

# **HISTÓRIA E MEMÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA: CONEXÃO NORDESTE DIANTE DOS ACORDOS COMERCIAIS E MILITARES NAS DÉCADAS DE 1920 A 1940**

HÉVERTON ARAUJO MACHADO

Resumo: Este artigo se propõe analisar a história e memória da aviação civil brasileira e sua trajetória nas 1920 a 1940, e compreender o processo da regulamentação do transporte aéreo nacional e a sua locomoção pelas novas rotas comerciais, que foi responsável pelo transporte de pessoas e objetos postais nacionais e internacionais na Região Norte e Nordeste do Brasil. Iremos verificar as primeiras empresas aéreas e suas propagandas que desenvolveram uma nova “was business” no Campo da Aviação Civil e Diplomacia Internacional. Além disso, vamos ressaltar a importância do Nordeste na Construção da história da aviação nacional e sua trajetória da Aviação Condor, responsável pelo transporte aéreo em região periférica no norte e nordeste brasileiro em hidroaviões.

PALAVRAS-CHAVE: História; Aviação civil brasileira; Norte e Nordeste brasileiro.

ABSTRACT: This article proposes to analyze the history and memory of Brazilian civil aviation and its trajectory in the 1920s and 1940s, and to understand the process of regulation of national air transportation and its locomotion by the new commercial routes, which was responsible for the transport of people and national and international postal objects in the North and Northeast of Brazil. We will check out the first airlines and their advertisements that have developed a new "was business" in the Field of Civil Aviation and International Diplomacy. In addition, we will highlight the importance of the Northeast in the construction of the history of national aviation and its trajectory of the Condor Aviation, responsible for air transportation in the peripheral region in the north and northeast Brazil by seaplanes.

KEYWORDS: History; Brazilian civil aviation; North and Northeast Brazil.

## INTRODUÇÃO

O objetivo deste texto é analisar a história e a memória da aviação civil brasileira de 1920 a 1940, visando compreender o processo da regulamentação do transporte aéreo nacional, e a sua locomoção pelas novas rotas comerciais que eram responsáveis pelo transporte de pessoas e objetos postais nacionais e internacionais na Região Norte e Nordeste do Brasil. Além disso, iremos ressaltar a importância do Nordeste na Construção da história da aviação nacional e a trajetória da Aviação Condor, responsável pelo transporte aéreo em hidroaviões no Norte e Nordeste brasileiros.

Serão abordados alguns conjuntos documentais cruciais para as discussões teóricas-metodológicas correspondentes. O primeiro tipo de fonte utilizada é da *Fundação Rampa*, que foi criada em 2001 com intuito de preservar as edificações de uma antiga base de hidroaviões remanescente do início da década de 1940. Popularmente, um dos prédios ficou conhecido como Rampa, em alusão a uma rampa de concreto utilizada para a retirada das aeronaves das águas do rio Potengi (RAMPA, 2001). O acervo da fundação é composto por fontes hemerográficas, documentos oficiais, acordos comerciais e militares, livros de memória, artigos publicados pelos pesquisadores da fundação no Brasil e EUA, além de jornais e documentários com alguns sujeitos que viveram na cidade de Natal durante as décadas de 1920 a 1940.

O segundo tipo de fonte é uma análise bibliográfica da obra *Breve História da Aviação Comercial Brasileira* do autor Aldo Pereira (1987), e a biografia de Fernando Lins, *Comandante Severiano Lins Pioneiro da Aviação Comercial*, que descreve a História de seu pai, falecido em um acidente de avião em 1939. A terceira fonte é a análise das propagandas das empresas aéreas nas décadas de 1920 a 1940, edições da *Revista da Condor* de 1930 a 1940, panfletos que eram distribuídos em aeronaves nos pontos de vendas de passagens, e anúncios em jornais sobre os lugares para onde eram transportadas pessoas e objetos postais, além disso, citamos a *Revista a Times* (1933 a 1945) que era distribuída em hidroaviões da Panair do Brasil S.A. Vamos analisar também decretos e Acordos Comerciais e Militares disponíveis no acervo do Senado Brasileiro, que foram a base para regulamentação da Aviação Comercial Brasileira e sua Locomoção pelas Novas Rotas Comerciais.

