

TURISMO E POLÍTICA NO BRASIL DE VARGAS

Andrea de Albuquerque Vianna¹
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
andvianna@gmail.com

Introdução

Este artigo foi desenvolvido a partir da tese Turismo, propaganda e patrimônio no Brasil: um encontro à luz de fragmentos da correspondência política de Oswaldo Aranha durante a Era Vargas (1930-1945) (VIANNA, 2018), defendida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN.

A pesquisa foi feita com base em fragmentos da correspondência política de Oswaldo Aranha, figura atuante durante o governo Vargas (1930 a 1945), com o objetivo de confirmar a importância da tríade turismo-propaganda-patrimônio para alto escalão do Governo, e o uso político destas atividades para consolidar uma imagem positiva do País e seu governante no exterior, principalmente nos Estados Unidos.

Nos arquivos da correspondência política em questão, localizados na base Access do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - CPDOC -, Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas – FGV foram identificadas 31 cartas em que a atividade turística, a propaganda e o patrimônio são abordados. Dentre as cartas analisadas, datadas a partir de 1931, é a partir de 1937 que se intensificam os pedidos para que se criem meios eficientes de divulgação do Brasil nos Estados Unidos, com ênfase para a divulgação com fins turísticos.

Os remetentes relatavam a ignorância dos norte-americanos em relação à América Latina, principalmente quanto ao Brasil. Destacavam a ação positiva de outros países ao implantarem seus escritórios de representação em Nova York, e o quanto isso

¹ Doutora e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN; Especialista em Gerência de Empresas Turísticas e Bacharel em Turismo pela Universidade Potiguar – UnP; Bacharelada em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN.

significava um avanço para a economia, a ponto de alguns terem até seis escritórios em funcionamento na mesma cidade. Este fato reforçava a importância dada à atividade turística para o crescimento econômico desejado naquele momento.

A correspondência enviada a Oswaldo Aranha destacava a necessidade de uma agência de propaganda brasileira em Nova York, e de um bureau de informações turísticas, esta demanda englobava informações e negociações referentes a todo o sistema que põe em funcionamento o turismo, ou seja: desde a venda das passagens à organização da infraestrutura necessária, como hotéis, restaurantes, patrimônio histórico, aeroportos, estradas, clubes e cassinos. O objetivo era subsidiar a apresentação de um Brasil das possibilidades de negócios, o Brasil das belezas naturais, da cultura e da história, muito além do pitoresco. Vislumbrando os benefícios decorrentes desta proposta, Vargas legitimou diversas estratégias, sendo uma delas a transformação da atividade turística em ferramenta política.

O escritor Lira Neto, autor da trilogia sobre a vida de Getúlio Vargas, aponta que, além da intenção de captar o capital norte-americano para utilizá-lo na indústria de base e na construção de uma siderúrgica nacional, e obter as condições e o material necessários para o reaparelhamento militar do Brasil, havia uma clara intenção de desenvolver a Indústria do Turismo. (NETO, 2013, p. 315).

Os fatos, as matérias publicadas em jornais e revistas da época, e as cartas de/para Aranha, evidenciam o entrelaçamento das questões referentes ao desenvolvimento da atividade turística no Brasil e do Brasil com os interesses políticos da Era Vargas.

A despeito de serem muitos os desdobramentos identificados a partir da correspondência política de Oswaldo Aranha, aqui abordaremos a questão da aviação civil/comercial.

Rápido olhar sobre a aviação civil/comercial no Brasil varguista

No início do Governo Vargas, a cidade do Rio de Janeiro era uma cidade movimentada, com ares de modernidade, sede do Governo, e por onde chegavam os modismos e as novidades vindas do exterior. Uma cidade festiva, que se espelhava no exemplo dos

grandes centros da Europa e dos Estados Unidos. A cidade convivia com a presença de aviões europeus e norte-americanos que lá faziam escalas em direção a outros países da América do Sul.

