



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

HÉVERTON ARAUJO MACHADO

**ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL CONSTRUINDO UMA NOVA HISTÓRIA DA
AVIAÇÃO DO NORDESTE DIANTES DOS ACORDOS COMERCIAIS E
MILITARES NAS DÉCADAS 1920 A 1940**

Picos/PI
2014

HÉVERTON ARAUJO MACHADO

**ESTAÇÃO PANAÍR DO BRASIL CONSTRUINDO UMA NOVA HISTÓRIA DA
AVIAÇÃO DO NORDESTE DIANTES DOS ACORDOS COMERCIAIS E
MILITARES NAS DÉCADAS 1920 A 1940**

Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura
Plena em História, da Universidade Federal do Piauí
– UFPI, *Campus* Senador Helvídio Nunes de
Barros, como requisito parcial para obtenção do grau
de Licenciado em História.

Orientador: Prof. Ms: Francisco Gleison da Costa
Monteiro

Picos/PI
2014

Eu, **Héverton Araújo Machado**, abaixo identificado(a) como autor(a), autorizo a biblioteca da Universidade Federal do Piauí a divulgar, gratuitamente, sem ressarcimento de direitos autorais, o texto integral da publicação abaixo discriminada, de minha autoria, em seu site, em formato PDF, para fins de leitura e/ou impressão, a partir da data de hoje.

Picos-PI, 11 de agosto de 2014.

Héverton Araújo Machado

Assinatura

FICHA CATALOGRÁFICA
Serviço de Processamento Técnico da Universidade Federal do Piauí
Biblioteca José Albano de Macêdo

M149e Machado, Héverton Araújo.

Estação Panair do Brasil: construindo uma nova história da aviação do Nordeste diante dos acordos comerciais e militares nas décadas de 1920 a 1940 / Héverton Araújo Machado. – 2014.

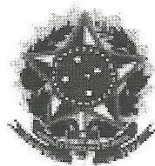
CD-ROM : il; 4 ¾ pol. (47 p.)

Monografia(Licenciatura Plena em História) – Universidade Federal do Piauí. Picos-PI, 2014.

Orientador(A): Prof. MSc. Francisco Gleison Monteiro

1. Relações Diplomáticas. 2. Nordeste - Brasil. 3. Panair. 4. Parnamirim. I. Título.

CDD 629.132 509 81



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
Campus Senador Helvídio Nunes de Barros
Coordenação do Curso de Licenciatura em História
Rua Cícero Duarte Nº 905. Bairro Junco CEP 64600-000 - Picos- Piauí
Fone: (89) 3422 2032 e-mail: coordenacao.historia@ufpi.br

ATA DE DEFESA DE MONOGRAFIA

Ao dia (07) do mês de Agosto de 2014, na sala do Laboratório de Ensino de História, do Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, da Universidade Federal do Piauí, reuniu-se a Banca Examinadora designada para avaliar a Defesa de Monografia de: **HÉVERTON ARAUJO MACHADO** sob o título **ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL CONSTRUINDO UMA NOVA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO DO NORDESTE DIANTES DOS ACORDOS COMERCIAIS E MILITARES NAS DÉCADAS 1920 A 1940**

A banca constituída pelos professores:

Orientador: PROF. MS. FRANCISCO GLEISON DA COSTA MONTEIRO
Examinador 1 : PROF. DR. FRANCISCO DE ASSIS SOUSA NASCIMENTO
Examinador 2 : PROF. MS. NAUDINEY DE CASTRO GONÇALVES

Deliberou pela aprovação do (a) candidato (a), tendo em vista que todas as questões foram respondidas e as sugestões serão acatadas, atribuindo-lhe uma média aritmética de 9,0.

Picos (PI) 07 de Agosto de 2014

Orientador (a): Francisco Gleison da Costa Monteiro
Examinador (a) 1: Francisco de Assis de Sousa Nascimento
Examinador (a) 2: Naudiney de Castro Gonçalves

Dedico esse trabalho a minha família pela ajuda necessária para desenvolver esse trabalho

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por me dar coragem, perseverança e pela liberdade de escolha.

Aos meus pais Francisca e Raimundo, por depositarem em mim a confiança necessária para a realização do meu dever como ser humano, sempre trilhando o caminho da simplicidade.

Ao meu orientador, Prof. Ms. Francisco Gleison da Costa Monteiro, uma pessoa repleta dos melhores princípios de vida e exemplo de dedicação e envolvimento que jamais será esquecido, agradeço pela confiança e amizade e pela orientação na realização deste trabalho.

A associação de veteranos ANVFEB Juiz de Fora-MG principalmente a responsável pela entidade Dona Fátima pela e os familiares do Major Ruy pela ajuda.

Ao pesquisador da Fundação Rampa de Natal Rostand Medeiros pela ajuda em seus trabalhos magnífico sobre a Estação Panair ao professor Luiz Gustavo pela colaboração e auxiliou nos documentos para desenvolveresse trabalho. Ao amigo Fred Nicolau pela ajuda na Fundação Rampa de Natal com a documentação informações cruciais, aos outros amigos da fundação que ajudaram com a documentação do arquivo público de Natal.

Aos Professores da Universidade Federal do Piauí pela ajuda que contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho principalmente pela ajuda necessária para selecionar os documentos possíveis para realizar esse trabalho obrigado aos professores DR. Jonhy Santana de Araújo e DR. Francisco de Assis de Sousa Nascimento pelo apoio moral e orientação sobre o tema relacionado é que Deus fortaleça e conceda a felicidade de vocês.

Agradecer também ao Acervo do Senado Federal e na biblioteca digital do Senado pela colaboração nessa pesquisa principalmente ao Walderez Maria Duarte Dias que me ajudou e orientou no Acervo do Senado obrigado pela ajuda que Deus abençoe sua família no Distrito Federal. Ao Portal FEB pela ajuda na documentação para realizar esse trabalho. Ao grandepesquisador Durval Lourenço Junior pela ajuda e pela colaboração para desenvolveresse trabalho obrigado. Ao CPDOC da Fundação Getúlio Vargas pelo o acervo que colaborou para construir esse trabalho.

Aos colegas de graduação pelo incentivo e convivência. Meu agradecimento pela colaboração e amizade. Ao grupo de pesquisadores Brazilian Expeditionary Force que compartilha conhecimento e documentação necessária para o desenvolvimento desse trabalho obrigado a todos vocês por esse incentivo.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar alguns fatores que contribuíram para intensificar as relações diplomáticas entre Brasil e Ocidente pós-primeira Guerra Mundial nas décadas de 1920 a 1940. Dialogamos com os teóricos com: Hobsbawm, Aron, Fausto, Moura. Além destes, apresentar a desenvolvimento da história da aviação Nordeste e suas novas rotas pelo norte-nordeste do Brasil através de fotografias e jornais relativos à expansão da aviação do Brasil e do diálogo com outros continentes em que é possível, por exemplo, analisar o interesse Norte-Americano pelo controle das empresas estrangeiras forçando nacionalizar a CONDOR. Portanto, percebermos a importância dos acordos comerciais e militares que resultaram na criação da maior base Americana fora dos seus domínios territoriais que foi a Estação Parnamirim Fields que substituiu a antiga Estação PANAIR no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial.

Palavras-chave: Relações Diplomáticas. História da Aviação. Nordeste. Panair. Parnamirim.

ABSTRACT

This paper aims to analyze some factors that helped to intensify the diplomatic relations between Brazil and West post-First World War in 1920 and 1940. Dialogued with the theoretical with: Hobsbawm, Aron, Fausto and Moura. In addition, the present development in the history of aviation and northeastern their new routes from the north and northeast of Brazil through photographs and papers relating to aviation expansion of Brazil and dialogue with other continents where it is possible, for example, consider the utility North-Américan by the control of foreign companies forcing nationalize CONDOR. Therefore realize the importance of commercial and military that resulted in the creation of the largest Américan base outside their territorial domain that was FildsMelbourn Station which replaced the old PANAIR station in Brazil during World War II agreements.

Key words : Diplomatic Relations. Aviation History. Northeaste. Panair. Parnamirim.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01: Mapa do trajeto dessa companhia do Nordeste Brasileiro a Europa.....	23
Imagem 02: Imagens dos plafetos de propaganda das empresa aéreas na década de 1930. ..	24
Imagem 03: Imagem do carimbo do Governo Alemão na Estação Panair do Brasil.....	26
Imagem 04: Imagem das primeiras estruturas físicas da Estação Panair em 1930	27
Imagem 05: Imagem de uma propaganda da Condor em um jornal potiguar.....	29
Imagem 06: Imagem de Amélia Earhart e seu Navegador em natal em 1937	31
Imagem 07: Imagem do abastecimento de combustível da empresa Condor	32
Imagem 08: Imagem da construção em Natal do prédio Américo em 1942	36
Imagem 09: Imagem de Parnamirim Filds em novembro 1942.....	37
Imagem 10: Imagem da visita do presidente Norte Américo em Parnamirim	38
Imagem 11: Imagem das lavadoras de roupa	39
Imagem 12: Imagem de bombardeio dos aviões a um submarino do eixo no litoral Brasileiro.....	40
Imagem 13: Imagem Da Parada de 7 de Setembro na Avenida Deodoro da Fonseca	41

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 -RELAÇÕES DE DIPLOMACIA ENTRE BRASIL E OCIDENTE NAS DÉCADAS DE 1920 A 1930	14
1.1 A Política Norte-Americana na década de 1920	16
1.2. Acordo Comerciais e Militares na década de 1930.	17
2 -ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL	23
2.1 As Primeiras Empresas de Aviação na Estação Panair do Brasil.....	24
2.2 Aviação Condor no Nordeste Brasileiro.....	25
3 - OBRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL	34
3.1 Parnamirim Filds	36
3.2 Parnamirim Filds no Desenvolvimento da cidade de Natal.	38
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44
FONTES	46

INTRODUÇÃO

Entre muitos temas de importância que compõem a História Social, Política e Militar, desperta-me o interesse em pesquisar e analisar as Relações Internacionais entre Brasil e Ocidente na pós-primeira Guerra Mundial nas décadas de 1920 à 1940. Contudo as primeiras pesquisas foram no campo das relações internacionais com análise de documentação sobre os acordos comerciais e militares durante as grandes Guerras mundiais.

Quando, já no século XX, se modifica novamente a natureza da Guerra, e os seus propósitos a transformar um movimento de liberação nacional e unificação em um universalismo nacionalista, a participação da população na guerra é proporcionalmente ampliada. Enquanto, durante o período da guerra limitada, os conflitos pouco interessavam à população, que era afetada primariamente por meio de tributos mais elevados, as guerras do século XX passaram a construir uma preocupação concreta de todo mundo, tanto no sentido de identificação nacionalista, como de participação militar ou econômica¹.