## HISTÓRIA DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

A história da aviação comercial brasileira inicia-se com o Aviso 60/G do Ministério da Viação e Obras Públicas, de 26 de Janeiro 1927, que outorgou à firma alemã “Condor

Syndikat” com sede em Berlim, autorização especial por prazo não excedente a um ano, para estabelecer, a título precário e de experiência, o tráfego aéreo por meio de hidroavião entre o Rio de Janeiro e a cidade do Rio Grande, com escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco e Florianópolis; entre a cidade do Rio Grande e Porto Alegre, com escalas em Pelotas, e entre a cidade do Rio Grande e Santa Vitória do Palmar, podendo estender esta linha até Montevideú, caso obtivesse autorização do governo do Uruguai para esse fim.

Porém, a primeira empresa que ligaria Brasil aos Estados Unidos, seria a NYRBA (New York- Buenos Aires). Seu fundador, Ralph O Neill, obteria a representação da Boeing Airplane Company para toda a América Latina. Em março de 1928, quando a VARIG e a Sindicato Condor (nome como era chamada no Brasil) já operavam regulamente, O Neill, desembarcaria no Rio de Janeiro para expor às autoridades brasileiras os seus planos comerciais. Recebido pessoalmente pelo presidente Washington Luiz, foi por ele encaminhado a Victor Konder, Ministro da Aviação e Obras Públicas do Brasil, que posteriormente o aconselhou a criar uma empresa subsidiária brasileira para Cumprimento da legislação (PEREIRA, 1987).

Pelo Decreto nº 18.951 de 1929, iniciaram as operações que se estenderiam até a bacia do Prata, com a criação Panair do Brasil S.A., que nasceu como subsidiária de uma empresa norte-americana, a NYRBA, está incorporada pela Pan Am em 1930, tendo seu nome modificado de Nyrba do Brasil para Panair do Brasil, em referência à empresa controladora (Pan American Airways). Por décadas, denominou o setor aviação no Brasil. Encerrou suas atividades abruptamente em 1965, por determinação do Governo Militar.

No dia 13 dezembro de 1927, foi criada a Companhia Aeronáutica Brasileiro destinada a preparar e administrar a infraestrutura aeroportuária necessária às operações da Aéropostale, a primeira a construir campos de pouso no litoral brasileiro, desde Natal até Pelotas. Aqueles então chamados aéroplances contavam com pistas, de revestimento de saibro compactado ou gramadas, balizamento, inclusive para operações noturnas, estações radiotelegráficas para comunicação e navegação radiogoniométrica e, em alguns deles, foram construídos hangares para abrigo dos aviões e alojamento dos tripulantes (PERREIRA, 1987, p. 27-28).

Segundo Aldo Pereira, na obra *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*, sede da aviação militar, a Aéropostale contava com seu próprio aeródromo situado na Baixada de Jacarepaguá, na Cidade do Rio de Janeiro. Neste aspecto, os franceses prestaram ao Brasil melhor serviço que os alemães da Condor e os norte-americanos da NYRBA/Panair do Brasil, cujos hidroaviões praticamente prescindiam da infraestrutura de terra e só voavam durante o dia (PEREIRA, 1987).

## A RAMPA, UM LUGAR DE MEMÓRIA

A base de apoio da aviação comercial que se destacou com maior número de aeronaves no Nordeste Brasileiro, foi a “Rampa”, que ficou conhecida por várias companhias aéreas como a estação de apoio mais usada nas décadas 1920 a 1960, ligando o Brasil a outros lugares do planeta, como África, América do Sul, Europa e América do Norte. Ficava localizada na cidade de Natal, às margens do Rio Potengi, conhecida como “Rampa da Praia Limpa”. Uma das principais companhias estrangeiras era a Genelare Aeropostale, que fazia o trajeto ligando a França com a América do Sul. A outra companhia foi a Lignes Latecoére, que chegou em 1927 em Natal. O objetivo era uma implementação da linha desde o Nordeste brasileiro até Buenos Aires, atribuindo o título de pioneira da aviação na América Latina.