Com a ascensão do Governo Revolucionário, o Brasil precisava conquistar o interesse da Europa e dos Estados Unidos, mostrando-se como lugar aprazível e confiável política e economicamente. Para isso, era preciso se fazer conhecer, e o turismo era a maneira mais rápida a ser considerada.

O objetivo era colocar o Brasil em evidência, destacando os aspectos mais interessantes de sua cultura, história e belezas naturais para atrair e encantar o turista estrangeiro. Para iniciar esta empreitada, o portão de entrada mais adequado seria o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, primeiro aeroporto civil do País, que, com sua localização privilegiada, arrebataria os visitantes, tamanha a beleza da paisagem.

À medida que avançamos na leitura das cartas, fica mais claro que o Governo Federal tinha grande interesse na aviação civil/comercial do Brasil. Segundo relatório do Ministério de Relações Exteriores sobre os anos de 1940/41, o Governo buscava ampliar os transportes e comunicações aéreas, pois isto representava maior volume de negócios, projeção nacional e internacional, e intercâmbio com outros países.

Para concretizar tudo isso, o Governo concedia auxílios às companhias aéreas, de forma que pudessem se manter em boas condições econômicas. Incentivos como isenção de todo material de aviação, combustíveis e lubrificantes, pagamentos por quilômetro voado (de acordo com a região), além do pagamento por quilo de correspondência transportada eram justificados como forma de manter em funcionamento a comunicação aérea no Brasil. (BRASIL, 1941).

Ao se falar de deslocamentos relacionados à atividade turística no Brasil entre 1930 e 1945, é importante observar o impulso recebido pela aviação comercial, refletido no aumento do número de viagens e de passageiros, com o avançar do tempo.

É compreensível que o início da aviação comercial apresentasse números menos impactantes, porém, vale destacar o aumento significativo desses números com a implantação do Estado Novo, em 1937, quando o total de viagens aéreas praticamente duplicou, indo de 3.432 em 1936 para 6.076 em 1937 (SILVA, 1949, p.203). É de se

supor que a adoção de ações de propaganda para a divulgação do Brasil no exterior, assim como o aumento da área de cobertura, justificado pela ampliação da quilometragem do percurso efetuado - de 4.689.023 em 1936 para 6.112.658 em 1937 (SILVA, 1949, p.203) - tenham contribuído para esse aumento.

A Revista *O Cruzeiro* (Ed.0052, 1940, p. 42) publicou matéria chamando a atenção para os números de passageiros transportados no ano de 1940 pelas duas companhias atuantes no Brasil, que faziam voos internacionais: a Panair do Brasil registrou no primeiro semestre um fluxo de passageiros no montante de 12.645. O Sindicato Condor, por sua vez, desde que começou a operar em 1927, havia transportado 115.000 passageiros. Estes números atestam o desenvolvimento da aviação civil/comercial, atendendo às demandas de deslocamento turístico e de negócios no período, voltados basicamente para as elites.

O desenvolvimento do transporte de passageiros no Brasil, uma tendência já corrente nos países desenvolvidos, revelou o início da aviação civil/comercial e negociações políticas que possibilitaram sua prática. Assim foi com a Varig, a Panair e outras companhias aéreas internacionais que tinham interesses além do financeiro e que se aproximavam do Governo por meio de seus representantes civis ou militares para obter algum tipo de benefício ou predileção. Eram tempos de profunda concorrência entre as empresas italianas, francesas e, principalmente, alemãs e estadunidenses.

A presença alemã na aviação civil brasileira era uma realidade: primeiro a Condor Syndikat, depois o Sindicato Condor, e no mesmo ano, a VARIG. As duas primeiras se encarregaram de ligar a Alemanha à América do Sul, e a terceira, dominou o espaço aéreo nacional e, posteriormente o internacional, durante 79 anos.

Compreender de que maneira atuavam as primeiras companhias aéreas instaladas no Brasil e suas relações com o Governo é importante para apontar elementos que corroboram com a afirmação de que o Governo Vargas fazia uso dos mais diversos meios para alcançar seus objetivos. O exemplo disso é a adoção do tripé Turismo-Propaganda-Patrimônio para alcançar a credibilidade desejada junto aos países que lideravam a política e a economia mundial.