Sendo assim, este trabalho usa mostrar a Estação Panair do Brasil diante dos acordos comerciais e militares e interesse do Governo Norte-Americano pela aviação na América latina. Através disso vou analisar alguns jornais e folhetos de propaganda sobre as empresas aéreas que utilizava a Estação Panair do Brasil como base de apoio de aviação, principalmente da Condor na construção da história da aviação no Brasil a partir do Nordeste Brasileiro. A intenção está em investigar através das propagandas os imaginários construídos durante as décadas de 1920 à 1940 e as novas rotas comerciais da aviação civil, pelo norte-nordeste do país dialogando no campo das relações internacionais, história da aviação nacional, militar é político.

Desse modo percebemos que a questão diplomática entre o Brasil e os Estados Unidos que acabou induzindo o Brasil a ingressar na Segunda Guerra mundial ao lado dos Aliados, depois de deixar sua neutralidade na guerra, com Vargas deixando de lado a identificação com os países nazi-fascistas, passando a dar total apoio aos Estados Unidos depois do ataque a base norte América de Pearl Harbour, no pacífico devido o forte comércio existente entre ambos.

¹ MORGENTHAU.H. **A Política entre nações: a luta pela poder e pela paz.** Traduzido pelo Oswaldo Biato. Editora UNB. São Paulo 2003, p. 693.

Além disso, vou utilizar fontes iconográficas para realizar este trabalho pelos quais foram registrados, a antiga estação Panair do Brasil até ser substituída pela nova estação Parnamirim Fields pertencendo ao Estados Unidos da América intensificando as relações diplomáticas, sociais e militares com os Brasileiros a partir de 1942.

A iconografia é, certamente, uma fonte histórica das mais ricas, que traz embutida as escolhas do produtor e todo o contexto no qual foi concebida, idealizada, forjada ou inventada. Nesse aspecto, ela é uma fonte como qualquer outra e, assim como as demais, tem que ser explorada com muito cuidado. Não são raros os casos em que elas passam a ser tomadas como verdades, por que estariam retratando fielmente uma época, um evento, um determinado costume ou uma paisagem².

O propósito deste trabalho seria compreender as relações diplomáticas entre Brasil e Ocidente. Qual a importância da Estação Panair do Brasil na história da aviação no Brasil. Quais os fatores que contribuíram para a construção da maior base da força aérea Americana em solo Brasileiro. Como podemos entender o Brasil durante a Segunda Guerra mundial perante no discurso do pan-Américanismo.

As fontes utilizadas para este trabalho são do autor Chagas Deivison no seu estudo Entre o Eixo e os Aliados: "O Dilema Brasileiro na Segunda Guerra (1939-1942)". Trabalhamos com documentos do acervo digitalizado do CPDOC da Fundação Getúlio Vargas, Fundação Rampa de Natal, Acervo do Senado Federal, Biblioteca digital do Senado, Arquivo público do Piauí e de Natal. Dessa forma a partir desses documentos conseguimos socializar ideia da estratégia política Brasileira diante da segunda guerra e compreender suas relações com os Estados Unidos da América.

O texto foi organizado da seguinte forma:

No primeiro capítulo nós mostramos grandes acontecimentos do século XX, que proporcionaram uma série de mudanças nas relações internacionais entre países no mundo. Através de Hobsbawm analisamos o processo histórico das guerras entre nações pela qual veremos se destacar a política intervencionista dos Estados Unidos se aplicando em todo continente Americano. Sendo assim, nós mostramos a importância dos acordos comerciais e militares para o fortalecimento do Governo de Vargas diante das crises financeira, militar e da política internacional.

² PAIVA, Eduardo França. **História & Imagens**. Editora Autêntica. Belo Horizonte-MG.2006, p.5.

No segundo capítulo mostramos a importância da Estação do Panair do Brasil para o desenvolvimento da aviação no Brasil. Ligando-se ao nordeste outros lugares do mundo principalmente pelo pioneirismo da empresa aérea Condor que foi responsável pelo o transporte aéreo no norte e nordeste do nosso país que sofreu perseguições do governo Brasileiro diante da preocupação do Americana com aviação no continente Américano. Neste capítulo mostra ainda as primeiras ocupação norte Americana na antiga Estação Panair do Brasil.

No último capítulo desse trabalho elenca alguns elementos do governo Brasileiro no processo da Segunda Guerra Mundial o discurso do Pan-Américanismo e fortalecimento entre o Brasil e os Estados Unidos da América que intensificou as relações militares entre Brasileiro e Norte-Americanos que resultou na criação da maior base norte-Americana fora do seu território no nordeste Brasileiro especialmente na proximidade da cidade de Natal no Estado Rio Grande do Norte.

As razões que justificaram a realização dessa pesquisa foram analisar a importâncias dos acordos diplomáticos, financeiros e sociais entre ambos, sendo firmados vários acordos militares e comerciais, fazendo com que o Brasil entrasse no conflito com os Aliados. As relações sociais e internacionais intensificaram um laço fraterno entre os países que vão justificar a criação de uma base Norte-Americana no Brasil.

CAPÍTULO I

RELAÇÕES DE DIPLOMACIA ENTRE BRASIL E OCIDENTE NAS DÉCADAS DE 1920 A 1940.

Nas décadas de 1920 e 1940 do século XX o mundo atravessou um delicado momento na sua conturbada história política, as democracias liberais³. Uns dos grandes acontecimentos do século XX proporcionaram uma série de mudança dos paradigmas da sociedade moderna e suas relações internacionais e sociais e problemas como desemprego e falta de alimentos ocasionada pela Primeira Guerra Mundial que acarretou uma série de mudança nos costumes e na tradição da população no mundo, modificando o modo de produção capitalista de pequenas indústrias a grande multinacional. Aliado a isso, se junta o medo do comunismo soviético se alastrar por outros países do continente europeu, já no fim dos anos de 1920, a Quebra-Crash da Bolsa de Nova York⁴. A Primeira Guerra mundial vai criar um revanchismo que vai gerar a Segunda Guerra Mundial.

Falar em "Segunda Guerra Mundial" significa que houve uma "Primeira Guerra Mundial" saiba muito bem que nem sequer o conhecimento de fatos básicos do século pode ser dado por certo. Meu objetivo é compreender e explicar por que as coisas deram no que deram e como elas se relacionam entre si. Trata-se de comentar, ampliar (e corrigir) nossas próprias memórias. E falamos como homens e mulheres de determinado tempo e lugar, envolvidos de diversas maneiras em sua história como atores de seus dramas — por mais insignificantes que sejam nossos papéis —, como observadores de nossa época e, igualmente, como pessoas cujas opiniões sobre o século foram formadas pelo que viemos a considerar acontecimentos cruciais⁵.

Segundo Hobsbawm as catástrofes do breve século XX se constituem de duas tipologias de processos históricos, a guerra entre nações e as guerras civis (acompanhadas muitas vezes de revoluções). O que confere caráter catastrófico a tais eventos e os diferenciam das guerras do passado é a sociedade industrial em que se baseiam: numa sociedade em que a maior parte do produto social ainda é realizada na agricultura, a economia não permite a

³ Sistema de governo baseado na separação dos poderes e num sistema de pesos e contrapesos entre os vários órgãos do estado. BOBBION, Norberto. **Dicionário de Política. Brasília: UNB, 1995.**

⁴ Queda Vertiginosa das ações da bolsa de valores de Nova York; pior dia da crise econômica de 1929.

⁵ HOBBSAWM, Erick. **ERA DOS EXTREMOS O breve século XX. 1914-1991** Tradução: MARCOS SANTARRITA Revisão técnica: MARIA CÉLIA PAOLI, 2ªed. COMPANHIA DAS LETRAS, p.51.

mobilização de milhões de homens por vários anos de intensas batalhas encarniçadas; somente o nível de industrialização atingido pela Europa, EUA e Japão no início do século permitiu que surgissem simultaneamente uma alta produtividade do trabalho, um exército de reserva de mão-de-obra e a generalização de uma atividade liberta da sazonalidade natural inerente à atividade agrícola. Apesar disso, a mobilização em massa de homens para a guerra impôs enormes tensões à força de trabalho, fortaleceu os partidos socialdemocratas e os sindicatos e suscitou a entrada das mulheres no mercado de trabalho de forma efêmera na primeira-guerra e permanentemente na segunda-guerra.

Com o decorrer da Primeira Guerra Mundial, após o conflito intensificou uma crise diplomática acarretando e provocando aos países europeus, uma série de conflitos armados proporcionando a uma grande e intensa Guerra entre nações que aproveitaram para se beneficiar da política internacional. Podemos ressaltar, Inglaterra e França, que acabaram revelando as ações dos governos ditatoriais e, em nome de uma paz que beneficiasse a todos, deixou que ações, como a anexações de territórios e subjugação de outras nações ficassem se reposta clara para não intervir nesses países que adotaram um regime totalitário por parte do governo.

Os governos da França e da Inglaterra acreditavam que seu principal adversário era União Soviética e não os governos nazi-fascistas que se fortaleciam cada vez mais. Percebemos que os regimes autoritários se fortaleciam e conseguiram um apoio maior com um número de aliados que vai motivar um segundo conflito global entre nações dos ocidentais e orientais. Segundo a análise de Raymond Aron, na obra Paz e Guerra que se mostra ascensão dos regimes autoritários:

Se em 1933 a França tivesse seguido o conselho do marechal Pilsudski, empregando a força para derrubar Hitler, que acabara de chegar ao poder, teria violado o princípio da não-intervenção nos assuntos internos dos outros Estados e desrespeitando o direito da Alemanha de escolher livremente seu regime e seus governantes; isto lhe teria valido seguramente uma denúncia indigna por parte da opinião pública norte-Americana, dos moralistas e idealistas, que ocorriam em defesa não do nacional-socialismo alemão, mas da regra da vontade popular e do princípio de não intervenção. A violência cometida contra nação alemã marcaria a ação francesa como o selo da infância, e o mundo nunca saberiam quantas desgraças o desaparecimento precoce de Hitler lhe teria poupado. (ARON, 2002, p.704).

Ao analisar esse pensamento percebemos que política de não-intervenção tem suas conseqüências que pode acarretar um desequilíbrio entre nações, provocando vários conflitos promovendo uma Guerra global. Esse tais conceitos poder ser explicado através Raymond

Aron, em uma frase que ele utiliza da obra de Clausewitz para explicar o significado de uma guerra entre nações e quais as consequências de uma guerra entre países que dizem civilizados;

A guerra é ato de violência, e não há limites a manifestação desta violência. “cada um dos adversários regista para outro, de onde resulta uma ação recíproca que, conceitualmente, deve chegar a um extremo.” Aquele que se recusa a recorrer as certas brutalidades teme que o adversário faça disto uma vantagem, afastado qualquer escrúpulo. As guerras entre povos selvagens. As guerras entre países civilizados não são necessariamente menos cruéis do que as guerras entre povos selvagens. A causa profunda da guerra é a intenção hostil, não o sentimento de hostilidade. A maior parte das vezes, quando há intenção hostil dos dois lados, as paixões e o ódio não tardam a animar os combatentes [...] Mas a vontade de destruir o inimigo, inerente ao conceito da guerra, não foi anulada ou reduzida pelo progresso da civilização. (CLAUSEWITZ Apud ARON, 2002, p. 69-70.)