Em 25 de dezembro de 1918, a empresa começou a servir a sua primeira rota entre Toulouse e Barcelona, na Espanha. Em fevereiro de 1919, a linha foi estendida para Casablanca, no Marrocos. Em 1925 estendeu-se a Dakar, a capital e a maior cidade do Senegal, onde as malas postais eram enviadas por navio para a América do Sul. Em Novembro de 1927, iniciou voos regulares entre o Rio de Janeiro e Natal. Suas rotas foram se expandindo até o Paraguai, e depois, em Julho de 1929, foi criada uma rota regular até Santiago, Chile, passando sobre a Cordilheira dos Andes (MEDEIROS, 2012, p. 1).

94

A proposta é compreender a memória como um conceito tão ligado à história, que se confunde com ela e, ao mesmo tempo, cria-se a partir dela. Para Bresciani e Naxara (2001), as relações entre memória e história, e o conjunto de atos individuais e coletivos que lhes dão materialidade e espessura política, delimitam um amplo espectro de abordagens historiográficas.

Neste ponto, a Rampa é um lugar de memória onde passaram sujeitos responsáveis pela história da aviação nacional e internacional, como o piloto norte-americano Charles Lindbergh, pioneiro do serviço de correio aéreo dos Estados Unidos da América, e também a primeira mulher aviadora, “Amelia Earhart”, entre outros. Além disso, são grupos de pessoas importantes na História da Aviação Brasileira e Internacional que foram esquecidos ou não conhecidos pela grande parte da sociedade contemporânea.

Os lugares de memória são, antes de mais nada, restos. [...] São rituais de uma sociedade sem ritual, sacralidades passageiras em uma sociedade que dessacraliza, ilusões de eternidade (NORA,1993). Nesses lugares de memória, passaram sujeitos esquecidos no campo

da história da aviação nacional e internacional. Para Le Goff e Halbwachs, lembrar é descrever sobre esses lugares de memórias esquecidos pela sociedade atual, com uma necessidade de se investigar a memória coletiva. A imagem abaixo mostra a Rampa na década de 1930.

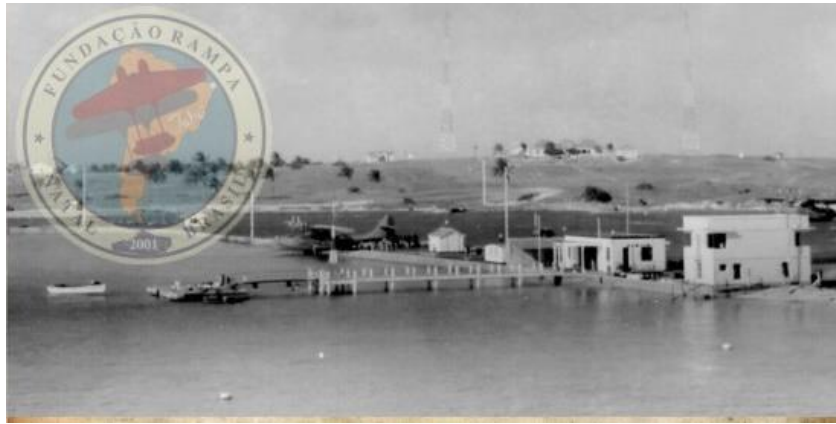


Figura 1: Rio Potengi.  
Fonte: Fundação Rampa, 2001.

#### AVIAÇÃO CONDOR EM TEMPOS DE GUERRA

Na região do Rio Potengi, ficava o departamento responsável pelas empresas aéreas nacionais e internacionais, principalmente para manutenção, coordenação e navegação. As empresas com maior número de funcionários foram a Panair S.A. Brasil, e a Subsidiária da Lufthansa, conhecida como “Condor”. Ambas dominavam o mercado nacional e internacional, se tornando as maiores empresas aéreas que dominavam o tráfego aéreo na América Latina.

