1988; PETIT, 1998; SOUZA, 1944)

Escola Brasileira de Aviação: a iniciativa federal.

Em 1912, o Aeroclub obtém a certificação da *Federação Aeronáutica Internacional* e com fundos obtidos na campanha *Deem asas ao Brasil* passa a idealizar a primeira escola de instrução de pilotos. Ao mesmo tempo, em projeto paralelo, a firma italiana *Gino, Bucelli e Cia* apresenta ao governo uma robusta proposta com o mesmo objetivo do Aeroclub.

Surge a Escola Brasileira de Aviação, organizada pelos italianos, que negociaram com o então Ministério da Guerra e propuseram: por parte da firma, a aquisição de onze aeroplanos de diversos modelos e potências, cessão dos

³ A Noite era um jornal vespertino criado pelo jornalista Irineu Marinho, entusiasta da aviação e um dos principais articuladores do Aeroclub.

aparelhos para uso militar em caso de beligerância, a transferência da propriedade da escola para o Governo Federal após cinco anos de contrato; por parte do governo, os italianos exigiam a garantia de utilização de um terreno na Fazenda dos Afonsos, nas proximidades da Estrada Real de Santa Cruz, a matrícula de pelo menos cinquenta alunos, a cada três meses, subvencionados pelo orçamento público, cessão de dez militares para o trabalho na escola e garantia de ressarcimento de eventuais prejuízos. (INCAER, 1988)

Em fevereiro de 1914, a Escola Brasileira de Aviação iniciava suas operações. Eram 35 alunos provenientes do Exército e 25 da Marinha, nove dos onze aparelhos ajustados e apenas dois instrutores. Pouco tempo depois, em junho do mesmo ano, a *Gino, Bucelli e Cia* rescinde o contrato e encerra as atividades da escola. Entre as razões alegadas estavam o atraso nos pagamentos devidos por parte do governo brasileiro, a dificuldade na importação de peças de reposição para o equipamento e a escassez de mão de obra qualificada para a montagem e manutenção das aeronaves. (INCAER, 1988; SOUZA, 1944)

O encerramento do contrato da escola contribuiu para o fortalecimento do Aeroclube Brasileiro que pôde iniciar a instrução de pilotos civis, herdando os Afonsos e a estrutura abandonada da escola dos italianos. Muito embora, a falência da Escola Brasileira de Aviação seja um marco melancólico da história aeronáutica brasileira, serviu para a institucionalização da mesma. Surgem escolas importantes, que passam a difundir as técnicas aeronáuticas, permitindo que o Brasil acompanhe a tendência internacional. Rapidamente, com a formação de outras escolas, o país deixava a fase fortemente marcada pela predominância da atuação individual, marcando a formalização e institucionalização do acúmulo e transmissão do conhecimento aeronáutico no país.

Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo: a reação regional.

Entre as escolas de instrução de voo no país, destacava-se naquele momento, a Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, criada em dezembro de 1913. Apresentava-se como uma resposta da província paulista, com inspiração civil, em oposição ao cunho claramente militar da escola fluminense. A sua criação

coincide com a Política de Salvações⁴, do governo de Hermes da Fonseca. Diante dessas condições, São Paulo passava a fortalecer a formação de uma milícia pública, uma polícia estadual, cujas prerrogativas incluíam servir a província de uma frota de aviões e de pessoal capaz de operar e equilibrar as relações internas de poder na estrutura federalista brasileira. (INCAER, 1988; SODRÈ, 1968)

O Ministro da Guerra quedara-se impressionado com o resultado e disciplina alcançados pela Força Pública de São Paulo, manifestando abertamente sua opinião aos jornais da época. A boa impressão foi tamanha que, quando presidente, Hermes da Fonseca e o próprio governo federal utilizaram essa experiência em duas ocasiões distintas, porém conexas: a primeira, e mais importante delas – sendo esse o resultado esperado pela oligarquia cafeeira paulista – ocorreu durante as “salvações hemistas”, política intervencionista federal, que poupou São Paulo diante da real possibilidade de enfrentamento do Exército pela Força Pública paulista, bastante superior à força terrestre nacional naquele momento; a segunda, mais simbólica, a contratação em 1918 de Missão Militar do Exército da França também para instruir o Exército Brasileiro. (ALMEIDA, 2009, p. 67)

Com a falência da Escola Brasileira de Aviação, a escola paulista encerra suas atividades pouco tempo depois, sem brevetar nenhum piloto. De maneira semelhante à escola do Rio de Janeiro, a escola de São Paulo alegava falta de recursos e pessoal capaz de manter as aeronaves em condições de funcionamento. (INCAER, 1988; SODRÈ, 1968)

A Primeira Guerra Mundial, a Aviação Naval e a instrução de pilotos militares brasileiros.

O afundamento de barcos mercantes e de transporte de passageiros no litoral brasileiro, durante a da Primeira Guerra Mundial, cria preocupações relativas à proteção da longa franja de fronteira marítima. Para atender essa necessidade, foi criado o *Serviço de Defesa das Costas e Fronteiras por meio de Engenheiros Aéreos*. Com operações baseadas na utilização de aviões e submersíveis, sob o comando da Marinha do Brasil e em cooperação com a Grã-Bretanha. Com o fim da guerra, o serviço é transformado na *Divisão Naval em Operações de Guerra*, que passa a realizar o patrulhamento temporário da costa brasileira, projeto logo abandonado. (INCAER, 1988)

⁴ As Salvações de Fonseca consistiam em intervenções do governo federal nas províncias brasileiras. A criação da Escola Brasileira de Aviação produziu um forte temor na oligarquia cafeeira paulista, do uso militar dos aviões para uma intervenção. A Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo responde a essa demanda e procurava equilibrar poder com o governo federal desestimulando uma possível intervenção na província.

Após as discontinuidades, surge uma terceira organização para monitorar e defender o litoral brasileiro. A *Organização Aérea para a Defesa do Litoral* inaugura a aviação naval no Brasil, com objetivo emergencial de operar duas linhas aéreas para o sul do país – pelo litoral e pelo interior - e cobrir uma franja litorânea entre a cidade de Florianópolis e o Rio de Janeiro. Esta rede aérea militarizada foi definida como o *Primeiro Centro de Aviação Naval*, coração da rede de defesa do litoral brasileiro. O comando foi alocado na Ponta do Galeão, na ilha do Governador, ampliando o terreno da *Escola de Aprendizes-Marinheiros* e desalojando uma colônia de alienados. Em Santos - atualmente no município do Guarujá -, foi constituído o *Centro de Aviação Naval de Santos*. Em Florianópolis construiu-se o *Centro de Aviação Naval de Santa Catarina*, localizado em extensa área plana, a Ressacada. (CALOGERAS, 1936; INCAER, 1988; INCAER, 1990)

A criação da *Organização Aérea para a Defesa do Litoral* é marco da institucionalização da aviação no Brasil, encerrando de vez a fase biográfica da aeronáutica no Brasil. O segundo e definitivo passo nesse sentido ocorre com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, que recebe grande parte do pessoal e equipamento de aviação da Marinha do Brasil - estruturando-se em uma ampla frente administrativa -, e também de equipamento e pessoal de aviação do Exército Brasileiro, com fundos próprios e especializando-se em operações de apoio aéreo. (BRASIL, 1941; INCAER, 1990)

O Ministério da Aeronáutica surge junto com a Força Aérea Brasileira, cuja missão repousaria em defender a soberania do espaço aéreo brasileiro, acompanhando a tendência internacional delineada durante os conflitos da Segunda Guerra Mundial, antecipada, no entanto, pelos britânicos que já em abril de 1918 fundiram a *Royal Flying Corps* e a *Royal Naval Air Service*, dando origem *Royal Air Force*, equivalente da FAB em organização, funções e missão. (INCAER, 1988; INCAER, 1990)

A guerra permitiu um forte intercâmbio entre o Brasil e os países aliados da Tríplice Entente, em especial com a Inglaterra e Estados Unidos que forneceram amplo treinamento aos aviadores brasileiros, formando os primeiros pilotos brasileiros de caça. Os ingleses formaram turmas e entregaram aos pilotos brasileiros missões de patrulhamento, em esquadrilhas mistas com norte-americanos. Da mesma forma, os Estados Unidos enviaram ao Brasil uma missão para instrução aérea, colaborando com a melhora da infraestrutura e apoio de solo,

técnicas de navegação aeronáutica e promovendo, isto é o mais relevante, a chegada de novos equipamentos de mais recente desenvolvimento, como os aviões de patrulha Curtiss HS-2, com motorização de 400HP, muito superiores aos primeiros Curtiss chegados ao Brasil para abertura da Escola de Aviação Naval. (INCAER, 1988; INCAER, 1990; LINHARES, 1971)

Além da contribuição norte-americana e inglesa, com o fim da guerra chega ao Brasil uma missão francesa, que embora muito contestada no meio militar e pela imprensa da época, contribuiu com a criação da Escola de Aviação Militar. Ocupando parte do Campo dos Afonsos teve como primeiros instrutores, os militares vindos da França e iniciou suas atividades em julho de 1919, utilizando aeronaves, motores e peças construídos para a Primeira Guerra Mundial e que agora deterioravam nos estoques das montadoras francesas. Com efeito, a Escola de Aviação Militar obteve modernas aeronaves francesas: caças Breguet 14 A2, dois lugares, motor de 300HP, armado de três metralhadoras e suporte para porta-bomba, aparelhado ainda com um posto de radiotelegrafia e câmera fotográfica; caças Spad7, único lugar, com duas metralhadoras sincronizadas ao giro das hélices e motores de 200HP, calcando sua vocação de instrução de voo militar, apoio e arma de guerra. (INCAER, 1988; LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975)

Em 1920, a Marinha do Brasil inicia as atividades da Escola de Aviação Naval, inaugurando a Aviação Naval no Brasil. Instalada na ilha do Rijo, na baía de Guanabara, iniciou suas atividades com três hidroaviões norte-americanos Curtiss Modelo F, equipados com motores de 80HP, bastante evoluídos em comparação aos modelos adotados pelas duas escolas de aviação anteriores. (CAMINHA, 1997; INCAER, 1988; LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975)

Os objetivos da escola de instrução de voo da Marinha do Brasil era primeiramente formar pilotos capazes de utilizar as aeronaves como apoio estratégico para manobras militares e secundariamente habilitar os pilotos a realizar toda a montagem e manutenção necessária a uma aeronave específica. Sendo assim, seus objetivos constituíam não somente introduzir a utilização das aeronaves para emprego militar no Brasil, mas também formar a mão de obra que não existia no país e que fora responsável pelo insucesso das demais escolas de instrução de voo brasileiras. (INCAER, 1988; LINHARES, 1971)

A Escola de Aviação Naval rompeu com a dominação tecnológica francesa no meio aeronáutico brasileiro, introduzindo máquinas norte-americanas de nível

tecnológico mais elevado que a média em operação no país, formando com bom nível de aproveitamento pilotos militares e civis nessas máquinas. À medida que iam aprendendo a pilotar, obrigatoriamente eram expostos a noções avançadas de mecânica, montagem e manutenção das aeronaves, conhecimentos sem os quais os postulantes não obtinham suas permissões. (INCAER, 1988; LINHARES, 1971)

A segunda leva de aeronaves foi obtida de origens diversificadas, o que na prática familiarizava os pilotos com todo o tipo de equipamento disponível e diluía a dependência tecnológica brasileira frente aos grandes centros aeronáuticos. Apesar de a diversificação impor um custo mais alto de manutenção, esta condição permitia a utilização do método adaptado da britânica *Gosport School of Flying*. (INCAER, 1988; LINHARES, 1971)

O método britânico preconizava a familiarização dos pilotos com um número máximo de aeronaves disponíveis e estimulava os alunos a desenvolverem uma experiência intuitiva no comando do equipamento. Encontrou campo fértil para o seu desenvolvimento no Brasil, não sendo raros registros de sua utilização até meados da década de 1930. A ampla utilização do método britânico marca o processo de ordenamento da instrução de voo, até aquele momento baseada na experimentação individual e dependente das grandes e onerosas personalidades do mundo aeronáutico. Por sua vez, o método Gosport prometia-se menos oneroso, exigia menos horas de voo, e reduzia drasticamente os acidentes e a destruição do equipamento por imperícia dos pilotos. (INCAER, 1988; LINHARES, 1971)

A escola da marinha, ainda lançou cursos avançados para os pilotos, além dos concursos que promovia com o objetivo de elevar o teto operacional das aeronaves e o tempo de duração dos voos. A Marinha do Brasil preocupava-se em evoluir e levar as máquinas de sua frota ao limite de sua operação, ainda na década de 1920, obteve teto de voo superior aos 1.500 metros de altitude e reides ininterruptos de até 3 horas e 30 minutos. (INCAER, 1988; LINHARES, 1971)

A primeira fábrica de aviões brasileira.

Em 1921, o empresário Henrique Lage importa equipamento e material necessário para a construção de fuselagens Blackburn e motores Bristol, mas sem encomendas da Marinha, o projeto não vai à frente. Anos depois, já em 1936, Lage cria a Fábrica Brasileira de Aviões, com apoio governamental e em parceria com o

engenheiro Guedes Muniz. O primeiro avião de produção em série do Brasil: o tipo Muniz M-7. Em 1941, a fábrica entregou seus primeiros aviões ao Departamento de Aeronáutica Civil, tendo produzido entre 27 e 28 aviões, entre 1936 e 1941. (ANDRADE, 1976; INCAER, 1990; MARQUES, 1948)

Os grandes reides internacionais chegam ao Brasil.

Apesar de permanecer à sombra do desenvolvimento tecnológico aeronáutico, o Brasil receberá pelo menos 24 reides internacionais, entre os anos de 1920 e 1930. Entre estes estão: o reide Rio de Janeiro – Buenos Aires, realizado pelo aviador Edu Chaves, com um biplano Ansaldo – SVA, de 220HP; o reide Lisboa – Rio de Janeiro em 1922, com Sacadura Cabral e Gago Coutinho manejando um Fairey III D de 350HP, demonstrando a capacidade de navegação sobre o oceano Atlântico, por meio de um sextante adaptado; o reide Santiago – Rio de Janeiro, em 1922, cruzando os Andes com um aeroplano inglês De Havilland – 9; o reide da esquadrilha Pan-americana, em 1926, com cinco aviões biplanos anfíbios Loening, com motores de 400HP, contornando todo o litoral da América; o reide Friedrichshafen - Rio de Janeiro do dirigível alemão, o D-LZ-127 Graf Zeppelin, dotado de cinco motores de 530HP, possuindo um raio de ação de 10.000 quilômetros e atingindo até 110 Km/h, chega ao Brasil e percorre as capitais litorâneas como uma amostra orgulhosa da tecnologia aeronáutica alemã.

Com sua forma de balão, alongado como um charuto, tinha estrutura de alumínio, que continha dezessete células de hidrogênio, sistema de direção por lemes e de propulsão por hélices. E tinha a possibilidade de ficar parado no ar. (...) A cabina, onde viajavam até quarenta e quatro tripulantes e vinte passageiros, era luxuosa, a fim de permitir total conforto, com salas de refeições e bar, dormitórios e banheiros, salas para jogos e para fumantes, com janelas panorâmicas de onde se podia apreciar toda a paisagem que o trajeto proporcionava, acompanhando-se inclusive com mapas presenteados aos passageiros. (INCAER, 1990, p. 165)

A tecnologia aeronáutica experimentou uma materialização muito intensa, por meio de um corpo institucional formado pelas diversas entidades civis e militares, que passam a promover a fluidez territorial proporcionada pela aviação. As ideias, o planejamento e os estudos sobre o tema vêm arrastados pela realidade, uma vez que a aviação, em um primeiro momento, não encontra imediatas aplicações comerciais, mas principalmente, configura uma arma de guerra, em um momento de intensa mobilidade de fronteiras, sendo assim um forte aliado da manutenção da

integridade territorial. No Brasil, apesar da lentidão, a regulação e organização do sistema aéreo brasileiro, muito aquém do desenvolvimento das técnicas aeronáuticas no país, se deram por meio do estabelecimento de órgãos e instituições por parte da sociedade civil e do Estado Brasileiro.

1.4 A Regulamentação da Atividade de Aviação.

A organização da Aviação Militar.

A aviação encontra no setor militar o incentivo necessário para o seu crescimento. Muito embora tenha aparecido no Brasil por meio da ação de entusiastas e de empresas privadas, é no setor militar que surge uma estrutura capaz de realizar o feito aeronáutico no Brasil, e isto se dá por meio das escolas de instrução de voo da Marinha e do Exército, bem como nos organismos regionais, como as brigadas militares estaduais de São Paulo e do Rio Grande do Sul.

As estruturas reguladoras do setor aéreo, advindas da aviação militar, são de caráter pedagógico e operacional. As medidas de caráter pedagógico iniciaram-se na Escola de Aviação Naval, com a aplicação da metodologia Gosport. A escola de Aviação Militar, por sua vez, colocou a aviação como a Quinta Arma, ao lado da Infantaria, da Artilharia, da Cavalaria e da Engenharia. A mudança proporcionou um maior aporte de recursos para o setor de aviação do exército, criando a Diretoria de Aviação, subordinada diretamente ao Estado-Maior do Exército Brasileiro. Com a criação da Quinta Arma, segue-se a criação do Estatuto da Aviação Militar, com objetivo de regular o ingresso e a transferência de pessoal para a nova arma, e o Regulamento para os Exercícios e Combates de Aviação, um embrião do que viria a ser a Doutrina Aérea Brasileira, e que tinha como objetivos não só regular os métodos de treinamento, bem como o pleno emprego de aeronaves em situações beligerantes. (BRASIL, 1926; BRASIL, 1927a; BRASIL, 1928; INCAER, 1990; LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975)

A organização da Aviação Civil.

Nos primeiros anos, a fiscalização da atividade aeronáutica ficava a cargo do Ministério da Viação e Obras Públicas, responsável pela fiscalização das escolas de instrução de voo e dos aeroclubes que se multiplicavam pelo país. Por sua vez, os aeroclubes e as escolas emitiam brevês e operavam o voo de suas aeronaves a partir de suas sedes, sem complementaridade entre elas. Na prática, as sedes das escolas e dos aeroclubes eram aeródromos dotados de uma estação de rádio, com responsabilidade sobre os aviões que de lá decolavam. (INCAER, 1990; LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975)

Em 1920 o controle da aviação civil passou para o órgão criado como Inspetoria Federal de Navegação, reformulado em 1925, época da promulgação do primeiro Regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea. O regulamento pretendia normatizar a operação aérea no Brasil, com fins comerciais ou particulares, diante do crescimento do setor aéreo no país. (BRASIL, 1920; BRASIL, 1922)

Em 1928, acontece o Primeiro Congresso Nacional de Aviação, cujos esforços consistiram na modernização do regulamento de 1925, e apontavam para a necessidade de criação de um órgão regulador exclusivo da aviação. O congresso concentrou esforços na coleta de informações técnicas que pudessem auxiliar no aprimoramento do direito aéreo no Brasil. A revisão do regulamento de 1925 uniformizava as licenças e as provas para a formação de pilotos, centralizando e nacionalizando a concessão e a fiscalização das escolas de instrução de voo. A inspetoria passou por sucessivas reformulações, passando a dividir suas responsabilidades com uma Comissão Nacional de Navegação Aérea. Em 1931, esses órgãos são desativados e substituídos pelo Departamento de Aeronáutica Civil, órgão mais atualizado, de acordo com as regulações internacionais definidas pela Convenção Internacional de Varsóvia de 1929. (BRASIL, 1925; BRASIL, 1931; INCAER, 1990)

Atendendo à necessidade de dar organização definitiva aos serviços cíveis de navegação aérea; (...) que os serviços aeronáuticos envolvem questões técnicas, jurídicas e administrativas de feição inteiramente nova, que exigem métodos e processos de trabalho diversos dos atualmente adotados na administração pública; (...) às relações que terão de ser mantidas com organizações estrangeiras e, especialmente, com a Comissão Internacional de Navegação Aérea, na forma dos convênios internacionais; (...) que a necessidade da criação de um novo órgão da administração federal, destinado a superintender os serviços aeronáuticos cíveis, pode ser atendida com os próprios recursos decorrentes da execução dos referidos

serviços, e constituídos pela parte que cabe à União na arrecadação da sobretaxa postal aérea, ainda sem aplicação;(..) (BRASIL, 1931, p. 493)

Ainda em 1928, o Ministério de Viação e Obras Públicas e o Governo Federal lançam, na forma de um decreto, as diretrizes para o estabelecimento de linhas para a aviação comercial no Brasil. A iniciativa pode ser considerada como o primeiro projeto nacional de viação aérea. Com ele pretendia-se implantar uma rede que cobrisse vasta porcentagem do território nacional. Com linhas litorâneas centradas na cidade do Rio de Janeiro; linhas de penetração no continente na direção de Cuiabá, Corumbá, até o território do Acre, o prolongamento oportuno da linha litorânea a partir de Belém até Manaus; uma linha centrada em São Paulo com ligações ao litoral e à região da tríplice fronteira em Foz do Iguaçu. O planejamento seria rigorosamente cumprido pela Condor até o ano de 1939, em uma progressiva expansão de suas linhas. (BRASIL, 1928; INCAER, 1990)

De 1931 em diante, o Departamento de Aeronáutica Civil centralizou todas as questões aeronáuticas no país, mantendo vigilância sobre a concessão de linhas, a fiscalização das permissionárias, o controle de manutenção da frota e a regulação da infraestrutura terrestre.

