

## O surgimento da Panair do Brasil

As origens da Panair do Brasil remontam à criação da *NYRBA* (*New York – Rio – Buenos Aires Line*), fundada em 17 de março de 1929, nos Estados Unidos. Pereira (1987) registra o início das operações regulares da *NYRBA* primeiramente na bacia do Rio da Prata, ligando Buenos Aires a Montevideú. O voo inaugural entre Buenos Aires e Miami foi realizado entre 19 e 25 de fevereiro de 1930.

A crise financeira que derrubou Wall Street em 1929 foi implacável com as empresas aéreas. A *NYRBA* enfrentava sérias dificuldades. Ainda conforme Pereira (1987), sem subsídios do governo americano, a empresa não se sustentaria somente com apoio dos governos sul-americanos. Em abril de 1930 iniciaram-se as negociações para a absorção da *NYRBA* pela *PAN AM*. Em 19 de agosto de 1930 a *Pan American Airways* assumiu o controle da *NYRBA*. No dia seguinte, o governo americano escolheu a empresa para o serviço postal na linha da América do Sul e pagou a subvenção máxima por milha voada em toda a costa leste sul-americana. A *NYRBA* passou a se chamar Panair do Brasil em 21 de dezembro de 1930, como subsidiária da *Pan American Airways*. A frota logo aumentou para quatro *Commodores* e quatro *S-38s*. A linha costeira do Brasil fazia conexão com os *flying boats* da *PAN AM*, que operavam nas Caraíbas e Guianas.

O primeiro avião com as cores da Panair voou no dia 28 de novembro de 1930, levando a mala postal de Belém para Santos. Somente em março de 1931 foi iniciado o transporte de passageiros, com a ligação entre Belém e o Rio de Janeiro realizada em cinco dias, com pernoites em algumas capitais do nordeste. O serviço era operado com os *Consolidated Commodores* (Figura 96).



Figura96: *Consolidated Commodore*, da Panair do Brasil

Fonte: Jetsite, fotografia do arquivo da Revista Flap, publicada no livro "Asas Brasileiras", disponível em: <[http://www.jetsite.com.br/2008\\_v35/ShowImage.aspx?img=P-BDAJ.jpg](http://www.jetsite.com.br/2008_v35/ShowImage.aspx?img=P-BDAJ.jpg)>, acesso em 13/07/2011

Ainda segundo Pereira (1987), a Panair começou as operações em terra em 1937, com a introdução do *Lockeed 10E* (Figura 97).



Figura97: *Lockeed L10E*, da Panair do Brasil

Fonte: Jetsite, fotografia do arquivo da Revista Flap, publicada no livro "Asas Brasileiras", disponível em: <[http://2.bp.blogspot.com/\\_knLmC9aJ8oc/SiG4weVV1II/AAAAAAAAACgo/3FRSzu3DwZ8/s1600-h/PPPAX\\_SDU.jpg](http://2.bp.blogspot.com/_knLmC9aJ8oc/SiG4weVV1II/AAAAAAAAACgo/3FRSzu3DwZ8/s1600-h/PPPAX_SDU.jpg)>, acesso em 01/09/2011

A Panair do Brasil encerrou as atividades, por decreto federal, em 1965.

### Os outros alemães (o Sindicato Condor)

Pereira (1987) também relata que, logo após a fundação da Varig, ainda em 1927, a empresa *Condor Syndikat* foi extinta. No Brasil, as autorizações foram repassadas ao Sindicato Condor Ltda., com sede no Rio de Janeiro. Os

representantes da extinta subsidiária da *Luft Hansa*, todos alemães, formaram a primeira diretoria da nova empresa aérea brasileira. O aerobote “Atlântico” foi recomprado da Varig e, junto com outros dois modelos *Dornier Wal*, formou a primeira frota da Condor, explorando a linha entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre.

A partir de maio de 1930, o dirigível alemão *Graf Zeppelin* passou a frequentar a costa brasileira. No Rio de Janeiro, as malas postais e passageiros eram reembarcados em aviões do Sindicato Condor para os destinos mais ao sul. Outra conexão importante entre a Alemanha e o seu braço comercial brasileiro era realizada no oceano Atlântico, onde um navio adaptado com uma catapulta a ar comprimido recebia a mala postal de um *Dornier Wal* alemão, vindo de Bathrust, na costa ocidental da África, que amerissava ao lado do navio. A tripulação içava e reabastecia o aerobote, que então era catapultado (Figura 98) para seguir até Natal, onde o Sindicato Condor recomeçava a viagem que ia da Alemanha até o Chile com o emprego somente de aviões.