É necessário destacar que o desenvolvimento da atividade turística no Brasil se deve, principalmente aos incentivos dados à aviação civil/comercial pelo Governo Vargas; por oferecer maior rapidez nas viagens e propiciar o trânsito aéreo vindo de outros países, este meio de transporte teve maior impacto na divulgação do País, nacional e internacionalmente.

Por se tratar de uma prática de grande visibilidade, a atividade turística chamava a atenção dos apoiadores e também dos detratores do Governo, deixando cada vez mais aparente seu status junto às políticas de governo.

Apoiadores de Vargas e os conflitos com a VARIG

A despeito de sua importância comercial, a aviação civil no Brasil está diretamente relacionada às questões políticas no Governo Vargas. A criação da VARIG, uma das primeiras companhias aéreas do País, concebida por Otto Ernest Mayer, piloto alemão, veterano de guerra é um dos casos em que se pode confirmar esse entrelaçamento.

Segundo Fortes (2004), o surgimento da VARIG foi decorrente de interesses de se converter o Brasil no terreno propício onde as linhas aéreas germânicas tivessem espaço e pudessem operar livremente. O fato de que a VARIG, subsidiada por um grupo de empresários² brasileiros e alemães radicados no Rio Grande do Sul, não havia sido criada por afinidades culturais, e não tinha como uma de suas características a composição de empresa “familiar”, revela o viés político dessas negociações.

A Varig não era uma iniciativa econômica no cenário predominantemente familiar da economia gaúcha. Nem a fundação de uma companhia de aviação comercial nesse período pode ser compreendida fora do jogo estratégico internacional do entre-guerras. Para um especialista norte-americano, a Varig foi criada por iniciativa do Sindicato Condor, “uma companhia de propriedade alemã (controlada pela Deutsche Lufthansa) mas incorporada por brasileiros”, especialmente para assumir a linha aberta entre o Rio de Janeiro e o porto de Rio Grande, via Porto Alegre, passo importante para converter o

² Major Alberto Bins, José Bertaso (Livraria Globo), Charles Freb, Arthur e Waldemar Bromberg (Casa Bromberg), Rodolfo Ahrons, Adroaldo Mesquita da Costa (Jornal Correio do Povo), Emílio Gertrum, Jorge Pfeiffer e Ernesto Rotermund (Gráfica Rotermund, São Leopoldo). (FORTES, 2004, p.185)

Brasil em “base de operações das linhas aéreas alemãs pelo continente – um desenvolvimento lógico em vista da sua posição estratégica em qualquer rota para a Europa e sua grande população alemã. (FORTES, 2004, p.185)

O início da atuação da VARIG no mercado aéreo brasileiro foi motivo de desgastes e desentendimentos políticos, esses fatos, constatados a partir da correspondência política de Aranha, revela a existência de uma guerra de interesses e favorecimentos.

A carta do engenheiro Carlos Sylla (SYLLA, 1931) a Aranha, enviada em 1931, revela o cenário de alguns conflitos expressivos existentes à época, em relação à VARIG. A empresa, fundada por um alemão residente no Brasil, e que já nasceu associada a outra companhia aérea germânica, a Condor Syndikat, foi pivô de indignações e atritos entre membros do Governo do Rio Grande do Sul e do Governo Revolucionário de 1930.

De acordo com Carlos Sylla, a VARIG, posando de companhia séria e promissora, pelas mãos do Sr. Otto Ernst Meyer-Labastille, descumpria sistematicamente os acordos feitos com o Governo do Rio Grande do Sul. E sua indignação se dava por crer que tudo acontecia com o aval de Oswaldo Aranha, sendo este, enganado pelas artimanhas de Meyer.

Ao saber agora pelo General Flores, que me disse não liquidar de vez esse assunto devido aos pedidos que tem recebido de ti em favor da Varig, é que resolvi recalcar aquele sentimento e desobrigar a minha consciência, incomodando-te ainda uma vez para te dar elementos esclarecedores e informativos a fim de que possas julgar com rigor e justiça essa malsinada questão.