A guerra sempre é um ato de violência quando um país esta em guerra a população que tenta subsair a esse tipo de conflitos gera uma consequência para esse país que teme o poder bélico do seu rival e contra-ataca. Após os conflitos os dois lados, sempre terá as paixões e o ódio diante da vontade de destruir o seu inimigo e acabar com o conflito.

1.1 A Política Norte-Americana na década de 1920.

Por um lado, a ameaça da influência européia havia diminuído após a Primeira Guerra Mundial e “dentro dos Estados Unidos o apoio ao fardo das políticas intervencionistas começou a declinar”⁶. Por outro, os latino--Americanos “começaram a pressioná-los a abrir mão desse direito e aceitar o princípio da não intervenção em suas relações com eles”⁷. Estas pressões culminaram na Sexta Conferência Internacional dos Estados Americanos realizada em Havana em janeiro e fevereiro de 1928, e na Sétima Conferência Internacional dos Estados Americanos realizada em Montevideu em dezembro de 1933. Durante esta última, o secretário de Estado Cordell Hull teve que aceitar a Convenção sobre Direitos e Deveres dos Estados, que formulava claramente a política do não intervencionismo.

⁶ R. H. Wagner, *United States Policy Toward Latin America (Stanford, 1970)*, p. 13.

⁷ G. Connell-Smith, *The United States and Latin America (Londres, 1974)*, p. 150.

Os Estados Unidos, adotou uma política combinada de pressão e cautela diante do avanço da Alemanha. Grupos econômicos Americanos- investidores, banqueiros, importadores – desejavam a adoção de represália contra o Brasil. Roosevelt preferiu evitar medidas extremas que poderiam levar o Brasil a se aliar com a Alemanha ou seguir um caminho nacionalista radical. Em círculos do governo é na área econômica chegou a existir uma clara opção pelo maior entendimento com os Estados Unidos ou com Alemanha. Osvaldo Aranha, embaixador em Washington a partir de 1934, e Valentim Bouças, representante da IBM no Brasil, aliam-se no campo Americano; elementos da cúpula militar, como Dutra e Gois Monteiro, revelaram simpatia pela Alemanha. Olavo Sousa Aranha, um empresário paulista com interesse em algodão, café, exportação de minério de ferro e carvão, era o Bouças alemão.

Em 1929, os Estados Unidos, foi o principal parceiro comercial Brasileiro, assumiam um papel de liderança no financiamento de outros aspectos da economia cafeeira de exportação. Segundo Gerson Moura, a turbulência que abalou os alicerces das estruturas econômicas, sociais e políticas ocidentais, da crise de 1929 até interromper a Segunda Guerra Mundial, teve efeitos semelhantemente radicais no Brasil: depressão econômica, revolução política, o crescimento de movimentos sociais organizados em moldes socialistas e fascistas, e competição entre as Grandes Potências para aumentar sua presença no Brasil. Enquanto a Grã-Bretanha permanecia numa posição de recuo defensivo, a Alemanha novamente entrou na corrida por influência econômica e política contra os Estados Unidos. O Brasil teve que responder ao novo desafio e redefinir todos os aspectos de sua vida, inclusive a política externa.

1.2 Acordo Comerciais e Militares na década de 1930.

Porém “Após a Revolução de 1930, houve um relativo estremecimento nas relações Brasil-EUA, devido apoio que o governo norte-Americano dava ao presidente deposto (MAGRO, 2004, p59)”. Percebemos um afastamento do político Getúlio Vargas do Governo norte-Americano e sua preferência pelos governos nazi-fascistas europeus, destacamos que o governo Brasileiro nunca deixou de reconhecer a importância do comércio com Estados Unidos. Durante todo o período da Segunda Guerra Mundial o Brasil buscou uma neutralidade, ora fazia relações internacionais com os Eixos liderados pela Alemanha Nazista

de Adolf Hitler de outro modo fazia relações com os Aliados o governo de Getúlio Vargas utilizou esse mecanismo para investimento do capital estrangeiro em nosso país.

O governo de Vargas soube tirar proveito de um dos poucos momentos em o Brasilinha poder de barganha frente às potências mundiais, nesse momento que a diplomacia brasileira atua diretamente para garantir que as aspirações brasileiras de conseguir apoio financeiro das potências internacionais se concretizem⁸.

Com à Crise Financeira Mundial acenou o declínio da hegemonia inglesa e a emergência dos Estados Unidos, isso se deu, sobretudo, a partir do momento em que as medidas do presidente Roosevelt, de combater á crise, começaram a surtir efeito. Ao mesmo tempo, surgiu outro competidor no cenário internacional – a Alemanha nazista, a partir de 1933. A Alemanha iniciou uma política de influência ideológica e de competição com seus rivais na América Latina.

Foi nesse contexto que o governo Roosevelt tomou a iniciativa de propor a assinatura de um acordo comercial entre Brasil e EUA, que inaugurasse uma nova fase do livre-comércio no plano internacional. A oportunidade de conversações concretas ocorreu quando da ida de Osvaldo Aranha para os EUA, na qualidade de embaixador do Brasil, em outubro de 1934. Enquanto Aranha tratava com o governo norte-Americano, uma delegação alemã passava pelo Brasil oferecendo mercados para algodão, fumos, lã, banha, couros e arroz Brasileiros, em regime de compensação, isto é, troca de produto por produto. Era um tipo de comércio que não gerava divisas, mas ao menos colocava uma parcela da produção Brasileira de bens primários e supria algumas necessidades de importação. O governo Brasileiro achava-se dividido, uma corrente advogando o comércio compensado com a Alemanha e outra defendendo o livre comércio. No final de 1934, o governo Brasileiro achava-se em conversações simultâneas com o governo norte-Americano, em Washington, e com o governo alemão, no Rio de Janeiro⁹.

Outro acordo comercial foi assinado entre Brasil e Eua em Washington, no dia dois de fevereiro de 1935, pelo secretário de Estado Cordell Hull e o embaixador Osvaldo Aranha, na presença do presidente Roosevelt e do ministro Sousa Costa. Ao mesmo tempo, a missão Sousa Costa obtinha o congelamento dos atrasados comerciais existentes até que se fizessem novos acordos para seu pagamento; algumas semanas mais tarde, obteve em Londres novos empréstimos para a liquidação das dívidas financeiras. O governo Brasileiro usou a

⁸ CHAGAS, Deivison de Moura. *Entre o Eixo e os Aliados: O Dilema Brasileiro na Segunda Guerra (1939-1942)*. Orientador: Prof. Johny Santana. Picos - PI. Universidade Federal do Piauí- Campus Senador Helvidio Nunes de Barros-Pi, Picos, 2011. p 37.

⁹ ARAÚJO, M. *Tratado*; HILTON, S. *Brasil*; WIRTH, J. *Política*.

diplomacia para tentar resolver as divergências e tentar se aproximar da política Norte-Americana do não-intervencionismo desse modo notamos uma aproximação do discurso do pana-Américanismo baseados em acordo comercial.

Diante desse quadro, o governo Brasileiro adotou uma orientação pragmática, isto é tratou de negociar com quem lhe oferecesse melhores condições e procurar tirar vantagens da rivalidade entre grandes potências. Em 1936, assinaram um acordo comercial com os Estados Unidos sobre exportações do setor primário; no ano seguinte assinou outro acordo com Alemanha, que visava principalmente à exportação de algodão, café, cítricos, couros, tabacos e carnes. Após o golpe 1937 a Alemanha e a Itália se aproximaram muitos dos militares Brasileiros com intuito de pressionar por um entendimento com os alemães e obtiveram um grande contato para fornecimento de artilharia, com a Krupp, em março de 1938. Os alemães tinham interesse no Brasil principalmente pela grande quantidade de colônia alemã no sul do país. O governo alemão tinha o objetivo que houvesse um equilíbrio da balança comercial com o Brasil, ou seja, certa paridade entre importação e exportação¹⁰.

Em 11 de maio de 1939 o chefe do Estado-Maior do Exército o general Eurico Gaspar Dutra, o ministro da Guerra manda um aviso secreto ao excelentíssimo o presidente Getúlio Vargas sobre sua opinião sobre a cooperação militar Brasil e Estados Unidos:

Torna-se supérfluo acrescentar que, em tese Sua Excelência o senhor Presidente concorda com o Exame de cooperação que nos oferece os EUA para nossa preparação militar ou em nossa defesa em caso de agressão externa; mas, nesse exame, o Brasil deve permanecer estranhos a qualquer conflito extracontinental ou ainda resultante, sem proveito para nossos interesses. Onde é preciso agir com habilidade e segurança, a fim de que não sejam comprometidas as relações que mantemos com os demais países e, principalmente, a cordialidade continental¹¹.

Por tanto, veremos “dois grupos de políticos e militares das forças armadas” como preferências divergentes sobre o apoio da política Norte-Americana favorável a cooperação militares nos dos Estados Unidos e Brasil. O primeiro deles foi o “grupo política e alguns militares de Oswaldo Aranha” foi composto pelo Ministério das Relações Exteriores e à sua atuação à frente da embaixada do Brasil em Washington, ele foi responsável pelos diferentes temas e ações política relacionados com tratado comercial com os Estados Unidos. Durante a década de 1930 abriu a conferência em 1936 em Buenos Aires sobre aliança dos países sul-

¹⁰ MAGRO, Breno Simões. **Política Pendular em Relações Internacionais na era Vargas de 1930 a 1945**. Brasília, 2004. (Dissertação de Mestrado)

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

Américanos com os demais países do continente Americanos e trabalhou com a questão do pan-Américanismo e as relações do Brasil com os demais países da América Latina e com os Estados Unidos.

O general Góes Monteiro foi decisivo para o elo importante na aliança Brasil-Estados Unidos, iniciada em 1936 e intensificada em 1939, com a ida da missão militar Brasileira a esse país. Integrante dessa missão, ele aconselhou o governo Brasileiro a um maior estreitamento de suas relações comerciais, culturais e militares com os EUA. O prestígio militar de Monteiro aumentou pela da medalha militar de prata concedida ao titular, major de cavalaria, por Washington Luís [Pereira de Sousa], presidente da República, pelo decreto de 12 de Julho de 1928, pelo o reconhecimento dos bons serviços militares prestados, ele consegue muitos adeptos nas forças armadas é inclusive sua carta de patente impressa promovendo o titular a coronel, por decreto de 10 de Março de 1931, assinado por Getúlio Dornelles Vargas, chefe do governo provisório.

