

Aviação civil em tempos de guerra: o *Syndicato Condor* (1927-1942)

Profa. Dra. Sylvia Ewel Lenz*

Resumo

Apresento breve histórico das relações teuto-brasileiras e o papel da subsidiária da Lufthansa, o *Syndicato Condor* na história da aviação civil no Brasil permeada pelos voos de dirigíveis a sobrevoar a capital federal. Após o golpe, o governo Vargas aproximou-se do modelo nazi-fascista para governar e desenvolver o país. Entretanto, após a deflagração da Segunda Guerra, enfatizou o nacionalismo brasileiro. Para tal recorreu à proibição de uso da língua estrangeira na imprensa, em escolas e templos. A extensão do domínio econômico dos Estados Unidos nas Américas reforçou a campanha anti-Eixo reforçada após a sua entrada no conflito, seguida pelo Brasil. A partir de então, austríacos, alemães e japoneses tornaram-se suspeitos, com muitas delações, confisco de bens e mesmo confinamento. Mesmo empresas dirigidas por descendentes dos “súditos do eixo”, viram-se privadas de seus dirigentes, acionistas ou até empregados. Foi o caso do Sr. Ernesto Hölck que tanto se dedicou em fundar novas rotas pelo sertão, com sacrifício de seus funcionários enviados a morar em confins do país. Apesar de brasileiro, junto com o diretor da Panair foi acusado de espionagem, mas só eles foi considerado culpado, deposto do cargo e detido.

Palavras-chave: *Imigração alemã - Rio de Janeiro - Segunda Guerra - Panam*

Abstract

Herewith I present the German-Brazilian relations and the role Lufthansa branch the *Condor Syndicat* in the civil aviation history in Brazil also remembering Zeppelins voyages to the country in middle of the 1930ies. Vargas government approached the nazifascist model to develop the country but after the 2nd. Word War, he emphasized the nationalization. Thus President has forbidden the use of foreign languages – mainly Germany and Japanese, in press, schools and churches. The economical extension of the United States over all America reinforced this position, mainly after their war declaration after Pearl Harbour, followed by Brazil. After that, all Austrian-Germans and Japanese were suspects, lost liberty and properties. .Even companies directed by German or Japanese descendents had their directors, acionists or employees discharged. This was Mr. Ernesto Hölck case who has dedicated so much and founded new routes in hinterland, with sacrifice of the workers send to live so far away from their homes. Although he was born in Brazil, he was accused of spionage together with Panair director – but only Hölck was considered guilty, lost his work and was inprisoned in concentration camp.

Palavras-chave: *German immigration - Rio de Janeiro - Second War - PanAm*

* Professora do Programa de pós-graduação da Universidade Estadual de Londrina na área de História Moderna e Contemporânea. É bacharelada e licenciada em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1985 e 1992). Possui Mestrado em História Social pelo programa de pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro (1993), doutorado em História pela Universidade Federal Fluminense (1999) e pós-doutorado pela UERJ (2010).

Apresentação



1 – Elly Clara Ewel, secretária na Condor, em nome da empresa homenageia o piloto com flores no seu retorno, após a inauguração de mais uma linha aérea, entre tantas outras que conectaram as cidades isoladas do sertão entre si, com a capital federal e até com países limítrofes.

O Sindicato Condor e a Viação Aérea Cruzeiro do Sul Ltda. marcaram dezenove anos de trabalho (1936-1955) na vida de minha mãe como secretária trilingüe nas empresas. A Condor, subsidiária da Lufthansa, uma empresa estatal alemã, abriu várias rotas no Brasil e na América Latina e lembro-me de como relatava com entusiasmo cada vez que uma rota aérea era inaugurada. Com pesar, também contou sobre o destino trágico de seu chefe, Sr. Ernesto Hölck, um dos muitos teuto-brasileiros acusados de colaborador com o Eixo. Portanto, resgato a memória da aviação civil alemã, contextualizada na história da comunidade alemã, presente no Rio de Janeiro desde 1816 e das relações Brasil-Alemanha durante as Guerras Mundiais.

Em termos documentais, este breve estudo¹ foi elaborado tanto a partir das histórias contadas pela minha mãe (1917-1997) e, recentemente, pela filha do Sr. Hölck como pela sua documentação e imagens herdadas como: o livreto da *Defesa de*

¹ Como trabalho em Londrina, só pude pesquisar e elaborar o texto no feriado de Corpus Christi, quando viajei ao Rio de Janeiro, onde guardo a documentação em minha residência.

Ernesto Holck realizado pelo Advogado Evandro Lins e Silva, Rio, 1943. Da progenitora herdei fotos de celebrações que registraram abertura de novas rotas pelo interior do país integrado por via aérea. A bibliografia versa sobre a diplomacia do período, o pan-americanismo político e econômico de Washington sobre o continente, com expansão da Pan-Air no Brasil, subsidiária da *Pan American World Airlines*.