Nella foste de começo, como eu também, enganado em tua boa fé, sendo que a maior culpa cabe a mim que, como entendido e pelo empenho que puz mesmo junto a ti pela Varig, devia antes ter estudado a sua situação. Como o que queríamos era ter serviço de aviação para o movimento revolucionário em preparo, não nos detivemos no exame de uma organização que parecia idônea e sã, sem supôr siquer que já estava liquidada completamente, não possuindo mais nada a não ser um director incompetente e inescrupuloso que buscava justamente a salvação para o seu fracasso. (SYLLA, 1931)

Sylla prossegue, tentando justificar suas observações e denúncias sobre a companhia aérea resultado de seu pendor patriótico: “...não vae em minha attitude contra a Varig, nenhum motivo de ordem pessoal: somente a defesa do meu Estado contra a tentativa de exploração de um estrangeiro...” (SYLLA, 1931)

No entanto, finaliza sua comunicação, deixando transparecer algo mais que seus sentimentos nacionalistas, ao se referir à diretoria da VARIG, aos problemas que a empresa enfrentava naquele período, e às suas tentativas de resolver a situação, fazendo uso do nome de Aranha.

[..] essa verdadeira chantagem de um allemãosinho cavador, sem escrúpulos e sem competência. Deu a maior prova de sua má fé, da sua ignorância e da sua inépcia, liquidando em menos de três annos com os 1000 contos da Varig e com o que tentou fazer nos momentos de confusão da revolução. (SYLLA, 1931)

As dificuldades aqui referidas são resultado de uma sequência de fatos ocorridos a partir da dissociação da Condor Syndikat e da Varig. No início, para que pudesse operar no Brasil, Otto Meyer, fundador da Viação Aérea Rio Grandense, se uniu à empresa alemã, cedendo 21% de suas ações em troca de dois hidroaviões e pessoal técnico especializado para operar as aeronaves. No ano de 1930, a Condor, se retira da sociedade e cobra a devolução das aeronaves cedidas inicialmente, e de parte em dinheiro, referente às ações que lhe cabiam. (RIBEIRO, 2008, p.74).

No ano anterior, em 1929, porém, a Varig já havia iniciado negociações com o Governo do Rio Grande do Sul, interessado em se tornar sócio da companhia aérea. Segundo Oliveira (2009),

O Governo cederia, pelo prazo de 20 anos, com opção por mais 20, o campo de Gravataí, para uso e administração da VARIG; lhe forneceria recursos financeiros, no montante de 399:000\$000, para acabamento deste, a construção de um hangar e respectivas instalações essenciais e, finalmente, lhe poria à disposição até 186.000 dólares, para que lhe adquirisse 4 aviões terrestres de passageiros de tipo Junkers F.13, com motor WASP comercial de 420 HP, 2 aviões de correio e carga Junkers W 34 e 2 aeroplanos KLEMM, para instrução. A VARIG, por sua vez, se obriga a adquirir do Governo, 2 dos 4 aviões Junkers F.13, de sua propriedade, mediante a entrega

de 1050 de suas ações, assumiria a conservação dos 6 aviões deste e manteria uma escola de aviação, em que poderia ele matricular anualmente, a título gratuito, até 10 alunos, da Brigada Militar. (OLIVEIRA, 2009, p.56)

Este acordo foi firmado quando Oswaldo Aranha era Secretário do Interior do Estado, naquele momento governado por Getúlio Vargas.

Com a eclosão da Revolução de 1930, Vargas foi para o Rio de Janeiro, Aranha o acompanhou, e à frente do Rio Grande do Sul ficou Flores da Cunha, como interventor. Este se recusava a dar prosseguimento ao acordo firmado por Aranha, considerando-o nulo, uma vez que não havia recebido a aprovação da Assembleia Legislativa. Vale destacar que, após a Revolução de 30, houve a dissolução da Assembleia, por ordem de Vargas.