Do outro lado estava outro grupo composto por militares liderado pelo “ General Eurico Gaspar Dutra ”era contrário a pazeira militar entre o Brasil e os Norte Americanos ele enviou uma justificativa ao o Senhor Presidente da República do Brasil:

No que diz a respeito ás solicitações prévias a General Kimberley, chefe EMA, relativamente ao conhecimento do nossos estudos defensivos e planos de guerra ou de operações, julgo preferível selenciar sobre o assunto o mesmo conduzir os entedimentos de forma a transparecer a nenhuma necessidade de tais conhecimentos, pois, em face de nossa tradicional política de não-agressão, torna-se fácil demonstrar que esses estudos visam exclusivamente a defesa de nossas fronteira, sem interesse para qualquer forma de cooperação com os EUA¹² .:

Percebemos uma preferência do General Gaspar Dutra por um entedimento com os Alemães nazistas pelas questões política da revolução de 1930, e ainda o grupo de militares favorável ao apoio a Alemanha. Percebemos uma divisão no governos Getúlio Vargas vai usar “as manobras políticas para articular os grupos” tais momentos ele vai buscar apoio dos Alemães para agradar o grupo de militares de Gaspar Dutra e no outro momento ele vai atrás dos Americanos para agradar o grupos político de Oswaldo Aranha e dos militares de Goes Monteiro, ou seja Vargas estava primeiramente preocupado para manter os grupos politicos e militares satisfeito com sua política é assim conseguindo investimento estrangeiro para o desenvolvimento do nosso país.

¹² Aviso secreto n °- 9.Exmo. Sr Chefe do Estado-Maior do Exército.Em 11 de Maio de 1939. Rio de Janeiro.

Segundo Marcelo de Paiva Abreu Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, a principal preocupação das autoridades britânicas encarregadas da gestão da política econômico-financeira orientou-se no sentido de minimizar o custo a curto prazo dos suprimentos vitais ao esforço de guerra. Foi adotada uma política geral de negociação de acordos bilaterais de pagamentos com países cujo balanço de pagamentos com o Reino Unido fosse favorável. No caso Brasileiro, a possibilidade de ser assinado um acordo foi examinada e rejeitada em 1939 em vista de o saldo do balanço bilateral de pagamentos ser favorável ao Reino Unido.

Com a necessidade provocada pela guerra os britânicos começaram comprar carnes e algodão do Brasil e propiciou uma negociação de um acordo de pagamentos em meados de 1940. Em Londres que o balanço bilateral de pagamento se tornasse favorável ao Brasil, ou seja o princípio básico de operações dos acordos firmados pelo Reino Unidos durante a guerra que os parceiros comerciais tinham que ter depósitos ou uma conta em um banco britânico que a moeda da negociação fosse a “Libra” e não havendo cláusula específica referente às condições de liberação futura. A preocupação britânica era com a instabilidade do mercado provocado pela guerra e abalado pela crise financeira nos EUA que causou uma crise financeira global afetando várias nações e investimento nos países que trabalham com sistema capitalista. Em 1941 o Brasil e os Britânicos assinaram um acordo comercial que recebeu o nome Anglo-Brasileiro esse acordo prévio:

O acordo anglo-Brasileiro incluía as seguintes cláusulas principais: 1) todos os pagamentos comerciais e financeiros entre o Brasil e a área esterlina seriam contratados em libras; 2) a taxa de câmbio mil-réis/libra seria baseada em uma paridade fixa de 4,025 dólares por libra; 3) todos os pagamentos a credores Brasileiros seriam depositados em contas especiais tipos A de bancos Brasileiros em bancos londrinos; 4) estes depósitos poderiam ser utilizados apenas para a liquidação de compromisso na área esterlina; 5) depósitos que ultrapassassem um milhão de libras na conta A do Banco do Brasil no Banco da Inglaterra seriam transferidos a uma conta tipo B, garantida contra a desvalorização da libra esterlina com base na cotação média oficial do ouro em Londres (168/6 por onça)¹³.

Segundo ABREU A reação oficial Brasileira ao acordo, embora caracterizada por certa incompreensão de seus mecanismos básicos de operação — especialmente de suas consequências no longo prazo —, insistiu em interpretá-lo como envolvendo indiretamente um compromisso britânico no sentido de manter as contas Brasileiras em Londres com saldo

¹³ABREU, M. *Brazil*; MIN. FAZ. *Relatório*; SAYERS, R. *Financial*.

favorável. Embora a interpretação britânica fosse diametralmente oposta, isto é, de que se não houvesse fundos disponíveis nas contas Brasileiras bloqueadas, os pagamentos deveriam ser efetivados em dólares, a prática comprovou que a posição Brasileira era mais realista.

De fato, em 1940-1941, a balança bilateral comprovou ser desfavorável ao Brasil, obrigando o Tesouro britânico a adotar inúmeros artifícios para manter o saldo positivo das contas Brasileiras: permitiu-se a liquidação em libras de exportações Brasileiras para terceiros países, aumentou-se o volume de compras britânicas no Brasil, tornou-se mais rígido o controle de exportações britânicas para o Brasil e tratou-se de adiantar recursos à conta das compras futuras do Reino Unido no mercado Brasileiro.

O Governo durante o Estado Novo trabalhou com essa política Internacional de atrair investimento de outros países com intuito de buscar novos mercados consumidores para exportar os seus principais produtos do setor primário em outras economias em ascensão no cenário mundial após Primeira Guerra Mundial buscar novos investimentos, principalmente setor industrial. Segundo Boris Fausto os alinhamentos e a realinhamento resultaram da interação de posições entre o Brasil e as Grandes potências, sendo o Estado Novo apenas um dos elementos dessa interação¹⁴.

Desse modo veremos uma série de medidas tomadas pelo governo Brasileiro aceitando vários acordos econômicos e militares entre nações aproveitando a fragilidade do ocidente diante das dificuldades da pós-primeira guerra mundial. Percebemos uma nova política Americana do não intervencionismo que vai percorrer as décadas 1920 a 1930 diante das dificuldades do mercado consumidor da América Latina. Diante desse quadro o governo Brasileiro se aproximou de outras nações que oferecem capital para financiar o desenvolvimento da indústria Brasileira e da infra-estrutura do nosso país.

Uma dos maiores acordos assinados pelo Brasil e os EUA foi o financiamento e a Estruturação das Forças Armadas Brasileira e uma parceria militar entre Brasil e Estados Unidos da América. Entre esses acordos resultou a criação de uma nova estação de aviação e substituindo antiga Estação Panair para Parnamirim Filds.

¹⁴ Fausto, Boris. Historia Concisa do Brasil. São Paulo: EDUSP,2002(pagina 379)

CAPÍTULO II

ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL.

A Estação do Panair do Brasil está localizada nos arredores de Natal, capital do Rio Grande do Norte foi uma base de apoio de aviação mais usada na década 1920 e 1930 por Companhia de aviação de vários lugares do mundo ligando-se América do sul à África e a Europa. Uma das principais companhias estrangeira era Genelare Aeropostale fazia o trajeto ligava a França com América do Sul, outra companhia foi Lignes Latecoére, a qual sucedeu em 1927 em Natal foi uma das pioneiras na aviação na América latinae no Brasil.

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 vôos 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 Andes¹⁵.

A imagem do trajeto dessa companhia do Nordeste Brasileiro a Europa.

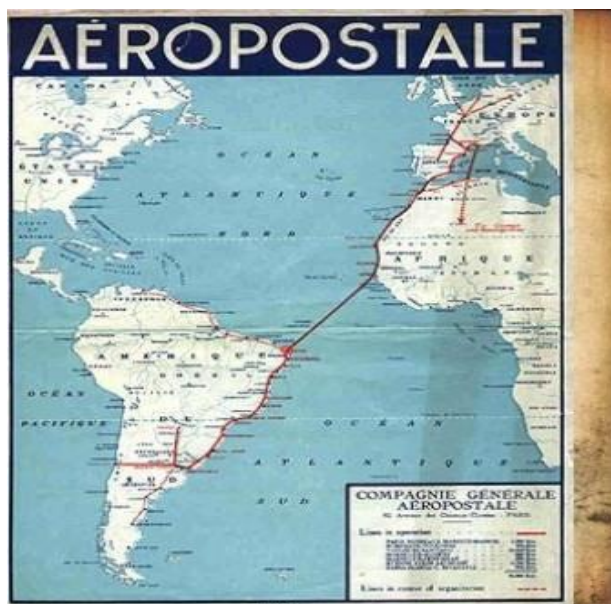


FIGURA 1 .FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA.MAPA DO TRAJETO DA EMPRESA AEROPOSTALE ENTRE AMÉRICA DO SUL ESTAÇÃO PANAIR LIGANDO AO CONTINENTE AFRICANO AO EUROPA¹⁶.

¹⁵MEDEIROS, Rostan. Nas asas da Aéropostale. Natal. 2012. Arquivo disponível no site: <http://tokdehistoria.wordpress.com/2012/07/14/nas-asas-da-aeropostale/>

¹⁶ Documento digitalizado pela fundação Rampa. Natal.2001.

2.2 As Primeiras Empresas de Aviação na Estação Panair do Brasil.

O Governo libera, à iniciativa privada, a exploração dos serviços de Transporte Aéreo, As primeiras concessões para exploração de linhas foram autorizadas, em carácter precário, às empresas estrangeiras Condor Syndikat, em 26 de Janeiro de 1927, e Aéropostale, em 7 de Março de 1927. Trata-se do único caso registado de autorização para exploração de tráfego de cabotagem, no Brasil, por empresa estrangeira¹⁷.

No ano de 1930 a empresa Latécoère 28, percorreu de Natal a Dakar cerca de 3058 quilómetro de distância cerca de 19 horas e 35 minutos de vôo, sem escala, trazendo cerca mais de 100 quilos de malas postais. Com atravessa do Atlântico Sul ao continente Africano bateu o recorde da aviação comercial com esse trajeto que nunca foi feito pela quantidade de peso e pela quantidade de horas. Alguns desses recordes contribuíram para o público mundial conhecer a cidade de Natal como ponto de turismo até as empresas fazem os cartazes de propaganda da Latécoère e sua sucessora “Aeropoatales ou simplesmente a Linha de que Ligavam a Europa á América do Sul via África. Imagens de cartazes de propagandas das empresas:



FIGURA 2.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA. IMAGENS DOS PLANFETOS DE PROPAGANDA DAS EMPRESA AÉROPOSTALE E LATECOERE NA EUROPA NA DECÁDA DE 1930.

¹⁷MALAGUTTI, Antônio Osller. Evolução da Aviação Civil, No Brasil.Consutoria Legislativa. Brasília Agosto de 2001.

Analisarmos os panfletos de propaganda do turismo para o Brasil percebemos uma expansão do turismo na região nordeste transformando no setor de importância para desenvolvimento econômico do país. Nos anos de 1930 a 1939 a Estação Panair fazia vôos comerciais com malas postais entre a o velho continente, América Latina, África à Natal onde ficava localizada na praia Limpa em Natal o desembarque nessa época era feito na pista hidroavião que ligava a pista ao prédio da Estação.