Presença germânica no Rio de Janeiro

Encerradas as Guerras Napoleônicas (1799-1815) e do imperialismo francês na Europa, o Congresso de Viena proibiu a presença de cortes em colônias, como no caso da portuguesa cuja capital fora transferida de Lisboa para Rio de Janeiro. Como o príncipe regente D. João resistiu ao retorno à pátria, em 1815 alterou a condição política da América Portuguesa, erguida a Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Ou seja, deslocou a capital do Império Luso da Europa para os trópicos. A solução diplomática de transformar o Rio de Janeiro em capital de um reino, aliás, do Império Luso, viabilizou o seu reconhecimento jurídico perante as potências européias. E, para consolidar a junção Brasil-Europa, foi selada a união entre antigas dinastias - Bragança e Habsburgo, com o matrimônio entre a filha do imperador austríaco, D. Leopoldina com o filho do Príncipe Regente, D. Pedro...

Após o restabelecimento da paz europeia restabelecida, negociantes hanseáticos que, antes das guerras napoleônicas importavam produtos coloniais da América Portuguesa via Lisboa fundaram casas comerciais na capital, Salvador e Recife. Quando da declarada independência da nação D. Pedro I, sem pode mais contar com as forças armadas lusas, recorreu tanto a corsários britânicos para formar a frota naval como mercenários dos Estados Alemães para compor o Exército Imperial de modo a impor a unidade territorial no norte, nordeste e sul do país².

Muitos colonos vieram junto com a leva de mercenários e a maioria rumou para o sul onde fundaram uma colônia germânica em 1824, considerada data da imigração alemã no País. Após a dissolução das tropas, no final da década de 1820, muitos rumaram para a atual São Leopoldo, enquanto outros permaneceram no Rio de

² Conforme dissertação de Nélio Galsky, **Mercenários ou libertários: as motivações pra o engajamento do Alte. Cochrane e seu grupo nas lutas de independência do Brasil**, UFF, 2006 e do livro de Cel. Juvêncio Saldanha Lemos, **Os mercenários do imperador**, Rio de Janeiro, Bibliex, 1996.

Janeiro, onde aplicaram ofícios aprendidos na terra natal, trabalhando como artífices e fabricantes³. O Império Alemão, consolidado em 1871, tornava-se um dos maiores importadores de café e demais matérias-primas e exportadores de manufaturados para o Brasil imperial, depois república. Após a unificação estatal, entre o governo imperial destinou a Companhia de Navegação Hamburg-Süd para a América Latina e Hapag Lloyd para as demais linhas marítimas pelo mundo, concorrendo com poder naval dos britânicos, detentores do maior império ultramarino.

Da Grande Guerra resultou a Revolução Soviética e o fim dos impérios na Europa— russo austro-húngaro e alemão, embora Portugal, Holanda, Reino Unido, França, Bélgica mantivessem seus impérios pelo mundo. Na Alemanha, navios, locomotiva, tanques, aeronaves militares, máquinas e locomotivas civis, dentre outros, foram confiscados a título de “reparações de guerra”, além de uma dívida bilionária que arruinou a economia alemã. Mesmo assim, a instrução era de qualidade, investigações e novas técnicas foram desenvolvidas, até para substituir a escassez de matérias primas, inclusive energéticas. O aprimoramento nas técnicas de aviação militar fomentou o transporte civil no pós-guerra já que a Alemanha teve as Forças Armadas drasticamente reduzidas.

A primeira companhia aérea fundada na Europa, a *Deutsche Luft-Reederei*, inaugurou os serviços em fevereiro de 1919, seguida de outras empresas privadas, todas com rotas irregulares, sem horários definidos. Até que em 1926, o governo federal decidiu fundir todas em uma firma estatal - a *Deutsche Luft Hansa AG*, sediada em Berlim para transporte de malas postais e de passageiros. Então ocorreram as primeiras rotas regulares, com horários e vendas de passagem em bilheterias. De início, os voos eram só diurnos; as aeronaves seguiam as ferrovias para se guiar e, junto com as autoridades locais, houve melhoria das pistas.

A Prússia Oriental fora separada do país pelo Tratado de Versalhes e com a formação da Polônia. Desde então, a viagem terrestre, ou seja, de trem, implicava em muito controle por parte das autoridades polonesas inclusive com situações constrangedoras para os passageiros. A empresa fundou a linha da capital alemã para Königsberg, capital da província, antiga cidade do filósofo da paz, Immanuel Kant,

³ Sylvia Ewel Lenz, **Os alemães no Rio de Janeiro: diplomacia e negócios, profissões e ócios (1815-1866)**, Bauru, SP: EDUSC, 2008.

quicá para evitar ataques antiaéreos poloneses durante o dia, o voo era feito à noite, mesmo sem instrumentos adequados⁴.