As dificuldades enfrentadas pela Varig, apontadas por Carlos Sylla como sinal de irresponsabilidade e inépcia administrativa, estavam ligadas a esses entraves impostos por Flores da Cunha.

A importância da VARIG no cenário político brasileiro ficou demonstrada na declaração de Oswaldo Aranha, em correspondência enviada a Flores da Cunha, em março de 1931, destacando a importância da Companhia no desenrolar da Revolução de 1930, e pedindo ao então governador do Rio Grande que desse apoio à empresa aérea.

Como representante do governo, ainda na Secretaria do Interior, assinei um contrato com a VARIG, em que os interesses da Companhia foram esquecidos em favor do Estado e da Revolução. Peço-te agora que o cumpras, honrando, assim, o meu compromisso e salvando da falência iminente uma entidade que tão assinalados benefícios tem trazido ao Rio Grande. Refiro-me não só aos decorrentes do alcance econômico e comercial do serviço aéreo, mas sobretudo dos que não poderemos jamais esquecer, os benefícios prestados, durante a preparação revolucionária. Os dirigentes da empresa sempre estiveram na intimidade da conspiração e foi sempre com a mais decidida solicitude que se prestaram a todas as ligações. Nada, por certo, os autorizava a supor que o Governo do Estado se negaria a cumprir o que assinara por meu intermédio. Seria um crime desamparar a VARIG, Flores,

quando seu reerguimento está nas tuas mãos e ela reclama do Governo, apenas o cumprimento de um compromisso. (OLIVEIRA,2011, p.57).

A partir de então, o Governo do Rio Grande passou a ser acionista da companhia aérea gaúcha, por meio da publicação do Decreto 4.880/1931, com a aquisição de ações da empresa. O apoio citado por Aranha deixou o Governo com uma dívida moral. Então, a intervenção em favor da companhia ocorreu e está documentada. Registros encontrados no Arquivo do CPDOC/FGV, na correspondência política de Oswaldo Aranha, referem-se aos trâmites de questões relacionadas à empresa, nas quais houve a intercessão de Aranha.

São várias cartas endereçadas a Aranha pela VARIG ou por pessoas relacionadas a ela, deixando ainda mais clara a relação de afinidade e compromisso entre as duas partes – o Governo e a empresa, considerada a primeira companhia aérea brasileira, mesmo tendo sido criada e dirigida por um alemão e ter em seu corpo operacional diversos pilotos da mesma nacionalidade.

As observações de Carlos Sylla se desdobram em outra carta (SYLLA, 1931) agora enviada a Sinval Saldanha, Secretário do Interior e Justiça do Rio Grande do Sul, tratando das mesmas questões referentes à Varig, seus diretores e pilotos alemães e ao não cumprimento do contrato firmado com o Estado gaúcho. Nesta carta, Sylla revela que, com a autorização dada pelo Governo para o funcionamento da Varig, a empresa abriu licitação para a construção do aeroporto São João, em Porto Alegre. A proposta vencedora foi a de Sylla, que não se concretizou em decorrência dos problemas expostos e, certamente, por outros não evidenciados nas cartas a que tivemos acesso.

Nesta correspondência é possível perceber a importância do desenvolvimento da aviação civil/comercial no país naquele período, a participação efetiva do empresariado nessa empreitada, além do intenso jogo político presente nas negociações e contratos firmados, não necessariamente apresentados de forma clara.

Para assegurar o funcionamento adequado da aviação, diante de tantos interesses subjacentes, foi criada a Diretoria de Aeronáutica, que, segundo Sylla (SYLLA, 1931) “Da divergência com o commando militar, resultou na criação da Directoria de

Aeronáutica, sob as ordens directas e immediatas do Presidente do Estado ao qual se devia dirigir em assumpto de aviação do Estado Maior.”

Sylla que fazia parte do quadro funcional deste órgão teve acesso a todas as informações sobre as companhias aéreas, principalmente a Varig. Este acesso permitiu a Sylla intensificar sua indignação e traços de xenofobia, como se pode constatar a seguir.