2.3 Aviação Condor no Nordeste Brasileiro.

Ao analisar alguns trabalho sobre a história da aviação acabei cruzando fontes da antiga Estação Panair sobre alguns trabalhado sobre a evolução da aviação no Brasil e perceber a falta de ressaltar a importância do Nordeste na construção da evolução da aviação no Brasil principalmente a Estação Panair ligada com a empresa Condor que foi responsável pelo o transporte aéreo no Norte e Nordeste do nosso país a outros continentes do mundo. Segundo autor André Luiz Almeida a aviação Brasileira teve início em 1927, sendo que a primeira empresa no Brasil a transportar passageiros foi a Condor Skndikat, no hidroavião”Atlântico, que efetuou o transporte do então Ministro da Viação e Obras Públicas,Vitor Konder, e outras pessoas do Rio de Janeiro para Florianópolis. Em 22 de Fevereiro, iniciava-se a primeira linha regular, a chamar de “Linha da Lagoa” entre Porta Alegre, Pelotas e Rio Grande. Em Julho de 1927, era fundada a Viação Aérea Riograndense(VARIG), sendo transfirindo para uma nova empresa o avião”altântico”. Em primeiro de Dezembro do mesmo ano, a Condor Syndikat, que acabara de inaugurar sua linha do Rio – Porto Alegre, era nacionalizada, como o nome de “Sindicato Condor Limitada”. Ele cita Estação Panair como uma simples estação de hidroavião que foi extinta em 1965 .

Além disso segundo o pesquisador da Fundação Rampa Rostand Medeiros tem início com a chegada da aviação comercial alemã no Brasil, em 1926, quando foram iniciados estudos técnicos para implantação de linhas aéreas na região. Neste mesmo ano, um hidroavião Dornier Wall, chegava ao Rio de Janeiro, realizando o primeiro vôo comercial no país. Diferentemente dos franceses, os alemães pouco deram atenção à região Nordeste, tanto que a empresa Sindikat Condor, estabeleceu em 1927 linhas aéreas entre Porto Alegre e o Rio de Janeiro e outras linhas para o interior do estado gaúcho, com serviços de transportes de passageiros e cargas.



FIGURA 3.

FONTE: CARIMBO DO GOVERNO ALEMÃO ENCONTRADO NO ARQUIVO PÚBLICO DE NATAL, COLOBRODADOR ROSTAND MEDEIRO. NATAL.2008¹⁸.

Carimbo do governo Alemão foi encontrada nos primeiros documentos encontrados sobre aviação na Estação Panair em Natal em 1935. Portanto notamos uma dificuldade com os transporte aérea na região nordeste e as dificuldades encontrata pelas empresa principalmente pela falta de infra-estrutura. As primeiras infra-estrutura foi construida na década de 1930 na Estação Panair em Natal na Praia da Limpa, antes disso só era uma estação de apoio é muito conhecido pelos aviadores do mundo que paravam para a poio e descanso e reparo do seus equipamentos aéros. A partir da década de 1930 a empresa Condor começou se estabelecer e predominar na escala da aviação no norte-nordeste do Brasilfazendo novo mercado Latino-Americano da aviação despertando um olhar do governo Brasileiro sobre a iniciativa privada que não tinha mais o controle sobre as empresas de aviação. Esse carimbo pertência a empresa alemã Deutsche Lufthansa que foi responsável por financiar a empresa Condor no Brasil e também por vôs internacional para Natal.

¹⁸ DOCUMENTO DO GOVERNO ALEMÃO ENCONTRADA NOS ARQUIVOS DA ESTAÇÃO PANAIR NO ARQUIVO PÚBLICO DE NATAL.2008.

imagem das primeiras estruturas físicas da Estação Panair em 1930:

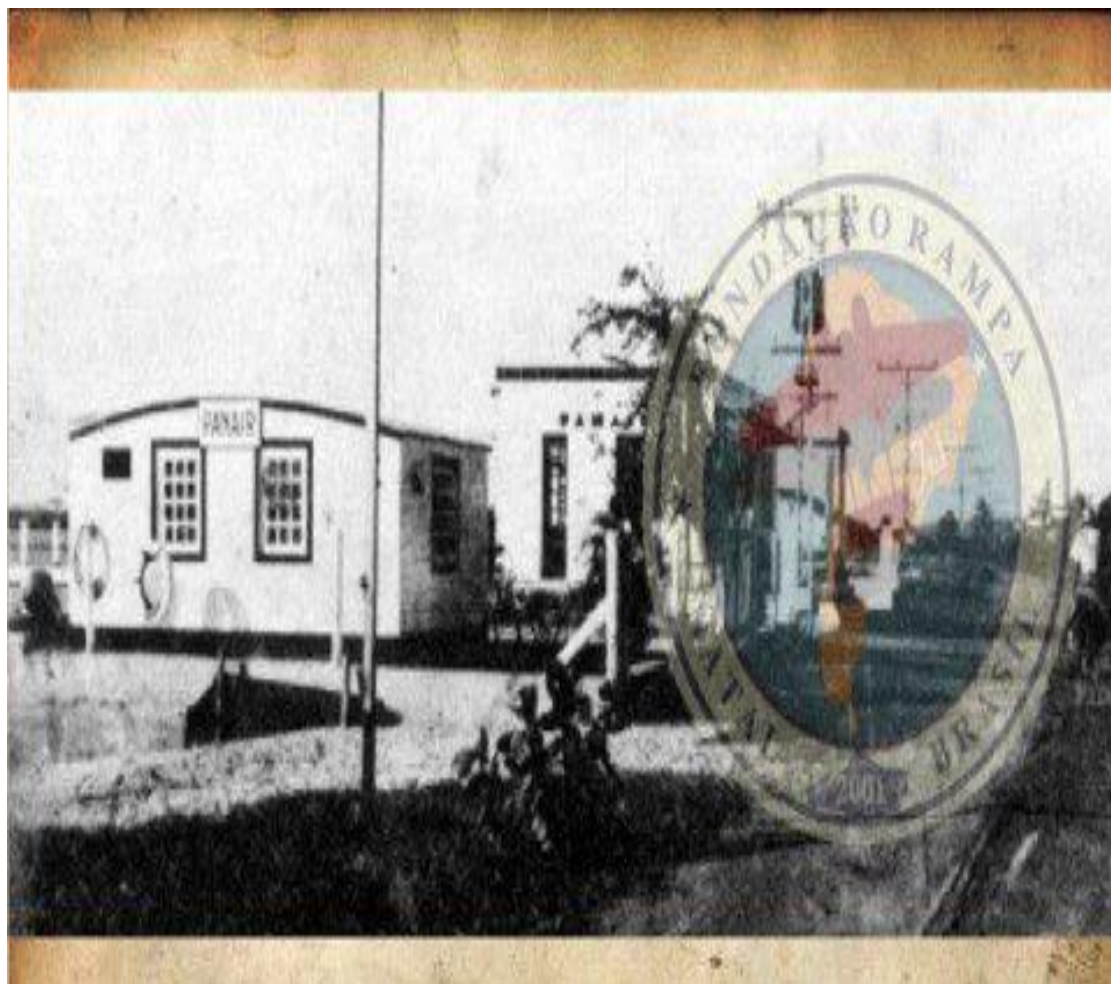


FIGURA 4.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA. FOTO DA ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL, NA PRAIA LIMPA. IMAGEM TIRADA NA DÉCADA DE 1930¹⁹.

A imagem acima mostra os primeiros prédios responsáveis por alojar os pilotos na Estação Panair. Nesses prédios existia uma grande quantidade de registros de aeronaves, principalmente da companhia Condor, portanto o governo brasileiro não tinha informações sobre rotas ou escalas das aeronaves sobre destino. As informações sobre vôos eram restritas principalmente aos internacionais, ou seja, entravam aeronaves no país e saíam

¹⁹Documento digitalizado pela Fundação Rampa. Natal.2001.

sem o governo Brasileiro saber quando o as autoridades sabiam eram pelo noticiário dos jornais ou propropaganda.

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 1931, 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 Aeronautica, em 1941²⁰.

Através disso o governo Brasileiro começou controlar o trafego aéreo no país e também começou investigar os aviadores estrangeiros sem permissão no país para trabalhar. O intrigante que a maioria dos pilotos estrangeiros de origem alemão trabalhavam na empresa Condor, ou seja o governo começou a praticar uma política voltada de pressão do Governo Americano através de acordos comerciais e militares principalmente devido os empresário Americanos da Aviação interessado no Mercado Latino-Americano. Esse acordo fazia parte do trato entre Brasil e EUA sobre o controle da aviação na América latina pela predominancia no país pelas empresas de aviações norte-Americanas.

Segundo a pesquisadora Tânia Quintaneiro os três principais planos norte-americanos – o *Brazilian National Air Transportation*, o da FLA e o da *Pan Am*– tinham pontos em comum. Propunham comprar as peças alemãs em estoque e aeronaves obsoletas para alocá-las em pequenas companhias nos Estados Unidos, fora do alcance das empresas Brasileiras que, sem outra saída, teriam de apelar ao fornecimento estadunidense. Sugeriam investir na NAB, uma companhia “limpa”, do agrado de Vargas, para que duplicasse suas rotas com novas máquinas e, assim, superar a Condor que, em crise de escassez de equipamentos, vinha, segundo Aranha, contrabandeando motores via Buenos Aires em navios espanhóis. A grande questão que os Estados Unidos disputavam com Alemanha os mercados consumidores da América Latina que ameaçava a predominância comercial e industrial ideológica dos Norte-americanos na América do sul principalmente pelos investimentos de empresas alemães nos países sul-americanos.

O processo de controle e reorganização da Condor foi exemplar, tendo durado pouco mais de um ano. Ela possuía 25 aeronaves alemãs quando o comandante Cândido Muricy Filho tornou-se interventor. Era sólida, embora actuasse com equipamentos desfasados. Atendia pequenas cidades como Carolina, Marabá, São Benedito, Saboeiro, Jaícos, Floriano, Caxias, Picos, Loreto, Santo Antônio das Balsas, Grajaú, Pedreiras, Porto Velho, Labrea, Tabatinga, Rio Branco e Xapuri. A ligação por hidroplano Corumbá-Porto

²⁰ ALMEIDA, André Luiz. A Evolução do Poder Aeroespacial Brasileiro. Dissertação de Mestrado em Geografia Política na USP. São Paulo, 2006, página 45.

Velho estava inoperante, mas a empresa pedia a renovação do serviço, a extensão a novas localidades e o aumento de sua periodicidade no norte e no nordeste²¹.

A empresa Condor fazia propaganda em todo o Nordeste em jornais e anúncio sobre os vôos e roteiro imagem de uma propaganda da Condor em um jornal potiguar.

SERVIÇO AEREO CONDOR
Linha Ultra Rapida Internacional
 CORREIO E CARGA
 Natal — Santiago (Chile)

Escalas: Bahia, Rio, Santos, Florianópolis, Porto Alegre, Montevideo, Buenos Ayres, V. Mercedes e Mendoza.
 Partidas de NATAL: Sábados às 7 horas.
 Fechamento de malas: Na Agência e no Correio Geral sexta-feira às 18 horas.