A seguir, foram abertas linhas para países vizinhos europeus depois na e para a América Latina à medida que pilotos e mecânicos bem treinados aprimoravam tanto as técnicas de aviação como as tecnologias aéreas. Enquanto isto, empresas privadas transportavam passageiros, no início dois, apesar dos grandes riscos e da falta de conforto, com decolagens e aterrissagens feitas em pistas de barro ou campos precariamente gramados...

A Lufthansa também promoveu voos pioneiros como os transalpinos realizados pelo maior piloto alemão, Hans Baur ao conectar Munique com Milão, a seguir Roma! Logo ousou abrir rotas na América Latina pela subsidiária da Lufthansa, *Syndikat Condor* nacionalizada em dezembro de 1927 como Sindicato Condor. A primeira viagem aconteceu em novembro de 1926 com o hidroavião alemão *Dornier Wal*, transportado em navio de carga para Buenos Aires, de onde partiu e voou até o Rio de Janeiro. Em janeiro do ano seguinte, a linha regular ligava Rio de Janeiro a Porto Alegre, com escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco e Florianópolis com vistas a abastecer a aeronave e entregar malas postais. Diante da crise econômica nos anos vinte, piorada após o colapso do sistema capitalista em 1929, na década de trinta, Brasil e Alemanha fecharam tratados pelo comércio de compensação que: “possibilitou a esses dois países superarem uma situação de extrema escassez de divisas e, fomentando intercâmbio reciprocamente fundamental, atenderam as suas inadiáveis demandas de importações”⁵.

A primeira travessia transatlântica empreendida pela Lufthansa teve a América do Sul, e não os EUA como destino. Em 1934, com mais de 37 kg de correspondência, piloto e radialista (sem artigos, portanto sem nomes) realizaram a façanha de cobrir 13.283 km em 66 h e 12 minutos. Empreitada de alto risco, extenuante e longa, com saída de Stuttgart, Alemanha, na manhã de três de fevereiro e chegada à noite em Buenos Aires no dia após várias escalas para abastecimento e troca de pilotos: Barcelona, Sevilha e Las Palmas (Espanha); Bathurst, (Gâmbia Britânica); pouso no meio do oceano em navio-catapulta, Ilha de Fernando de Noronha, Natal, Salvador, Rio

⁴ A Prússia Oriental foi extinta, de fato durante o nazismo, e de direito em 1947 pelo Comando Superior dos Aliados, partilhada entre URSS (norte) e Polônia (sul). Königsberg, transformada em base militar soviética e renomeada Kaliningrado; desde o fim da URSS, é um exclave da Federação Russa na União Europeia.

⁵ Luis Alberto Moniz Bandeira, **A Alemanha na política exterior do Brasil** In Revista Brasileira de Política Internacional, 1991-2, p. 15.

de Janeiro, Santos, Porto Alegre, Rio Grande (Brasil); Montevidéu (Uruguai) e finalmente a capital argentina.

Viagens aéreas também eram empreendidas com dirigíveis que transportavam maior número de passageiros em suas elegantes, luxuosas e confortáveis naves. De modo a manter linha regular, em 1933, representantes da *Luftschiffbau Zeppelin* vieram ao Rio de Janeiro. Na época, apesar do grande investimento, a linha aérea Frankfurt - Rio de Janeiro só operou durante nove viagens de 1937 a 1939. Após 1942, com a declaração de guerra do Brasil contra os países do Eixo, o hangar foi usado pela Força Expedicionária Brasileira – FEB no envio de tropas para combater a *Wehrmacht* na Itália. Interessante que apesar da perseguição aos “súditos do Eixo”, descendentes de alemães foram convocados para lutar pela pátria brasileira⁶.

As Américas para os Estados Unidos



3 - Cartaz e mapa com itinerário do Sindicato Condor unindo Europa à América do Sul

Inicialmente Getúlio Vargas apreciava o corporativismo estatal imposto por Mussolini em 1922, assim como a propaganda política nazista. No entanto, o presidente brasileiro deflagrou a campanha de nacionalização e começou a reprimir

⁶ Conforme exposto na obra de Dennison de Oliveira, *Os soldados alemães de Vargas*, 3ª. Reimpressão, Curitiba, Juruá Editora, 2011.

colônias estrangeiras, principalmente no sul do país⁷. Conforme Giralda Seyferth, após a tentativa de golpe da Ação Integralista em 1938, Vargas impôs o “Estado Novo”, de governo autoritário e centralizador. Como visava a fundar a nação, etnicamente tão diversificada, impôs, mediante coerção policial e militar, a campanha da nacionalização do país. Começou pelas escolas privadas de estrangeiros, principalmente de alemães, sempre zelosos com a sua educação, implantando o currículo brasileiro. Em 24 de agosto de 1939 baixou o Decreto n. 1545, artigo 16 e radicalizou a campanha:

...todas as prédicas religiosas deverão ser feitas em língua nacional, e incumbe o Exército de fiscalizar as “zonas de colonização estrangeira”. As associações culturais e recreativas tiveram de encerrar todas as atividades que pudessem estar associadas às respectivas culturas nacionais. Nas áreas de colonização alemã, algumas sedes de associações chegaram a ser utilizadas para aquartelamento das tropas do Exército recém-chegadas para fazer cumprir a legislação⁸.