A Directoria encampou então todas as organizações de aviação, vido então eu a conhecer o organismo e a situação de todas ellas. E só então pude verificar que a Varig era um caso extranho de macrocephalia e mystificação: só tinha a cabeça de uma directoria bem paga, sem corpo de trabalho que lhe pudesse sustentar; que depois de consumir os 1000 contos de seu capital realiado, vive apenas da confusão que propositadamente estabelece com o Condor Syndikat, do qual tem apenas a agência, alugando do mesmo um pequeno hydro-avião para fazer em seu nome uma linha para Pelotas.

Companhia completamente liquidada, com dois pomposos directores allemães, bem pagos emquanto lhes foi restando o dinheiro dos accionistas, e cujos conhecimentos em matéria de aviação constituem motivos de chacota dos technicos seus patrícios, quer se salvar com uma encampação pelo Estado, aproveitando-se de um momento todo especial. (SYLLA, 1931)

Carlos Sylla, certamente não era o único a se revoltar com a situação: fosse pela questão financeira, fosse por algum conflito ideológico rescendido com a presença de alemães atuando livremente nos negócios nacionais.

Si já não fosse um crime entregar a aviação do Estado à direcção de estrangeiros sem competência e animados unicamente de intuitos mercantis, seria immoralidade o Governo encampar uma companhia particular que leva já consigo o fardo de um passivo de cerca de 1000 contos.

Já não existia uma companhia Varig: o capital consummido rapidamente pela incompetência, sem um aparelho siquer, sem material, sem aeroporto, sem publicidade de balanço nem relatório, sem nada enfim; só dois allemães com o título de directores que defendem seus interesses pessoaes escudados no cadáver de uma entidade que só existe hoje nas cinco letras do nome. (SYLLA, 1931)

De acordo com Vianna (2018), Sylla deixa evidente o quanto a aviação civil/comercial era cobiçada e despertava interesses diversos, além de patentear o tamanho do problema a ser administrado por Oswaldo Aranha futuramente.

Alguns meses após a carta de Carlos Sylla, Aranha recebe a de Otto Meyer, fundador da VARIG, solicitando atenção para seus pedidos e para a situação da companhia, usando como argumentos a defesa nacional e o desenvolvimento econômico que a aviação traria para o Brasil.

[...] tomo a liberdade de chamar a atenção de V. Exca. no interesse da primeira e ainda única empresa nacional de tráfego aéreo, cuja direcção me foi confiada, e na cogitação de que todo dia perdido para a aviação significa também um dia perdido, inutilmente, para a economia e defesa da paz, para alguns pontos que nos parecem importantes, e nesse ínterim solicito que V. Exca. nos proporcione o interesse benévolo e o auxílio valioso de sempre. (LABASTILLE, 1931)

Segundo Vianna (2018), as habilidades de persuasão de Meyer ficam claras em sua missiva, na medida em que faz uso de argumentos de peso para convencer Aranha a proporcionar à Varig “o auxílio valioso de sempre”. Lembrar que a Varig era primeira e única empresa aérea nacional, pedir agilidade no atendimento às suas demandas, sob a alegação de que a demora resultaria em prejuízos para o Brasil, e o lembrete de que o auxílio vinha sendo prestado continuamente por Aranha, são uma demonstração da simpatia do ministro pela causa, da anuência de Vargas e de interesses políticos manifestados em contatos anteriores.

Meyer apresenta, então, seus pedidos, atingindo os pontos de atrito apresentados por Sylla e as dificuldades enfrentadas pela empresa em função das mudanças no acordo firmado com o Governo do Estado. Acordo este, assinado por Aranha, mudanças estas, decorrentes da Revolução de 1930.