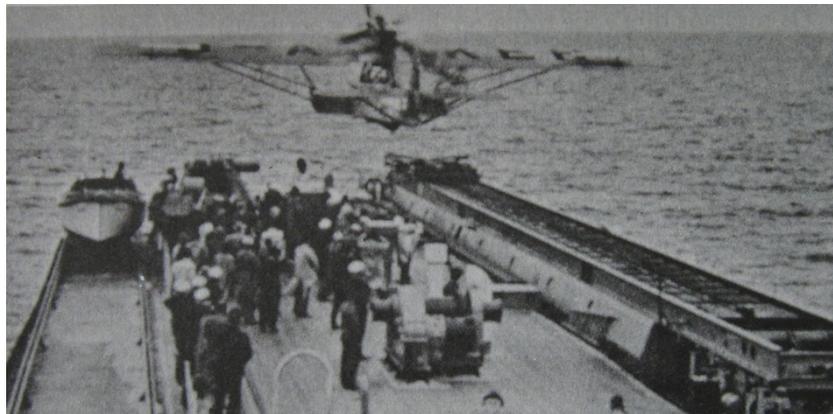


Figura 98: *DornierWalé* catapultado do navio *Westfalen*, em pleno oceano Atlântico

Fonte: Foto reproduzida do livro *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*, Aldo Pereira, São Paulo: Europa, 1987. 472 p. p. 152

Em 1941, o nome da empresa mudou para Serviços Aéreos Condor Limitada. Em 1942, foi nacionalizada e, para evitar qualquer vestígio da sua origem alemã, depois da suspeita de que funcionários eram espiões a serviço dos nazistas em tempos de guerra, a empresa passou a se chamar Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Limitada, em 1943. Após o final da guerra, o mercado brasileiro foi tomado por dezenas de aviões *Douglas C-47* excedentes das

operações bélicas. A Cruzeiro do Sul, assim como as demais concorrentes nacionais, modernizaram as suas frotas e viraram a página dos hidroaviões nos céus brasileiros, com exceção apenas da Panair, que manteve voando os *PBY 5A/6A Catalina* na bacia amazônica (PEREIRA, 1987).

### Os caminhos da “pioneira”

O aerobote “Atlântico” voou por pouco tempo na Varig (Viação Aérea Rio-grandense). O segundo avião da Varig foi o *Dornier Merkur* “Gaúcho” (Figura 99), com capacidade para 6 passageiros, que recebeu a matrícula P-BAAB e passou a explorar a “linha da lagoa”. Também voltou para o Sindicato Condor em 1930.



Figura 99: *Dornier Merkur* “Gaúcho”, segundo hidroavião da Varig, matrícula P-BAAB

Fonte: Foto do acervo do museu Varig, reproduzida do livro *Varig Eterna Pioneira*, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p. 21

Pinto (1990), que foi comandante da Varig de 1940 a 1981, narra em seu livro a epopeia da companhia gaúcha: a Varig cresceu lentamente. Com a saída dos hidroaviões, dois *Junkers F-13* para quatro passageiros cada e um pequeno avião de treinamento, o *A50 Junior*, constituíam a frota comercial da Varig nos primeiros anos da década de 30. Em 1936, a empresa adquiriu um avião para 10 passageiros, o *Messerschmitt M-20b* (Figura 100), o “Aceguá”.



Figura 100: *Messerschmitt M20b* "Aceguá"

Fonte: Foto do acervo do museu Varig, reproduzida do livro *Varig Eterna Pioneira*, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p.35

Um ano mais tarde recebeu um trimotor *JU-52* (Figura 101), para 17 passageiros e que foi nomeado "Mauá". A frota, em 1940, era composta por 5 aviões, sendo um deles usado somente para treinamento e mala postal, o *A-50 Junior*.



Figura 101: *Junkers JU-52* "Mauá"

Fonte: Foto do acervo do museu Varig, reproduzida do livro *Varig Eterna Pioneira*, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p.39

Com o início da guerra e a entrada do Brasil no conflito, aumentaram as dificuldades para obter peças de reposição para os aviões alemães. Para suprir a demanda de passageiros, a Varig tomou a decisão de buscar aviões com outras origens. Foram adquiridos dois trimotores italianos, o *Fiat G-3*, para 6

passageiros, e o *CANT*, que transportava apenas 3 passageiros. Se juntaram à frota um modelo *De Havilland Dragon Rapid*, fabricado na Inglaterra e que transportava 6 passageiros, e os dois primeiros americanos *Lockeed Electra 10*, para 10 passageiros.