Em 1933, surge o Conselho Nacional de Aeronáutica, com oito anos de atraso, já que as iniciativas para o seu funcionamento haviam se dado em 1925. Esse conselho deveria ser um organismo de consulta técnica, com participantes nomeados, mas sem efetiva participação na organização do sistema aéreo brasileiro, foi remodelado em 1938 e extinto em 1941 com a criação do Ministério da Aeronáutica, que enfim organiza a aviação no Brasil em suas três dimensões: a aviação civil, a aviação geral e a aviação militar. (BRASIL, 1938; BRASIL, 1934; INCAER, 1988)

Entre 1931 e 1938, o Departamento de Aeronáutica Civil baixa um conjunto de portarias, com objetivo de regular o trânsito de aeronaves e minimizar os impactos que a intensificação do tráfego de aviões causava. Da mesma forma, o departamento normatiza a matrícula das aeronaves brasileiras de acordo com as regras internacionais. Dessa forma, o governo brasileiro intervinha na regulação do setor aéreo, com quase 20 anos de atraso, tendo em vista que a Convenção de Paris fora realizada em 1919.

Em 1933, o Comitê Técnico Internacional de Especialistas em direito Aéreo⁵, forma uma delegação com juristas e técnicos brasileiros, para auxiliar a Comissão de Deputados, na tarefa de elaboração de um projeto de lei que suprisse as necessidades do Brasil e fiel às leis internacionais. Em 1938, o governo brasileiro promulga o Código Brasileiro do Ar, que na prática fomava um apanhado da legislação já existente, com poucas contribuições novas. Na opinião dos especialistas da época, um código com mais de oito anos de elaboração merecia maior atualização e abrangência. (BRASIL, 1938; INCAER, 1990)

A década de 1930 representou um período de avanço da aviação no Brasil. Diferentemente da década anterior, quando o setor militar comandou o pequeno crescimento da aeronáutica no país, o grande impulso na atividade fora realizado pelas empresas de aviação comercial que se multiplicavam no país. O Brasil figurava como um mercador promissor para o desenvolvimento do transporte aéreo em virtude da precariedade e inexistência de uma rede viária, atraindo atenção dos centros produtores de tecnologia aeronáutica. Com a Primeira Guerra Mundial, o governo brasileiro passou a dar maior atenção ao controle e proteção de suas fronteiras, assim como ao investimento institucional no setor aéreo, tanto no que se referente à infraestrutura quando no desenvolvimento da técnica e da formação da mão de obra.

Três importantes países participaram de forma ativa nessa modernização brasileira, a Alemanha, os Estados Unidos e a França. O capítulo que segue irá apresentar e explorar as iniciativas, dificuldades e disputas estrangeiras nos primórdios do setor aéreo brasileiro.

⁵ Comitê Internacional Technique d'Experts Juridiques Aériens.

2 A EXPANSÃO DA CONDOR E O PROCESSO DE DESGERMANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

2.1 A iniciativa estrangeira no Brasil.

Na década de 1920 crescia o interesse em estabelecer empresas de aviação comercial para o transporte de passageiros e malas postais. Para a América do Sul e para o Brasil, sobretudo. Entretanto, as condições continentais para o estabelecimento de um serviço deste tipo eram precárias, não havia infraestrutura física de terra, equipamentos ou pessoal qualificado. A própria conjuntura econômica da época imobilizava os grandes investimentos. O investimento no setor aéreo brasileiro teve, na sua gênese, a influência direta de três países: Alemanha, França e Estados Unidos.

Os franceses.

Os franceses estiveram presentes em diversas etapas do desenvolvimento aeronáutico brasileiro. Como atividade comercial, ocuparam o mercado de serviço aéreo postal com a Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques, transformada na Compagnie Générale Aéropostale, em 1928.

O auge da atividade francesa no Brasil situa-se três últimos anos da década de 1920, com pelo menos 24 aviões do mais alto patamar tecnológico. Em 1928, a Aéropostale cria a Companhia Aeronáutica Brasileira, uma ramificação brasileira da empresa, com objetivo de construir aeródromos e dotar o território das bases de apoio necessárias à navegação. A partir de 1930, a Companhia Aeronáutica Brasileira passa a ser denominada como Companhia Aerpostal Brasileira, absorvendo gradualmente toda a atividade da Aéropostale. (BRASIL, 1927a; BRASIL, 1928; BRASIL, 1930; INCAER, 1990)

Em 1932, a Air France absorve os negócios de cinco empresas de aviação: a Aéropostale, a Air Orient, a Air Union, a Faman e a La Cidna. No Brasil, a fusão abrangia a Companhia Aerpostal Brasileira a Aéropostale. Tal iniciativa era uma resposta dos empresários franceses ao movimento de estatização promovido pelo

governo francês, encabeçado pelo ministro Pierre Cot, que teve como objetivo fortalecer a decadente aviação francesa, diante do crescimento alemão no setor.

No mesmo ano, a Companhia Aeropostal Brasileira começa a apresentar sinais de pouco fôlego. Aproveitando a condição de concessionária e operadora dos aeroportos de Maceió (AL), Caravelas (BA), Itapoã (BA), Vitória (ES), Jacarepaguá (RJ), Natal (RN), Pelotas (RS), Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC) e Itaipu (SP) -, a Aeropostal os coloca a serviço da Air France, licenciada no país desde 1934. Naquele ano, o Departamento de Aeronáutica Civil passa a operar uma investigação com objetivos de controlar a utilização da infraestrutura de terra da Aeropostal, uma vez que os aeródromos deveriam ser repassados em perfeitas condições de funcionamento ao término da sua concessão temporária. Somente em 1935 reconhecem-se os direitos e obrigações de cada uma das partes, entre Aeropostal e Air France, e três anos depois a Air France passa a ter sua situação legalizada, sem nunca ter interrompido a exploração de suas linhas. (BRASIL, 1938; INCAER 1990; PEREIRA, 1987)

Em diversas oportunidades, o Departamento de Aeronáutica Civil convocou os responsáveis pelas duas empresas, com finalidade de esclarecer a situação dos campos de pouso já então utilizados pela Air France. De acordo com a legislação brasileira, os aeródromos não podem ser explorados sem permissão ou concessão e, no entanto, havia uma série deles, ao longo da costa, utilizados pela empresa francesa ao arripio das leis. Desde 1933 as tentativas do DAC, vinham sofrendo dificuldades, porque a empresa francesa e a empresa brasileira, possivelmente de caso pensado, suscitavam divergências entre si acerca da situação. Devia tratar-se de uma farsa, porque no fundo, os interesses eram os mesmos; nem a Aeropostal iria aceitar benfeitorias em sua propriedade, nem a Air France iria construí-las em propriedade alheia. (INCAER, 1990, p. 400)

A iniciativa de Pierre Cot promoveu, inicialmente, o fortalecimento da aviação francesa e a Air France expandiu suas linhas pelo mundo todo, chegando a possuir a linha contínua mais longa do mundo, ligando Santiago do Chile a Saigon na península da Indochina. No Brasil a Air France realizava o serviço de malas postais e anunciava duas partidas mensais Rio de Janeiro – Paris e Paris – Rio de Janeiro. Em contrapartida, a utilização de aviões de variados fabricantes, dificultou a operação de voos regulares, a reposição de peças e a correta logística dos aeródromos de sua responsabilidade. (INCAER, 1990)

Com a Segunda Guerra, sem condições de operar na França, a companhia francesa encerra suas atividades, só sendo retomada em 1944, por iniciativa do Estado francês. Um dos efeitos da intervenção estatal foi a perda dos direitos sobre

os dez aeródromos que operava no Brasil, - o aeródromo de Jacarepaguá, por exemplo, havia sido construído sobre terreno comprado pela Aeropostal -, concessão que ainda duraria por 19 anos. Sendo assim, com o Decreto das Desapropriações de 1944, e amparado pela Lei das Requisições de 1942, o governo federal lança mão de todos os aeroportos, até então operados pela Air France. (BRASIL, 1942; BRASIL, 1944; INCAER, 1990)

(...) Ficam desapropriadas, por utilidade pública, os terrenos e instalações neles feitas ou localizadas em áreas adjacentes, situados em Caravelas, no Estado da Bahia; Vitória, no Estado do Espírito Santo; Jacarepaguá, no Distrito Federal; Itaipu (Município de São Vicente), no Estado de São Paulo; Florianópolis, no Estado de Santa Catarina; Porto Alegre e Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, explorados como aeroportos em virtude da concessão outorgada pelo Decreto-lei nº 272, de 12 de fevereiro de 1938. (...) As organizações de terra, bem como o material que as equipa, existentes nos aeroportos referidos no art. 1º, de propriedade da "S.A. Air France" e da "Brasil Aérea Limitada", serão arrolados e requisitados pelo Ministro da Aeronáutica, de acordo com o estabelecido no Decreto-lei nº 4.812, de 8 de outubro de 1942, desde que forem considerados indispensáveis à defesa nacional.(...) (BRASIL, 1944, p.16.105)

A França, apesar de pioneira e central no desenvolvimento das tecnologias aeronáuticas, configurando no século XIX espaço formidável para sua prática e desenvolvimento, entre 1920 e 1930, lentamente vai perdendo sua posição e sendo ultrapassadas por centros mais dinâmicos.

Os norte-americanos.

A participação norte-americana no Brasil acontece com certo atraso, em virtude da situação econômica do país. Em dezembro de 1927, a Empresa de Transporte Aéreo inicia suas tratativas com a norte-americana Boeing⁶ para operar um correio aéreo entre São Paulo, Rio de Janeiro e Nova Iorque. Aparentemente, sem obter um acordo junto aos norte-americanos, a Empresa de Transporte Aéreo obtém autorização e começa a operar em junho de 1929 com três aviões fabricados pela Klemm⁷: um KL 20 e dois KL 25. Como não havia mão de obra no Brasil, foram trazidos três pilotos da Alemanha. (BRASIL, 1929; DAVIES, 1984; PEREIRA, 1987; SOUZA, 1944)

⁶ Os contatos entre a Empresa de Transporte Aéreo e a Boeing Commercial Airplanes foram intermediados por Ralph O'Neill, ex-piloto e ás da Primeira Guerra Mundial, representante da empresa norte-americana na América Latina.

⁷ Klemm Leichtflugzeugbau.

Em agosto do mesmo ano, representantes da Boeing, da Fairchild⁸ e da Standard Oil⁹ procuraram os representantes da Empresa de Transporte Aéreo e firmaram um acordo para o fornecimento de aeronaves. O acordo previa a dissolução da Empresa de Transporte Aéreo e a ocupação desse espaço por uma empresa norte-americana, a NYRBA¹⁰ que obtivera em outubro de 1929 a autorização para operar em território brasileiro. Um mês depois, em novembro de 1929, a Empresa de Transporte Aéreo fecha as portas e vende seus aviões alemães para a VARIG¹¹, uma empresa teuto-brasileira que demonstrara interesse nos aviões Klemm. (BRASIL, 1929; DAVIES, 1984; PEREIRA, 1987; SOUZA, 1944)

Todo o esforço de O'Neill e do grupo de investidores que ele representava, explicava-se pela concorrência iniciada pela United States Postal Service para o monopólio do serviço de malas postais aéreas para a América do Sul. Não somente a NYRBA, que naquele momento operava no Brasil com certa regularidade, mas também outras empresas organizavam-se nos Estados Unidos, com o mesmo objetivo de obter o monopólio da United States Postal Service, entre elas, a Panam¹². Havia, contudo, um impasse nos Estados Unidos: a concessão para uma das duas empresas representaria a falência da outra e o desperdício do recurso investido. Na NYRBA, o prejuízo era calculado em torno de 18,5 milhões de dólares americanos, em um contexto de grave crise econômica. Diante desse impasse, acontece um acordo prevendo a absorção da NYRBA pela Panam. Em 17 de outubro de 1930 as empresas se fundem, um dia depois a Panam recebe a concessão da USPS. (BRASIL, 1930; INCAER, 1990; SOUZA, 1944)

No Brasil, a Panam passa a atuar com o nome de Panair¹³, inicialmente com o transporte de malas postais. Posteriormente, a Panair passa a transportar passageiros, com a concessão de ligações domésticas no Brasil e conexões internacionais para os Estados Unidos. (BRASIL, 1930; INCAER, 1990; PEREIRA, 1987; SOUZA, 1944)

⁸ Construtora de aviões.

⁹ Fornecedora do combustível de aviação para a América do Sul.

¹⁰ New York, Rio e Buenos Aires Co.

¹¹ Viação Aérea Rio Grandense

¹² Pan American Airways Inc.

¹³ Panair do Brasil S/A

A Panair possuía uma uniformidade operacional baseada na utilização de equipamento todo de origem hemisférica, norte-americana. Entre 1929 e 1940, utilizou aviões Consolidated, Fairchild, Lockheed e Sikorsky¹⁴. Com a expulsão dos alemães da aviação comercial brasileira, adicionou aviões Douglas¹⁵, de melhor qualidade. No ano da sua expropriação, em 1965, a Panair havia incorporado aviões franceses da Sud-Aviation¹⁶, aeronaves de baixa qualidade, com motores ingleses e partes norte-americanas. (BARBOSA, 1996; DAVIES, 1984; PEREIRA, 1987)

Os alemães.

O crédito do pioneirismo da aviação comercial e do transporte de passageiros no Brasil deve ser, entretanto, reservado para as iniciativas alemãs. Em 1919, um grupo de investidores alemães funda em Barranquilla, na Colômbia, a empresa de transporte aéreo SCADTA¹⁷. Com Junkers F13¹⁸, a SCADTA obtém êxito operando voos domésticos na Colômbia, com uma linha de penetração no continente seguindo o rio Magdalena. (TURNER e NOWARRA, 1971)

Em 1924, a Deutsche Aero Lloyd associa-se a empresa de exportação Schlubach Theimer, formando a Condor Syndikat. Os objetivos principais desse empreendimento conjunto consistiam em facilitar a expansão da SCADTA para o continente americano, bem como obter licenciamento para a exploração da aviação comercial na América.

Com este objetivo, a Condor Syndikat adquire dois aeroplanos Dornier Do J¹⁹, e os repassa para a SCADTA. Em posse das aeronaves, a empresa faz um reide de Barranquilla até Havana, de onde segue para os Estados Unidos, onde pretendia

¹⁴ Consolidated Aircraft Corporation, Fairchild Aviation Corporation, Lockheed Corporation Sikorsky Aircraft Corporation

¹⁵ Douglas Aircraft Company

¹⁶ Fusão das empresas francesas Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud Est e a Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud Ouest.

¹⁷ Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos

¹⁸ O Junkers F13f foi o primeiro avião totalmente metálico, de duralumínio, equipado com um motor único Mercedes de 170HP. Este avião foi fabricado fora da Alemanha devido às restrições impostas pelos tratados de paz da Primeira Guerra Mundial.

¹⁹ Os Dornier Do J da Condor eram propelidos por motor único de 360HP, com capacidade para oito passageiros e dois tripulantes acomodados em poltronas de vime. Esses hidroaviões eram chamados de baleias (Wal), devido a sua aparência robusta e hidrodinâmica.

obter uma concessão para explorar o mercado doméstico norte-americano e a conexão Havana – Miami, muito requisitada nesse período. Um dos Dornier, denominado Pacífico, amerissou em Miami, mas foi impedido de prosseguir o reide de exibição, sendo frustrada também a iniciativa de entrar no mercado de aviação comercial norte-americano. (DAVIES, 1984, INCAER 1990)

Na América do Sul, contudo, as possibilidades estavam abertas, o continente era francamente dependente da tecnologia estrangeira. A tecnologia aeronáutica demandava um grande investimento de capital, os aviões possuíam um preço para aquisição muito elevado, as peças de reposição da mesma forma, acabando por ligar fabricantes, fornecedores – de peças, serviços e manutenção – e as companhias de aviação em um ciclo de investimento longo, de difícil rompimento. Com objetivos de minimizar estes custos, a SCADTA e a Condor Syndikat inauguram um sistema de pool de peças e aeronaves entre as linhas operadas. Desta forma, havia um remanejamento constante de aeronaves e peças de reposição entre as linhas, isto é, no caso de avarias do equipamento, era possível manejar uma aeronave ou suas peças, mantendo a regularidade e o funcionamento das linhas. (QUINTANEIRO, 2005b)

Gradualmente, a tecnologia aeronáutica alemã penetra na América do Sul como um sistema muito sólido, embaraçando as tecnologias já consagradas no mercado da região. A SCADTA amplia suas atividades na Colômbia e as expande para o Equador. Em 1925, inauguram-se os serviços da Lloyd Aéreo Boliviano, com um avião Junkers F13. Em 1928, o governo boliviano encerra sua participação na empresa, que adquire mais três Junkers F13, ampliando suas linhas para o Brasil e para a Argentina. Em 1938, a Lufthansa²⁰, inaugura a Peru-Lufthansa, fechando o mercado explorável de aviação comercial na América Andina. Para o Brasil e para a América Platina, o mercado é dominado pela Condor Syndikat, que opera voos entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, bem como, para a Bolívia, Chile e Peru, fechando a rede de transporte aéreo no continente americano. Todas essas empresas operavam em franca cooperação em pool com a Lufthansa, que ainda fornecia aeronaves pilotos e crédito para a expansão das atividades. Essa relação das empresas sul-americanas com a Lufthansa nos induz a crer que formavam um

²⁰ Deutsche Lufthansa AG

único conjunto empresarial. (DAVIES, 1984, INCAER 1990; SEITENFUS, 2003; TURNER e NOWARRA, 1971)

2.2 A Condor Syndikat no Brasil.

Em novembro de 1927, o segundo Dornier, o Atlântico, amerissa próximo às instalações da Escola de Aviação Naval, na Ilha das Enxadas, trazendo consigo o ex-chanceler alemão Hans Luther. O reide, realizado na América do Sul, tinha como objetivo promover a tecnologia aeronáutica alemã, obter direito de aterrissagem e as permissões para a exploração de linhas aéreas. A presença de uma figura política, como a de Hans Luther nos voos, reforçava o fator segurança e tinha uma função prática, quando colaboravam para o acesso às autoridades nos países visitados. (INCAER, 1990)

Saudação à colônia alemã.