É claro que o governo não tinha professores suficientes para substituir os das colônias japonesas e alemãs de modo que os alunos ficaram meses sem aula, prejudicando a educação escolar e até a sociabilidade entre eles. Além disto, a rica imprensa alemã foi proibida, até mesmo os cultos e hinos luteranos deveriam ser em língua portuguesa. Esta interferência estatal no cotidiano, no convívio social e mesmo familiar dos colonos. Como falar escrever outra língua que não o português, tornou-se crime, esta lei prejudicou o domínio escrito e falado de idiomas estrangeiros, restrito ao uso oral e muito privado.

Como já ocorrera durante a Grande Guerra, Washington e Londres novamente instituíram as “listas negras” contra empresas de alemães, italianos e japoneses para se desfazerem da concorrência.⁹ Também as fundadas por alemães ou seu descendentes sofreram a violência policial e militar, seus bens foram confiscados, como prédios de escolas e clubes, exceto templos religiosos. Segundo o livreto da defesa do Dr. Evandro Lins e Silva, até mesmo o pró-estadunidense o Ministro Osvaldo Aranha, após o famigerado ataque japonês a Pearl Harbour, ao retornar do Chile, uma carta sobre os serviços da empresa Condor, como atenção prestimosa dos funcionários e pontualidade dos horários. Mesmo assim, segundo Tânia Quintaneiro, em 1942, dos 866 alemães que trabalhavam na Condor, 566 viram-se subitamente demitidos.

⁷ Andrea Helena Petra Rahmeier, **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**, Porto Alegre: PUC-RS, PPGHIS, tese de doutorado, 2009.

⁸ Giralda Seyferth. **Os imigrantes e a campanha de nacionalização do Estado Novo** In: Repensando o Estado Novo. Organização: Dulce Pandolfi. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999, p. 221.

⁹ Conforme artigo de Tania Quintaneiro, **Dilemas da cooperação: conflito gerado pela política das “Listas Negras” no Brasil durante a 2ª. Guerra Mundial**. Revista Política Internacional, 49 (2), p. 78-92, 2005.

Destes, 79,1% recebiam os salários mais altos, eram altamente qualificados e com muito tempo de casa; os 300 mantidos era o pessoal de apoio. Segunda ela tamanha redução de pessoal se deu: “Com a justificativa do combate global ao totalitarismo, a intervenção em firmas “indesejáveis” e a substituição de sócios e empregados propiciou a abertura de amplo espaço de oportunidades a ser repartido entre os Aliados.”¹⁰

A *Defense Supplies Corporations* - DSC, fundada por Washington para administrar a escassez e monopolizar linhas aéreas com países americanos pela subsidiária da Pan Am - a Pan Air, que também herdou as rotas da Condor com a Europa. Responsável pela DSC no Brasil, Mr.Duncan advertia que: “o trabalho dos estadunidenses não seria apenas o de ensinar a operar aviões, técnicas de vistoria e manutenção, mas “eliminar a influência alemã e instilar ideias americanas (...).”¹¹

Ou seja, o governo Roosevelt visava a quebrar o “Comércio por compensação” entre Alemanha e Brasil, assim como a estender empresas estadunidenses na América do Sul. À medida que estas adentravam no mercado brasileiro e as relações diplomáticas Brasil – EUA eram intensificadas, o aparelho coercitivo do governo varguista perseguia dirigentes, acionistas, pilotos, trabalhadores e técnicos de empresas vinculadas ao Eixo. Concomitantemente, subsidiárias estadunidenses substituíram capitais, equipamentos e métodos de operação nas antigas empresas do Eixo além de abrir novas empresas. Portanto, o governo estadunidense aproveitou-se da conjuntura da Segunda Guerra para continuar a política de conquista de mercados segundo a Doutrina Monroe “América para os americanos”, de 1823. Ela foi intensificada no início do século XX, primeiro na América Central e Caribe, então expandida e consolidada nos países latino-americanos ao sul do Equador¹².

Pilotos e técnicos da Condor eram alemães e a empresa dependia de suprimentos, apoio técnico e financeiro da matriz na Alemanha de modo que a manutenção e a estrutura operacional foram afetadas com a Segunda Guerra. A falta de peças, boicote de abastecimento de combustível aos seus aviões, a concorrência americana no ar e em terra, agravou a situação da empresa, cujos empregados brasileiros temiam pelos seus empregos. Genulpho de Oliveira teve seu primeiro

¹⁰ Tania Quintaneiro, **Dilemas de cooperação: conflitos gerados pela política das “Listas Negras” no Brasil durante a 2a. Guerra Mundial**. Revista Brasileira de Política Internacional. 49(2), p. 78, 2005.