Linha Costeira Nacional
 Passageiros — Correspondencia — Encomendas

Rumo: Sul
 Escalas: Cabedello, Recife, Maceió, Penedo, Aracajú, Bahia, Ilhéos, Belmonte, Caravellas, Victoria, Rio, Santos, Paranaguá, São Francisco, Florianópolis e Porto Alegre.
 Partidas de Natal: Domingos às 8 horas.
 Fechamento de malas: Na Agência e no Correio Geral nos sábados às 18 horas.

Rumo Norte
 Escalas: Areia Branca e Fortaleza.
 Partidas de Natal: Quintas feiras às 14 horas.
 Fechamento de malas: Quintas feiras às 10 horas na Agência e no Correio.

FIGURA 5.

FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DE NATAL. COLABORADOR ROSTA MEDEIRO. NATAL 2009²².

A partir de 1934 a empresa Condor começou a utilizar a propaganda como único reposta as pesseguições sofrida pelo o governo brasileiro e dos Americanos mesmo assim conseguir expandir sua frota de aeronaves muito rápido no olhar das outra empresa estrangeira que tinha interesse no mercado. As maiores concorrentes da Condor foi as espresas Americana *Brazilian National Air Transportation*, o da FLA e o da *Pan Am*, que tinha uma frota inferior a da empresa Alemã. A propaganda acima mostra o serviço aéreo Condor Linha

²¹ QUINTANEIRO, Tânia. A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo Brasileiro: o caso da Condor. Revista Brasileira Política 2009.

²² DOCUMENTO DO GOVERNO ALEMÃO ENCONTRADA NOS ARQUIVOS DA ESTAÇÃO PANAIR NO ARQUIVO PÚBLICO DE NATAL. 2008.

rápida e internacional de Correios e Cargas e passageiros viagem da Estação Panair na cidade Natal Estado do Rio Grande do Norte ao Santiago no Chile com Escala: Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Florianópolis, Montevideú, Buenos Ayres, Mercedes e Mendonza.

Ao Sul fazia Escala: Cabedello, Recife, Maceió, Penedo, Aracajú, Bahia, Ilhéos, Belmonte, Caravellas, Victoria, Rio Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco, Florianópolis e Porta Alegre. No Norte E-Calas, Areia Branca, Fortaleza, Paranaíba, São Luiz, Belém. Essas rotas mostram a evolução da empresa Condor na América do Sul e os Patamar de alcance que ela já chegou com 10 anos de atuação no Brasil, a preocupação com a Condor era grande o Governo Norte-americano e as empresas Americanas começaram a contratar os pilotos alemão da Condor para tentar diminuir a aumentar as dificuldades da Condor de atender sua demanda.

A companhia aérea que trafegava pelo Piauí neste momento era a Condor, que ligava o Estado 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 Condor²³. No Piauí a empresa do Sindicato da Condor começou a trabalhar em 1934 primeiramente com função postais, com objetivo de entregar mais rápido as encomendas postais dos Correios. Em um jornal na cidade de Floriano relata a emoção dos florianense sobre de ver avião de fazendo escala na sua cidade. Antes da inauguração em 14 de junho de 1934 do Campo de Aviação, 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 Parnaíba²⁴.

Segunda VIEIRA Na Cidade de Parnaíba nas décadas de 1930 no campo da aviação, a presença, a presença de aviões da Condor e da Panair Brasil. Assim, a cidade tornava-se cada vez mais “moderna” no intuito de alcançar o progresso almejado por parcela da população, principalmente da elite. A linha semanal da empresa Condor no Piauí fazia viagem de Teresina a Picos-Pi com escalas nas cidades de: São Pedro Regeneração e Oeiras, os horários de saída aconteciam nas quarta feiras a partir das 9 horas da manhã a chegada em Picos às 12 horas do dia, de Picos a Teresina sempre na quinta feiras às 13 horas previsto a chegada às 16 horas da tarde. Além disso a empresa Condor no Piauí foi responsável pela maioria dos voos com respondências postais e também pelo transporte de passageiros a carga máxima de

²³NASCIMENTO, Francisco Alcides do. A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina.

Teresina: FCMC, 2002. p. 183.

²⁴ DOS REIS, Delmar Mendes. *Floriano o Estado do Piauí. Floriano-Pi reeditado novembro de 1993.*

peças que eram transportadas dessas cidades eram 6 peças e outros destaques que todos os aviões da Estação Panair do Brasil da cidade de Natal-RN.

A Estação Panair do Brasil teve um papel importante na construção da história da aviação nacional a partir do Nordeste brasileiro conseguindo-se atrair empresa estrangeira para o Brasil principalmente na área da aviação. Em 1937 o sindicato da Condor junto com a dona da empresa alemã turística Lufthansa começou a expandir aviação alemã pelo o continente sul-Americano contribuindo para atrair outros países com interesses além da econômico principalmente pela predominância no continente Americano. Outros países mandavam aviadores na maioria das vezes eram de empresas estrangeira ou de governo de outros países principalmente para espionar e tirar proveito em algumas situações no campo social econômico e diplomático.

A primeira ocupação norte-Americana na estação Panair aconteceu no dia 17 de maio de 1937 pela aviadora Amélia Earhart ela foi a primeira mulher voar sozinha sobre o atlântico e pioneira na aviação norte Americana sendo a primeira mulher a receber a condecoração Distinguished Flying Cross. Essa condecoração militar atribuída a qualquer funcionário ou membro alistado das Forças Armadas dos Estados Unidos, reconhecidos por ato de “heroísmo ou conquista extraordinária enquanto participava de um voo aéreo, após 11 novembro de 1918²⁵. No ano de 1937 ela visitou a Estação Panair na cidade de Natal antes de tentar quebrar o recorde da aviação mundial, no mesmo ano ela desapareceu no pacífico Sul como seu navegador e nunca mais foi vista.

Imagem de Amélia Earhart em Natal em 1937 acompanhada de seu navegador e 3 natisenses desconhecidos.

²⁵*Distinguished Flying Cross* (em inglês).GruntsMilitary.com.



FIGURA 6.

FONTE:FUNDAÇÃO RAMPA. IMAGEM TIRADA NA ESTAÇÃO PARANAIR EM 1937²⁶.

O SINDICATO CONDOR foi registado em 1º de Dezembro de 1927 e passa a operar em 15 de Julho de 1928, com equipamentos da empresa alemã, nacionalizada. Ao final da década dos 30, a empresa teve seu nome alterado para Serviços Aéreos Condor, passando a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul em 1943, durante a Segunda Guerra Mundial, em decorrência de restrições governamentais ao seu nome resultante da empresa alemã²⁷.

O Principal sindicato das companhias aéreas era da empresa alemã Condor que tinha um prédio na estação Panair ficou funcionando até 1941 depois que um acordo entre governo Brasileiro e governo norte-Americano fechou o prédio por causa do discurso do pano Americanismo em defesa do continente Americano contra os Eixos.

Segunda QUINTANEIRO “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 Departamento de Estado o considerasse inaceitável, embora, no começo das negociações, dissesse que tal mudança só seria solicitada se absolutamente necessária. Mas a pressão persistiu e, em Outubro, a empresa 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 “os serviços que o governo norte-americano pretende contratar no programa de desenvolvimento da borracha, conforme declarações que nos têm sido feitas na Embaixada”.

²⁶ IDEM.

²⁷MALAGUTTI, Antônio Osler. *Evolução da Aviação Civil, No Brasil*. Consutoria Legislativa. Brasília Agosto de 2001. Pag 5.

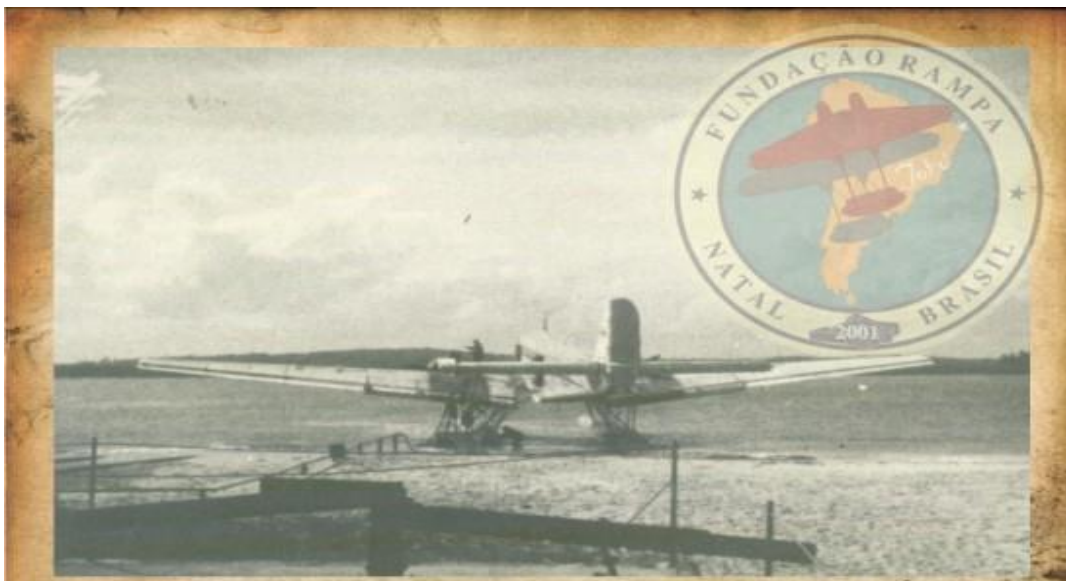


FIGURA 7
.FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA.IMAGEM DO ABASTECIMENTO NO RIO PONTAGI EM NATAL DA
EMPRESA CONDOR EM 1931²⁸.

O abastecimento de combustível era feito no rio Potengi, onde ficava a Estação Panair do Brasil que ficava na proximidade da cidade de Natal. Desse modo veremos a Estação Panair do Brasil como pioneira da aviação na América latina é no nordeste que vai ser disputadas por vários países do mundo principalmente por causa da sua localização geografica é pela facilidade de locomoção pela América latina.

Por tanto ressaltamos a evolução da Empresa Condor do Nordeste Brasileiro para América do Sul provocando vários conflitos economico, sociais, idológico e diplomatico que contribuir para evolução da aviação no Brasil é abrindo novas rotas e escalas da aviação domestica em nosso país sendo discutida através de acordos economico com outros paises do mundo que o governo Brasileiro praticava desses acordo economicos.

Assim notamos também o interesse Norte-Américano pela a estação Panair do Brasil é pelo o controle da aviação no continente Américano atribuindo a importância da diplomacias para manter a política Norte-Américana que predominou na América Latina e combatendo outras nações de paises europeus como alemanha que estava crescendo na América latina é afetando a predominancia dos Estados Unidos no Continente Américano .

²⁸Documento digitalizado pela fundação Rampa. Natal.2001.

CAPÍTULO III

O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A neutralidade na Segunda Guerra Mundial se tornou um aliado importante para defesa da América do sul, logo o Brasil sempre buscou manter laços comerciais entre os países que participou da Segunda Guerra Mundial. Percebemos após o ataque a ilha do Havaí o governo Brasileiro enviou uma carta ao presidente dos Estados Unidos, o democrata Franklin Delano Roosevelt, que o Brasil repudia qualquer ato terrorista cometido pelos japoneses á base de Pearl Harbour, no oceano pacífico, os norte-americanos forçaram o Brasil escolher os Aliados por causa das 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-Américanismo, ao mesmo tempo em que insistia no reequipamento econômico e militar do Brasil como condição de apoio aos Estados Unidos²⁹.