O reide com o Dornier Atlântico tinha, dessa forma, um caráter de missão diplomática. No Brasil, o reide foi recebido por Victor Konder²¹. No dia primeiro de janeiro de 1927, a Condor Syndikat oferece transporte ao ministro no Dornier Atlântico, para uma viagem oficial a Santa Catarina, onde Konder realizaria a inauguração de um centro de aviação em Florianópolis. Para o voo, a Lufthansa remaneja a melhor tripulação do seu quadro de funcionários, o piloto Clausbruch, o mecânico Nuelle e o radiotelegrafista Wirz. Antes de chegar a Florianópolis, o Dornier sobrevoa Itajaí²² lançando flores sobre a propriedade da família de Konder. (INCAER, 1990; MÜLLER, 2005; SEITENFUS, 2003)

²¹ Ministro de Viação e Obras Públicas, de ascendência alemã.

²² Cidade natal de Konder e reduto da colônia alemã no Brasil.



Figura 4 - Dornier Atlântico. Domier Do J Wal, com matrícula brasileira e nome Atlântico gravado na fuselagem.

Fonte: NOVELLO, 2011.

2.3 A Sindicato Condor Limitada.

Em 27 de janeiro de 1927, a Condor Syndikat recebe sua primeira autorização - em caráter experimental, com validade de um ano -, para operar linhas comerciais no Brasil: entre Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Rio Grande (RS) e Santa Vitória do Palmar (RS), com permissão de extensão para o Uruguai mediante autorização do governo estrangeiro. Em fevereiro do mesmo ano, as linhas passam a operar transportando passageiros e malas postais. Em 20 de janeiro de 1928, a Condor recebe sua autorização, em caráter permanente, e passa a expandir suas atividades no país. Nesse período altera sua razão social para Sindicato Condor Limitada, que já vinha sendo utilizada gradualmente. Em junho de 1927, os selos aplicados nas malas postais e nos envelopes já continham a inscrição Sindicato Condor. (BRASIL, 1927a; BRASIL, 1927b; BRASIL, 1928; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)



Figura 5 - Logomarca Sindicato Condor Limitada. Logomarca da Condor, quando da mudança de sua razão social em 1927.

Fonte: NOVELLO, 2011

Laços com a VARIG: primeiras operações de pool.

Paralelamente, o ex-combatente alemão e observador aéreo da Primeira Guerra Mundial, Otto Ernst Meyer-Labastille, inicia conversações com empresários brasileiros e alemães para criar uma empresa de transporte aéreo. Quando se formou, a Sociedade Anônima Empresa de Viação Aérea Rio Grandense, a VARIG, tinha muito pouco de brasileira, além de alguns poucos sócios e o nome. Quase todo o seu capital tinha sido viabilizado pela Lufthansa, que repassaria um quinto do total de ações para a Condor. Dessa maneira, a VARIG recebe sua autorização em 28 de junho de 1927 e passa a explorar a Linha da Lagoa, entre Porto Alegre (RS) e Rio Grande (RS), utilizando tripulação e equipamento do Sindicato Condor, com o Dornier Atlântico e com a tripulação formada por Clausbruch, Sauer e Nuelle. Além do atlântico, a VARIG ainda adquiriu, em outubro desse ano, um Dornier Merkur²³. (DAVIES, 1984; BRASIL, 1927; INCAER, 1990; SEITENFUS, 2003)

²³ O Dornier Merkur era uma variação do Dornier Do J para operar em terra. Tinha capacidade para seis passageiros, tripulação e possuía um propulsor BMW de 680HP. No caso específico da VARIG precisou ser adaptado com flutuadores, já que o padrão de operação das empresas germânicas era operar utilizando corpos de água, sem a necessidade de construir onerosos aeroportos e aproveitando a infraestrutura portuária existente no país.

A transferência do Dornier para a linha da VARIG configura o primeiro pool realizado pelo condomínio de empresas controlado pela Lufthansa. A viabilização da operação, contudo, se deu com a chegada de três aviões para integrar a frota da Condor: um Junkers G-24²⁴, e dois hidroaviões Dornier Do J²⁵. No triênio 1928, 1929 e 1930, a Condor e a VARIG formalizam uma parceria, com objetivo de facilitar as operações de pool, diante das autoridades brasileiras. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990; TURNER e NOWARRA, 1971)

Desde 1927 a Condor realizava voos de frequência eventual (fretados) na linha Rio de Janeiro-Porto Alegre utilizando o Junkers G-24 Ypiranga, com tripulação de Sauer, Putz e Schöllkopf. Circunstancialmente, em virtude dos desajustes mecânicos frequente do Ypiranga, o Dornier Atlântico da VARIG operava esses voos, com Clausbruch e Nuelle de tripulação. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

2.4 A primeira expansão.

Expansão litorânea.

Em 1929, com a autorização concedida, a Condor inaugura sua expansão em direção ao norte e nordeste do Brasil. Em junho e julho, com a linha semanal Salvador-Ilhéus-Belmonte, na Bahia, que depois foi acrescida de mais duas localidades Valença e Santarém (atual Ituberá). Operava nessa linha um Junkers F13, o Pirajá, com tripulação formada por Hoepken e Greiss. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

Em fevereiro de 1930, inaugura-se a linha semanal Rio de Janeiro-Natal, com escalas em Vitória (ES), Caravelas (BA), Belmonte (BA), Ilhéus (BA), Salvador (BA), Maceió (AL), Recife (PE) e Cabedelo (PB). A linha tinha dois trechos: o primeiro, Rio de Janeiro-Salvador, era realizado pelo Dornier Olinda, com a tripulação de

²⁴ O Junkers G-24 era um trimotor de asa baixa, com família fabricada inicialmente na Suécia e depois na Alemanha. Tinha capacidade para 11 pessoas, entre tripulantes e passageiros. Essa versão costumemente utilizava rodas, para Condor foram adaptados flutuadores.

²⁵ A segunda encomenda de Dornier Do J da Condor chegou ao Brasil com propulsores de 600HP, aumentando a velocidade de Cruzeiro, fator limitante do uso das "Baleias".

Clausbruch; o segundo, Salvador-Natal, era realizado pelo Junkers Pirajá, com tripulação de Hoepken. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)



Figura 6 - Cartaz da Condor em 1933. As rotas da Condor em 1933, no primeiro plano uma melindrosa, ao fundo um Dornier, um Junkers e o Pão de Açúcar. Fonte: Dupas e Visschedijk, 2011.

A primeira expansão interiorana.

Em setembro de 1930, a Condor amplia suas atividades, desta vez para o interior do Brasil, com a linha Corumbá - Cuiabá, com escala em Porto Jofre (Poconé, MT). Essa linha, especialmente curiosa, inicialmente possuía escalas em Montevideu (URU), Buenos Aires (ARG) e Assunção (PAR), de onde retornava ao território brasileiro em Corumbá (MTS), no ponto final da Estrada de Ferro Noroeste

do Brasil, de onde se encaminhava para Cuiabá (MT). (DAVIES, 1984; INCAER, 1990)

Posteriormente, a linha teve sua rota alterada, passando a fazer São Paulo - Três Lagoas - Campo Grande - Corumbá – Cuiabá, sendo operada com hidroaviões Junkers F13 até 1933. Com a queda do Junkers Blumenau, a Condor o substituiu com um dos novos Junkers Ju 52²⁶, considerados na época os aviões mais modernos em operação no Brasil. (BRASIL 1928; INCAER, 1990)

2.5 Expansão internacional transoceânica.

Sindicato Condor – Lufthansa: navio-catapulta.

Nos anos que seguem, a Condor intensifica suas atividades no Brasil e na América do Sul, com investimentos na frota de aviões, nas conexões internacionais e na diversificação dos serviços. Em 1935, buscando penetrar no mercado dominado pelos franceses, o serviço de malas postais, a Lufthansa avança em duas frentes: a ligação transoceânica direta entre América do Sul e Europa por meio de hidroaviões e navios-catapulta posicionados no Atlântico.

O serviço era realizado utilizando o cargueiro adaptado Westfalen, que recolhia os hidroaviões, os reabastecia e catapultava-os para o ar. Ainda em 1934, a Lufthansa lança um novo navio catapulta, o Schwabenland. Ambos operaram até 1938, quando o avanço tecnológico das aeronaves tornou seu uso dispensável. De 1934 em diante, o serviço postal da Lufthansa opera uma vez por semana, com extrema regularidade entre Europa e América do Sul. (INCAER, 1990)

²⁶ O Junkers Ju 52 era um avião de asa baixa, cantilever, estrutura de duralumínio, propelido por três motores BMW 132 de 550HP (versão alemã aprimorada do motor norte-americano Pratt e Whitney Hornet, construído sob a licença da fábrica norte-americana).

Der **wöchentliche** Deutsche Luftpostdienst
EUROPA - SÜDAMERIKA



Bringt **IHRE** Post in 4—5 Tagen nach:
Brasilien, Uruguay, Argentinien
 Unmittelbare Anschlüsse nach: Paraguay, Bolivien, Chile.

Postschlüsse: In Deutschland: je nach Auflieferungsort **jeden** Freitag oder Sonnabend. — Fragen Sie Ihr Postamt am Ort nach dem Postschluß und den Luftpostgebühren.

Postgebühren:

Gewöhnliche Auslands-Fretgebühren:

Briefe bis 20 g . . . 25 Rpf.; jede weiteren 20 g	15 Rpf.
Karten	15 Rpf.
Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapiere je 50 g	5 Rpf.
(Warenproben: Mindestsatz)	10 Rpf.)
(Geschäftspapiere: Mindestsatz)	25 Rpf.)

Luftpostzuschlag:

für Briefe — je 5 g — Postkarten, für andere Briefsendungen je 25 g.	
Nach Brasilien	RM 1.25
Nach Argentinien	RM 1.50

Ab November wird der Luftverkehr wöchentlich in beiden Richtungen unter Benutzung der Katapultschiffe „WESTFALEN“ und „SCHWABENLAND“ durch Flugzeuge der **DEUTSCHEN LUFTHANSA** ausgeführt. Flugzeuge der **Syndicate Condor Ltda.** übernehmen die Weiterbeförderung auf dem südamerikanischen Kontinent. Wiederbeginn der Luftschiffreisen im Südamerikadienst im Frühjahr 1935. — **Änderungen vorbehalten.**

Vermerke auf den Briefen:

**MIT LUFTPOST
PAR AVION**

(Kostenlos bei allen Postämtern)

MIT DEUTSCHER LUFTPOST

(Kostenlos bei allen Lufthansa Dienststellen)

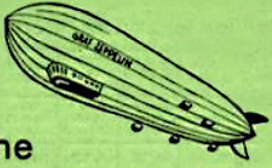
Wenn Aufklebezettel nicht zur Verfügung, genügt handschriftlicher Vermerk!

Figura 7 - Cartaz da Condor - Lufthansa em 1935. Anúncio dos novos serviços transoceânicos, operados em parceria da Lufthansa e Condor, em língua alemã. Fonte: Dupas e Visschedijk, 2011.

Lufthansa – Zeppelin: os dirigíveis

A Lufthansa, associada a Zeppelin²⁷, manifesta desejo de ampliar as conexões internacionais de dirigíveis para o Brasil, iniciativa recebida no país com entusiasmo e incentivos para a construção da infraestrutura necessária para receber, operar e guardar adequadamente os aparelhos. Por meio de decreto, o governo concede um crédito de onze mil, duzentos e seis contos e oitocentos mil réis, para a construção do hangar, livrando de taxa alfandegária todo o material necessário para o seu funcionamento. A contrapartida da Lufthansa-Zeppelin seria o retorno anual de oitenta contos de réis ao governo e 16 contos de réis por aterrissagem. A obra iniciou-se em 1934 e em 1936 estava concluído o Aeroporto Bartolomeu de Gusmão. (BRASIL, 1934, DAVIES, 1984)



²⁷ Luftschiffbau Zeppelin.




**Use the
German Air Mail Service
to South America**

5 days in transit

For further information regarding the rates and the latest closing time apply to the agencies of the Hamburg-American Line, or to the local postmaster.

© eig. 84 bud D 4854 Printed in Germany

**Luftschiffbau Zeppelin  Friedrichshafen, Germany
No.2**

To South America by Zeppelin
1934 Time Table of the airship „Graf Zeppelin“.

Friedrichshafen *	Pernambuco	Rio de Janeiro	Aeroplane connection of Syndicato Condor Ltd.		Rio de Janeiro	Pernambuco	Friedrichshafen *
			Buenos Aires	Buenos Aires			
Dep. Saturday evening	Arr. Tuesday evening	Arr. Thursday morning	Arr. Friday	Arr. Saturday	Dep. Thursday morning	Dep. Friday evening	Arr. Tuesday afternoon
6. 9.	6. 12.	6. 14.	6. 15.	6. 13.	6. 14.	6. 15.	6. 19.
6. 23.	6. 26.	6. 28.	6. 30.	6. 30.	7. 1.	7. 2.	7. 6.
7. 21.	7. 24.	7. 26.	7. 27.	7. 25.	7. 26.	7. 27.	7. 31.
8. 4.	8. 7.	8. 9.	8. 10.	8. 8.	8. 9.	8. 10.	8. 14.
8. 18.	8. 21.	8. 23.	8. 24.	8. 22.	8. 23.	8. 24.	8. 28.
9. 1.	9. 4.	9. 6.	9. 7.	9. 5.	9. 6.	9. 7.	9. 11.
9. 15.	9. 18.	9. 20.	9. 21.	9. 19.	9. 20.	9. 21.	9. 25.
9. 29.	10. 2.	10. 4.	10. 5.	10. 3.	10. 4.	10. 5.	10. 9.
10. 13.	10. 16.	10. 18.	10. 19.	10. 17.	10. 18.	10. 19.	10. 23.
10. 27.	10. 30.	11. 1.	11. 2.	10. 31.	11. 1.	11. 2.	11. 6.

* In Europe there are direct aeroplane connections operated by the Deutsche Luft Hansa A.-G. The foregoing Time Table is subject to alteration, especially as regards the departure dates in and after August.

Fares:
 Friedrichshafen—Pernambuco..... *R.M.* 1400.—
 Friedrichshafen—Rio de Janeiro..... *R.M.* 1500.—
 Pernambuco—Rio de Janeiro..... *R.M.* 400.—
 Rio—Buenos Aires (Aeroplane)..... *R.M.* 400.—

Freight rates (excluding Consular fees):
 Friedrichshafen—Pernambuco.. *R.M.* 8.— per kilogramme
 Friedrichshafen—Rio de Janeiro *R.M.* 10.— per kilogramme

For Information and Bookings please apply to:
Hamburg-American Line,
Wm. H. Müller & Co., 66-68 Haymarket, London SW1
 their agencies, travel bureaus, or:




Figura 8 - Folder da Zeppelin em 1934. Preços e duração de viagens da parceria Lufthansa - Zeppelin, em língua inglesa.
 Fonte: Dupas e Visschedijk, 2011.

Até aquele momento, os dirigíveis empatavam em velocidade com a maior parte dos aviões em operação na América do Sul, possuíam maior raio de ação e conseqüentemente maior autonomia, mantendo níveis de regularidade transcontinental elevados. Somente no Brasil, em 1936, registrou-se 16 voos de ida e volta para Europa, o que levou a empresa a reservar o LZ 129 Hindenburg, com capacidade de 50 passageiros para fazer a ligação. As operações permanecem como opção de luxo, até que as limitações da sua utilização são demonstradas tragicamente, em 1937, com o acidente do Hindenburg, em Nova Jersey, EUA. As conseqüências imediatas são um conjunto de restrições legais para a sua circulação e uma iniciativa própria da Lufthansa - Zeppelin de descontinuar a utilização de dirigíveis nas linhas que operavam. (INCAER, 1990)

Com a saída da Zeppelin, o prédio do hangar foi refuncionalizado, sendo atualmente utilizado pela Força Aérea Brasileira. O aeroporto transformou-se na Base Aérea de Santa Cruz do Rio de Janeiro, marca na paisagem da cidade e testemunho da influência germânica na técnica aeronáutica brasileira.

2.6 A segunda expansão.

Em 1934, a Condor inaugura a linha Natal - Rio – Buenos Aires e no ano seguinte a Natal - Rio – Buenos Aires – Santiago, com escala em Mendoza (ARG), ligando as capitais do Brasil, da Argentina e do Chile em uma conexão internacional sobreposta às duas linhas principais da Panam na América do Sul - operadas no litoral do Atlântico pela Panair do Brasil e no litoral do Pacífico pela Panagra²⁸. Em 1937 a linha Rio – Buenos Aires – Santiago passa a ter duas partidas semanais. (BURDEN, 1977; DAVIES, 1984; INCAER, 1990)

Em 1935, o navio Westfalen passa a operar nas proximidades do arquipélago de Fernando de Noronha e o navio Schwabenland aproxima-se do litoral da Guiné-Bissau, permitindo os voos noturnos nessa rota. No mesmo ano a linha Rio – Natal é estendida até Fortaleza (CE). A Condor passa a realizar também, um serviço de fotografias aéreas, sendo pioneira da atividade no Brasil. (BURDEN, 1977; INCAER, 1990)

Em 1936, a linha interiorana é expandida, inaugurando a São Paulo – Cochabamba - La Paz, com suporte da LAB, a partir de Corumbá. A linha Rio – Fortaleza chega a Belém. Aproveitando o curso do rio, cria-se a Rota do Parnaíba, ligando Parnaíba (PI) a Teresina (PI), com extensão para Floriano (PI) e Uruçuí (PI) e Carolina (MA). Em 1938, inicia-se outro ponto de penetração no continente, a partir de Belém, seguindo o curso do rio, cria-se a Rota do Tocantins, compreendendo uma linha entre Belém (PA), Abaeté (atual Abaetetuba, PA), Cametá (PA), Alcobaça (atual Tucuruí, PA), Marabá (PA), Imperatriz (MA) até Carolina (MA) fechando um arco interior entre Parnaíba e Belém, passando por Teresina. Dessa forma, a Condor atinge por meios aéreos, a proposta de integração por ferrovias feita no século anterior e explorada sem sucesso pela Companhia de Viação Férrea e Fluvial do Tocantins Araguaia. (BURDEN, 1977; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

²⁸ A Panagra ou Pan American - Grace Airways era um empreendimento conjunto entre a Pan American World Airways e a Grace Shipping Company, para atuar no mercado de aviação comercial da América do Sul.



Figura 9 - Junkers Curupira. Junkers Ju 52, matrícula PP-CAX, o Curupira, amerissado no Rio de Janeiro. Ao fundo a Ilha Fiscal.

Fonte: NOVELLO, 2011.

2.7 A fábrica Focke-Wulf.

Em 1937, a Marinha do Brasil inicia negociações com a alemã *Focke-Wulf*²⁹, para ampliar a frota da Aviação Naval e fornecer novos aviões de instrução para a escola. A fábrica oferece três modelos de avião para serem montados em território nacional, no pacote tecnológico incluía-se o maquinário e suporte técnico. O modelo de treinamento *Focke-Wulf 44 J*, o primeiro deles, custaria na primeira etapa do contrato 75% menos que o menor preço cotado pela *Boeing Airplane Company* e pela *Curtiss-Wright Export Corporation* (ambas norte-americanas). Com a renovação do contrato, o valor cairia para 62%, inclusa à custa de instalação da fábrica. As Oficinas Gerais de Aviação Naval, ainda fabricariam o modelo *Focke-Wulf 56* de treinamento avançado e o *Focke-Wulf 58 B* bimotor bombardeiro e de observação. O

²⁹ Focke-Wulf-Flugzeugbau.