A empresa aérea “Condor”, foi responsável pelo transporte aéreo Norte e Nordeste do Brasil aos outros continentes, como pode ser visto na imagem abaixo:

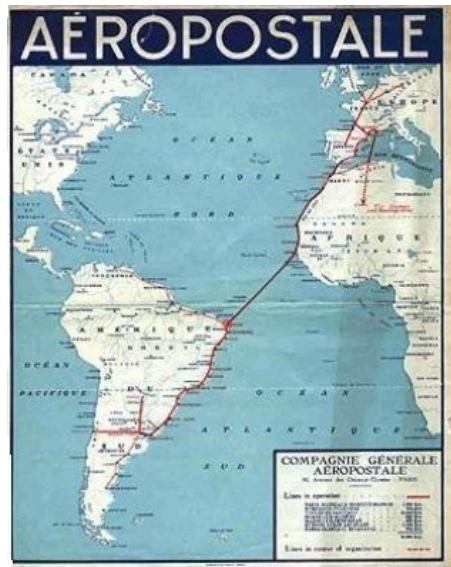


Figura 2: Trajeto que ligava a França a América do Sul.  
 Fonte: Rampa, 2001.

Segundo o autor André Luiz Almeida, a aviação brasileira teve início em 1927, sendo a primeira empresa no Brasil a transportar passageiros, a Condor Skndikat, no hidroavião Atlântico, que efetuou o transporte do então Ministro da Aviação e Obras Públicas, Vitor Konder, do Rio de Janeiro para Florianópolis. Em 22 de fevereiro de 1927, iniciava-se a primeira linha regular, a “Linha da Lagoa”, entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Em julho de 1927, era fundada a Viação Aérea Rio-grandense (VARIG), sendo transferido para uma nova empresa, o avião” Atlântico”. Em primeiro de dezembro do mesmo ano, a Condor Skndikat, que acabara de inaugurar sua linha do Rio-Porto Alegre, era nacionalizada com o nome de “Sindicato Condor Limitada”. Para Pereira (1987), a pioneira da aviação comercial brasileira foi a empresa alemã Condor Syndikat. Assim, o Sindicato Condor e a VARIG, eram pequenos ramos da indústria e dos empresários alemães, focando na extensão das linhas do Syndikat Condor até Buenos Aires, que fazia parte do projeto da Lufthansa para ligar a Europa à América do Sul.

Com a expansão da aviação para transporte de passageiros no Brasil, surge a necessidade de se criar um órgão responsável pela regulação e fiscalização da atividade. Assim, diante dessa demanda, em 22 de Abril de 1930, era criado, pelo presidente Getúlio Vargas, o Departamento de Aviação Civil, subordinada ao então, Ministério de Aviação de Obras Públicas. Mais tarde, essa seção foi transferida para o ministério da Aeronáutica, em 1941 (ALMEIDA, 2006, p. 45).

Na obra de Pereira (1987), a celeuma surgida entre o empresariado norte-americano e os de origem pró-Eixo, foi motivada porque em países da região Sul-americana, parte substancial desse tipo de rede de transporte, encontrava-se desde a década de 1920, associada ao capital de empresas estrangeiras, majoritariamente alemãs.

A obra *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina*, descreve que a companhia aérea que trafegava pelo Piauí neste momento, era a Condor, ligando o Piauí à capital da República. Mas, “os ataques alemães a navios nacionais, em águas da costa brasileira, e o acirramento das manifestações [...] provocaram a suspensão dos voos da Condor” (NASCIMENTO, 2002, p. 183).

