

Os primeiros passos da aviação comercial no Brasil na década de 20.

Rodeghiero, Maicom de Macedo¹; LOPES, Aristeu Elisandro Machado²;

¹Instituto de Ciências Humanas – História Lic. – Maicom_mr@hotmail.com

²Instituto de Ciências Humanas – aristeuufpel@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca resgatar o momento do surgimento da aviação comercial no Brasil, para tal desafio o trabalho baseia-se na pesquisa em periódicos como por exemplo o *Diário Popular*, um jornal pelotense de grande prestígio no período estudado, o ano de 1927, outra fonte importante é o livro “Breve História da Aviação Comercial Brasileira” de Aldo Pereira, a partir daí o trabalho busca a origem da criação das primeiras empresas aéreas brasileiras: a VARIG e a Syndikato Condor.

O trabalho também visa esclarecer os momentos iniciais da aviação comercial no Brasil, ou seja, as primeiras articulações e intenções destinadas a criação de linhas aéreas regulares em território nacional. Acompanhando esta temática o trabalho volta-se para a década de 1920, na qual se tornam mais claras as intenções de criar uma empresa aérea nacional para explorar este setor até então pouco conhecido.

2. METODOLOGIA

O trabalho por ter sido desenvolvido com pesquisa em jornais periódicos da época assim como o *Diário Popular*, de Pelotas, é necessário citar os devidos cuidados que são necessários ao manusear fontes históricas periódicas como jornais ou revistas, como cita Tânia de Luca em “História dos, nos e por meio dos periódicos”:

O pesquisador dos jornais e revistas trabalha com o que se tornou notícia, o que por si só já abarca um espectro de questões, pois será preciso dar conta das motivações que levaram à decisão de dar publicidade a alguma coisa. (DE LUCA, 2005, p.??)

Segundo Tânia de Luca o historiador ao trabalhar com fontes periódicas deve observar com devido cuidado não somente a notícia, mas também o contexto que o jornal ou respectivo periódico está inserido, assim como analisar o corpo de editores os quais possibilitaram que a notícia fosse publicada no jornal.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

É importante destacar que no início da década de 1920, mais precisamente em 1921 chegou no Brasil de Otto Ernst Meyer-Labastille, futuro criador da VARIG. Meyer era filho de pai alemão e mãe francesa, tendo servido a “tropa de Aviação Real Prussiana” atuando então na Primeira Guerra Mundial como observador – responsáveis pelo reconhecimento de tropas terrestres e auxílio no alinhamento dos canhões de artilharia - trazendo junto consigo esta experiência para o Brasil. Conforme aponta Aldo Pereira em *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*

Em 1914 com a deflagração da Primeira Guerra Mundial, apresentou-se voluntariamente ao serviço militar sendo incorporado à arma de infantaria do Exército Imperial Alemão, [...]. A 21 de março de 1917 foi transferido, a pedido, para a tropa de Aviação Real Prussiana (PEREIRA, 1987, p.48).

Ernst, desde sua vinda para o Brasil, já pensava nas possibilidades de criação de uma empresa aérea no Brasil, a qual de fato ocorreu 6 anos mais tarde após ir morar em Porto Alegre. Onde nesta cidade conseguiu contatos influentes que deram atenção as suas ideias de criação de uma empresa destinada a aviação comercial no Brasil, a qual futuramente surgiu com nome de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG).

Também torna-se indispensável citar a participação da Condor Syndikat como personagem importante no início das operações aéreas no Brasil. A empresa alemã foi criada com a intenção de representar os interesses da Lufthansa na América do Sul, isso incluía também fornecer equipamentos - e algumas vezes profissionais - necessários para a exploração do setor aéreo, neste caso a intenção estava focada em abrir este mercado no Brasil, ou seja, a Condor Syndikat era antes que uma empresa aérea um meio de influência através da venda de equipamentos e serviços.

No Brasil, a Condor Syndicat foi a primeira empresa a receber o título de autorização do governo para explorar o setor aéreo, o título embora de cunho precário (podendo ser retirado caso o governo entendesse necessário) possibilitou que no ano de 1927 o Brasil ganhasse sua primeira linha aérea

regular, a qual ligava a até então capital nacional Rio de Janeiro(RJ) a Rio Grande no Rio Grande do Sul, as intenções iam além, embora a linha fosse do Rio de Janeiro até Rio Grande a autorização permitia que os voos seguissem até Santa Vitória do Palmar (fronteira com Uruguai), com a intenção de expandir a linha até Montevideo (a qual dependia somente da autorização do governo Uruguai).

A história da VARIG, criada também em 1927 e da Condor Syndikat se cruzam diversas vezes em livros e em periódicos da época, muitas vezes o entendimento destas empresas torna-se confuso, pois em vários momentos são apresentadas como “duas empresas em uma”. Assim como também em alguns momentos são relatadas como concorrentes, o desejo de esclarecimento deste ponto também é tido como objetivo deste trabalho, esclarecer a criação destas duas empresas que dão início as atividades aéreas comerciais no Brasil.

Anteriormente a criação da VARIG, Otto Ernst Meyer viaja para Alemanha em busca de fornecedores de equipamentos que tornariam possível a criação da Empresa, a tentativa acaba fracassando. Porém através da Condor Syndikat foi possível adquirir as duas primeiras aeronaves (Dois Dornier Wal, batizados como Atlântico e o segundo como Pacífico) para a VARIG, os quais assumiriam imediatamente as linhas aéreas já articuladas pela Condor Syndikat, não só as aeronaves mas também os materiais e alguns profissionais necessários, os quais na grande maioria de origem alemã eram trazidos (pela Condor Syndikat) especialmente para atuar no setor aéreo, devido à ausência de formação de profissionais para atuar na área que até então era tida como novidade no Brasil.

Cabe esclarecer então que a Condor Syndikat embora tenha criado a primeira linha aérea regular no Brasil não tinha como intenção principal atuar como companhia aérea, mas sim exercer influência no setor, logo a empresa passou a ser fornecedora da VARIG trazendo assim a maioria dos equipamentos necessários, desta forma desde o começo adquiriu ações da Viação Rio Grandense, isto se torna claro no momento que a Condor Syndikat fornece seus dois hidro-aviões para a VARIG e com isso se torna dona de 21% da empresa já em seu momento inicial.

4. CONCLUSÕES

Ao concluir o trabalho se torna visível que tanto a VARIG quanto a Syndikato Condor caminharam paralelamente ao início de suas atuações, em 1927, embora

sendo duas empresas diferentes muitas vezes uniram-se para alcançar seus objetivos, o da VARIG de iniciar a empresa aérea Brasileira e o da Condor de exercer devida influência e comércio na América do Sul, mais especificamente no Brasil.

Também é visível o desenvolvimento e as proporções que o campo da aviação tomavam na época, assim como a criação das primeiras rotas aéreas no Brasil - as quais tinham como principal utilidade transportar as malas postais e jornais entre as capitais - é constante as notícias em jornais da época anunciando as competições que ocorriam ao redor do mundo na tentativa do desenvolvimento de novas tecnologias e aeronaves, tendo como um dos principais objetivos a travessia do Oceano Atlântico.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos Periódicos. IN: PINSKY, Carla (Org.) **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2006, p.111-153.

JORNAL DIÁRIO POPULAR. Pelotas: 1927. Diário.