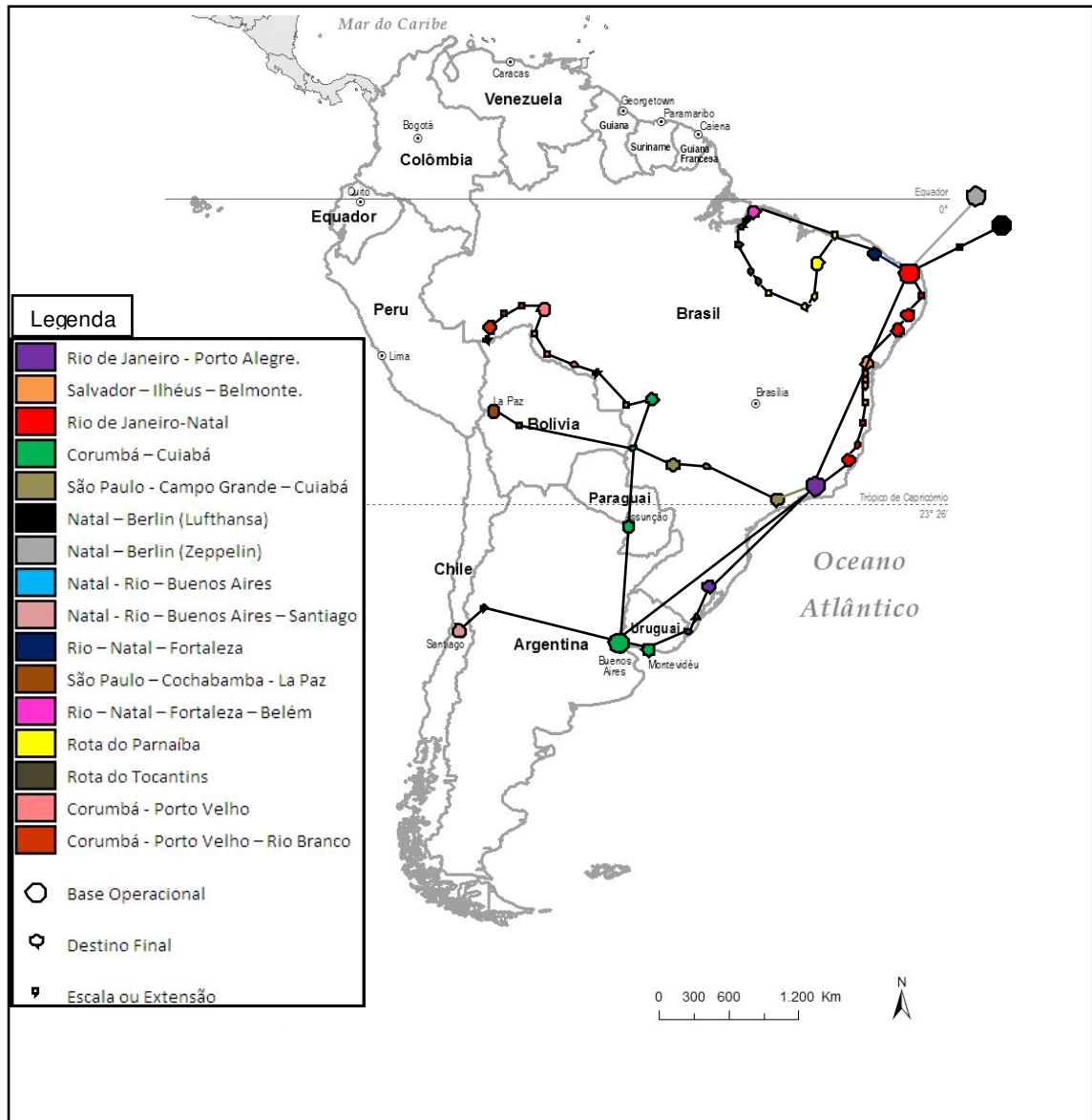
contrato ainda previa a construção do Focke-Wulf 200 Condor³⁰, quadrimotor de múltiplos fins. Aprofundava-se a relação entre Brasil e a Alemanha, não só no campo comercial, mas principalmente pela demonstração positiva de compartilhar tecnologia. (DAVIES, 1984; INCAER, 1988)

2.8 A terceira expansão.

No ano de 1939, a Condor prolonga sua rota interior, estendendo sua linha de Corumbá até Porto Velho, com escalas em Cáceres (MT), Cabixi (RO), Ilha das Flores (RO), Forte Príncipe da Beira (RO) e Guajará-mirim (RO), seguindo o curso dos rios Paraguai, Guaporé, Mamoré e Madeira. Posteriormente, a linha foi estendida até Rio Branco (AC), com escalas em Lábrea (AM), Boca do Acre (AM) e uma extensão para Xapurí (AC). A partir de 1939, a Condor amplia o oferecimento de serviços aéreos para cidades pequenas, próximas as suas rotas principais. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

A expansão das linhas aéreas para muito além dos grandes centros provocou forte reação por parte dos norte-americanos. A circulação de linhas interiores, por pequenas cidades, em especial na linha que atingia Rio Branco (AC) e Xapurí (AC), bem como os prolongamentos sucessivos de linhas até Belém, de onde partiam conexões para pontos dispersos no rio Oiapoque, na franja de fronteira entre o Suriname e o Brasil levantavam suspeitas sobre os interesses na exploração de rotas tão pouco viáveis economicamente. Em 1940, essa permissão seria revogada pelo governo brasileiro. (BURDEN, 1977; INCAER, 1990)

³⁰ O Focke-Wulf 200 Condor era o mais novo produto da fábrica alemã. Possuía quatro motores BMW Bramo 323R-2 Fafnir de 1200HP, com os quais obtia teto de serviço de 6.000 metros, com velocidade máxima de 360 Km/h. Foi projetado para cruzar o atlântico sem escalas e competir com o Douglas DC-3. O FW200C possuía melhor acabamento quando comparado ao DC-3 e era mais seguro, devido aos seus quatro propulsores.



Mapa 1 - Cobertura do Serviço Condor, em 1939.

Fonte: Elaboração própria, com base em: BURDEN, 1977, DAVIES, 1984; INCAER, 1988; INCAER, 1990.

2.9 A luta pelo céu do continente americano: prelúdio do esforço norte-americano para a desgermanização do hemisfério³¹.

Até 1936, os norte-americanos procuravam formas de combater comercialmente a presença alemã na aviação comercial da América do Sul. No

³¹ A utilização da expressão "hemisfério" está baseada na sua recorrente utilização para designar o continente americano, tendo sido observada no conteúdo das correspondências entre o departamento de Estado e a embaixada norte-americana no Brasil.

entanto, o sistema técnico alemão aparecia muito solidamente composto e muito vantajoso economicamente. A partir de 1938 e 1939, a postura norte-americana de não intervenção nas animosidades da Europa, caminha progressivamente para sua entrada direta no conflito. No hemisfério, os Estados Unidos ressentem-se da intensa movimentação do equipamento alemão nas proximidades de pontos considerados críticos da sua Segurança Nacional. Com efeito, essa presença ostensiva dos alemães na América do Sul é debatida internamente nos Estados Unidos pelo Departamento de Estado, de Guerra e do Tesouro, onde é elaborado um plano para a diminuição da influência germânica na América, a sua expulsão do continente e a substituição do sistema aéreo germânico por equipamento e pessoal confiável com origem norte-americana. (BURDEN, 1977; DAVIES, 1984; QUINTANEIRO, 2005b)

Para efetivar o plano, são alocados recursos e pessoal na Defense Supplies Corporation e na American Republics Aviation Division, agências subsidiárias da Reconstruction Finance Corporation. Essas autarquias cuidariam do planejamento e da avaliação das condições locais e continentais, mantendo a natureza de suas operações que era gerenciar o estoque de suprimentos nas frentes de batalha suportadas pelos Estados Unidos. (BURDEN, 1977)

Nos países onde o plano seria aplicado, contavam com o apoio das embaixadas que procuravam organizar uma pressão política constante, indicando indivíduos e organismos locais leais e desleais. Em 1941, quando a Proclaimed List é ativada, caberá à embaixada administrar a entrada ou saída de empresas na lista. (BURDEN, 1977; QUINTANEIRO, 2005b)

Com o processo de desgermanização concluído, a Federal Loan Agency entraria com a oferta de crédito e a Panam ofereceria seus serviços, equipamentos e suporte técnico concluindo o processo com a preservação dos interesses norte-americanos no continente. (BURDEN, 1977; QUINTANEIRO, 2005b)

Desgermanização na Colômbia.

A Colômbia é o primeiro país a sofrer intervenção norte-americana, com a remoção da influência alemã da SCADTA. A estreia na Colômbia possui duas razões principais: a proximidade do território colombiano com o canal do Panamá, e a grande participação da Panam no capital social da SCADTA. (BURDEN, 1977)

Em 1931, a Panam adquirira mais de 80% das ações da empresa, sob as condições contratuais de manter funcionários de origem alemã em atividade na empresa. Até 1939, o contrato foi cumprido integralmente, mas em junho de 1940, diante da imobilidade do governo colombiano, a Panam desemprega todo o pessoal alemão, arcando com os custos trabalhistas de forma integral. Posteriormente, com apoio do governo colombiano, a Panam realiza a fusão da SCADTA com a pequena Servicio Aéreo Colombiano, criando uma forte empresa nacional, a AVIANCA³². Dessa empresa, a Panam deteria 64% das ações e o governo colombiano 15%. No contrato o governo colombiano aumentaria gradualmente sua participação no capital da empresa e a Panam garantiria suporte técnico enquanto possuísse mais de 25% das ações. (BURDEN, 1977)

Desgermanização no Peru.

No Peru, a companhia Peru-Lufthansa voava desde 1938, com a linha Lima – La Paz, utilizando dois Junkers Ju 52 em pool com a Condor. Em fevereiro de 1941, pelo sobrevoo de território não autorizado, a licença é cassada. A empresa pede prazo de noventa dias para interromper suas atividades. O governo peruano, alegando o risco de sabotagem do equipamento, arresta as aeronaves e repassa suas linhas para a Panagra. A empresa norte-americana passa a operar uma única linha Lima – Arequipa e interrompe os voos internacionais. (BURDEN, 1977)

Desgermanização na Bolívia.

Na Bolívia, o Lloyd Aéreo Boliviano encontrava-se em situação semelhante a da SCADTA. Nos anos anteriores, a empresa já vinha tendo sua influência germânica reduzida gradualmente em um processo de estatização. Na época da intervenção, o governo boliviano possuía 48% das ações do grupo, mas o comando da empresa, um grupo significativo de executivos, ainda era formado por alemães. Em maio de 1941, alegando insatisfação com os serviços prestados pelo Lloyd, o governo boliviano decreta a expropriação de todo o capital privado. Todos os empregados alemães e de origem germânica são desempregados. Uma parte das

³² Aerovías Nacionales de Colombia S.A

operações da empresa passa a ser custeada pela United States Post Office Department e operada pela Panagra sem custos ao governo boliviano, a outra parte retorna para o Lloyd Aéreo Boliviano reorganizado e totalmente operado por bolivianos. A American Republics Aviation Division oferece três aviões Lockheed Lodestars e uma quantia de trezentos mil dólares americanos para construção de pistas de pouso e a substituição das estações de rádio e equipamentos para a operação dos voos com o novo equipamento norte-americano. O governo boliviano por sua vez, deveria repassar, mensalmente, dezesseis mil dólares americanos ao Lloyd, de forma a garantir seu funcionamento saudável e contínuo. (BURDEN, 1977)

Desgermanização no Equador.

O Equador tinha uma situação peculiar, já que possuía pouquíssimas ligações terrestres com os países vizinhos e dependia quase que exclusivamente do transporte aéreo. Em maio de 1940, a companhia SEDTA³³ requisita permissão para realizar voos para o arquipélago de Galápagos, com baixíssima densidade populacional. As ilhas eram um dos pontos críticos da segurança nacional norte-americana, dada sua posição em relação ao canal do Panamá.

A SEDTA era a única empresa de aviação do Equador, e temendo perder as vantagens do transporte aéreo, o governo pede garantias aos norte-americanos de continuação da atividade depois da saída dos alemães. Sem possibilidade de interromper o serviço imediatamente e diante da imobilidade equatoriana, os norte-americanos lançam mão de uma estratégia longa de asfixia da SEDTA.

Inicialmente, passam a operar as mesmas linhas com aviões Douglas DC-2, acreditando que inviabilizariam as operações da SEDTA, devido à baixa demanda. Suportada pela Condor, a SEDTA recebe em pool, aviões Junkers Ju 52 em melhores condições e mantém suas atividades de maneira integral. Sem sucesso, os norte-americanos bloqueiam a venda de combustível para a SEDTA, fornecido pela empresa canadense International Petroleum Company. A empresa mantém suas atividades com combustível estocado e passa a utilizar gasolina automotiva altamente enriquecida com chumbo. Em setembro de 1941, o governo equatoriano

³³ Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos.

arresta os dois Junkers Ju 52 e interdita duas instalações da empresa decretando o fim das atividades da SEDTA no Equador. (BURDEN, 1977; PINEO, 2007)

2.10 A luta pelo céu do Brasil.

No Brasil, a disputa pelo mercado de aviação data da primeira remessa de aviões para Escola de Aviação Naval e prossegue pelas décadas de 1920 e 1930, ganhando contornos políticos em 1935, quando uma verdadeira luta pela estratégica rede de transporte aéreo na América do Sul, em especial no Brasil, seria deflagrada. O sucessivo incremento da atividade de empresas de influência germânica no Brasil era assunto recorrente na chancelaria brasileira e norte-americana. Nesse período inicia-se uma pressão suave em favor substituição do equipamento alemão em atividade no Brasil, alegando-se igualdade ou superioridade técnica dos norte-americanos, e baseada em princípios pan-americanistas. Os norte-americanos alegavam equivalência entre equipamentos da Alemanha e dos Estados Unidos, diante disso o Brasil deveria privilegiar o de origem americana. (BURDEN, 1977)

Os encontros serviam para manifestações de preocupação em relação ao avanço das aeronaves alemãs, pelo interior e litoral do Brasil, em direção à Colômbia, uma vez que a presença alemã nas proximidades do canal fragilizava os recursos do continente e embaraçavam a fluidez territorial no hemisfério. Já se oferecia ao Brasil, fundos não reembolsáveis, caso o país se interessasse em conter o avanço da participação alemã no mercado de aviação comercial doméstica em favor do equipamento norte-americano. (BURDEN, 1977; QUINTANEIRO, 2005b)

A posição da Condor em 1941.

Apesar da progressiva intensificação das pressões norte-americanas em relação à posição de empresas alemãs no Brasil, até o ano de 1941 a Condor havia incorporado ao sistema aéreo nacional, em uma estimativa conservadora, 45 aeronaves, ocupando mais de 60% do mercado de aviação comercial no Brasil. A média de horas de voo de uma aeronave da Condor era de aproximadamente 600 horas por ano, um avião da Panair voava cerca de 1.000 horas por ano, enquanto a

média nos Estados Unidos era de até 2.600 horas de voo anuais, por aeronave. (BURDEN, 1977; INCAER, 1990)

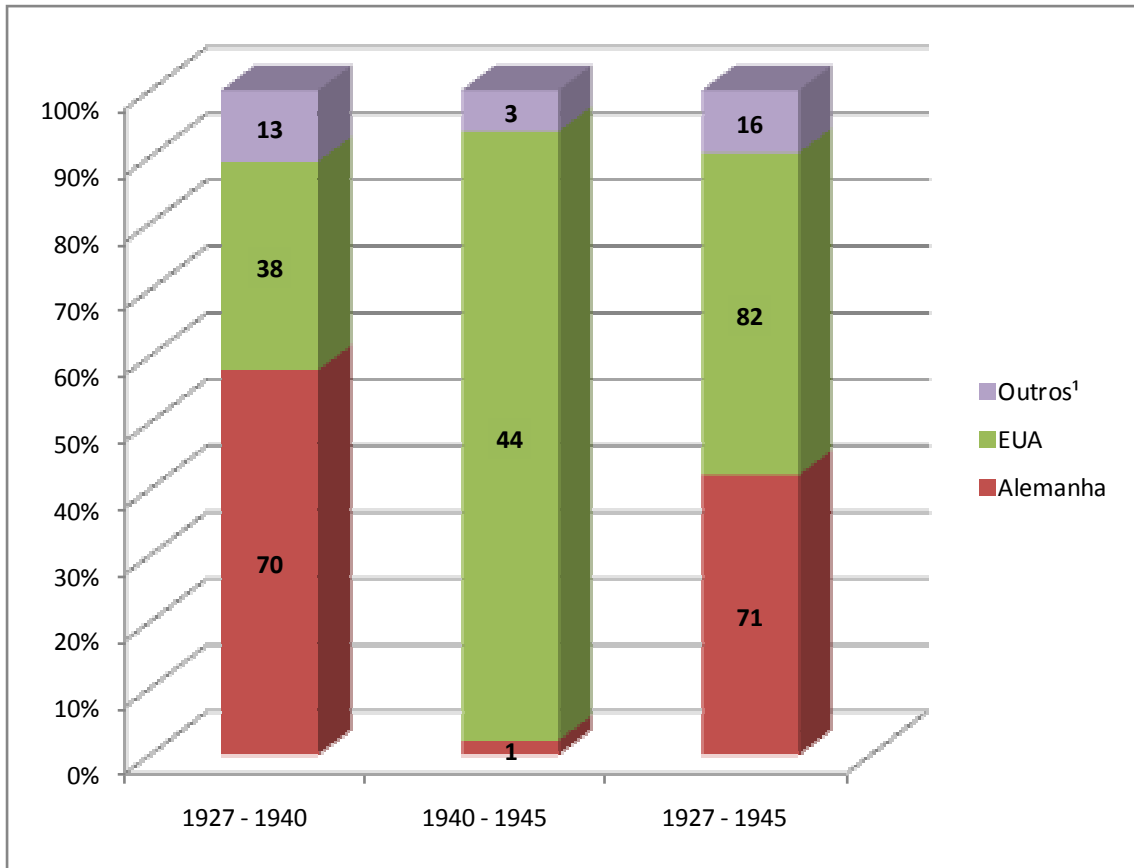


Gráfico 1 - Origem das Aeronaves no Brasil, por Período³⁴.

Fonte: Elaboração própria, com base em: ANAC, 2011; GOLDEN YEARS OF AVIATION, 2011; INCAER, 1990

Entre 1935 e 1940, a Condor havia importado uma grande quantidade de partes sobressalentes para fuselagem e motor, além de motores completos, material alocado nas linhas de acordo com a distribuição dos aviões pelas rotas nacionais e internacionais, mas principalmente no eixo Rio - Buenos Aires. (BURDEN, 1977)

Entre março e maio de 1941, três cargueiros alemães rompem o bloqueio inglês e aportam no Rio de Janeiro, com 20 toneladas de peças e motores sobressalentes, além de dois Junkers JU-52 destinados a VASP³⁵ e a Condor. A

³⁴ O gráfico registra somente as aeronaves registradas para uso comercial. Sabe-se, contudo, que as Oficinas Gerais de Aviação Naval produziram algo em torno de 50 aeronaves alemãs Focke-Wulf, que obtiveram registro militar de Aviação Naval. (INCAER, 1990)

³⁵ A Viação Aérea São Paulo possuía em seu quadro extenso de sócios alguns alemães, a sua preferência por equipamento alemão se deu pela cobertura oferecida pela Condor no Brasil, e pela possibilidade de pool, fundamental para uma pequena companhia.

iniciativa alemã deixava claro que a estratégia de asfixia da atividade aeronáutica por sucateamento da frota, no Brasil, não teria êxito. (BURDEN, 1977)

A ofensiva política norte-americana.

Desde 1939, o Departamento de Estado norte-americano pressionava o governo brasileiro para que se fizesse cumprir a legislação brasileira e as regras de aviação interamericanas que proibiam a utilização de pilotos estrangeiros em companhias nacionais. Em 1940, apesar do aparente endurecimento do governo, a Condor reduz levemente a frequência de suas linhas, retornando completamente a sua operação em maio de 1941, sem observar completamente a lei, demonstrando a permissividade do Departamento de Aeronáutica Civil em manter a Condor funcionando, ainda que ao arrepio das regras do Código Brasileiro do Ar.