¹¹ Idem, p. 13.

¹² Menos nas Guianas que na época ainda eram colônias do Reino Unido (hoje Guiana), da Holanda (Suriname) , e da França, a Guiana Francesa que permanece vinculada à Metrópole.

emprego como radialista na Condor e em sua biografia escreveu sobre seu trabalho na empresa. Ao final de 1941, boicotada pelos fornecedores americanos de combustível e sem receber peças da matriz devido à guerra, ele se candidatou a um cargo na Panair:

Que estava de vento em popa, necessitando de muitos radiotelegrafistas para diferentes regiões do Brasil. O governo brasileiro e o americano, por intermédio da Panamérica, acionista da Panair, instalaram bases completas em localidades estratégicas e completavam as existentes. Sr. Aguiar, chefe do serviço de rádio da Panair, aceitou-me. Eu teria, porém, de submeter-me a rigoroso exame de saúde. (...) Logo que fiquei bom, a nossa Companhia foi encampada pelo governo brasileiro e, nomeado para a direção geral, Dr. José Bento Ribeiro Dantes, em seis de janeiro de 1942. Como Superintendente Coronel Murici Filho e como Diretor de Operações, Coronel Márcio Melo. Voltei a Panair e agradei. Prefiri continuar na Condor, agora sob direção de brasileiros de gabarito. Os alemães natos foram afastados. Os naturalizados, casados e com filhos brasileiros, permaneceram. Era o diabo da guerra, que tanto mal causou.¹³

Após a mudança de pessoal no controle acionário e na direção da Condor, à Pan-Air, subsidiária da Pan-Am, coube o controle de todas as rotas com a Europa; à Viação Aérea Cruzeiro do Sul, as rotas domésticas e latino-americanas. Portanto, o conflito bélico mudou os rumos da subsidiária da Lufthansa com a crescente pressão americana no mercado na América Latina. Afinal, os EUA dependiam do “resto” do continente para importar matérias-primas para abastecer a indústria bélica empregada nas guerras na Europa e no Pacífico. O Presidente Getúlio Vargas, que declarara a neutralidade do Brasil no início do conflito, em 28 de janeiro 1942, rompeu as relações diplomáticas com a Alemanha na Conferência Interamericana, dirigida por Oswaldo Aranha, Ministro das Relações Exteriores. A partir de então, os navios rumo aos EUA passaram a ser torpedeados por submarinos alemães para impedir o abastecimento de matérias-primas para a indústria bélica de lá.

Em represália, o governo varguista declarou guerra ao Eixo em agosto e organizou a FEB para lutar da Itália, incluindo descendentes de alemães¹⁴. A situação dos “súditos do Eixo” se agravou, tanto nas colônias do sul como nas cidades e na capital federal. Julgamentos sumários, prisões, confiscos de bens como empresas e mesmo domésticos (livros em alemão), confinamento em situação precária, piorou a situação deles, mesmo que fossem descendentes de várias gerações marginalizadas principalmente no Rio de Janeiro e Niterói. Ressalto o prejuízo comercial não só da Alemanha, que deixava de importar matérias-primas para a sua indústria, além de produtos vitais para alimentar a população; como do Brasil, que perdia uma parceria

¹³ Genulpho de Oliveira, *Entre céu, terra e mar, diário de minha vida*, 1980, p. 174-175.

¹⁴ Conforme apresentado no livro *Os soldados alemães de Vargas* de Dennison de Oliveira.

comercial antiga e mais favorável do que a com o Reino Unido e os EUA. Afinal, por exigência americana, Vargas:

cancelou o contrato com a Krupp, suprimiu as linhas aéreas da LATI (Linhas Aéreas Transcontinentais Italianas) e da Condor, subsidiária da Lufthansa, liquidou o Banco Americano Transatlântico, o Banco Germânico da América do Sul e o Banco Francês e Italiano, bem como nacionalizou muitas empresas alemãs e confiscou valiosos edifícios no Rio de Janeiro¹⁵.

Importadores de produtos alemães deixaram de comprá-los e milhares que compunham o mercado estável das colônias germânicas, de consumi-los (profissionais liberais, empresários, fabricantes, artífices e trabalhadores especializados). Além de muitos pais de família que perderam seus empregos e sem a menor perspectiva de conseguir outro, condenado como “inimigo” da nação brasileira.

Da Condor à Cruzeiro do Sul



4 - Sr. Ernesto Höck é cumprimentado pelo Pres. Getúlio Vargas.

¹⁵ Moniz Bandeira, op.cit., p. 17.

Priscila Ferreira Perazzo elaborou ampla pesquisa sobre a situação marginal de japoneses e alemães, sumariamente presos, torturados e confinados ¹⁶. Apesar do dispendioso trabalho empreendido, tanto ela quanto o funcionário da Condor, equivocaram-se ao considerar que somente os de nacionalidade alemã ou japonesa foram prejudicados. Afinal, bastava ter sobrenome estrangeiro para perder o emprego, ser denunciado, ter bens confiscados e até se preso, como vivenciado pela minha mãe em relação ao seu chefe, Sr. Ernesto Hoelck e a outros conhecidos da comunidade alemã e que tiveram as empresas arrestas, imóveis confiscados.