No Piauí, a empresa do Skndikat da Condor, começou a trabalhar em 1934, primeiramente com função postal, buscando entregar mais rapidamente as encomendas postais dos Correios. O jornal *O Estado do Piauí* relata a emoção do florianense ao ver um avião fazendo escala na sua cidade. Antes da inauguração do Campo de Aviação, em 14 de junho de 1934, por um pequeno avião do “Correio Aéreo Militar”, a cidade era servida por aeronaves do “Sindicato Condor” e “Panair do Brasil”, as quais baixavam no rio Parnaíba (DOS REIS, 1993).

Segundo Vieira (1933), era possível perceber na década de 1930, no Campo da Aviação, a presença de aviões da Condor e da Panair Brasil na cidade de Parnaíba. Assim, a cidade tornava-se cada vez mais “moderna” no intuito de alcançar o progresso almejado por parcela da população, principalmente a elite. A linha semanal da empresa Condor no Piauí, fazia viagem de Teresina a Picos, com escalas nas cidades de São Pedro, Regeneração e Oeiras. A saída acontecia nas quarta-feiras a partir das 9 horas da manhã, com chegada em Picos ao meio dia; e de Picos a Teresina sempre na quinta-feira às 13 horas, com a chegada prevista para as 16 horas. A empresa Condor, no Piauí, foi responsável pela maioria dos voos, correspondências postais e transporte de passageiros. A carga máxima de pessoas transportadas dessas cidades era 6.

Segundo Cunha (2008), eclodida a Segunda Guerra Mundial, o governo Roosevelt passa a exercer um controle maior sobre o expansionismo dos vários setores empresariais oriundos do Eixo, que haviam se estabelecido ao Sul do continente americano. Daquele momento em diante, tais empreendimentos acabaram por se transformar numa variável do *Was Business* estadunidense, que tanto por conveniência mercadológica quanto por questões militares, interpretavam de agora em diante, todo tipo de concorrência empresarial advinda da Europa, não como mera prestação comercial de serviços, mas sim como instrumentos políticos eivados

de conotação conspiratória e que poderiam servir facilmente a propostas militares dissimuladas em atos de comércio.

Com o ataque a ilha do Havaí, o governo brasileiro enviou uma carta ao presidente dos Estados Unidos, o democrata Franklin Delano Roosevelt, afirmando que o Brasil repudiava qualquer ato terrorista cometido pelos japoneses à base de Pearl Harbor, no Oceano Pacífico. A partir disso, os americanos forçaram o Brasil escolher os Aliados devido as fortes relações comerciais.

A entrada dos Estados Unidos na guerra, em dezembro de 1941, forçou uma definição. Vargas começou a falar mais claramente a linguagem do pan-americanismo, ao mesmo tempo em que insistia no reequipamento econômico e militar do Brasil como condição de apoio aos Estados Unidos (FAUSTO, 2002, p. 27).

Com os ataques do submarino alemão aos navios brasileiros no litoral, o Brasil declarou Guerra ao Eixo, aceitando os acordos comerciais e militares com os EUA. O primeiro acordo comercial, foi declarar guerra à toda empresa do Eixo, inclusive a Condor. O outro acordo foi tornar-se responsável pelo tráfico aéreo no território nacional.

Na obra de Tânia Quintaneiro, *A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo Brasileiro: o caso da Condor*, é possível identificar que, apesar do esforço brasileiro em prol do reconhecimento da nacionalização da empresa, o efeito simbólico do nome Condor, estimado de grande valor e reputação pelo Brasil, era forte o suficiente para que o Departamento de Estado o considerasse inaceitável, embora, no começo das negociações, dissesse que tal mudança só seria solicitada, se absolutamente necessária. A pressão persistiu e em Outubro, a empresa Syndikat Condor cedeu. Uma nova denominação lhe foi atribuída ao ser retirada da Lista Negra e considerada reorganizada: *Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul*. Sai o símbolo andino e entra o da bandeira brasileira. Isso representou um ônus para seus cofres esgotados, e esperava como compensação através dos “serviços que o governo americano pretende contratar no programa de desenvolvimento da borracha, conforme declarações que nos têm sido feitas na Embaixada” (QUINTANEIRO, 2009, p. 6).