Em julho de 1941, a chancelaria norte-americana se reúne com os ministros Oswaldo Aranha³⁶ e Salgado Filho³⁷, trazendo consigo o Brazilian National Air Transportation Plan. O plano propunha a extinção da Condor e a criação de uma empresa nova, puramente brasileira, com pessoal formado por brasileiros natos e diretoria da mesma maneira. Assim, sugeriam que o governo brasileiro subvencionasse a Força Aérea Brasileira, que compraria os ativos da Condor. A partir da frota de aviões já existentes, somados aos novos aviões fornecidos pelos norte-americanos, se poderia organizar uma empresa brasileira, que ocupasse o lugar deixado vago pela empresa alemã. Para tanto, a Federal Loan Agency disporia de créditos e a Panam forneceria suporte técnico e treinamento necessário para a formação de pessoal capaz de lidar com os novos equipamentos. (QUINTANEIRO, 2005b; WELLES, 1942a)

O plano se apresentava como remediador da futura situação caótica das empresas dependentes de tecnologia alemã e apontava uma solução sólida, de baixo custo e capaz de manter em funcionamento o sistema aéreo brasileiro por meio da criação de uma empresa nacional, com ao menos 51% do seu capital detido por brasileiros e baseada em tecnologias norte-americanas. O plano previa ainda, como uma contrapartida, o repasse do controle acionário da Panair do Brasil para

³⁶ Ministro das Relações Exteriores.

³⁷ Ministro da Aeronáutica.

investidores nacionais. Dessa forma, sacrificavam o controle majoritário de ações nas empresas de transporte aéreo do Brasil, mas ganhavam um campo vasto no fornecimento de aeronaves, partes, suporte técnico e instalação da infraestrutura, consolidando o processo de desgermanização do sistema aéreo brasileiro, diretriz fundamental da política norte-americana desse setor para o Brasil. (QUINTANEIRO, 2005b)

Em outubro, chega ao país um grupo de congressistas norte-americanos, em missão diplomática, com intuito de organizar um grupo de trabalho e verificar as condições do setor aéreo brasileiro. O seu relatório aponta as condições inseguras de tráfego aéreo no Brasil com grandes áreas sem cobertura de rádio, uma forte dependência da tecnologia alemã, inclusive nas operações de solo e uma insignificante presença de aeronaves norte-americanas na frota brasileira. Uma das poucas exceções registradas no relatório apontava a Empresa de Navegação Aérea Brasileira, que possuía uma pequena frota de aeronaves norte-americanas, mas possuía um serviço irregular, quase inexpressivo. (BURDEN, 1977; QUINTANEIRO, 2005b)

O bloqueio da Condor.

Em novembro de 1941, o então embaixador americano no Brasil, Jefferson Caffery procura o ministro Oswaldo Aranha e informa que a Condor seria adicionada a Proclaimed List. Imediatamente, o ministro notifica Jefferson Caffery que o Brasil estava disposto a aplicar o princípio da reciprocidade diplomática, deixando claro uma intenção de retaliar sobre a Panair. Ao mesmo tempo, Oswaldo Aranha sabia da impossibilidade de boicotar a empresa norte-americana, uma vez que, isto teria consequências desastrosas para a aviação comercial no Brasil. (QUINTANEIRO, 2005b)

A situação era extremamente delicada, os norte-americanos possuíam meios de impedir o funcionamento de grandes firmas estrangeiras pelo corte dos seus insumos. A Condor dependia do combustível fornecido pela Standard Oil Company of Brazil e pela The Texas Company South America, norte-americanas. As duas empresas já colocavam em prática um boicote velado a Condor, alegando excesso de demanda e fornecendo quantidades mínimas de combustível e óleo. A Condor recebia gasolina desviada, há alguns meses, inicialmente, no Peru e na Bolívia,

posteriormente, em plena vigência da lista, passou a abastecer seus aviões na base aérea naval de Florianópolis. Com apoio da comunidade germânica na América Latina e das autoridades brasileiras, a Condor assegurava um estoque emergencial diante da iminência de um boicote de suas fonecedoras. (BURDEN, 1977; CAFFERY, 1942c; WELLES, 1942a; WELLES, 1942b)



Figura 10 - Dornier Do-26 em Natal. Dornier Do-26 da Lufthansa, às margens do rio Potengi, em Natal. A suástica tornou-se obrigatória em 1935.
Fonte: NOVELLO, 2011.

Em dezembro de 1941, a empresa é finalmente listada pelos norte-americanos. De imediato, a Standard Oil interrompe o fornecimento de combustível e óleo lubrificante para Condor. Muito embora, a empresa possuísse em seus estoques, combustível para funcionar por pelo menos um mês, manda notificar ao governo brasileiro que, por motivo de força maior, interromperia suas atividades por tempo indeterminado. O departamento de defesa norte-americano aciona uma rede de informantes no Brasil, e monitora a movimentação dos aviões da Condor em Corumbá, Vitória, Porto Alegre, Porto Velho, Rio Branco, Natal, Curitiba, São Paulo e Florianópolis, exigindo a imediata fiscalização dos depósitos de combustível de aviação de todos os aeródromos nacionais, a desativação dos seus controles de voo e suas operações por rádio. (BURDEN, 1977)

2.11 O processo de desgermanização da Condor.

Em janeiro de 1942, Oswaldo Aranha, Salgado Filho e Eduardo Gomes³⁸, se reúnem com Jefferson Caffery, para empenhar palavra e promover o desbloqueio da Condor, argumentaram que a Condor há muito vem sendo modificada e que já é uma empresa genuinamente brasileira, apesar dos trabalhadores alemães que abriga. Os ministros insistem na retomada do fornecimento de combustível para a reativação da linha Porto Velho – Rio Branco, que funcionará com o combustível reservado, tão logo as estações de rádio voltem a funcionar. (HULL, 1942c)

Diante da notificação da retomada das operações, o então secretário de Estado norte-americano, Cordell Hull despacha ao Defense Supplies Corporation para que envie imediatamente ao Rio de Janeiro, Tom Harding, para orientar o desligamento do pessoal pró-alemanha da Condor. Faz ainda recomendações especiais, quanto ao procedimento relativo ao diretor da Condor, denominado Herr Ernest Holck³⁹, cuja simpatia ao nazismo já havia sido identificada pelo pessoal infiltrado. Lembra ainda, que em hipótese nenhuma, o pessoal presente na lista dos não leais⁴⁰ poderá ter contato com o equipamento de rádio, à medida que ele for sendo reestabelecido. Isto, aos cinco dias de fevereiro de 1942. (HULL, 1942a; HULL, 1942b; QUINTANEIRO, 2005b)

Os interventores do governo brasileiro.

No dia seguinte, o comandante Cândido Muricy Filho, interventor governamental na Condor, reforça o pedido de retomada das operações da empresa, alegando que não há entre os funcionários simpatizantes nazistas, e que a empresa já possui condições de operar com brasileiros natos nas funções consideradas críticas, como o manejo de aeronaves e a operação do controle de voo. Muricy afirma ainda, que a Condor deslocara dois aviões, o Maipó de Fortaleza

³⁸ Brigadeiro da recém-formada Força Aérea Brasileira, colaborador do presidente Getúlio Vargas na organização do Ministério da Aeronáutica.

³⁹ Este nome aparece grafado de formas variadas na literatura consultada, escolhemos esta grafia, pois a mesma é repetidamente utilizada pelas autoridades norte-americanas.

⁴⁰ A correspondência norte-americana desse período menciona leal e não leal, quando faz referência ao desbloqueio ou bloqueio das empresas da Proclaimed List.

e o Abaitará de Buenos Aires, ambos para o Rio de Janeiro, o primeiro danificado. O interventor ainda promete, em poucos dias, uma lista nominal de todos os funcionários com suas respectivas nacionalidades. (CAFFERY, 1942a)

No dia 13 de fevereiro, Cordell Hull reúne-se em Washington, com Arthur de Souza Costa⁴¹ e Carlos Martins⁴², quando reforçam o bom andamento do expurgo alemão na Condor e reafirmam sua condição de empresa puramente brasileira. O encontro serve ainda para formalizar o pedido de dois ou três aviões Lockheed e a mesma quantidade de Douglas DC-3, para que a Condor pudesse retomar suas operações o mais breve possível. (HULL, 1942c)

A gasolina de Vargas.

Havia um clima de desconfiança no processo de desgermanização da Condor. Não somente no grupo de interventores do governo, mas nas autoridades brasileiras, com destaque para o ministro Eduardo Gomes, pois este nutria, sem ressalvas, repulsa a atividade da Panair no Brasil e estava envolvido diretamente no processo. O Departamento de Estado norte-americano temia que a demora em realizar a mudança do pessoal ocupante dos cargos-chaves, permitisse aos alemães e simpatizantes insuflarem o pessoal contra o processo, sobretudo os funcionários alocados em posições estratégicas. Falava-se em subversão, e Hull recomendava a infiltração de pessoal leal nas posições importantes. (HULL, 1942a; QUINTANEIRO, 2005b)

Em 11 de março de 1942, um decreto confisca o patrimônio de empresas ligadas ao eixo dentre elas, o da Lufthansa. Poucos dias depois, Vargas expede uma ordem para que a Standard Oil forneça ao exército brasileiro 25.000 litros de combustível de aviação, e faz saber a Jefferson Caffery, por intermédio de Oswaldo Aranha, que a atitude das autoridades norte-americanas em relação a Condor ultrapassava o limite da cooperação em tempos de guerra, e que não era aceitável que coisas do Brasil fossem geridas externamente. (CAFFERY, 1942b)

Vargas se queixara ao ministro Oswaldo Aranha, que em audiência com Bento Ribeiro Dantas⁴³, este revelara a falta de objetividade dos passos enviados

⁴¹ Ministro da Fazenda.

⁴² Embaixador do Brasil nos Estados Unidos.

⁴³ Presidente da Condor, ex-diretor da empresa.

pela Defense Supplies Corporation, bem como da impossibilidade cumprir a maior parte de seus componentes, como uma mudança de nome, já que havia restrições no contrato social da empresa. Dois dias depois, Oswaldo Aranha informa a Jefferson Caffery que caso o combustível não fosse entregue, o governo brasileiro iria recuperá-lo. Sem demora, o embaixador norte-americano ordena a entrega do combustível, mas de maneira discreta. (CAFFERY, 1942b)

Imediatamente, Washington se manifesta, tratando a questão do combustível como um artifício de Eduardo Gomes para embaraçar a influência do governo norte-americano na questão da Condor. O departamento de Estado ordena a vigilância sobre o processo de desgermanização da empresa e, em 28 de março, emite um comunicado onde pontua os objetivos a serem atingidos antes que recomende a retirada da empresa da lista.

1. Todos os cidadãos das potências do Eixo sejam removidos e somente cidadãos leais nativos de repúblicas americanas alinhadas estejam empregados na Condor reorganizada. Podendo ser considerado mediante análise de cada caso. 2. Nenhum controle direto ou indireto sobre as funções financeiras, técnicas e de gerenciamento da empresa será exercido por indivíduos nascidos fora da América, ou que não esteja de acordo com as resoluções da Declaração de Lima⁴⁴, de 1938. 3. Uma nova e completa estrutura será estabelecida como substituta da atual organização da Condor. Isto poderia ser atingido por meio da separação dos ativos da Condor, do passivo da Lufthansa. Os ativos formariam a base da nova companhia e os ativos seriam congelados e removidos dos livros. Quaisquer pagamentos de ativos da Condor seriam congelados, exceto aqueles destinados a pessoas confiáveis. 4. A nova empresa deveria adotar brevemente um novo nome.⁴⁵ (WELLES, 1942b, p. 776)

No mesmo comunicado, o Departamento de Estado afirma que a sequência correta garantiria, não só a remoção da lista, mas a troca dos Junkers Ju 52 por aviões Douglas DC-3, em junho ou julho, quando sete aeronaves seriam disponibilizadas para o Departamento de Guerra. Condições especiais de financiamento e garantia de suporte técnico. Recomendava também que a Condor

⁴⁴ A Declaração de Lima, como ficou conhecida, trata-se da Declaração de Princípios de Solidariedade da América, do qual o Brasil era signatário. A declaração tinha um caráter pan-americanista, com fortes enlances políticos entre Brasil Estados Unidos. De caráter não obrigatório relacionava as ações coletivas a serem tomadas, no caso de intromissões no continente americano, diante das animosidades europeias.

⁴⁵ No original: 1. All citizens of the Axis powers be removed and only loyal native-born citizens of the American republics be employed in the reorganized Condor. This might be modified on our recommendation in meritorious individual cases. 2. No direct or indirect control over the financial, technical and management functions of the company be exercised except by citizens of the Hemisphere who subscribe to the principles set forth in the Declaration of Lima. 3. An entirely new corporate structure be established as a substitute for that of the present Condor company. This could be substantially accomplished through the separation of Condor's principal assets from its liabilities to Lufthansa. The assets would form the basis of the new company and the liabilities would remain frozen and be removed from the books. Any payments for Condor's assets to effectively frozen except those accruing to entirely satisfactory persons.

reorganizada fosse incorporada pela Empresa de Navegação Aérea Brasileira. Desfazendo o impasse, o Departamento de Estado obteria junto ao Departamento do Tesouro, uma licença especial garantindo o fornecimento de pequenas quantidades de combustível para a Condor, mediante análise da embaixada, desde que, se concretizasse o compromisso de não conter esforços para acelerar o processo de desgermanização da empresa. (WELLES, 1942a)

Dez dias depois, Eduardo Gomes responde ao comunicado para o Assistente Chefe da Divisão de Repúblicas Americanas, que repassa o informe ao Departamento de Estado.

1. A Condor, independente da sua origem ou da sua configuração, prestou e ainda deve prestar serviços de mais elevada importância para o Brasil. 2. A Condor tem sido, há algum tempo, muito mais brasileira que a Panair. 3. É prerrogativa brasileira, determinar como a Condor deve ser reorganizada para que se torne completamente brasileira. 4. A Condor está fazendo voos essencialmente de cunho militar, sob nosso comando. A tripulação nestes voos é, em geral, de oficiais da reserva e pilotos brasileiros. 5. Há obrigações contratuais, as quais tornam impossível mudar o nome da Condor, mas eventualmente isso virá. 6. Brigadeiro Gomes espera e deseja, no seu devido tempo, nossa assistência em aspectos técnicos de operação e equipamento.⁴⁶ (WALMSLEY, 1942, p. 778)

Em 22 de maio de 1942, Cordell Hull se corresponde com Jefferson Caffery, ordenando que ele reforce junto ao governo brasileiro, a necessidade de desfazer os laços de união entre Condor e Lufthansa (HULL, 1942d).

O passo a passo de Washington.

Em primeiro de junho de 1942, Jefferson Caffery corresponde-se com Oswaldo Aranha, em um memorando em tom afetivo – o embaixador chama o ministro de meu querido -, na qual recomenda que o governo brasileiro se atenha ao passo a passo do processo de desgermanização da Condor. Na mesma correspondência, Jefferson Caffery recomenda mais cinco etapas adicionais para a concretização do processo: a anulação por força de lei, dos contratos firmados entre Condor e Lufthansa, em referência ao contrato firmado pelas duas empresas em 31

⁴⁶ No original: 1. Condor, irrespective of origin or background, did and should still render highly important service to Brazil. 2. Condor has been for some time much more Brazilian than Panair. 3. It is Brazil's prerogative to determine how Condor should be reorganized to make it completely Brazilian. 4. Condor is now making flights which are primarily of a military nature, at his orders. Crews on these flights are by and large Brazilian reserve officers and pilots. 5. There are some sorts of contract obligations which make it immediately impossible to change the name; but eventually this should come. 6. Brigadier Gomes expects and wants in due course our assistance in technical aspects of operation and equipment.

de dezembro de 1941; a anulação do novo contrato social firmado em 6 de janeiro de 1942, já durante o período de intervenção governamental; a liquidação sumária do débito de pouco mais de 54 contos, da Condor junto a Lufthansa; a reorganização da estrutura financeira e corporativa da companhia com o afastamento dos atuais sócios majoritários da empresa e a sua transformação em uma Sociedade Anônima, cujas ações deveriam ser vendidas em lotes de 10 ou 50 contos, com identificação do comprador, de acordo com legislação vigente no país; e a troca do nome Condor para algo do tipo Rondon, o mais brasileiro possível. Exigia ainda, o afastamento definitivo do diretor Herr Ernest Holck. (CAFFERY, 1942d)

A intervenção direta de Washington.

Em 19 de junho, Cordel Hull notifica Jefferson Caffery, que uma turma de técnicos provenientes do Defense Supplies Corporation, liderados por Francis Duncan, deveria ser liberada da atividade da Condor, devido à lentidão da direção da Condor para conduzir o processo desgermanização. Manda notificar Aranha, que os três Douglas DC-3 preparados para a Condor seriam desviados para frente de batalha, mas que, tão logo a Condor fosse retirada das listas, havia a possibilidade de assegurar três aviões junto ao Departamento de Guerra. Novamente Cordel Hull questiona o governo brasileiro sobre o desvio de combustível realizado em favor da Condor. (HULL, 1942e)

Jefferson Caffery notifica o Departamento de Estado, que o governo brasileiro havia demonstrado irritação com a demora em resolver o problema da Condor. Em seu relato afirma que Oswaldo Aranha havia confidenciado certa impaciência de Vargas com o andamento do processo, e que o presidente impelia Eduardo Gomes a elaborar alguma forma de retaliação, comprometendo os interesses dos norte-americanos no mercado de aviação comercial, impedindo o desenvolvimento das atividades Panair do Brasil e atrapalhando a boa relação entre os dois países. Oswaldo Aranha havia requisitado a presença de alguém que pudesse, com autoridade, interferir no processo de desgermanização e conduzi-lo o mais brevemente possível. O ministro mencionou que a mudança de nome da empresa poderia ser feita também. (CAFFERY, 1942e)

Ao mesmo tempo em que os interventores buscavam cumprir as metas estabelecidas pelo Defense Supplies Corporation, afastando pontualmente todos

aqueles apontados como desleais, ainda que com base em acusações confusas, os novos funcionários eram indicados pelo grupo antigo de sócios e diretores da empresa. Criava-se dessa forma um eterno retorno ao ponto de partida, que se mostrava insolúvel sem a intervenção direta no grupo de sócios e na remoção da diretoria. Em evidente desgaste com o governo brasileiro, o Secretário de Estado norte-americano, ordena a Jefferson Caffery e então vice-presidente da Defense Supplies Corporation Tom Harding, que pessoalmente indiquem nomes para serem desligados da empresa. (HULL, 1942b; QUINTANEIRO, 2005b)

Preocupações com o crescimento da Panair.

O Secretário de Estado norte-americano garante ao presidente Vargas, que a Panair do Brasil – que àquela altura operava em pool com a Panam, e isto fica evidente quando analisamos os dados de registros de aviões da empresa ao longo do ano de 1941 e 1942 - não duplicaria suas linhas concomitantes com as da Condor e voltaria a operar as suas linhas originais. As preocupações de Vargas fundavam-se no visível aumento dos ativos da Panair, que cobrindo as linhas da Condor colocariam definitivamente uma pedra na chance de recuperar a empresa brasileira. (HULL, 1942b)

Com o tempo, Vargas, Oswaldo Aranha e Salgado Filho perceberiam que a presença da Panair seria o menor dos problemas, cogitando na formação de um monopólio no mercado de aviação comercial, a estratégia norte-americana era dominar o sistema aéreo pela disseminação de crédito, multiplicação de empresas competitivas e absolutamente dependentes da técnica norte-americana, como se viu nos anos que seguiram ao fim da guerra.

A questão da Condor acabara se tomando uma questão de honra para o governo brasileiro. Para os norte-americanos a empresa em si, representava muito pouco, o interesse em desmontá-la estava baseado na preocupação com que ela acabasse por se tornar uma propaganda da Alemanha e as bases de uma retomada no futuro.

A presença de alemães na empresa, a cultura germânica difundida em seus meios – visto que o alemão era fluente entre diretores, pilotos e operadores de voo da empresa -, dificultava a entrada de equipamentos norte-americanos, como ficou visto na substituição dos Junkers Ju 52 por Douglas DC-3, que encontraram

resistência em todos os setores da Condor, mesmo depois de concluído o processo de desgermanização.