Muitos eram brasileiros sofreram o estigma por serem descendentes de alemães, alguns fundaram empresas e companhias de comércio, os demais simplesmente trabalhavam nelas. Afinal, muitos alemães emigraram da grave crise econômica da Alemanha após a Grande Guerra. Além da situação humilhante para teuto-brasileiros condenados e detidos, centenas de famílias viram-se desamparadas. Sem o sustento então provido somente pelo pai de família, milhares de crianças e famílias viram-se subitamente em grandes dificuldades. Além disso, sofreram o estigma contra o sobrenome germânico durante décadas em função da “culpa coletiva” imputada pelos vitoriosos aos alemães.

Também ficaram a mercê do governo brasileiro, uma vez que o corpo diplomático alemão no Brasil e brasileiro no Reich tiveram de deixar os países onde trabalhavam. Como Estados neutros, Portugal cuidou dos brasileiros residentes no Reich, enquanto Embaixada e consulados da Espanha no Brasil zelaram pelos prisioneiros austro-alemães ou descendentes. A Cruz Vermelha, organização humanitária fundada por um suíço em meados do século XIX, também atuou no Brasil, apesar da má vontade das autoridades. A situação era tão obscura que, em 19 de agosto de 1942, os jornais do Rio estamparam um anúncio pago para proteger as dependências da Condor dos quebra-quebras realizados por “nacionalistas” contra propriedades de “germânico”:

A Condor é brasileira. Desejamos chamar a atenção do povo desta capital, nessa grave hora de nossa vida nacional, quando ele está expressando sua indignação

¹⁶ Priscila Ferreira Perazzo, **Prisioneiros da Guerra: os “Súditos do Eixo” nos campos de concentração brasileiros (1942-1945)**, São Paulo, Humanitas, Imprensa Oficial, 2009.

diante da brutalidade do totalitarismo, de que não deve agir sem primeiro se assegurar contra quem estão.¹⁷

Em pesquisa sobre o clube Germania, a primeira sociedade civil fundada neste país, em 1821, constatei que o belíssimo prédio foi confiscado e houve saques de quadros, estátuas, móveis e todos os livros da biblioteca sumiram. Minha mãe contava da invasão das empresas no centro da cidade, material de escritório, máquinas de escrever e arquivos jogados pelas janelas. Vandalismo perpetrado por estudantes que exigiram a entrada do Brasil na guerra; não obstante, na hora H, esquivaram-se de combater pela pátria... Durante décadas, a propriedade doada para a UNE ficou abandonado; em 1964, terminou de ser destruída durante conflito entre militares e estudantes, tendo-lhes sido confiscado pela União. Até 2010, quando o Presidente Lula o devolveu aos estudantes, o tapume pichado escondia o grande terreno situado entre a Praia do Flamengo e a Rua do Catete, em ponto nobre da Zona Sul.

Em 1942, a Justiça Militar acusou de “traição à pátria” tanto os diretores da Pan-Air como da Condor pelo acesso a suposta documentação secreta que ameaçaria a segurança nacional. No entanto, tais documentos sequer eram sigilosos e continham importantes informações de cunho comercial. Não obstante, ambos foram processados e julgados. Enquanto Dr. Caubi Araújo, da subsidiária americana foi absolvido enquanto o brasileiro Ernesto Hölck, da subsidiária alemã, com filhos aviadores, foi condenado, primeiro detido no presídio Frei Caneca, depois na Colônia Penal de Ilha Grande. Anos dedicados a integrar o interior do país e o Brasil com a Europa mediante a abertura de linhas aéreas pioneiras, tornaram-se irrelevantes naquela conjuntura internacional.

O filho mais velho, Claudio (1920-1991), assumiu o posto de chefe de família após o confinamento do pai, A filha, caçula, retirada do Colégio Humboldt (antigo Deutsche Schule, atual Colégio Cruzeiro), o orçamento doméstico, reduzido ao mínimo. Claudio também recorreu junto a vários colegas dele no ramo da aviação além de empregados da Condor para comprovar a inocência do pai. Após a deposição de diretores e acionistas, alemães ou descendentes, renomeada como Serviços Aéreos Condor Ltda, a nova direção, composta pelos Drs. Bento Ribeiro Dantas e Dr. Muricy, assumiu o controle, conforme documento de 1º de dezembro de 1942:

¹⁷ Tania Quintaneiro, **A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo brasileiro: o caso da Condor**. In: Revista Brasileira de Política Internacional. Vol. 52, nr. 1, Brasília. Jan/jun 2009, p. 13.