- 1) Anulação de todas as restrições impostas pela revolução à Varig e à sua directoria, com a supressão da Directoria de Aeronautica;
- 2) Convite ao snr.Dr. Carlos Sylla para a representação, mesmo passageira, dos interesses da aviação sul-riograndense, junto à Comissão de Navegação Aérea no Ministério da Viação e Obras Públicas e

oportunidade para o aperfeiçoamento do referido senhor nas questões técnicas do tráfego aéreo. Mas tarde pretendemos oferecer ao sr. Dr. Carlos Sylla uma cooperação activa com a Varig ou dentro das secções a ella filiadas. (LABASTILLE, 1931)

Para sanar suas finanças e se desvincular da Sindicato Condor Ltda, Meyer pede a cessão de aeronave doada ao Movimento Revolucionário de 1930 pelo Sr. Edgar Costa. A sequência da carta mostra que Meyer lista entre seus pedidos, a cessão ou financiamento de aeronaves e o pagamento dos recursos financeiros para definitiva estruturação da companhia aérea.

4) Pagamento dos recursos financeiros para a compra de 4 aviões de tráfego e 2 aviões de combate, de alta eficiência, para a Brigada Militar, dentro dos prazos mais breves possíveis, e também dos meios para organização definitiva do aeródromo de São João, Desenvolvimento da ideia sobre a instalação de uma fabrica do aeródromo de São João. (LABASTILLE, 1931)

A carta objetiva deixar a Varig em total segurança, tendo todas as condições para operar, com aeronaves e aeródromo financiados pelo Governo, isenção fiscal, exclusividade para a realização de serviços de fotogrametria e, ainda, a nomeação do Major Alberto Bins, acionista da empresa como representante oficial da capital do Estado no Conselho Fiscal da Varig.

As sutilezas de Meyer, ao citar Sylla diversas vezes, colocando-o sempre como merecedor de sua confiança, poucos meses após ter sido denunciado por ele, deixa ver parte do jogo de interesses com o qual Aranha deveria lidar durante sua permanência no Governo.

Considerações finais

A despeito de já haver trânsito aéreo no Brasil no início da década de 1920, foi a partir dos anos 1930 que a aviação comercial no Brasil tomou impulso. O apoio financeiro do Governo foi primordial para tal feito, tanto que havia um número considerável de empresas e linhas aéreas em funcionamento. A importância da aviação civil no Brasil se

refletiu na construção do Aeroporto Santos Dumont, inaugurado no ano de 1936. O projeto do francês Alfred Agache³ tinha como objetivo não apenas atender à demanda por um local mais apropriado para a aterrissagem dos aviões, mas também, construir um aeroporto que estivesse de acordo com a capital federal.

O franco desenvolvimento da aviação civil/comercial no Brasil durante a Era Vargas dava suporte e impulso à realização de negócios, incrementando a economia brasileira, e colocando o País cada vez mais próximo das grandes potências da época. Mais que isso, representava nosso poder político e o potencial estratégico, despertando interesses estrangeiros. Assim, o campo para investimentos na aviação se tornava cada vez mais propício.

É importante lembrar que este movimento acontecia em um cenário de mudanças políticas mundiais significativas, com questões econômicas e ideológicas que provocariam contendas e hostilidades nos mais diversos setores da sociedade. Essas hostilidades estavam presentes também no segmento da aviação civil/comercial brasileira.

Ao analisarmos o material referente ao caso Varig, era possível se imaginar que tudo ocorreria por sentimentos de xenofobia, ou por um senso anti-germanista, já presente em parte da população, no entanto, aos aprofundarmos a leitura dos documentos primários que ancoraram esta pesquisa, foi possível perceber a rede de ligações políticas existentes por trás do desenvolvimento da atividade turística no Brasil, da aviação civil/comercial, além, obviamente, do surgimento de hotéis, restaurantes e cassinos nas grandes capitais do país.