A desgermanização parcial da empresa, a tornava livre das influências nazistas, mas obstava a penetração do capital norte-americano no Brasil, e deixava margens para que, no futuro, a Lufthansa voltasse a controlar a empresa, uma vez que a Condor possuía débitos de grande monta com a empresa alemã. A solução, no ponto de vista norte-americano, consistia em acabar com a Condor de uma vez, repassando seus ativos para outra empresa puramente brasileira, ou a desvinculação incondicional de todos os alemães da empresa e dos brasileiros que tivessem alguma vez demonstrado simpatia pela cultura germânica e dos valores cultivados na empresa.

O acordo entre Rio de Janeiro e Washington.

Entre os dias 31 de julho e 14 de agosto de 1942, Oswaldo Aranha se reúne com Jefferson Caffery e firma um compromisso do governo brasileiro em realizar o expurgo alemão de maneira definitiva, desde que os norte-americanos, prontamente, retirem a empresa da lista. Não se conhece os termos precisos desse compromisso entre o governo brasileiro e o governo norte-americano, mas sabe-se que em poucos dias o Brasil estaria em estado de guerra com a Alemanha e o processo desgermanização da Condor, e demais empresas de influência alemã no Brasil, avançaria muito rapidamente. (HULL, 1942f)

Os Junkers saem de cena, chegam os DC-3 norte-americanos.

Em agosto, com o compromisso em andamento, Cordell Hull acena com um relaxamento nas questões da Condor, sem perder de vista o caos que havia tomado conta do setor aéreo na América Latina. A Panair, que por intervenção do Defense Supplies Corporation equipara-se com 16 novos aviões Lockheed, duplicara temporariamente suas linhas concomitantes com as da Condor e ainda assim não dava conta da demanda criada pela ausência da empresa brasileira, que ainda atendia o mercado do Chile e da Argentina. A Panam que havia tomado o lugar das empresas germânicas na Colômbia, Peru, Bolívia e Equador não conseguia atender

ao mercado. Sem falar na América Central absolutamente abandonada. No Brasil, isso frustrava, por exemplo, as intenções norte-americanas de explorar as regiões produtoras de borracha da amazônica, essenciais no esforço de guerra. Quando o Defense Supplies Corporation desloca os três Douglas DC-3 oferecidos a Condor para a coleta da borracha amazônica, fecha-se um nó cego, agravado pelas constantes perdas de equipamento pela Panair e pela Panam. (CAFFERY, 1942f; WELLES, 1942a, WELLES, 1942c)

Em 14 de agosto, Cordell Hull notifica Jefferson Caffery que a proposta de Aranha é aceitável, e recomenda que, ainda assim, a Condor seja mantida sem fornecimento de combustível, até que chegue o momento adequado. Era sabido, contudo, que a Condor retomara sua atividade em alguma de suas linhas paralisadas desde o corte combustível, apesar da vigência da proibição da obtenção de combustível com companhias norte-americanas. Em sua maioria os voos eram tripulados por militares, utilizando combustível fornecido pelo Exército do Brasil. (CAFFERY, 1942e; HULL, 1942f)

Em outubro de 1942, a Condor pretendia retomar os voos Natal – Dakar, abandonados pela Lufthansa, sendo somente descartada a ideia por meio de recomendações, que aviões alemães sobre o atlântico sul poderiam ser confundidos com movimentações do eixo e abatidos. De acordo, o governo brasileiro não se opôs, mas manteve o funcionamento no continente. (QUINTANEIRO, 2005b)

Entre 30 de outubro e 5 de novembro de 1942, Alexander Royce⁴⁷ informa ao Departamento de Estado norte-americano, que o processo de desgermanização da Condor estaria concluído, faltando somente alguns detalhes, para que se pudesse dar como terminado, recomendando assim a retirada da Condor da lista. Jefferson Caffery, com autoridade de administrador local da Proclaimed List, reporta ao Departamento de Estado da mesma forma, recomendando o desbloqueio da Condor. (HULL, 1942g)

O desbloqueio da Condor.

Em 5 de novembro de 1942, Cordell Hull informa a Jefferson Caffery que há grande possibilidade de eliminação do nome da Condor da lista, no dia 12 de

⁴⁷ Consultor da Defense Supplies Corporation.

novembro, quando o Comitê se reuniria. Entretanto, informa Cordell Hull, há pelo menos três etapas não concluídas no processo e que, seria fundamental, verificar o esforço da direção da Condor nesse sentido: em primeiro, o nome da empresa deveria ser oficialmente mudado; em segundo, as ações em posse de Holck deveriam ser transferidas para pessoas mais adequadas; em terceiro, sem caráter essencial, a Condor deveria ter um terceiro diretor nomeado. Esse terceiro diretor era Paulo Sampaio, que na década de 1950 seria presidente da Panair do Brasil. (HULL, 1942g; CAFFERY, 1942g)

Em 21 de novembro, uma nova lista é impressa, dessa vez sem o nome da Condor em seus registros. Antes disso, em 14 de novembro, o departamento de Estado enviara para a embaixada, no Rio de Janeiro, o modelo de comunicado que deveria ser utilizado na divulgação para imprensa. O texto passa por análise do Ministério de Relações Exteriores, sendo aprovado em 19 de novembro. (HULL, 1942h; HULL, 1942i)

O Governo do Brasil informou ao embaixador dos Estados Unidos no Rio de Janeiro que a nacionalização da, anteriormente alemã, a empresa de aviação Condor, que começou há bem de mais de um ano, foi concluída. Os serviços Aéreos Condor, mediante o acordo entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos, foi removido da Proclaimed List. Doravante, a companhia será conhecida como, nos informou o ministério, (aqui deverá ser colocado o novo nome oficial da companhia). As ramificações da influência germânica e as complicações legais derivadas da conexão entre a Condor e Lufthansa alemã consumiram a maior parte do tempo e uma investigação cuidadosa. O governo dos Estados Unidos está comprometido a prestar toda a assistência possível, que o governo brasileiro requisitar, para a nova companhia. Esta assistência pode ser na forma de ajuda técnica para a operação de voo, equipamentos, financiamentos e o empréstimo de pessoal, enfim, tudo que estiver ao seu alcance na escassa economia de guerra que vivemos nos dias de hoje⁴⁸. (HULL, 1942h, p. 787)

A mudança de nome, desejada pelo Departamento de Estado norte-americano acontecia concomitantemente ao comunicado oficial, por meio do registro da alteração do seu contrato social. Doravante, a empresa seria conhecida como Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul. O reconhecimento do governo e a extensão da validade das licenças da Condor para a Cruzeiro chegariam por meio de decreto em

⁴⁸ No original: The Government of Brazil has informed the United States Ambassador at Rio de Janeiro that the nationalization of the former German Condor aviation enterprise, begun well over a year ago, has been concluded. The Serviços Aéreos Condor, through agreement between the Brazilian and the United States Governments, has accordingly been removed from the Proclaimed List. Henceforth the company will be known, the Department has been informed, as (here insert official name of new company). The ramifications of the former German elements and the legal complications deriving from the former connection between Condor and the German Lufthansa have required a great deal of time and careful investigation. The United States Government has undertaken to render to the new company all possible assistance which the Brazilian Government may request. This assistance may take the form of technical operating help, equipment, financing and the loan of personnel, all contingent upon their being available during the present war-time shortage.

1943. Anteriormente, em agosto de 1941, a empresa já havia tido seu nome alterado para Serviços Aéreos Condor, no início da intervenção. Os americanos consideravam que a expressão Condor deveria ser suprimida e, em seu lugar, deveria surgir uma identificação nacional. (BRASIL, 1941; BRASIL, 1943; INCAER, 1990)

O Cruzeiro do Sul, símbolo nacional brasileiro, ocuparia o lugar do Condor, ave sul-americana escolhida em alusão a Águia, símbolo nacional da Alemanha. A partir do seu processo de desgermanização, a Cruzeiro do Sul perceberia uma gradual diminuição da sua importância e o surgimento de um grande número de empresas de aviação comercial. Em pouco tempo, a Panair alcançaria uma posição de destaque no cenário nacional, operando uma frota de aviões de origem exclusivamente norte-americana. Outras empresas brasileiras e sul-americanas, da mesma forma, passaram a incorporar aviões fabricados nos Estados Unidos, enquanto a frota de aviões alemães vai sendo acidental ou propositalmente sucateada.

3 TÉCNICA E INTENÇÕES: DESGERMANIZAÇÃO E ASCENSÃO DOS ESTADOS UNIDOS.

3.1 As sucessivas unificações técnicas.

As transformações promovidas pela ciência provocam mudanças e rompimentos em todas as frentes da existência humana, seu aspecto visível reside na materialidade construída e perenizada nas formas da paisagem. As casas, os moinhos, o arruamento, as pontes, as linhas férreas, as fábricas, as torres de aço, concreto e vidro, os backbones da rede mundial de computadores, os satélites e os aeroportos sitiados pelas grandes cidades, são manifestações concretas da sociedade e do modelo técnico sobre o qual ela está construída. O modelo técnico atual está enraizado na vontade do grupo dominante da civilização ocidental, sendo esta a vanguarda do desenvolvimento de um capitalismo planetário. (SANTOS, 1997; SANTOS, 2006)

O grande direcionamento capitalista.

Essa realização é o dado dinâmico de uma estrutura de pensamento muito longeva, a realidade do mundo em que vivemos é originada no espírito do capitalismo ocidental, que por meio da evolução tecnológica realizou uma incessante homogeneização planetária, difundindo suas práticas, seus modos de viver e consumir, sua percepção perversa da natureza, de maneira contundente e capaz de transmutar modos de vida milenares, garantidores eficientes da sobrevivência de uma infinidade de povos e culturas. Esse processo nada mais é do que a conceito da ocidentalização do mundo.

O termo ocidente - que nesse texto tem o objetivo de agrupar os países que estão na vanguarda das transformações técnicas, em todas as fases do capitalismo, pouco guarda relação com a posição na superfície terrestre. Corroborando a ideia de outros autores, o termo ocidente para nós tem a sua origem em uma construção histórica e não geográfica. (HALL, 2000)

A ocidentalização do mundo não se deu somente em bases materiais, mas também espirituais, à medida que essas técnicas carregavam consigo um pouco de suas metrópoles - os pontos que começavam a se estabelecer como privilegiados nos embriões das “redes mundiais” que se formavam -, para a vida cotidiana das colônias ou dos territórios articulados. Este Ocidente, ao longo dos últimos séculos, comandou sistemas técnicos hegemônicos, potencialmente universalizáveis. A expansão do mundo ocidental se deu por meio do afunilamento dos sistemas técnicos, separando o que era eficiente universalizável e o ineficiente desprezível. (LATOUCHE, 1996; SANTOS, 1997)

A convergência das técnicas.

Ao longo da história da humanidade, isso sempre ocorreu dessa maneira. As ferramentas que um determinado grupo humano pode produzir estão relacionadas ao sistema técnico hegemônico em determinada localidade geográfica e em dado tempo. Sendo assim, os sistemas técnicos existiam no passado de forma numerosa, de forma proporcional aos arranjos sócio-espaciais existentes. A evolução das técnicas - que ocorre no interior de cada arranjo -, e o contato entre cada arranjo produzirá um constante afunilamento.

Nos inícios do capitalismo, havia ainda, múltiplas equações técnicas, numerosas formas de utilização e criação de recursos. As escolhas eram várias. À medida que o capitalismo se desenvolve, diminui o número de modelos técnicos, a escolha se torna mais estreita. (SANTOS, 1997, p. 153)

Existe uma convergência de processos em direção a esse afunilamento, que não é simbólico, uma vez que se dá sobre bases materiais claramente definidas, como todo processo histórico. Isto não o isenta de uma carga de imaterialidade muito forte, que não só complementam, mas também revestem de sentido a sua realização. Em verdade, todo o arranjo social está devidamente composto por um patrimônio material e imaterial, e ambos revelam-se na paisagem de forma mais ou menos expressa. As transformações tecnológicas promovidas por um grupo, ou ainda melhor, o grupo que pode dominar o momento das transformações tecnológicas - que operam na fronteira do conhecimento humano, controlando assim

os paradigmas da produção de conhecimento de uma época. (MEDEIROS, 2007; SANTOS, 1997)

Não há nenhum rompimento, quando afirmamos que as transformações técnicas consubstanciam as transformações do espaço geográfico, e nos aproximamos ainda mais de Santos (2001: 21), quando este afirma que “a Geografia é uma filosofia das técnicas, considerando a técnica como possibilidade de realização da História, de mudança da História, de visibilidade dessas rupturas.”. A história se realiza por meio da construção material da sociedade, e nesse sentido, não há como elaborar outro pensamento que não vá de encontro à compreensão de como a mudança técnica pode transformar a sociedade, e como a sociedade, em poder dessa técnica, pode construir o espaço social, o espaço geográfico e a história.

À medida que, constrói espaço, constrói também o seu tempo de vida, e o seu campo de atuação, pois atua na interface entre o homem e o meio em que vive e atua. Por sua vez a atuação se dá pelo objeto técnico que se instala na paisagem formando um enlace entre o meio geográfico e o meio técnico, isto é, um nexos entre a natureza e as artificialidades do homem.

O objeto técnico está no ponto de encontro de dois meios, e deve integrar os dois meios de uma vez. No entanto, como estes dois meios são dois mundos que não fazem parte do mesmo sistema, e não são necessariamente compatíveis de maneira completa, o objeto técnico é determinado de alguma maneira pelo arbítrio humano que pretende realizar da melhor forma possível o enlace entre ambos os mundos. (...) O motor elétrico não transforma somente energia elétrica em energia mecânica; aplicando-a em um mundo geograficamente diverso, que se traduz tecnicamente no perfil da via, na variação de resistência do vento, na resistência da neve, que a parte frontal da locomotiva expulsa e divide. O motor elétrico projeta na linha que o alimenta uma reação que traduz essa estrutura geográfica e meteorológica do mundo: a intensidade absorvida aumenta e a tensão na linha diminui, quando o vento lateral empurra as abas das rodas contra os trilhos e aumenta o atrito. Através dos motores elétricos ambos os mundos atuam sobre si. (SIMONDON, 2007, p.74)

Em grande parte do seu tempo de existência, o capitalismo possuiu diversos modelos técnicos, ora adaptados, traduzidos ou reinventados, dentro de cada um dos sistemas fechados do mundo colonial e do capitalismo imperialista. Muito embora, o objetivo comum entre os capitalistas fosse semelhante, os modelos técnicos expressavam características muito particulares, até mesmo idiossincráticas, dos grupos humanos que as produziam.

As transformações tecnológicas, os ganhos de produtividade, o aumento do poder e da capacidade de projetar esse poder ocorreram durante um longo tempo

na história da humanidade, mas sua ocorrência não é uniforme. A sociedade europeia do século XV vai conhecer uma drástica aceleração no progresso técnico consolidando a transição do modo feudal para novos arranjos capitalistas de produção. Apesar de certa homogeneidade, e isto é representativo até a atualidade, o progresso tecnológico não ocorreu de forma idêntica entre os grupos europeus medievais, e de fato, essa diferenciação permitirá um sucessivo deslocamento do centro do poder econômico e militar na Europa, a partir de então. (WALLERSTEIN, 1979; WALLERSTEIN, 1984)

Assim, quando analisamos a transferência do centro de gravidade do capitalismo entre as potências europeias - de Espanha e Portugal para a Holanda, para a Inglaterra e depois para a Alemanha e os Estados Unidos no início do século XX, quando as duas pujanças industriais passam a concentrar os principais avanços em diversas áreas da atividade industrial e da ciência -, percebemos que a mesma acontece, sobretudo, sobre uma base material de rápidas e decisivas transformações técnicas em cada uma dessas formações sócio-espaciais. (CASTELLS, 2005; WALLERSTEIN, 1979; WALLERSTEIN, 1984)

O Império e as técnicas.

As técnicas passam a produzir uma intensificação das trocas, uma vez que produz condições materiais para a formação de uma rede global de transporte de mercadorias e informações. O capitalismo industrial contraditoriamente produzirá um impeditivo político, o que levará a formação de um espaço terrestre profundamente fragmentado. As fronteiras dão o limite de mundos absolutamente separados em tudo. Dentro dessa configuração geográfica é que se produz um mosaico técnico mundial, que respeita os limites dos impérios, reluzindo nas centralidades e esmaecendo nas periferias.

Essa condição, produto da transformação técnica, exalta as próprias características do Imperialismo. Essa profunda fixidez e imobilização, essa ligação com o solo e com os demais objetos de um determinado conjunto técnico representam o corpo denso da organização política imperialista. O solo, aí nesse contexto, foge de uma simplificação para um termo concreto, ele vai além do solo agrícola ou urbano. Este solo é o da nação, os objetos são imóveis, pois estão firmemente inseridos dentro de uma lógica fechada. Os objetos e técnicas cunhadas

dentro de um contexto imperialista são de outra forma, fixas e contidas, uma vez que são hegemônicas somente dentro de uma dada circunscrição geográfica.

É dessa forma que, contraditoriamente, uma linha férrea pode ter uma fixidez maior ao solo, do que a própria agricultura, especialmente dentro de um contexto imperialista, uma vez que ela se insere como um conjunto técnico muitas vezes pouco intercambiável, respeitando variáveis como a bitola dos trilhos ou a carga elétrica na rede de alimentação. A sua realização não acontece, senão, pelos demais objetos dispostos no espaço geográfico em complementaridade e obediência a uma lógica comum que emana das políticas do estado, fortemente calcadas nos interesses das grandes empresas e corporações.

As ações que, por sua vez atravessam os objetos emprestam animação, controle e hegemonia no espaço geográfico. Daí a razão de acreditamos que compreender a inovação tecnológica não pode ficar restrito ao entendimento de como o ciclo de vida de determinados produtos determinam os ritmos de sístole e diástole da economia. O processo de inovação tecnológica é a única fonte de certas vantagens competitivas que permitem a manutenção de um sistema fechado como o imperialismo. Sendo assim, os conjuntos técnicos hegemônicos, dentro de cada uma das nações imperialistas, representava o amálgama perfeito entre as vontades políticas e econômicas, os recursos da natureza e a singular posição geográfica do território nacional. (SANTOS, 1997)

O controle das inovações tecnológicas, principalmente as situadas nos limites do conhecimento, representa recurso crítico de manutenção da integridade da nação imperialista. Nasce no controle da técnica, objetos e ações, os limites entre o nacional e o estrangeiro, e é por meio de tais objetos que se aplicam no espaço a lógica hegemônica responsável por formar, em uma determinada circunscrição, o território.