Com a presente passamos às mãos de VV. SS., para eu conhecimento, uma cópia do manifesto publicado pela Diretoria da nossa empresa, por cuja leitura VV. SS. se inteirarão dos principais fatos ocorridos durante a nossa *reorganização*, e que culminaram com a retirada da nossa empresa da "Lista Negra" *ingleza* e da Lista Proclamada norte-americana e, ainda, por motivos amplamente explicados no dito manifesto, na mudança do nome da empresa para **Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Limitada**. Atenciosas saudações – Serviços Aéreos Condor Ltda.

No processo aberto pelo Dr. Osvaldo Murgel de Rezende em prol do Sr. Ernesto Hölck, cujo defensor foi o Dr. Evandro Lins e Silva, várias pessoas, da empresa e fora dela, serviram de testemunhas a favor do chefe, do colega ou do amigo. Até a sua detratora, Dona Helvetia Nodden Pinto, partiu em sua defesa, quiçá para se eximir do ato nefasto. Assim, em carta de recomendação, a secretária destacou a sinceridade, a honradez e a bondade como algumas das muitas virtudes do diretor, vivenciadas em treze anos de trabalho, conforme o advogado relatou:

Pois essa senhora, prestando depoimento perante o Conselho de Justiça, excluiu o Sr. Ernesto Holck de qualquer participação nos fatos que foram objeto de sua queixa. Fez mesmo questão de declarar que ele nada tinha a ver com a denúncia que ela oferecia, ressaltando que o fato pelo qual ela foi levada a apresentar tal denúncia, ocorreu em época em que o Sr. Ernesto Holck estava afastado da direção da Condor.¹⁸

Como funcionária direta, a outra secretária, Dona Elly Clara Ewel (1917-1997) também elaborou longa carta de recomendação, bem no seu estilo, sincero e direto¹⁹:

Quanto aos sentimentos de brasilidade, não há o que duvidar; o Sr Holck trabalhava a ponto de sacrificar a sua própria saúde em benefício dum sérvio de Utilidade Pública e, portanto, de elevado interesse da Pátria, como o é a Aviação Comercial; educava também os seus filhos nos mesmos sentimentos, haja vista o mais velho, servindo ao Brasil como aviador - piloto de aeronaves mercantes; e o mais novo, piloto de aviões de turismo - valioso elemento para a nossa Reserva Aérea. Podem-se ter dúvidas acerca dos sentimentos de patriotismo de um homem que procede desta forma?²⁰

O Brigadeiro Eduardo Gomes declarou que Hölck, como gerente da Condor: "... nunca me manifestou a intenção, por mais remota que fosse, de praticar qualquer ato contra a segurança e integridade do Brasil." O Brigadeiro Armando Trompowsky, perguntado sobre a acusação contra Hölck declarou: "... que não acha, pois viu sempre em Ernesto Hölck um homem honesto e apaixonado pelo desenvolvimento da aviação comercial do Brasil". Não obstante, passaram-se meses até ele ser liberto do confinamento e quando saiu, estava doente, debilitado e humilhado. Foi compensado

¹⁸ Impresso: **Defesa de Ernesto Holck pelo advogado Evandro Lins e Silva ao Egrégio Supremo Tribunal Militar, Rio de Janeiro**, 1943, p. 16.

¹⁹ Ela não foi demitida da empresa ao contrário da irmã mais nova, telefonista pelo fato do avô ter sido alemão, negociante oriundo de Hamburgo, cidade portuária na Alemanha.

²⁰ Idem, p. 18.

com cargo simbólico de consultor geral na empresa onde dantes, fora mais do que diretor, um empreendedor:

Atenciosas saudações, Havendo V.S. se desligado, definitivamente, do quadro de quotistas de nossa empresa, afastando-se, outrossim, da administração da mesma, e como temos a convicção de não ter V. S. a menor parcela de culpa no processo a que está respondendo, vimos pedir-lhe que aceite, uma vez absolvido, o encargo de Consultor para os assuntos de Tráfego Aéreo, para cuja solução tivermos necessidade de sua colaboração. Lamentando o afastamento de V. S. do sei de nossa empresa, desejamos ainda uma vez testemunhar a dedicação com que V. S. trabalhou por esta casa, de onde se retira fazendo um sacrifício em benefício desta Condor, que é obra de V.S. e para cujo desenvolvimento e progresso empregou V.S. o máximo de seus esforços. Aproveitando o ensejo, apresentamos a V.S. os protestos de nossa elevada estima e consideração, subscrevendo-nos, atenciosamente, Ass. Dr. Ribeiro Dantas e J.G. Muricy.²¹

Afinal, os signatários foram promovidos, como tantos outros brasileiros em empresas germânicas que se beneficiaram com a demissão de diretores e funcionários qualificados, inclusive teuto-brasileiros. Ou seja, a perseguição aos “súditos do Eixo” resultou em disputas por cargos nas empresas vinculadas à Alemanha, à Itália e ao Japão. A prática econômica anglo-saxônica visa tão somente ao lucro, ao monopólio de mercado e ao poder econômico e político. Conjunturas internacionais como as guerras mundiais são propícias ao descarte de empresas do “inimigo”, ou seja, a eliminação da concorrência com o monopólio de empresas dos vencedores.