Segundo Chagas, Deivison era a hora de colocar o Pan-Américanismo em prática e mostrar que realmente estava alinhada com os norte-Americanos, mas os políticos de Vargas dentro do governo ainda não haviam se decidido. Desse modo ele ressalta que os generais Góes Monteiro e Gaspar Dutra já tinham certa preferência pelas escolas Americanas de guerra e também a opinião pública Brasileira, que vinha sendo alvo da propaganda pró-Americana durante parte da década de 1930 e início de 1940, condenou os ataques japonês aos Norte-Americanos em que serviu para que o governo Brasileiro demonstrasse sua solidariedade ao governo norte-americano.

Veremos o apoio maciço do governo Brasileiro ao governo dos Estados Unidos reforçando através de um telegrama destinado ao presidente Roosevelt enviado tão logo aconteceu ao os ataques japonês ás base Americanas. O Telegrama mostrava o que:

ao tomar conhecimento da comunicação do Governo de Vargas exercia sobre a agressão sofrida por parte do Japão, convoquei os membros do meu Governo, e tenho a hora de informar a Vargas fexercia que ficou resolvido por unanimidade que o Brasil se declarasse solidário com Estados Unidos, coerente com as suas tradições e compromisso na política continental³⁰.

²⁹ Fausto, Boris. Historia Concisa do Brasil. São Paulo: EDUSP,2002. P211.

³⁰RELAÇÕES EXTERIORES 1941, A-97 disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsb/u1808/000103.html>> acesso em 22 out.2011

O presidente Roosevelt agradece através de um telegrama ao presidente Getúlio Vargas reforçando os laços de pan-Américanista entre duas nações. Em resposta Roosevelt diz seguinte a Vargas.

Hoje, oito, apresso-me a acusar, com o meu mais profundo apreço e o do povo dos Estados Unidos, a pronta e cordial mensagem de solidariedade com o meu país na crise provocada pelo traidor e não provocando ataque provocado ataque praticado ontem pelos japoneses contra a vida e territórios dos Estados Unidos. A mensagem de V. excelência é a prova culminante da afirmação feita tão elo quente, faz poucas semanas, de que o interAméricaníssimo, passara do domínio dos convênios ao campo da ação positiva, o que profundamente me convenceu e encorajou ³¹.

Durante o processo de início da segunda guerra o Brasil assinou vários acordos secretos e diplomáticos entre eles aceitando o pedido dos Estados Unidos para adquirir estação Panair o conhecida como fundação rampa. A política do Pan-Américanismo foi aplicada no nordeste as principais companhias estrangeiras principalmente alemãs foram forçadas a nacionalizar suas empresas e abonar a estação Panair. Os Américanos começaram no início do ano de 1942 destruir as antigas instalação reconstruindo novos prédios.

Segundo Cervo Bueno, nesse contexto de guerra entre países de diversos continentes, o Nordeste Brasileiro tinha uma importância fundamental na estratégia de defesa do continente, amplamente difundida pelo governo norte-Americano, dentro da idéia de colaboração entre os países “Os Estados Unidos foram autorizados, em Março de 1942, a proceder às modificações necessárias á utilização militar nas bases de Belém, Natal e Recife³².”

³¹:idem

³²CERVO, Armado Luiz; História da politica exterior do Brasil. Brasília: editora Universidade de Brasília, 2002.

3.1 Parnamirim Filds

Em fevereiro e agosto de 1942, Brasil e Estados Unidos firmaram vários acordos militares e comerciais, toda a ajuda norte-Americana ao nosso país foi, também condicionada à ajuda Brasileira aos Americanos naquilo que o governo Vargas aceitou o pedido do governo Americano para criar uma base Americana no nordeste Brasileiro veja a imagem:



FIGURA 8.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA. IMAGEM TIRADA EM 1942 NA CONSTRUÇÃO DOS PRIMEIROS PRÉDIO AMÉRICO NO NORDESTE NA ANTIGA ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL³³.

As relações sociais entre os Norte-Americanos e Brasileiros ficou mais próximo com a construção em Natal do prédio EUA em setembro de 1942. Antes desse prédio vieram um grupo de aviadores dos Estados Unidos da América pra Natal e ficaram na antiga Estação Panair do Brasil na praia da Limpa no Rio Grande do Norte. Segundo Medeiros, Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial o antigo campo foi ocupado por forças militares dos Estados Unidos, que ali desenvolveram uma das maiores bases aéreas de apoio ao esforço de

³³ Documento digitalizado pela fundação Rampa.Natal.2001.

guerra aliado em todo o conflito. Lá existiam unidades tanto da U.S. Navy, como da USAAF – United States Army Air Force, a força aérea do exército dos Estados Unidos³⁴. Parnamirim Filds substitui nome da antiga Estação Panair da cidade de Natal foi considerada a maior base Americana fora dos Estados Unidos.

Imagem de Parnamirim Filds em novembro 1942.



FIGURA 9.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA. IMAGEM TIRADA EM 1942 DOS PRIMEIROS PRÉDIO AMÉRICANO NO NORDESTE NA ANTIGA ESTAÇÃO PANAIR DO BRASIL³⁵.

Esta imagem mostra a expansão da antiga Estação Panair do Brasil logo a estação estava se preparando para chegada dos norte-americanos que começaram a chegar no Brasil a partir de setembro de 1942. Muitos desse norte-americanos começou a conhecer a cidade é o Nordeste o objetivos dos primeiros ocupantes eram proteger o litoral Brasileiro e os navios brasileiro que exportava alimentação e alguns suplementos de guerra para abastecer os aliados durante o conflitos. Provalvelmente foi a maior quantidade de equipamento da força aréa Americana em solo Brasileiro desse modo veremos uma grande quantidade de

³⁴³⁴ MEDEIROS, Rostan. https://tokdehistoria.wordpress.com/2012/01/24/as-cores-na-rampa-e-na-base-de-parnamirim-durante-a-ii-guerra/?relatedposts_exclude=8039

³⁵ IDEM.

políticos Americanos visitando a base Parnamirim Filds que ficou conhecido pelos os Americanos.

3.2 Parnamorim Filds no Desenvolvimento da cidade de Natal.

Em 1942 o ministro da marinha Americana, Frank Konox esteve na em Parnamirim Filds morreu exercendo seu cargo no ano de 1944. Knox foi flagrado saindo de uma casinha de Parnamirim por um piloto do VP-83, Bernard Fleck. Essas visitas ficaram cada vez mais marcantes como do presidente Norte-Americano Franklin D. Roosevelt objetivos era intensificar os laços Americanos e aumentar a participação Brasileira na segunda guerra mundial. Em 1943 aconteceu em Parnamirim o encontro dos presidentes o Americano Franklin D. Roosevelt e Brasileiro Getúlio Vargas no que ficou conhecido como “Conferência de Potengi”.

Imagem da visita do presidente Norte Americano em Parnamirim:



FIGURA 10.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA. VISITA A ESTAÇÃO PARNAMIRIM FILDS DO PRESIDENTE DOS ESTADOS UNIDOS FRANKLIN D. ROOSEVELT EM 1943³⁶.

³⁶ IDEM

Ao Analisar a imagem percebermos o presidente Norte-Americano juntamente com o presidente Brasileiro Getúlio Vargas na Estação Parnamirim. A estação Parnamirim Filds foi responsável pelo desenvolvimento da cidade de Natal principalmente na modernização da cidade na mobilidade urbana e também no desenvolvimento economico da região por exemplo os Américanos pagavam as lavadoras de roupas para lavar os uniformes dos militares Américanos. Os militares chamavam as lavadoras de roupas de “ROPA WOMEN” que era conhecida pelos norte-americanos.

Imagem das lavadoras de roupa trabalhando dos Américanos lavando os uniformes:

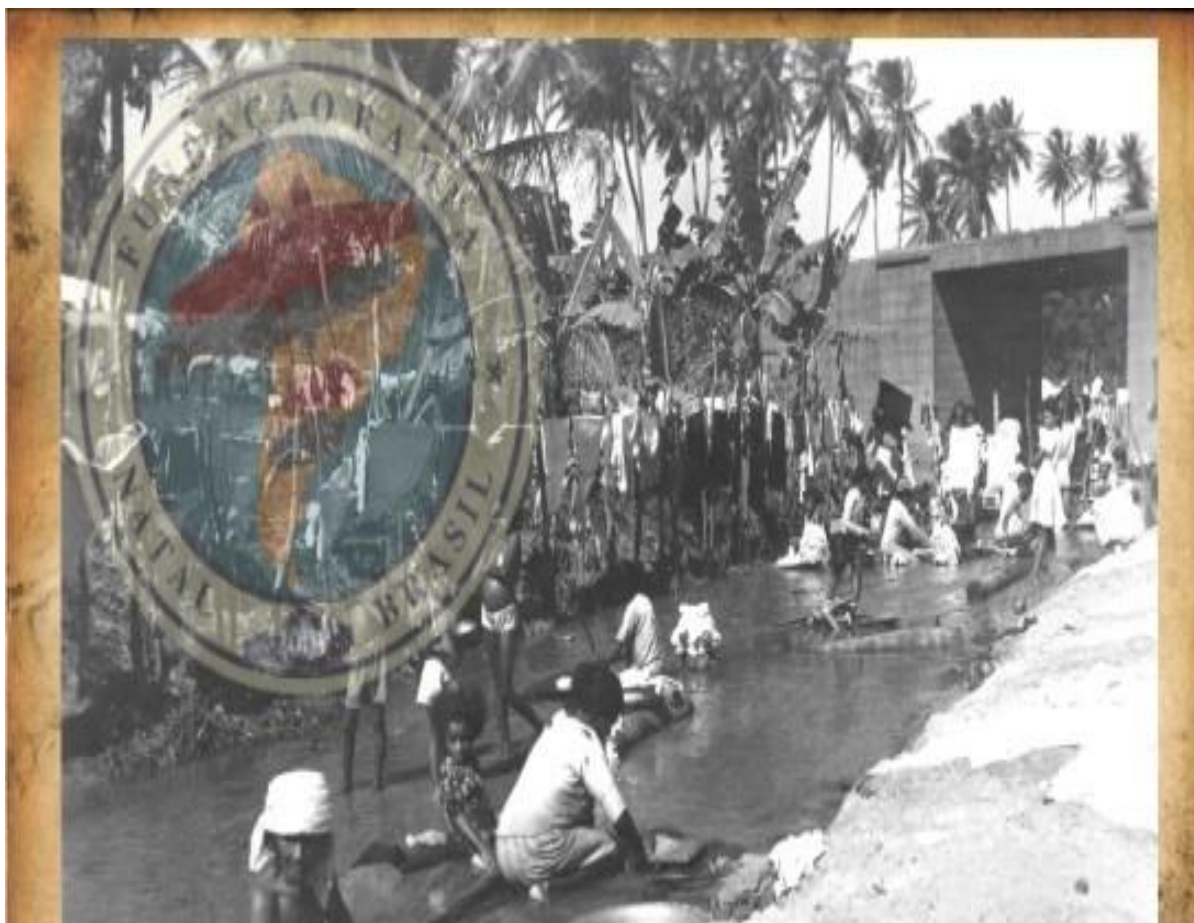


FIGURA 11.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA: IMAGEM DE BERNAND FLECK, O PILOTO DO VP-83/VP-107. (VIA LEE FLECK)³⁷.