3.2 O Império como uma aliança entre Estado e Capital.

Deve-se então considerar o projeto de Estado como elemento importante para o progresso técnico, na mesma razão que os interesses econômicos. Há uma prolongada discussão sobre os limites do interesse do Estado e das grandes

corporações nacionais em um sistema capitalista e não se faz necessário reproduzi-la aqui, contudo, há de se notar que o imperialismo carrega como parte de sua natureza, essa conjuração entre Estado e Capital de forma muito explícita. (HARVEY, 2005a; HARVEY, 2005b; HARVEY, 2006)

(...) uma fusão contraditória entre 'a política do Estado e do império' (o imperialismo como projeto distintivamente político da parte de atores cujo poder se baseia no domínio de um território e numa capacidade de mobilizar os recursos naturais e humanos desse território para fins políticos, econômicos e militares) e os 'processos moleculares de acumulação do capital no espaço e no tempo' (o imperialismo como um processo político-econômico difuso no espaço e no tempo no qual o domínio e o uso do capital assumem a primazia). Com a primeira expressão desejo acentuar as estratégias políticas, diplomáticas e militares invocadas e usadas por um Estado (ou por um conjunto de estados que funcionam como bloco de poder político) em sua luta para afirmar seus interesses e realizar suas metas no mundo mais amplo. Com esta última expressão, concentro-me nas maneiras pelas quais o fluxo do poder econômico atravessa e percorre um espaço contínuo, na direção das entidades territoriais (tais como Estados ou blocos regionais de poder) ou em afastamento delas mediante as práticas cotidianas da produção, da troca, do comércio, dos fluxos de capitais, das transferências monetárias, da migração do trabalho, da transferência de tecnologia, da especulação com moedas, dos fluxos de informação, dos impulsos culturais e assim por diante. (HARVEY, 2005, p.31)

Um projeto de poder de Estado assentado no objetivo de mobilizar recursos naturais e humanos do território, onde se incluem outras entidades territoriais deve passar obrigatoriamente pela aquisição de vantagens competitivas irresistíveis, que podem variar desde uma cultura poderosa - com forte capacidade de universalização -, até a superioridade do armamento militar, passando pela capacidade de promover a inovação técnica. (MEDEIROS, 2007; NELSON, 1993)

(...) a importância de forças extramercado na provisão das condições para novos desenvolvimentos científicos e na seleção *ex-ante* das inovações com potenciais mais amplos. A influência de instituições não reguladas pelo mercado aproximando a ciência dos desdobramentos tecnológicos e provendo incentivos aos inovadores é, deste modo, um fato amplamente aceito. Mas a despeito de sua importância, a instituição que assume a função central nos estudos nacionais sobre progresso técnico é o laboratório de PeD das empresas. (MEDEIROS, 2007, p. 229)

Há, especialmente no imperialismo, uma combinação entre os interesses do Estado e do Capital, que não são os mesmos, mas trabalham de forma colaborativa. As nações que melhor coadunaram tais interesses em troca de vantagens competitivas, dentre elas o progresso técnico em inovações básicas, de caráter menos incremental, obtiveram maior êxito na corrida imperialista entre os séculos XIX e XX. (HARVEY, 2005a; HARVEY, 2005b; HARVEY, 2006)

Tal sucesso, contudo, é resultado não das inovações como um fim, mas deriva da ampliação da capacidade de acesso do império a recursos do espaço

terrestre. Essa transformação tecnológica é o que capacita e exorta, mas que contraditoriamente, não permite uma territorialização plena do mundo. Tal fato é impedido, não somente pelos fortes enlaces territoriais preexistentes, mas pela multiplicação de metrópoles lançadas à luta pelo espaço.

3.3 O império norte-americano.

Essa característica do capitalismo, em sua fase imperialista, levará a concorrência e a guerra global. Essa cadeia de eventos é oportunidade para a ascensão dos Estados Unidos da América a condição de hegemom e marca a transição do imperialismo clássico para o império global do capital hegemônico, a globalização. Dessa maneira, o século XX consagra processos iniciados do século XIX, quando os Estados Unidos já haviam constituído um centro de inovação técnica, desbancando a supremacia britânica e passando a rivalizar com a Alemanha pela unicidade técnica planetária.

A tecnologia, expressando condições sociais específicas, introduziu nova trajetória histórica na segunda metade do século XVIII. (...) Essa trajetória originou-se na Inglaterra, apesar de suas raízes intelectuais poderem ser encontradas por toda a Europa e no espírito renascentista das descobertas. (...) Porém, a segunda Revolução Industrial, mais dependente de novos conhecimentos científicos, mudou seu centro de gravidade para os EUA e Alemanha, onde ocorreu a maior parte dos desenvolvimentos em produtos químicos, eletricidade e telefonia. (CASTELLS, 2005, p. 72)

O capitalismo comercial foi acompanhado pela ocidentalização do mundo, processo de sucessivas unificações técnicas. O fim da Segunda Guerra Mundial conduzirá obrigatoriamente ao processo de americanização do mundo. Isto não quer dizer, que no século XX todo o sistema técnico mundial foi desmontado para a substituição pelo sistema norte-americano, mas com o fim da guerra, os norte-americanos tiveram a possibilidade de universalizar sua técnica, tomando as demais secundárias.

No começo da história humana, o homem criava objetos (de trabalho) carregados de intencionalidade. Mas esta abrigava uma instrumentabilidade múltipla, uma reversibilidade nos objetivos, um certo grau de liberdade e fantasia em seu uso. (...) À medida que as trocas se intensificam, as técnicas se desenvolvem para que o grupo se imponha no comércio, ou são adaptadas para que ele seja menos perdedor

em uma cooperação cada vez mais desigual. Desde então, as transferências de técnicas frequentemente aparecem como meio de aumentar a produtividade e a produção e buscar, desse modo, escapar a uma situação de inferioridade. O número de técnicas, isto é, de formas combinadas de utilização dos recursos locais, diminui assim. Ao mesmo tempo, os objetos consagrados ao trabalho, como meios de produção, de circulação ou de distribuição, aumentam sua complexidade, e às vezes também o seu tamanho, e se tornam cada vez mais especializados, não reversíveis, não intercambiáveis, cada vez menos dotados de mobilidade geográfica, cada vez mais imóveis, fixados ao solo e seu funcionamento supõe o de outros objetos (...) (SANTOS, 1997, p.175)

Tendo a técnica como o nexa entre o capital e o espaço, este se torna de fato o “trunfo” e o território materializa-se verdadeiramente como um “campo de ação dos trunfos”. Eis aí o que, para nós, serve de apoio para explicar a sanha das potências imperialistas pelo espaço em plena fase de expansão das economias industrializadas e que nos auxilia a compreender a importância da dominação tecnológica em variados campos, entre eles o sistema aéreo nacional. (RAFFESTIN, 1993)

3.4 Caso da Condor: Capital, Estado e atuação imperialista no Brasil.

O caso que apresentamos é uma expressão localizada desse conflito de interesses. A atividade da Condor no Brasil e na América do Sul garantia aos alemães, domínio completo do espaço aéreo dessa porção do continente. À medida que as empresas de origem germânica - com profundas ligações com a gigante alemã dos transportes aéreos na época, a Lufthansa -, aumentam a sua atuação na América do Sul, maior a capacidade de atuação da Alemanha nesses territórios.

Este domínio manifestava-se pela presença de equipamentos de origem alemã e pelo estabelecimento de uma infraestrutura adequada a operação desses equipamentos de maneira exclusiva, fechada, com laços fortes de dependência tecnológica. Com efeito, as empresas de origem germânica passam a incorporar às frotas nacionais dos países sul-americanos, exclusivamente aviões fabricados na Alemanha. As estações de rádio que se multiplicam no itinerário das linhas aéreas regulares, são todas produzidas com objetivo de atender necessidades específicas do equipamento alemão embarcado nas aeronaves. As tripulações que operavam as linhas aéreas eram formadas majoritariamente por estrangeiros, no caso da Condor

e da VARIG, por exemplo, exclusivamente por alemães, que ocupavam também as funções técnicas e de comando nessas empresas.

A análise do registro de aviões no Brasil, no período de 1927 até 1943, o registro pré-guerra⁴⁹, revela a mudança na origem das aeronaves que chegam ao Brasil. Os dois primeiros anos da série marcam a entrada da Condor e da VARIG no mercado de aviação comercial. Das vinte aeronaves que entraram em serviço nesses anos, dezesseis foram alocadas na frota da Condor e quatro foram destinadas a VARIG. Em 1929, a NYRBA adiciona uma aeronave ao sistema aéreo brasileiro, a Condor adiciona mais cinco e a VARIG registra a aeronave comprada da NYRBA. O ano de 1930 registra a entrada da Panair no mercado brasileiro, adicionando oito aeronaves ao sistema aéreo nacional. A Companhia Aerpostal Brasileira adquire quatro aeronaves francesas. (DAVIES, 1984; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

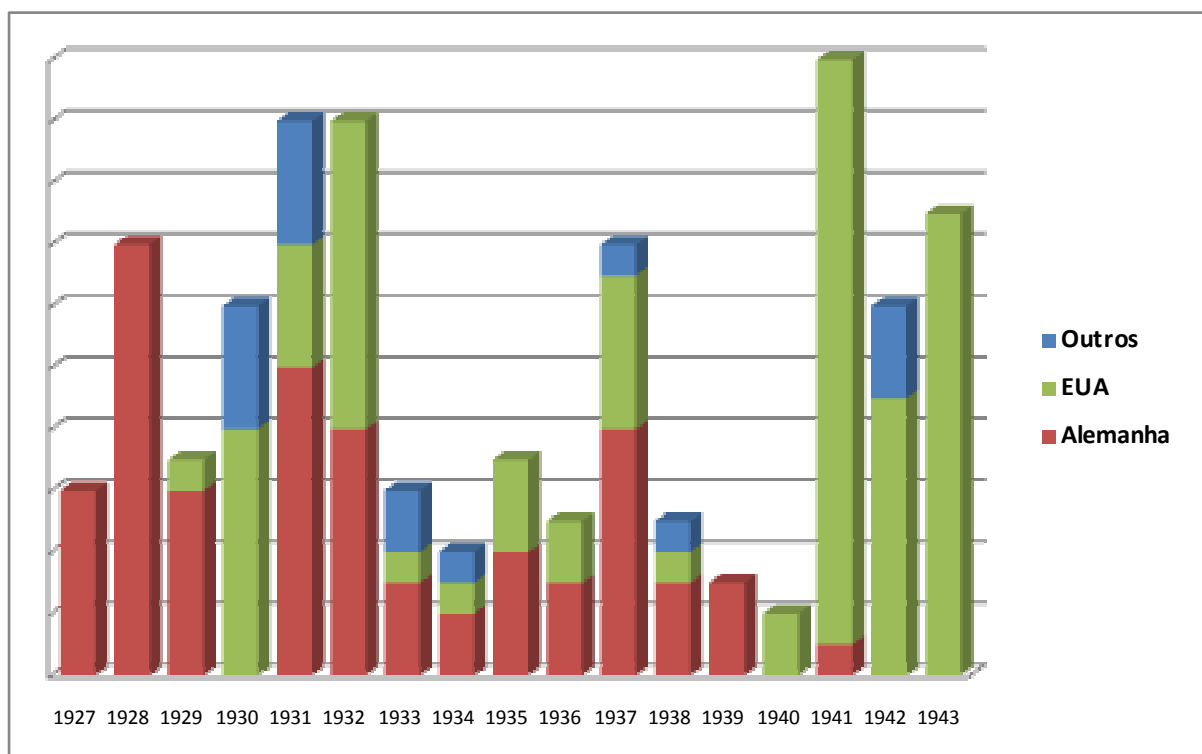


Gráfico 2 - Origem das aeronaves operadas no Brasil entre 1927 e 1943⁵⁰

Fonte: Elaboração própria, com base em: ANAC, 2011; GOLDEN YEARS OF AVIATION, 2011; INCAER, 1990.

⁴⁹ O registro de aeronaves avança ao período da guerra quando é bruscamente interrompido. Em geral, a literatura em língua inglesa registra o período dessa maneira e optamos por fazê-lo da mesma forma.

⁵⁰ O gráfico registra somente as aeronaves registradas para uso comercial.

No ano de 1931, a Condor faz um novo investimento aumentando e modernizando a frota em operação. Nesse período foram adicionadas mais oito aeronaves alemãs. A Panair adiciona quatro aeronaves norte-americanas. Nesse ano, a VARIG realiza uma parceria com o governo do Rio Grande do Sul, adquirindo quatro aeronaves francesas. No ano seguinte, falida, a VARIG reavalia a iniciativa e retoma a parceria com a Condor. (DAVIES, 1984; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

O rompimento da VARIG com a Condor pode ser atribuído ao papel secundário que a empresa tinha no Brasil. Quando da parceria com o governo gaúcho, a VARIG obteve créditos, mas perdeu todo o suporte da Condor, inviabilizando suas operações. Em 1932, a VARIG adiciona oito aeronaves alemãs novas a sua frota, retomando suas atividades. Ao mesmo tempo, a Panair adiciona dez aeronaves ao sistema aéreo brasileiro. (DAVIES, 1984; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

Entre 1933 e 1935, as empresas reduzem a entrada de aviões no mercado. A Aerolloyd Iguassu inaugura suas atividades com duas aeronaves alemãs e três norte-americanas. A VASP inicia suas atividades e adiciona três aeronaves britânicas. A Condor adiciona sete aeronaves alemãs e a Panair duas aeronaves norte-americanas. (DAVIES, 1984; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

Entre 1936 e 1937, a Condor, a VARIG e a VASP adicionam ao sistema aéreo brasileiro, onze aeronaves alemãs. A Panair adiciona seis aeronaves norte-americanas, a Empresa Aeronáutica Ypiranga adiciona uma aeronave norte-americana. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

Entre 1938 e 1940, registramos o último aporte do equipamento alemão ao Brasil. A Condor e a VARIG adquirem seis aeronaves, sendo duas para esta última. No mesmo período, chegam três aeronaves norte-americanas, uma para a Panair e duas para a Empresa de Navegação Aérea Brasileira. A Transporte Aero-Brasileiro adquire uma aeronave britânica. (GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

O último período, entre 1941 e 1943, marca uma grande ruptura na origem das aeronaves que entram no mercado brasileiro. A Condor recebe seu último Junkers, em 1941. Nos dois anos seguintes, o Brasil recebe dois aviões italianos, um avião britânico e nada menos que quarenta e três aeronaves norte-americanas. Desse total, doze aeronaves são destinadas para a Cruzeiro do Sul e dezenove para

a Panair. A Aerovias Brasil recebe duas aeronaves e a Empresa de Navegação Aérea Brasileira recebe cinco. (BURDEN, 1977; GARÓFALO, 1982; INCAER, 1990)

Os anos seguintes testemunharão uma crescente quantidade de empresas de transporte aéreo surgindo no Brasil. Já em 1939, surgia a Navegação Aérea Brasileira, em um processo de interferência norte-americana direta. Em 1942 é fundada a Aerovias Brasil com 60% de seu capital em propriedade de empresários norte-americanos e 40% de brasileiros. Em 1943 funda-se a Linhas Aéreas Paulistas, logo em seguida, em 1944, a Viação Aérea Santos Dumont. No ano de 1945, a Linhas Aéreas Brasileiras e, em 1946, a Viação Aérea Gaúcha e a Real Transportes Aéreos. Em 1947, surge a Transportes Aéreos Bandeirantes e a Transporte Aéreo Nacional, bem como o Lóide Aéreo Nacional. No ano de 1952, aparece a Paraense Transportes Aéreos, em 1954, a Sadia, antecessora da Transbrasil. A maior parte dessas empresas teria uma vida muito curta, saturando as linhas em que operavam. O período do pós-guerra foi considerado como a fase do encilhamento aeronáutico, tamanha disposição em montar e desmontar empresas no Brasil. (GARÓFALO, 1982)

Efetivamente, se nesse período de Encilhamento Aeronáutico surgem as condições favoráveis ao aparecimento de novas empresas, a proliferação de companhias sem a autossuficiência mínima desejável, a concorrência ruínosa em algumas linhas, a necessidade de impor uma padronização tarifária, além de providências enérgicas na questão da distribuição de concessões, exigem a intervenção do poder governamental no setor de forma tal que, com a sua presença, viesse a ser facilitada a consolidação do transporte aéreo civil comercial no país. Embora essa intervenção se fizesse sentir, de maneira mais eficaz, na década seguinte. (MARQUES, 2005, p. 51)

A análise das informações confirma os registros da correspondência trocada entre Washington e a Embaixada no Rio de Janeiro e dá suporte ao que já foi relatado na literatura. O processo de desgermanização do sistema aéreo brasileiro ocorreu de maneira deliberada, diante das oportunidades que a guerra apresentava. O ministro Oswaldo Aranha compreendeu a oportunidade de estabelecer uma empresa brasileira para cobrir as atividades da Condor no país. A cúpula ministerial de Vargas, com poucas exceções, não questionava a necessidade de mudança no sistema aéreo brasileiro.

Em março de 1942, o Departamento de Estado norte-americano demonstra que ao listar a Condor, havia outros interesses em jogo.

Em outras palavras, haveria três etapas: a primeira consistiria em um licenciamento especificado e limitado de gasolina, com base nos progressos já feitos, além de um comprometimento satisfatório para o futuro; a segunda na retirada formal da lista, quando os pontos enumerados acima forem cumpridos; na terceira, qualquer equipamento e assistência financeira poderão ser necessários nos meses seguintes, que a empresa tiver sido reorganizada. Deve ser entendido que o passo um não será levado adiante, a menos que os brasileiros concordem em tomar medidas que levem a sua retirada da lista, e que o passo três (auxílio financeiro e equipamento) só poderá ser realizado sob o princípio da retenção de um JU-52 para cada novo avião alocado, e mediante suporte financeiro e técnico razoavelmente satisfatório para a sucessora da Condor.⁵¹ (WELLES, 1942b, p. 775)

A retirada dos aviões de origem alemã, no caso Junkers Ju-52 em perfeitas condições de funcionamento, diante de uma escassa economia de guerra parecia pouco razoável, se não tivesse como objetivo a efetiva desgermanização do continente. Havia uma perspectiva para as condições que se apresentariam no pós-guerra, quando as empresas alemãs se reorganizariam e teriam oportunidade de reestabelecer um mercado certamente cativo aos seus bons serviços. Com a retirada de operações e o sucateamento das aeronaves de origem alemã, essa oportunidade era bloqueada e o mercado seria dominado por empresas norte-americanas.

Assim, quando observamos o longo termo de negociação em tomo do desbloqueio da Condor, transparece uma tentativa de obrigar uma mudança na estratégia norte-americana para termos mais favoráveis. O governo brasileiro insistia na chegada de aviões Douglas – DC3, superiores aos Junkers que voavam no Brasil, por sua vez, os norte-americanos insistiam em fornecer os mesmos Lockheed 18 Lodestar utilizados pela Panair, de qualidade inferior ao equipamento alemão.

Havia, entretanto, ciência que o Brasil precisaria se posicionar positivamente em relação aos esforços de guerra, situação agravada pela conjuntura econômica e política da época, que obrigava o estreitamento de laços com os norte-americanos. O temor de Vargas e dos ministros brasileiros envolvidos no caso Condor era o monopólio da aviação comercial brasileira por uma grande empresa norte-americana, que nunca se concretizou. A dominação norte-americana manifestou-se de maneira mais profunda, a partir da estruturação de um meio técnico apropriado a

⁵¹ No original: In other words, there could be three steps; the first to consist of specified and limited licensing of gasoline on the basis of progress already made and satisfactory commitments for the future; second, formal delisting when the points enumerated above have been met; and third whatever equipment and financial assistance may be needed after the company has operated on the new basis for a few months. It should be understood that step one would not be taken unless the Brazilians agreed to take the succeeding measure leading to delisting, and that step three (financial assist and equipment) could only be undertaken on the basis of securing a JU-52 for each new airplane furnished, and on the basis of a reasonably satisfactory financial and technical set-up for Condor's Successor.

operar, quase de maneira exclusiva o equipamento norte-americano. O processo de desgemanização do sistema aéreo brasileiro seguiu-se de um projeto para sua norte-americanização.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de desenvolvimento da aviação no Brasil encontrou muitas dificuldades ao longo da sua trajetória. A falta de recursos, e esta deve ser colocada como a maior delas, mitigou todas as tentativas de estabelecer atividades de aviação no país, desde a fabricação até a operação de empresas genuinamente brasileiras.

Na Marinha do Brasil, quando se recupera as memórias da Aviação Naval, os relatos e documentos apontam que os primeiros aviões do Brasil foram comprados com a verba da merenda dos marinheiros. Quando se analisa a história da Aeronáutica no Brasil, isso ganha dimensões melancólicas e explica os insucessos repetidos. Apesar do grande papel desempenhado pelos brasileiros e de suas contribuições fundamentais para o desenvolvimento da aeronáutica.

A organização de um sistema aéreo com fortes bases nacionais foi sistematicamente desprezada ao longo dos anos, nos quais, países como Alemanha, França e Estados Unidos, trabalharam para desenvolver uma matriz tecnológica própria e puderam expandir seus interesses para outros territórios, entre eles o Brasil.