Portanto, como os interesses dos EUA no Brasil eram menos ideológicos e mais mercadológicos, tão logo a Condor foi “nacionalizada” a nova direção substituiu as aeronaves *Junker 52*, já bem sucateadas em função da situação diplomática e de conflito bélico, e importaram as americanas Douglas assim como contrataram pilotos e técnicos americanos. Mesmo assim só restaram as linhas domésticas e na América do Sul, pois a Panair do Brasil, subsidiária Pan Am abarcou as antigas rotas da Condor com Europa, até 1964, quando foi extinta, por decreto-lei, pelo governo militar.

Herr Hölck, por sua vez, acionou a União em processo de perdas e danos morais, principalmente pela humilhação sofrida por ele e sua família. O ilustre advogado, então, defendeu a causa do ponto de vista moral, ou seja, em prol de limpar o nome do cliente e argumentou perante o tribunal que:

Faltam à configuração do crime de traição todos os seus elementos. Objetivamente – não havia o inimigo, subjetivamente, não havia a intenção de trair. Além disso, a posse dos documentos era uma consequência da competição comercial. (...) Os superiores interesses da Justiça, que não são outros que não os interesses sociais, estão a reclamar uma reparação para a injustiça sofrida pelo apelante Ernesto Holck, com a reforma da decisão condenatória. (...) Muito menos que a liberdade, pretende o apelante a restauração da sua honra ferida pro uma acusação infamante. E o direito à honra tem

²¹ Missiva de 16 de novembro de 1942, endereçada a Illmo. Snr. Ernesto Holck, n capital.

sido geralmente reconhecido entre os direitos originários do homem, os direitos naturais, no ensinamento de Carrara.²²

Finalmente, a causa foi reconhecida a favor do solicitante e Ernesto ressarcido com quantia suficiente para comprar uma casa e, ao menor garantir um teto para a família. Porém, o dano moral pelo crime não cometido, o sofrimento físico na detenção, longe das intensas atividades laborais, da esposa e dos três filhos, legaram seqüelas psíquicas incuráveis e traumas na família.

Documentos:

- Livreto "Defesa de Ernesto Holck pelo Advogado Evandro Lins e Silva, Rio, 1943".
- Fotografias de Elly Clara Ewel de quando trabalhou como secretária na Condor e Cruzeiro do Sul.
- Documentos esparsos da Condor - memorandos, cartas, atas.

Periódicos

MONIZ BANDEIRA, Luis. **A Alemanha na política exterior do Brasil**. In: Revista Brasileira de Política Internacional. Ano XXXIV nr. 2, p. 5-26, 1991.

QUINTANEIRO, Tania. **A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo brasileiro: o caso da Condor**. In: Revista Brasileira de Política Internacional. Vol. 52, nr. 1, Brasília. Jan/jun 2009.

_____. **Dilemas de cooperação: conflitos gerados pela política das "Listas Negras" no Brasil durante a 2a. Guerra Mundial**. Revista Brasileira de Política Internacional. 49, nr. 2, p. 78, 2005

Bibliografia

CERVO, Amado Luis; BUENO, Clodoaldo. **Historia da Política Exterior do Brasil**. Brasília: Ed. UNB; IBRI, 2002.

LENZ, Sylvia Ewel Lenz. **Heranças psíquicas de expatriados pós-guerras**. Artigo publicado nos anais do *I Encuentro Internacional de Conocimiento: diálogos em nuestra America*. Pelotas, RS: IFSUL, 2011. (ISSN 2238-0078)

²² Idem, p. 23.

_____. **Alemães no Rio de Janeiro: diplomacia e negócios, profissões e ócios (1815-1866)**. Bauru, SP: EDUSC, 2008.

OLIVEIRA, Dennison de. **Os soldados alemães de Vargas**. Curitiba: Ed.Juruá, 2008

PERAZZO, Priscila Ferreiro. **Prisioneiros da Guerra. Os “Súditos do Eixo” Nos campos de concentração brasileiros (1942-1945)**. São Paulo: Humanitas; Imprensa Oficial, 2002.

PLETSCHACHER, Peter. **Lufthansa Junkers Ju 52. Die Geschichte der Alten “Tante Ju”** Atlantic Verlag, 1989.

RAHMEIER, Ana Helena Petry Rahneier. **Relações diplomáticas e militares entre Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. Porto Alegre: Tese do PPGHIS da PUC-RS, 2009.

RODRIGUES, José Honório; SEITENFUSS, Ricardo. **Uma História diplomática do Brasil (1531-1945)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

SEYFERTH, Giralda. **Os imigrantes e a campanha de nacionalização do Estado Novo** In: *Repensando o Estado Novo*. Organizadora: Dulce Pandolfi. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999.