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como identificamos, a Rampa é um lugar de memória onde passaram sujeitos esquecidos e marginalizados pela História da Aviação Nacional e Internacional, que foi uma base estratégica para o desenvolvimento da aviação comercial brasileira na região Norte-



Nordeste do Brasil e da América Latina. A proposta deste texto foi iniciar algumas discursões sobre as primeiras empresas aéreas e suas propagandas, que desvendaram uma nova “*was business*” ou uma “guerra comercial”, que resultou em acordos comerciais e militares através de uma política ligada a perseguição e manutenção do controle aéreo no Brasil diante da expansão da “aviação Condor” no Norte e Nordeste do país.

Além disso, descrevemos a importância do setor privado para o desenvolvimento da aviação comercial em território brasileiro, com a criação da primeira empresa brasileira aérea “Panair S.A. do Brasil” ou popularmente conhecida como “Panair do Brasil”, que se destacou pela eficiência e qualidade no mercado nacional e internacional, onde sofreu perseguições políticas, militares, econômicas e diplomáticas atreladas ao interesse privado e estatal.

#### REFERÊNCIAS

ALMEIDA, André Luiz. *A Evolução do Poder Aeroespacial Brasileiro*. Dissertação de Mestrado em Geografia Política na USP. São Paulo, 2006.

BRESCIANI, Stella e NAXARA, Márcia (Org). *Memória e (res)sentimento: indagações sobre uma questão sensível*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

CUNHA, Ioneida Cavalcanti. *Ideologia e propaganda na cooperação Brasil Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: O caso das Empresas aéreas Brasil*. (Dissertação de Mestrado) Brasília, 2008.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São. Paulo: Centauro, 2004.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Tradução Bernardo Leitão, et all. 2º Ed. Campinas: UNICAMP, 1992.

LINS, Fernando Chaves. *Comandante Severiano Lins pioneiro da aviação*. Gráfica A Única Ltda: Olinda, 2002.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina*. Teresina: FCMC, 2002.

NORA, Pierre. *Entre Memória e História: A Problemática dos Lugares*. Tradução Yara Aun Khour. São Paulo. 1993.

QUINTANEIRO, Tânia. *A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo Brasileiro: o caso da Condor*. Revista Brasileira Política 2009.

FONTES

Arquivo do Senado Federal: Aviso secreto n.º 9. Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior do Exército. Em 11 de Maio de 1939. Rio de Janeiro.

DOS REIS, Delmar Mendes. Floriano, *Jornal o Estado do Piauí*. Floriano-PI reeditado novembro de 1993.

MEDEIROS, Rostan. Nas asas da Aéropostale. Natal. 2012. Arquivo disponível no site: <http://tokdeHistória.wordpress.com/2012/07/14/nas-asas-da-aeropostale>.

MEDEIROS, Rostan. História da aviação no rio grande do norte, história do rio grande do norte. *1931 – O GRANDE HIDROAVIÃO DO X EM NATAL*. Natal. 2009. Arquivo disponível no site: <http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2009/11/dornier-do-x-o-gigante-dos-anos-30.html>

MONOGRAFIA n. 24, de Parnaíba. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 82, 11 abr. 1939.

RELAÇÕES EXTERIORES 1941, A-97 disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsb/u1808/000103.html>> Acesso em: 22 out. 2011.

MEDEIROS, Rostan. [https://tokdeHistória.wordpress.com/2012/01/24/as-cores-na-rampa-e-na-base-de-parnamirim-durante-a-ii-guerra/?relatedposts\\_exclude=8039](https://tokdeHistória.wordpress.com/2012/01/24/as-cores-na-rampa-e-na-base-de-parnamirim-durante-a-ii-guerra/?relatedposts_exclude=8039)

*Revistas da Condor*. 1930 a 1940. Rio de Janeiro edição 4.

Segundo depoimento do General Jonas de Moraes Correia Neto, Pelo Decreto - Lei n.º 6097/43, de 13 de dezembro de 1943, publicado no Diário Oficial da União n.º 290, de 15/12/1943.