³⁷ IDEM.

Na base norte Americana no Brasil vai existir vários setores da marinha Americana, força aérea norte Americana esquadras áreas não identificado, ou seja, para proteger as missões de grau de importância para os aliados. Alguns setores de Parnamirim Fields como setor de flightline do setor da US Navy com venturas de esquadrão era composto mais PB4Y-do VB-107. Os PB4Y são aviões cargueiros como objetivo de levar suplementos de guerra para as tropas: alimentação, armamentos, medicamentos Para África e Europa. A base de Natal ficava o comando do Atlântico sul responsável pela defesa do litoral do Brasileiro onde vai haver vários ataques de submarino alemães.

Existia uma brigada de incêndio formada por Brasileiros e Americanos responsável pela segurança no caso de haver acidente estiver pronto para o combate. Durante esse processo de combate constante no litoral Brasileiro os aviadores de combates dos 107-B4 eles batizavam as suas aeronaves como nomes Macahyba Maiden (donzela de Macaíba) e após participar de afundamento de um U-Boat foi rebatizado como Macahyba Madam ou seja senhora de Macaíba. Um desses ataques aconteceu em 1943 na costa do Nordeste brasileiro, um marinheiro norte-americano chamada “Billie Goodell” recebeu uma medalha por ter visto o submarino U-164, resultado foi o seu afundamento. Depois do episódio o militar da marinha Americana ficou conhecido como “Olhos de Águia”.

Imagem de bombardeio dos aviões a um submarino do eixo:

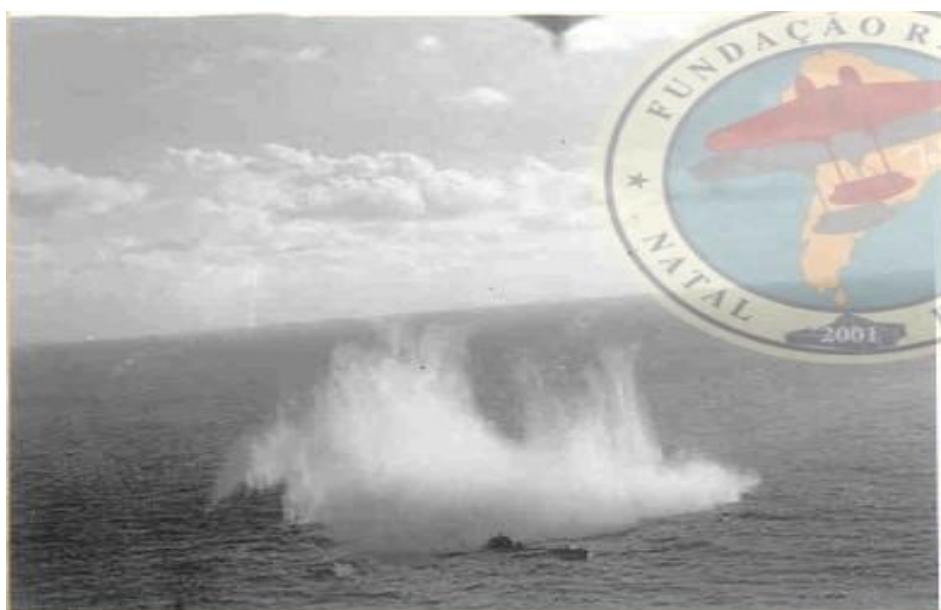


FIGURA 12.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA: IMAGEM DE UM SUBMARINO ALEMÃO SENDO BOMBARDEADO NO LITORAL BRASILEIRO EM 1942.

A base de Natal foi a mais importante e uma das mais usadas na Segunda Guerra Mundial pela proximidade entre o continente Américo e Africano onde aconteceram conflitos entre o Eixo e os Aliados, essa relações internacionais entre Brasil e EUA intensificou durante o conflito global. Os Américanos e os natalenses cultivaram muitos os Balis e intensificou a presença em muitas festas na cidade de Natal. Percebemos que as relações sociais entre Brasileiros e Américanos vão intensificar de varias formas tanto no lazer como em campo de batalha pelos ataques de submarinho UB520 alemães em navios Brasileiros vai haver um laço de pan-Américanismo.

O discurso do pan-Américanismo vai se estender da base de Parnamirim filds, pra ruas da cidade de Natal na parada do 7 de setembro, 1943. Quando militares Américanos desfilando na Avenida Deadoro da Fonseca próximo Hospital Infantil Varela Santiago. O interventor de Estado era o Rafael Fernandes. Todo contingente de Parnamirim Filds estava presente reforçando o laço do Pan-Américanismo. A cidade de Natal sofreu um processo de modernização através da Estação Parnamirim foi expandindo a cidade construindo estradas.

Imagem Da Parada de 7 de Setembro na Avenida Deadoro da Fonseca :



FIGURA 13.

FONTE: FUNDAÇÃO RAMPA: IMAGEM DO DESFILE 7 DE SETEMBRO DE 1942 NATAL³⁸.

³⁸ IDEM.

Nos anos finais da Segunda Guerra mundial a Estação Parnamirim Filds, virou um cemitério de aeronaves estacionado especialmente de aviões e não mais de combate estacionado no Terminal de passageiros Parnamirim Filds. Pós guerra a antiga estação Panair do Brasil ou conhecida como “ Rampa” para os Norte-Americanos como Estação Parnamirim Filds vai um novo município do Estado de Rio Grande Norte. Percebemos a importância da Estação Parnamirim Filds como um instrumento importante para decisiva vitória dos Aliados perante o Eixo deste modo a região da estação se desenvolveu economicamente e estabelecendo relações sociais entre os Norte-Americanos e Brasileiros aproximando, mas o Brasil do EUA como os Aliados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim como podemos ver, foi observado uma série de medidas tomadas pelo governo Brasileiro aceitando vários acordos econômicos e militares entre nações aproveitando a fragilidade do ocidente diante das dificuldades da pós-primeira guerra mundial. Através desses acordos assinados pelo Brasil entre EUA foi o financiamento e a Estruturação das Forças Armadas Brasileira paceria militar entre Brasil é Estados Unidos da América.

Sendo assim a Estação Panair do Brasil foi a pioneira da aviação na América latina é no nordeste que vai ser disputada por vários países do mundo principalmente por causa da sua localização geografica é pela facilidade de locomoção pela América latina. Veremos a evolução da Empresa Condor do Nordeste Brasileiro criando novas rotas pelo Norte-Nordeste Brasileiro que contribuiu para evolução da aviação no Brasil.

Além disso mostramos a Transição da antiga Estação Panair do Brasil para nova importância da Estação Parnamirim Filds conhecida como maior base Americana fora do seu territorio como um instrumento importante durante a segunda Guerra Mundial foi decisiva para a vitória dos Aliados perante o Eixo. Desse modo a mostramos o processo de modernização com transformação da antiga Panair para Base da Força Aérea Americana que contribuiu para desenvolver economicamente cidade de Natal e estabelecendo relações sociais entre Americanos e Brasileiros aproximando, mas o Brasil do EUA como os Aliados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PAIVA, Eduardo França. **História & Imagens**. Editora Autêntica. Belo Horizonte-MG.2006.

MORGENTHAU.H. **A Política entre nações: a luta pela poder e pela paz**. Traduzido pelo Oswaldo Biato. Editora UNB. São Paulo 2003.

ARON, Raimund. **“O que é uma Teoria das Relações internacionais**. In: BRAILLARD, P. Teoria das relações internacionais.Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian,1990.

BOBBION,Norberto.**Dicionário de Política. Brasília: UNB, 1995.**

HOBBSBAWM,Erick. **ERA DOS EXTREMOS O breve século XX**. 1914-1991 Tradução: MARCOS SANTARRITA Revisão técnica: MARIA CÉLIA PAOLI 2º edição 9ª reimpressão COMPANHIA DAS LETRAS.

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

Fausto, Boris. História Concisa do Brasil. São Paulo: EDUSP,2002.

CERVO, Armado Luiz; História da política exterior do Brasil. Brasília: editora Universidade de Brasília, 2002.

MALAGUTTI, Antônio Osller. Evolução da Aviação Civil, No Brasil.Consutoria Legislativa. Brasília Agosto de 2001

Dissertação e Tese.

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

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

MOURA,Gerson. **Relações Exteriores do Brasil :Mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Fundação Alexandre Gusmão. Brasília 2012.

MAGRO, Breno Simões. **Política Pendular em Relações Internacionais na era Vargas de 1930 a 1945**. Brasília, 2004.(Dissertação de Mestrado)

CHAGAS, Deivison de Moura. Entre o Eixo e os Aliados: O Dilema Brasileiro na Segunda Guerra (1939-1942). Orientador: Prof. Johny Santana. Picos - PI. Universidade Federal do Piauí- Campus Senador Helvidio Nunes de Barros-Pi, Picos, 2011. p 37

FONTES

Queda Vertiginosa das ações da bolsa de valores de Nova York; pior dia da crise econômica de 1929.

R. H. Wagner, *United States Policy Toward Latin América*(Stanford, 1970).

G. Connell-Smith, *The United States and Latin América*(Londres, 1974).

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

<http://www.cpdoc.fgv.br/> Assinatura do Acordo Com o Brasil e Estados Unidos, Sentados a esquerda para a direita Souza Costa, Oswaldo Aranha, Roosevelt e Cordell Hull 1935 Washington EUA-CPDOC-SC-foto-0092..

Documento digitalizado pela fundação Rampa. Natal. 2001.

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

ARAÚJO, M. *Tratado*; HILTON, S. *Brasil*; WIRTH, J. *Política*.

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

ABREU, M. *Brazil*; MIN. FAZ. *Relatório*; SAYERS, R. *Financial*.

FUNDO GÓES MONTEIRO.arquivo Nacional.Ministro da Justiça. Rio de Janeiro.1999.

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

DOCUMENTO DO GOVERNO ALEMÃO ENCONTRADA NOS ARQUIVOS DA ESTAÇÃO PANAIR NO ARQUIVO PÚBLICO DE NATAL.2008.

DOCUMENTO DO GOVERNO ALEMÃO ENCONTRADA NOS ARQUIVOS DA ESTAÇÃO PANAIR NO ARQUIVO PÚBLICO DE NATAL.2008.

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

Distinguished Flying Cross (em inglês).GruntsMilitary.com

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