Iniciativas, como a do empresário Henrique Lage, que já na década de 1920 possuía equipamentos e suporte técnico para montar aeronaves, foram desamparados em favor de aviões norte-americanos e franceses, de qualidade mediana e preços elevados. Lage só conseguiu produzir seu primeiro avião em série, um pequeno monomotor, projeto do engenheiro Guedes Muniz, o M-7, no ano de 1937.

Nesse ano a montadora alemã Focke-Wulf instalara uma fábrica na vizinhança de Lage, capaz de produzir um FW-200 Condor, o maior e mais moderno avião comercial do mundo. O Estado brasileiro parecia proteger os interesses estrangeiros em detrimento do interesse nacional.

Isto não esmaece os méritos das iniciativas estrangeiras no Brasil. A iniciativa alemã, em especial, fundou a aviação comercial e o transporte de passageiros no país. Na gênese da aviação comercial no Brasil, enquanto operaram livremente, os alemães estabeleceram as maiores distâncias e cobriram qualquer itinerário proposto dando materialidade ao planejamento estipulado pelo governo brasileiro.

O arco interior entre Parnaíba e Belém, estabelecido pela Condor nos últimos anos da década de 1930 e objeto de suspeita por parte dos norte-americanos, atingia os objetivos dos planejamentos ferroviários propostos no Brasil durante todo o período imperial. Tais ligações estavam incluídas nas leis recentes de regulação da aviação nacional e iam de encontro ao interesse do governo brasileiro em estabelecer ligações entre litoral e interior.

Havia ainda, a questão tecnológica e prática do projeto alemão para o desenvolvimento de aviação no Brasil. Os aviões utilizados pela Condor na América do Sul superavam os aviões utilizados por firmas norte-americanas e francesas, e possuíam uma matriz produtiva muito restrita, dentro de um sistema intercambiável fechado.

Havia duas grandes fornecedoras de equipamento para a América do Sul, a Dornier e a Junkers, que produziram, para o Brasil, aviões adaptados com flutuadores, o que possibilitava a sua utilização em todo o território nacional, aproveitando o sistema portuário marítimo e fluvial. Dessa forma, as operadoras que utilizaram essas aeronaves escapavam da necessidade de construir os aeródromos e toda a infraestrutura terrestre necessária para dar acesso aos passageiros, guardar e dar manutenção às aeronaves.

O projeto alemão era, sem dúvida, o que apresentava a melhor relação custo-benefício entre todos os projetos que tentaram atuar no território nacional. A presença da fábrica da Focke-Wulf e a fabricação do FW-200 Condor traria mais fôlego à empreitada, destruindo a concorrência e cristalizando a presença alemã na aviação brasileira. Ora, se de um lado os alemães mostravam superioridade e sofisticação em seu conjunto técnico bem disciplinado, o desenrolar dos acontecimentos na Europa revelaram um projeto político corrompido.

No continente americano, Alemanha e Estados Unidos representavam dois campos políticos que açambarcavam contingentes importantes. Na conferência de Lima de 1938, a Argentina denunciava um sistema de coerções imposto pelos norte-americanos, enquanto o Brasil, com Oswaldo Aranha, mantinha uma posição aliada, enraizada em princípios pan-americanistas.

A política ultrajante, xenófoba e racista do nazismo na Alemanha, não parecia um impeditivo para a manutenção e aprofundamento dos laços na América do Sul, uma vez que muitos países mantinham políticas forjadas naqueles mesmos moldes.

Em meados da década de 1930, os norte-americanos demonstravam maior capacidade competitiva, que na década anterior, e buscavam uma maior participação no mercado de aviação doméstica brasileiro. Sem brechas para uma aproximação comercial, a questão acenava para um expediente político. Somente com a eclosão da guerra europeia, surgem as possibilidades de penetração norte-americana.

O aumento da participação norte-americana no conflito inviabiliza definitivamente a presença alemã na América do Sul, sobretudo na aviação. Havia indícios de atividade de aviação irregular na Amazônia, com objetivos de implantar bases aéreas, do uso dos rádios para monitorar a movimentação de navios e aviões, bem como suspeitas de planejamento de ataques diretos ao canal do Panamá.

Nessa atmosfera, os norte-americanos atuam em todos os países com presença alemã, em esforços de remoção dessa influência, foram os casos da Colômbia, da Bolívia, do Equador, do Peru e do Brasil. Indiretamente, a Argentina e o Chile foram afetados pela interrupção das atividades da Condor no Brasil, pois eram dela dependentes nas conexões internacionais e alguns trechos domésticos.

O processo da Condor no Brasil evidenciou uma preocupação do governo norte-americano, que ia além do expurgo da atividade pró-alemanha. Durante um ano, a Condor foi reorganizada, os funcionários alemães foram demitidos, o capital social foi alocado em setores considerados seguros da sociedade brasileira e todos os aviões alemães foram sendo substituídos por norte-americanos.

Havia grandes ressalvas, quanto ao processo de desgermanização da Condor, uma vez que a empresa era uma empresa nacional, com fortes influências culturais germânicas, e isto era manifestação recorrente por parte de setores do governo brasileiro. As colônias alemãs no Brasil eram de bom tamanho e a rede social muito forte. Os alemães, os naturalizados e os descendentes faziam parte de todos os setores da sociedade brasileira, entre agricultores, comerciantes, empresários e políticos. A lista imposta ao Brasil pretendia substituir segmentos importantes e de muita vitalidade da economia brasileira, com peças de reposição norte-americanas mal encaixadas e pouco eficientes no modo de funcionamento do país na época.

Com a desestruturação da Condor, as demais empresas que utilizavam equipamento alemão foram obrigadas, com urgência, a trocar seu equipamento. Além das operações de pool, a Condor oferecia suporte técnico constante a

empresas como a VARIG e a VASP, em serviços que incluíam treinamento de pessoal e manutenção de aeronaves.

O mesmo processo havia sido imposto a outras empresas do país, mas com pouquíssima eficiência, o governo mostrava-se letárgico e o processo corria lentamente, com resultados considerados insatisfatórios pelos norte-americanos. Com a Condor, no entanto, havia uma energia maior por parte do governo e dos interventores, era fundamental recolocar a Condor no mercado e havia a possibilidade de, finalmente, alocar espaço para uma empresa nacional.

O resultado prático do processo, entretanto, não poderia ser pior para o Brasil. Sem embargo, diante de uma escassa economia de guerra, os Estados Unidos utilizaram um sistema de pressões econômicas para forçar a retirada e o sucateamento do equipamento alemão e sua substituição por equivalentes norte-americanos.

Com isto abriu-se, em paralelo, o campo para treinamento de pessoal e reestruturação da operação de voo. Nos anos seguintes, em vantagem diante das empresas brasileiras houve uma enxurrada de empresas, muitas delas com parte de seu capital enraizado nos Estados Unidos, fragmentando o mercado de aviação doméstica e, conseqüentemente, o inviabilizando.

O processo de desgermanização do sistema aéreo brasileiro foi uma ação imperialista exemplar. Com uma forte aliança entre o Estado e o Capital foram capazes de desmobilizar os recursos alemães no território brasileiro. Processou-se uma remoção de pessoal, e a substituição sistemática de todo o equipamento em operação no país. Por meio de uma eficiente coerção política e econômica, promovida pelo entrelaçamento das ações dos Departamentos de Estado, de Tesouro, da representação local e de grandes empresas, formava-se uma pressão irresistível.

No caso brasileiro, a saída dos alemães sucedeu uma imediata penetração tecnológica norte-americana e um conseqüente enraizamento de seu sistema técnico no sistema aéreo brasileiro. O Brasil, por sua vez, não conseguiu processar o desenvolvimento de um sistema próprio, baseado em tecnologias nacionais. O processo teve conseqüências danosas ao país, que não poderia contar mais com um amplo leque de possibilidades técnicas para suprir suas demandas de transporte aéreo, condicionando toda a atividade aérea brasileira ao equipamento e o crédito norte-americano.

REFERÊNCIAS

ALEXANDRIA, Susana; NOGUEIRA, Salvador. **1910 - O Primeiro voo do Brasil**. São Paulo: Editora Aleph, 2010.

ALMEIDA, Enio Antonio de. **Academia Do Barro Branco: A História da Criação e Implantação da Escola de Formação dos Oficiais da Força Pública Paulista na República**. 2009. 160 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Faculdade de Educação, Unicamp, 2009.

ANAC. **Registro Aeronáutico Brasileiro**. Disponível em <http://www2.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp>. Acesso em outubro de 2011.

ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil 1910 - 1976**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

BARBOSA, Nair Palhano. **Nas asas da história: lembranças da Panair do Brasil**. Rio de Janeiro: Agir, 1996.

BASSALO, José Maria et al. **Júlio César Ribeiro de Sousa - Memórias sobre a Navegação Aérea**. Belém do Pará: Editora da UFPA, 2003.

BARROS, Domingos. **Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1940.

BRASIL. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1920: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1920.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1927: Íntegra**. Senado Federal, 1927a.

_____. **Diário Oficial da União. 27/01/1927: Aviso nº 60/g**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1927b.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1928: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1928.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1929: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1929.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1930: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1930.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1934: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1934.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1938: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1938.

_____. **Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1941: Íntegra**. Rio de Janeiro: Senado federal, 1941.

_____. **Decreto nº 15.839, de 14 de Novembro de 1922.** Modifica algumas disposições do regulamento da Inspeção Federal de Navegação, a que se refere o decreto n. 14.050, de 5 de fevereiro de 1920. Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1922. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1922.

_____. **Decreto nº 16.983, de 22 de Julho de 1925.** Aprova o regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea. Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1925. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1925.

_____. **Decreto nº 17.593, de 09 de dezembro de 1926.** Aprova e manda executar o regulamento para o corpo de oficiais da reserva naval aérea. Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1926. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1926.

_____. **Decreto nº 19.902, de 22 de Abril de 1931.** Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1931. Rio de Janeiro: Senado federal, 1931.

_____. **Decreto-Lei nº 4.812, de 8 de Outubro de 1942.** Dispõe sobre a requisição de bens imóveis e móveis, necessários às forças armadas e à defesa passiva da população, e dá outras providências. Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1942. Rio de Janeiro: Senado federal, 1942.

_____. **Decreto-Lei nº 5.197, de 16 de janeiro de 1943.** Reconhece sob a denominação de "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda" a sociedade mercantil a que se referem os decretos 18075, de 20 de novembro de 1928 e 19.331, de 28 de agosto de 1930, e decreto-lei 3.523, de 19 de agosto de 1941. Coleção de Leis do Brasil. 31/12/1943. Rio de Janeiro: Senado federal, 1943.

_____. **Decreto-Lei nº 6.870, de 14 de Setembro de 1944.** Desapropria os terrenos de pouso explorados como aeroportos em virtude da concessão outorgada pelo Decreto-Lei nº 272, de 12 de fevereiro de 1938, as benfeitorias e instalações neles existentes e dá outras providências. Diário Oficial da União. Seção 1. 16/09/1944. Rio de Janeiro: Senado federal, 1944.

BURDEN, William. **The struggle for airways in Latin America.** Nova Iorque: Arno Press Inc., 1977.

CAFFERY, Jefferson. The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: February 3, 1942. **Foreign Relations.** Washington, v. 5, p. 771 1942.

_____. The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: February 6, 1942. **Foreign Relations.** Washington, v. 5, p. 771, 1942a.

_____. The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: March 12, 1942. **Foreign Relations.** Washington, v. 5, p. 773, 1942b.

_____. The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: March 13, 1942. **Foreign Relations.** Washington, v. 5, p. 774, 1942c.

CAFFERY, Jefferson. The American Ambassador in Brazil (Caffery) to the Brazilian Minister for Foreign Affairs (Aranha): June 1, 1942. **Foreign Relations**. v. 5, p. 779. Washington: Government Printing Office, 1942d.

_____. **The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: July 25, 1942** in **Foreign Relations**, v. 5, p. 781-782. Washington: Government Printing Office, 1942e.

_____. **The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: September 30, 1942** in **Foreign Relations**, v. 5, p. 784. Washington: Government Printing Office, 1942f.

_____. **The Ambassador in Brazil (Caffery) to the Secretary of State: November 9, 1942** in **Foreign Relations**, v. 5, p. 787. Washington: Government Printing Office, 1942g.

CALOGERAS, Pandiá. **Problemas de Governo**. 2.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

CAMINHA, Herick Marques. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: SDMG, 1997. v. 2, Tomo I-B.

CASSÉ, Emile. Cinquantenaire de la première ascension d'un aérostat dirigeable. **L'Aéronaute**. Paris, v. 36, n. 1, 1903.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede: (a era da informação: economia, sociedade e cultura. v. 1)**. 8.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CHRISTIANNE, Charles. **Histoire de l'Aviation Militaire Française**. Paris: Charles-Lavauzelle, 1980.

CRISPINO, Luís Carlos. Julio Cezar Ribeiro De Souza et la dirigeabilité aérienne. **Passages de Paris**. Paris, v. 2, 2005

CUNHA, Euclides. **Os Sertões: Campanha de Canudos**. 37.ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.

DAVIES, Ronald Edward George. **Airlines of Latin America since 1919**. Washington D.C.: Smithsonian Institution Press, 1984.

DUMMONT, A. Santos. **Dan l'air**. Paris: Eugène Fasquelle, 1904.

DUPAS, Ron; VISSCHEDIJK, Johan. **Database: 1000aircraftphotos**. Disponível em <www.1000aircraftphotos.com>. Acesso em 13 de novembro de 2011.

FERNANDES, Florestan. **A sociologia no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1977.

GARÓFALO, Gilson. **O mercado brasileiro de transporte aéreo regional**. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas da USP, 1982.

GEORGE, Pierre. **A ação do homem**. São Paulo: DIFEL, 1968.

GOLDEN YEARS OF AVIATION. **Civil Aircraft Register: Brazil**. Disponível em <http://www.goldenyears.ukf.net/reg_indexSAM.htm>. Acesso em 27 de novembro de 2011.

HALL, Stuart et al. **Modernity: An Introduction to Modern Societies**. Oxford: Blackwell Publishers Inc., 2000.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. 2.ed. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. O “novo imperialismo”: ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento (I). **Lutas Sociais**, v. 13/14, 2005a.

_____. **O novo imperialismo**. 2.ed. São Paulo: Edições Loyola. 2005b.

_____. O “novo imperialismo”: ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento (II). **Lutas Sociais**, v. 15/16, 2006.

HOFFMAN, Paul. **Asas da loucura: A extraordinária vida de Santos-Dumont**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2004.

HULL, Cordell. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): February 4, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v.5, p. 768-769, 1942a.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): February 5, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 769-770, 1942b.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): February 13, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 771, 1942c.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): May 22, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 771, 1942d.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): June 19, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 780-781, 1942e.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): August 14, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 783, 1942f.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): November 5, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 786, 1942g.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): November 14, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v. 5, p. 787, 1942h.

_____. The Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): November 19, 1942. **Foreign Relations**, Washington, v. 5, p. 788, 1942i.

IANNI, Octávio. **Sociedade Global**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (Brasil). **História geral da aeronáutica brasileira: dos primórdios até 1920**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1988.

_____. **História geral da aeronáutica brasileira: de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1990.

LATOUCHE, Serge. **A ocidentalização do mundo: ensaio sobre a significação, o alcance e os limites da uniformização planetária**. 2.ed. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História Da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

LINHARES, Antônio. **A aviação Naval Brasileira – 1916 a 1940**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1971.

LUXEMBURG, Rosa. **A acumulação do capital: Estudo sobre a interpretação econômica do imperialismo**. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.

MARQUES, Luís Felipe. **Problemas de Administração da Construção Aeronáutica no Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Milone, 1948.

MARQUES, Renato César. **O aeroporto e os fluxos aéreos no contexto da formação do espaço urbano regional: o caso de Maringá PR**. 2005. 254 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, UEM, 2005.

MARX, Karl. **Formações Econômicas Pré-Capitalistas**. 4.ed, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

MÜLLER, Oswald. Primórdios da aviação comercial no Brasil – A primeira viagem. **Boletim Informativo da Sociedade Germânia**, v. 5, n.30, 2005.

MEDEIROS, Carlos A. **O desenvolvimento tecnológico americano no pós-guerra como um empreendimento militar** In FIORI, José. O poder americano. Petrópolis: Vozes, 2007.

NELSON, Richard. **National Innovation Systems: A Comparative Analysis**. Nova Iorque: Oxford University Press, 1993.

NOVELLO, J. B.. **Voando para o Rio: Fotolog**. Disponível em <fotolog.terra.com.br/jban>. Acesso em 16 de fevereiro de 2011.

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa. 1987.

TAUNAY, Afonso. **A vida gloriosa e trágica de Bartolomeu Lourenço de Gusmão**. São Paulo: Imprensa Oficial, 1938.

_____. **Bartolomeu de Gusmão, inventor do aeróstato: a vida e a obra do primeiro inventor americano**. São Paulo: Edições Leia, 1942.

PETIT, Edmond. **Histoire Mondiale de l'Aviation**. França: Albin Michel, 1998.

_____, Edmond. **Roland Garros**. Paris: Synthèses-Aviasport, 1988.

PINEO, Ronn. **Ecuador and the United States: Useful Strangers**. Athens: University of Georgia Press, 2007.

QUINTANEIRO, Tania. Dilemas da cooperação: conflitos gerados pela política das "Listas Negras" no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. **Revista Brasileira de Política Internacional**. v.49, 2005a.

_____. A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo brasileiro: o caso da Condor. **Revista Brasileira de Política Internacional**. v.52, 2005b.

_____. A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil. **Revista Varia Historia**, v.23, n.37, 2007.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. 2.ed, São Paulo: HUCITEC, 1997.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 13.ed, Rio de Janeiro: Record, 2006.

SEITENFUS, Ricardo. **O Brasil vai à guerra: o processo de envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial**. 3. ed, Barueri: Manole, 2003.

SIMONDON, Gilbert. **El modo de existencia de los objetos técnicos**. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007.

SOUSA, Júlio César Ribeiro. **Estudo sobre o voo dos pássaros: da modificação do voo natural, do centro de gravidade e da direção dos ventos**. Belém do Pará: Monografia [Reprodução]. 1880.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História Militar do Brasil**. 2. ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

SORRE, Maximilien. A noção de gênero de vida e sua evolução in MEGALE, Januário. **Max. Sorre: Geografia**. Rio de Janeiro: Ática, 1984.

SOUZA, José Garcia de. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Gráfica Leuzinger, 1944.

TOSTA, Octavio. **Teorias Geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

TURNER, Paul; NOWARRA, Heinz. **Junkers**: an aircraft album No.3. New York: Airco Publishing Co. Inc., 1971.

VIÉ GAS, João Alexandre. **Vencendo o azul**. São Paulo: Editora: Livraria Duas Cidades, 1989.

VISONI, Rodrigo; CANALLE, João Batista. Bartolomeu Lourenço de Gusmão: o primeiro cientista brasileiro. **Revista Brasileira de Ensino de Física**, v. 31, nº 3, 2009.

_____. O sistema de navegação aérea de Júlio César Ribeiro de Souza. **Revista Brasileira de Ensino de Física**, v. 32, nº 2, 2010.

WALLERSTEIN, Immanuel. **El Moderno Sistema Mundial v.1**. Cidade do México: Siglo Veintiuno Editores, 1979.

_____. **El Moderno Sistema Mundial v.2**. Cidade do México: Siglo Veintiuno Editores, 1984.

WALMSLEY, Walter. Memorandum by the Assistant Chief of the Division of the American Republics (Walmsley). March 28, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v.5, p. 778, 1942.

WELLES, Benjamin Sumner. The Acting Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): March 14, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v.5, p. 775, 1942a.

_____. The Acting Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): March 18, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v.5, p. 775-777, 1942b.

_____. The Acting Secretary of State to the Ambassador in Brazil (Caffery): August 1, 1942. **Foreign Relations**. Washington, v.5, p. 782-783, 1942c.