Os interesses varguistas se sobrepuseram e se destacaram não só nas atividades turísticas, mas na propaganda e no patrimônio, desde a publicação de revistas nos Estados Unidos, com informações sobre o Brasil prontas para despertar a atenção e

³ Alfred Hubert Donat Agache (1875-1959) – Arquiteto francês, graduado pela Escola de Belas Artes de Paris, professor do Colégio Livre de Ciências Sociais e do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, membro fundador da *Société Française des Urbanistes* (SPU). Responsável pela elaboração de planos urbanísticos de diversas cidades, tais como: Paris, Dunquerque, Orleans, Chicago, Lisboa, São Petesburgo, Instambul, entre outras. No Brasil elaborou o Plano urbanístico do Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Vitória, Recife e o ajardinamento do Parque Farrroupilha em Porto Alegre.

encantar o leitor norte-americano, conquistando sua simpatia e fornecendo um mapa para os possíveis investidores.

Os investimentos feitos pelo Governo Vargas na aviação civil/comercial, não foram as únicas ações em busca da valorização da imagem do País no exterior; outras ações como a participação em feiras internacionais, a publicação de livros, revistas e folhetos sobre o Brasil, o convite a jornalistas estrangeiros para conhecer o Carnaval carioca, a participação em exposições de arte e arquitetura internacionais tiveram igual importância e uso político, contribuindo para a concretização de uma estratégia de governo que, temporariamente deu certo.

Referências

- ABREU JR., Theophilo E. de. *Nas asas da Panair*. Rio de Janeiro: T.E.de Junior, 1999
- BARBOSA, Nair Palhano. *Nas asas da história: lembranças da Panair do Brasil*. Rio de Janeiro: Agir, 1996.
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *Brasil 1940-41: relação das condições geográficas, econômicas e sociais*. Rio de Janeiro: Est. de Artes Graph: C. Mendes Junior, 1941.
- FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas*. Caxias do Sul: Educus; Rio de Janeiro: Garamond, 2004. 459 p. (Coleção Anpuh, RS).
- LABASTILLE, Ernest-Otto Meyer. Carta a Oswaldo Aranha. Rio de Janeiro, 17 agosto 1931. CPDOC. OA cp 1931.08.17/4. Disponível em: <www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/OA/textual/carta-de-ernest-otto-meyer-labastille-a-oswaldo-aranha-submetendo-a-sua-aprovacao-varios-pontos-de-interesse-vital-a-varig-tais-como-a-supressao-d>. Acesso em: 14 jun. 2017.
- NETO, Lira. *Getúlio: do governo provisório à ditadura do Estado Novo (1930/1945)*. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.
- OLIVEIRA, Sandra Regina de. *Rota de colisão: a cultura da Varig Grande e a aviação civil brasileira em meio a globalização*. 2009. 282p. Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp107092.pdf>>. Acesso em: 5 março 2018

OLIVEIRA, Sandra Regina de. Rota de Colisão: a histórica cultura da VARIG em choque fatal com as mudanças da aviação comercial brasileira. Rio de Janeiro: E-papers, 2011.

Revista O Cruzeiro, edição 0052 de 1940, p.42. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=003581&PagFis=26626&Pesq=Aeroporto Santos Dumont>>. Acesso: 15 out.2017

RIBEIRO, Elones Fernando. A formação do piloto de linha aérea: caso VARIG o ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. 2008. 386p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

SILVA, Moacir M.F. Geografia dos transportes no Brasil, 1949, p. 203. Disponível em: <<https://archive.org/stream/geografiadostran1949moac#page/254/mode/2up/search/Brasil+1939-40>>. Acesso: 05 set. 2017

SYLLA, Carlos. Carta a Oswaldo Aranha. Porto Alegre (RS), 14 março 1931. CPDOC. OA cp 1931.03.14/3. Disponível em: <www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/OA/textual/correspondencia-relativa-ao-caso-varig-e-propostas-para-a-sua-solucai-porto-alegre>. Acesso em: 14 jun. 2017.

VIANNA, Andrea de Albuquerque. Turismo, propaganda e patrimônio no Brasil: um encontro à luz de fragmentos d correspondência política de Oswaldo Aranha durante a Era Vargas (1930-1945) – Natal, 2018, 245f. Tese (doutorado), Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN, Centro de Tecnologia, Departamento de Arquitetura.